

FRAKTIONBESCHLUSS VOM 24. APRIL 2012

MEHR VERKEHR AUF DIE SCHIENE!

DAS GRÜNE BAHNKONZEPT

Der Verkehrsanteil der Eisenbahn (Verkehrsleistung) im Jahr 2010 lag im Personenverkehr bei 7,8 Prozent und beim Güterverkehr in 2011 bei 17,7 Prozent. Wir Grüne wollen den Verkehrsanteil auf der Schiene in den nächsten 10 Jahren verdoppeln. Wir unterstützen die Ziele des Weißbuch Verkehr 2011 der EU-Kommission, 30 Prozent des Straßengüterverkehrs bis 2030 und 50 Prozent bis 2050 auf die Schiene bzw. auf den Schiffsverkehr zu verlagern und einen Großteil des Personenverkehrs über mittlere Entfernungen bis 2050 mit der Eisenbahn zu bewältigen. Eine massive Ausweitung des Schienenverkehrs ist ein strategisches Element, um die mittel- und langfristige Klimaschutzziele erreichen zu können. Nur durch die Schaffung zusätzlicher Bahnangebote bleiben die Menschen auch in Zeiten steigender Ölpreise mobil.

Um diese ambitionierten Ziele zu erreichen, muss der Verkehrsträger Schiene deutlich attraktiver werden, um mehr Fahrgäste und Güterspediteure anzuziehen. Die Bahn muss so gut werden, dass immer mehr Menschen bereit sind umzusteigen und Verlagerer ihre Güter über die Schiene versenden. Dazu braucht es eine leistungsfähige und anwohnerfreundliche Schieneninfrastruktur, starke Fahrgastrechte, faire Wettbewerbsbedingungen mit den anderen Verkehrsträgern, aber auch auf der Schiene selbst. Darin sind wir uns mit Umweltverbänden und Verbraucherschützern einig.

Wir Grüne haben ein zukunftsfähiges Konzept für den Schienenverkehr.

Unsere Ziele sind:

- » Grüne Bahnpolitik stellt Fahrgäste und Güterverkehrskunden in den Mittelpunkt. Dazu möchten wir die Fahrgastrechte stärken und Bahnfahren durch intelligenten Service einfacher machen.
- » Bahnpolitik für Alle bedeutet Barrierefreiheit von Zügen, Bahnhöfen, Informationen, Vertriebswegen und organisatorischen Abläufen.
- » Grüne Bahnpolitik will mehr Investitionen in die Erhaltung sowie in den Neu- und Ausbau zum Abbau von Schienenengpässen fließen lassen. Auf verkehrspolitische Prestigeprojekte, die keinen Nutzen für das Gesamtnetz haben, wollen wir verzichten.
- » Der Lärmschutz muss gerade auch für Bestandsstrecken ausgebaut werden. Den Schienenbonus, der eingeführt wurde, weil Schienenlärm angeblich besser verträglich ist, als anderer Verkehrslärm, wollen wir abschaffen.
- » Den Umweltvorteil der Schiene wollen wir durch den Abbau der Subventionen für den Straßen- und Luftverkehr und die Anlastung der Umwelt- und Gesundheitskosten auf alle Verkehrsträger ausbauen.

- »» Bahnstrom muss grün werden. Bis 2030 wollen wir eine Umstellung auf 100 Prozent erneuerbare Energien, um die Schiene zum Nullemissionsverkehr zu machen.
- »» Wir unterstützen die Idee des Deutschlandtakts. Ein integraler Taktfahrplan verkürzt Wartezeiten durch passgenaue Anschlussmöglichkeiten und bringt damit Fahrgäste schneller an ihr Ziel. Gleichzeitig schafft er feste Trassen und damit bessere Planbarkeit für den Güterverkehr.
- »» Wir wollen die Kapazitäten für den Güterverkehr auf der Schiene unter Berücksichtigung von Lärmschutz massiv ausbauen und damit die Voraussetzungen für mehr Verlagerung von der Straße auf die Schiene schaffen.
- »» Die Grünen streben die Trennung von Infrastruktur und Transport an. Die Infrastruktur muss in das unmittelbare Eigentum der öffentlichen Hand überführt werden. Nur durch diese Trennung kann eine (Teil-)Privatisierung des Schienennetzes dauerhaft ausgeschlossen werden.
- »» Wir Grüne wollen faire und gute Arbeit im Schienenverkehrsmarkt. Dazu setzen wir auf Branchentarifverträge und Beschäftigungssicherungsvereinbarungen auch nach Trennung von Infrastruktur und Transport bei der DB AG.
- »» Wir unterstützen den Wettbewerb im Eisenbahnverkehr, nicht als Selbstzweck, sondern weil er nachweislich für mehr und bessere Angebote sorgt und damit den Verkehrsträger Schiene attraktiver macht.

INHALT

- 1 |** Das System Eisenbahn im Jahr 2030 – ein Szenario 4
- 2 |** Mobilität für alle – Fahrgastrechte stärken – Barrierefreiheit durchsetzen 4
- 3 |** Lärmschutz an Schienenstrecken verbessern – Mehr Bürgerrechte bei Planungen 6
- 4 |** Faire Wettbewerbsbedingungen für die Schiene – Umweltvorteil ausbauen 7
- 5 |** Eine neue Struktur für die Deutsche Bahn AG 8
 - a |** Warum eine Trennung von Infrastruktur und Transport? 9
 - b |** Ein grünes Zukunftsmodell für die Deutsche Bahn AG 10
- 6 |** Faire und gute Arbeitsbedingungen im Schienenverkehrsmarkt 12
- 7 |** Neue Prioritäten für Investitionen in die Schiene – Deutschland-Takt als Planungsphilosophie 13
- 8 |** Schienenfinanzierung auf neue Grundlage stellen 14
 - a |** Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträge aufheben – Netzgewinne in das Schienennetz reinvestieren 15
 - b |** Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung weiterentwickeln 16
 - c |** Erhöhung der Schieneninvestitionen für den Bedarfsplan 16
 - d |** Eine neue Finanzierungssystematik für Großprojekte 17
- 9 |** Bahnhöfe und Haltepunkte müssen zum Bahnfahren einladen – regionale Infrastruktur an die Bundesländer geben 18
- 10 |** Freie Bahn für den Schienengüterverkehr 20
- 11 |** Bahnenergiebedarf auf erneuerbare Energien umstellen 21
- 12 |** Regulierung wirksamer machen – Wettbewerb auf der Schiene stärken 22
- 13 |** Europa auf der Schiene zusammenwachsen lassen 24

DAS SYSTEM EISENBAHN IM JAHR 2030 – EIN SZENARIO

Dezember 2030: Seit Tagen schneit es und eine dichte Schneedecke hat sich über das Land gedeckt. Dennoch hat die Bahn eine Pünktlichkeitsquote von 98 Prozent, und das obwohl viele Strecken an der Kapazitätsgrenze sind. Bahnfahren ist sehr populär geworden, seit der Ölpreis die 300-Dollar-Marke geknackt hat und die Mautpflicht auf sämtliche Fahrzeuge ausgeweitet wurde. Gleichzeitig ist kombinierte Mobilität in den letzten Jahren immer attraktiver geworden. Der Öffentliche Verkehr befindet sich in einer Aufwärtsspirale. Stark steigende Fahrgastzahlen haben zu einer Verbesserung des Angebots geführt. Busse, Straßenbahnen, U-Bahnen und Züge fahren häufiger und es sind neue umsteigefreie Angebote entstanden. Öffentliche Fahrräder, Busse und Autos mit Elektroantrieb prägen das Stadtbild und sind leicht zugänglich. Der individuelle Autobesitz hat insbesondere in den Ballungsräumen stark abgenommen, da Autoverfügbarkeit nach Maß im Car Sharing einfach, zuverlässig und preisgünstig ist.

Bahnhöfe und Haltepunkte sind barrierefrei gestaltet und es gibt viel mehr Servicemitarbeiter, die als Ansprechpartner für die Fahrgäste da sind. Obwohl zahlreiche neue Bahngesellschaften entstanden sind, seit Netz und Transport 2015 getrennt wurden, ist die Nutzung einfacher geworden. Es gibt einen Tarif, der in allen Zügen gilt, so dass durchgehende Fahrscheine ausgestellt werden können. Das Smartphone als Ticket mit einer nachträglichen Bestpreis-Abrechnung am Monatsende hat sich durchgesetzt, aber man kann Fahrkarten nachwievor am Schalter kaufen. Der Deutschland-Takt ist in seiner ersten Ausbaustufe in Kraft getreten. In fast allen Großstädten sind die Fernverkehrszüge optimal auf die Nahverkehrszüge abgestimmt. Die Reisezeiten konnten so deutlich gesenkt werden. Fernverkehrszüge verkehren auch wieder zwischen Städten, die die Deutsche Bahn AG seit Einstellung des Interregio-Angebots vom Netz abgehängt hatte.

Güter und Personen werden nahezu emissionsfrei transportiert, da Bahnstrom zu 100 Prozent aus erneuerbaren Energien stammt. Güterzüge sind europaweit mit Flüsterbremsen ausgestattet, die Lärmsanierung entlang hoch belasteter Bahnstrecken wurde 2020 abgeschlossen. Die Verlagerung von der Straße auf die Schiene findet statt. Daher hat sich der Güterverkehr auf der Schiene seit 2010 verdoppelt und ein Ende des Wachstums ist nicht in Sicht, da der Bahntransport nicht nur ökologischer sondern für die Spediteure auf vielen Relationen und für alle Gütergruppen auch wirtschaftlicher als der Straßentransport ist. Die unabhängige Netzgesellschaft hat seit 2015 systematisch Engpässe im Netz beseitigt und damit die Kapazität deutlich gesteigert. Mittlerweile ist die Notwendigkeit entstanden, eigene reine Güterverkehrsstrecken zu bauen, um das erwartete zukünftige Wachstum noch abbilden zu können.

So könnte das System Eisenbahn in Deutschland im Jahr 2030 aussehen. Damit es so kommt, müssen allerdings entscheidende politische Weichenstellungen vorgenommen werden, die im Folgenden beschrieben werden.

MOBILITÄT FÜR ALLE – FAHRGASTRECHTE STÄR- KEN – BARRIEREFREIHEIT DURCHSETZEN

Die Bahn als Teil des öffentlichen Verkehrs muss Mobilität für alle anbieten. Sie soll für alle Menschen gleich gut nutzbar sein, egal ob mobil oder mit Einschränkungen, egal ob jung oder alt, egal ob mit hohem oder niedrigem Einkommen.

Dafür muss Bahnfahren attraktiver werden. Menschen steigen gern auf die Bahn um, wenn das Angebot stimmt. Überall dort, wo ein Angebot neu geschaffen oder nennenswert verbessert wurde, schnellen die Fahrgastzahlen in die Höhe. Im Mittelpunkt der Bahnpolitik muss deshalb der Kunde stehen.

Das bedeutet: Wir brauchen ein dichtes und qualitativ hochwertiges Zugangebot mit erstens einer hohen Pünktlichkeitsquote und guten Übergänge am Bahnhof aber auch zu anderen Verkehrsmitteln. Dies kann am besten einen integralen Taktfahrplan gewährleistet werden, der schnellstmögliche Reisezeiten sicherstellt. Aber auch das Angebot an Beratung und der Service an Bord müssen sich deutlich verbessern. Zudem sollte die Fahrradmitnahme in allen Bahnen – auch in den Hochgeschwindigkeitszügen – die Regel sein, wie es Bundesrat, Bundestag und das Europäische Parlament seit Jahren fordern.

Wir setzen uns für eine durchgehend barrierefreie Bahninfrastruktur und einheitliche Serviceangebote ein. Die diskriminierungsfreie Beförderung von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen im Einklang mit der UN-Behindertenrechtskonvention muss durchgesetzt werden. In den nächsten 10 Jahren muss Barrierefreiheit flächendeckend umgesetzt werden. Von barrierefreier Mobilität profitieren dabei nicht nur Menschen mit Behinderungen, sondern auch ältere Menschen, Reisende mit kleinen Kindern, mit viel Gepäck oder mit Fahrrädern.

Bahnfahren muss zweitens deutlich einfacher werden. Für die Kunden muss immer der für sie beste Tarif transparent dargestellt werden. Neben dem hochpreisigen ICE braucht es auch wieder ergänzendes qualitativ hochwertiges Fernverkehrsangebot, wie es der Interregio war. Damit könnten viele Städte wieder an den Fernverkehr angebunden werden, die in den letzten zehn Jahren abgehängt wurden. Dies kann z.B. durch ein Fernverkehrssicherstellungsgesetz, wie es der Bundesrat einstimmig gefordert hat, erreicht werden. Auch sollte das internationale Angebot einschließlich des Nachtzugverkehrs deutlich ausgeweitet werden.

Wir brauchen drittens verbindliche und leicht verständliche Fahrgastrechte. Gestärkte Fahrgastrechte bedeutet, auf Verspätungen rechtzeitig aufmerksam zu machen, Ausweichmöglichkeiten frei zur Verfügung zu stellen und verbraucherfreundliche und barrierefreie Informationspflichten zu Reiseverbindungen, Fahrplänen, voraussichtlichen Störungen und Verspätungen vorzuschreiben. Wir

setzen uns dafür ein, dass an allen Reiseverkehrsknotenpunkten Informations- und Vermittlungszentren entstehen, um den Verbraucherinnen und Verbraucher unmittelbare Hilfe und Aufklärung über ihre Rechte zur Verfügung stellen.

Für Verspätungen, die vom Eisenbahnunternehmen zu verantworten sind, sollen Fahrgäste ab 30 Minuten Verspätung entschädigt werden. Zudem ist den betroffenen Fahrgästen das Recht einzuräumen, andere Verkehrsmittel ohne zusätzliche Kosten zu nutzen. Dazu gehört auch die Erstattung von Folgekosten, wie beispielsweise für Taxifahrten, die ggf. auf Grund einer Verspätung anfallen. An der Schlichtungsstelle für den öffentlichen Verkehr (söp) sollen sich alle öffentlichen Verkehrsunternehmen beteiligen. Wir setzen uns dafür ein, dass dies verkehrsträgerübergreifend festgeschrieben wird. Verbraucherinnen und Verbraucher sollen bei der Durchsetzung ihrer Rechte gestärkt werden, indem Sammelklagen bzw. Möglichkeiten kollektiver Rechtsdurchsetzung erleichtert werden.

Die persönliche Beratung und der Verkauf müssen wieder ausgebaut werden, gerade auch an kleineren Bahnhöfen, da nicht jeder Fahrgast bereit und in der Lage ist, seine Fahrkarten am Automaten oder im Internet zu buchen. Durchgehende Tickets mit Anschlussfahrten anderer Verkehrsunternehmen – auch ins Ausland – sollten entsprechend den Beschlüssen der EU unternehmensübergreifend zu buchen sein. Dafür ist in einem ersten Schritt der gesetzliche Rahmen für eine unternehmensneutrale Vertriebsplattform im Internet zu schaffen, in das auch ergänzende Angebote des öffentlichen Verkehrs, erweitert um Car Sharing und Mieträder einzubeziehen sind. Damit wird sichergestellt, dass auch bei zunehmendem Wettbewerb, mit einer Fahrkarte alle Ziele erreicht werden können. Zudem sollte im Buchungsprozess ein Umweltvergleich zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln angezeigt werden, der den jeweiligen Energieverbrauch und den CO₂-Fußabdruck errechnet.

Alternativ könnte ein Deutschland-Tarif eingeführt werden. Technische Basis dafür könnte der schon heute geltende entfernungsabhängige Tarif der Produktklasse C sein, der deutschlandweit in allen Nahverkehrszügen gilt. Für Fernverkehrszüge wer-

den Zuschläge erhoben, die man auch im Zug bezahlen kann. Daneben kann es auch weiter wie bisher Sonderpreise geben wie das Schöne-Wochenende-Ticket, Ländertickets oder Spar- und Aktionspreise, die nur zuggebunden gelten. Die existierenden Verbundtarife werden mit dem neuen Deutschland-Tarif abgestimmt und verknüpft.

Neue Anbieter im Fernverkehr, die auch über den Preis in den Wettbewerb um Kunden mit der Deutschen Bahn treten, müssen faire Chancen für den Marktzugang erhalten. Das betrifft insbesondere die Gestaltung von Rahmenverträgen für die Trassennutzung, die Newcomern einen ausreichenden Vorlauf, Flexibilität und Rechtssicherheit gewähren müssen.

Grüne Forderungen:

- » Umrüstprogramm Barrierefreiheit binnen 10 Jahren
- » Fahrgastrechte stärken mit Entschädigung ab 30 min Verspätung
- » Unternehmensneutrale Vertriebsplattform im Internet mit integriertem Umweltvergleich einrichten
- » Marktzugang für neue Anbieter im Fernverkehr erleichtern

LÄRMSCHUTZ AN SCHIENENSTRECKEN VERBESSERN – MEHR BÜRGERRECHTE BEI PLANUNGEN

Untersuchungen des Umweltbundesamtes zufolge fühlen sich drei Viertel der Bevölkerung von Verkehrslärm beeinträchtigt. Zwanzig Prozent der Bevölkerung sind besonders vom Schienenlärm betroffen, etwa ein Viertel davon auf einer Skala von „mittelmäßig“ bis „sehr stark“. Wie die aktuelle Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) zeigt, ist die Lärmbelastung an viel befahrenen Bahnstrecken inzwischen so hoch, dass sie nicht nur als Belästigung empfunden wird, son-

dern auch zu Gesundheitsgefährdungen der Anwohnerinnen und Anwohner führt.

Insbesondere an Güterstrecken sind die Belastungen deutlich zu hoch. Ihr Ausbau und steigende Zugzahlen sind aber die Voraussetzung für eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene. Um Akzeptanz für mehr Güterverkehr auf der Schiene zu erreichen, muss der Schienengüterverkehr deutlich leiser werden, wie es zahlreiche Bürgerinitiativen entlang von Schienenstrecken fordern.

Wir wollen den Lärm primär an der Quelle bekämpfen. Durch die hohen Lärmschutzstandards (TSI Fahrzeuge – Lärm) bei neu zugelassenen Schienenfahrzeugen wird sich der Bahnlärm an der Quelle langfristig verringern. Um den Bestand leiser zu machen, müssen vor allem die Bremssohlen ausgetauscht werden. Statt Graugussbremsen sollen lärmarme K- oder LL-Sohlen aus Kompositwerkstoffen zum Einsatz kommen. Die von der Bundesregierung und DB Netz AG beschlossene Eckpunktevereinbarung zur Förderung der Umrüstung von Güterwagen und der Einführung lärmabhängiger Trassenpreise vom Juli 2011 greift aber zu kurz, da die LL-Sohle noch nicht zugelassen ist und die Umrüstkosten weit höher liegen als vom Bundesverkehrsministerium unterstellt, insbesondere wenn die Folgekosten durch einen höheren Radverschleiß mit eingerechnet werden. Der Bonus von 0,28 Cent pro Achskilometer auf die Trassenentgelte von lärmarmen Fahrzeugen reicht bei weitem nicht aus. In der Schweiz liegt der Bonus bei 1,64 Cent. Der Bonus sollte mindestens die vom Bundesrat geforderte Höhe von 1,1 Cent betragen. Die Ko-Finanzierung durch das Bundesverkehrsministerium in Höhe von 50 Prozent ist dabei beizubehalten. Nur so kann erreicht werden, dass vor allem die Wagen mit hoher Laufleistung frühzeitig umgerüstet werden. Damit die Umrüstung zügig abgeschlossen wird, sollten Graugussbremsen ab 2020 europaweit nach dem Vorbild der Schweiz verboten werden.

Das Lärmsanierungsprogramm des Bundes von 1999 hatte 3.400 Kilometer Schienenstrecken identifiziert, die mit einem Aufwand von 2,5 Mrd. Euro saniert werden müssen. Bis Ende 2010 sind davon gerade einmal 28 Prozent umgesetzt wor-

den. Um die Lärmsanierung abzuschließen sind nach Angaben von DB Netz noch 1,9 Mrd. Euro notwendig. Beim derzeitigen Ansatz von 100 Mio. Euro pro Jahr würde es daher noch bis zum Jahr 2030 dauern, bis die letzten Ortsdurchfahrten lärmsaniert sind. Wir fordern daher eine Verdoppelung der Lärmsanierungsmittel auf 200 Mio. Euro, die auch für die Umrüstung von Fahrzeugen genutzt werden soll, und prüfen die Einführung eines Lärmcents als Aufschlag auf die Energiesteuer auf Kraftstoffe oder alternativer Finanzierungsformen, um die Lärmsanierung noch schneller voranbringen zu können.

Beim Neu- und Ausbau von Schienenstrecken gibt es bisher eine Art Lärmrabbatt. Der Grund liegt im sogenannten Schienenbonus, der besagt, dass 5 dB (A) vom gemessenen Schallpegel abgezogen werden. Wir wollen den Schienenbonus abschaffen.

Wir wollen mehr Bürgerbeteiligung schon bei der Planung neuer Strecken. Die Proteste gegen Stuttgart 21 stehen für ein neues, kreatives Einmischen in Politik. Das Engagement Zehntausender gegen den unterirdischen Milliardenbahnhof in Stuttgart ist vor allem Folge mangelnder echter Bürgerbeteiligung, die erst eingesetzt hat, als über das Projekt im Grundsatz schon längst entschieden war. Planungen nach dem obrigkeitstaatlichen Prinzipien werden nicht mehr akzeptiert. Moderne Planungsprozesse benötigen echte Transparenz, mehr Mitbestimmung, praktikable direktdemokratische Elemente, taugliche Konfliktlösungsverfahren und effizienten Rechtsschutz.

Dies schafft Akzeptanz für Entscheidungen, über die kein Konsens gefunden werden kann. Einvernehmliche Lösungen bei strittigen Planungen – darüber sind wir uns im Klaren – werden nicht immer erreichbar sein. Deshalb müssen am Ende des Prozesses Entscheidungen stehen, bei denen sich die Bürgerinnen und Bürger auf Augenhöhe mit den planenden Behörden getroffen haben und alle Argumente sorgsam geprüft und abgewogen wurden. Wir brauchen deshalb ein modernes und transparentes Planungsrecht. Außerdem fordern wir für Konflikte, die nicht im formalen Planungsverfahren ausgeräumt werden können, frühzeitig alternative Konfliktlösungsverfahren in Form von

Mediationen oder Schlichtungen. Die Bundestagsfraktion hat zur Stärkung der Bürgerbeteiligung ein Positionspapier verfasst.

Grüne Forderungen:

- » Anhebung des Bonus für lärmarme Güterwagen
- » Mittel für Lärmsanierungsprogramm verdoppeln
- » Europaweites Verbot von Graugussbremsen ab 2020
- » Abschaffung des Schienenbonus
- » Novellierung des Planungsrechts mit Einführung einer frühzeitigen Bürgerbeteiligung
- » mehr direktdemokratische Elemente bei Entscheidungen über Infrastrukturvorhaben

FAIRE WETTBEWERBSBEDINGUNGEN FÜR DIE SCHIENE – UMWELTVORTEIL AUSBAUEN

Bei Bahnfahrten wird im Vergleich zu Autofahrten weniger als die Hälfte an Treibhausgasen freigesetzt. Beim Güterverkehr ist die Schiene sogar vier- bis fünfmal so klimaschonend wie der Lkw. Der Ausbau des Schienennetzes und die Verbesserung der Angebote auf der Schiene können helfen, die Klimaziele zu erreichen.

Für eine bessere Chancengerechtigkeit zwischen den Verkehrsträgern wollen wir die Subventionen bei den anderen Verkehrsträgern abbauen: Wir fordern die Einführung einer Kerosinsteuer und die Abschaffung der Mehrwertsteuerbefreiung für Auslandsflüge. Wie in der Schweiz sollen alle Lkw ab 3,5 t in die Lkw-Maut einzubezogen werden, die schrittweise auf das gesamte Straßennetz ausgeweitet werden und damit zu einer Logistikabgabe entwickelt werden soll. Schließlich zahlen die Bahnen bereits für jeden Kilometer mit einem Trassenentgelt eine Art „Schienenmaut“.

Wir wollen zudem eine Kostenanlastung der externen Umwelt- und Gesundheitskosten nach dem Verursacherprinzip. Alle Verkehrsträger sollen dabei die von ihnen erzeugten externen Kosten tragen. Wir Grüne treten aber gegen zusätzliche Umweltsubventionen für die Schiene ein. Die Bahn wird durch die Härtefallregelung bei der Umlage nach dem Erneuerbaren Energien Gesetz um rund 70 Mio. Euro entlastet und zahlt nur den halben Ökosteuersatz. Aus diesem Grund lehnen wir eine Abschaffung der Ökosteuer für Bahnstrom oder Kompensationszahlungen für die Kosten aus dem Emissionshandel ab. Die Bahn hat es selbst in der Hand, die Kosten durch den Emissionshandel zu vermeiden, indem sie verstärkt auf erneuerbare Energien setzt.

Die Bahn war bisher weitgehend vor Konkurrenz durch Fernbusse geschützt mit Ausnahme des Berlin-Verkehrs.¹ Die existierenden Fernbuslinien von und nach Berlin belegen, dass für beide Angebote – Busse und Bahnen – Platz ist, denn die Angebote bedienen einen unterschiedlichen Kundenkreis. Fernlinienbusse richten sich vor allem an Personen, die auf Schnelligkeit verzichten, dafür aber sehr günstig reisen wollen. Fernbusse weisen zudem nach Berechnungen des Umweltbundesamts die niedrigsten CO₂-Emissionen auf – noch vor der Eisenbahn.

Eine Marktöffnung für Fernbusse begrüßen wir daher grundsätzlich. Allerdings knüpfen wir daran Bedingungen. So muss die Mautpflicht auch auf Fernbusse ausgeweitet werden, schließlich sind für jeden Kilometer Schiene Trassenentgelte zu entrichten. Außerdem sollen Fernbusse barrierefrei nutzbar sein. Dies haben wir in einem Gesetzentwurf zum Personenbeförderungsgesetz gefordert, den wir gemeinsam mit der SPD in den Bundestag eingebracht haben. Allerdings fand die Forderung nach einer Mautpflicht bisher keine Mehrheit im Bundesrat.

¹ Die Erlaubnis, Fernbuslinien von und nach Berlin zu betreiben, stammt aus der Zeit als West-Berlin einen Sonderstatus hatte und wurde nach der Wiedervereinigung beibehalten.

Die Zulassung von Gigalinern, also überlangen und bis zu 60-Tonnen-schweren Lkw, lehnen wir hingegen ab. Dies würde die Wettbewerbssituation im Güterverkehr deutlich zu Lasten der Schiene verschieben, da der Straßentransport sich damit verbilligt, mit der Folge einer Rückverlagerung von Verkehr von der Schiene auf die Straße. Zusätzlich gefährden Gigaliner die Verkehrssicherheit und belasten die Infrastruktur.

Grüne Forderungen:

- » Einführung einer Kerosinsteuer und Abschaffung der Mehrwertsteuerbefreiung für Auslandsflüge, Umwandlung der Lkw-Maut in eine Logistikabgabe und Ausweitung auf Transporter ab 3,5 Tonnen und schrittweise auf das gesamte Straßennetz,
- » Keine zusätzlichen Umweltsubventionen für den Schienenverkehr
- » Marktöffnung für den Fernbusverkehr mit flankierenden Maßnahmen
- » Keine Zulassung von Gigalinern

EINE NEUE STRUKTUR FÜR DIE DEUTSCHE BAHN AG

Exkurs:

Mit der Bahnreform im Jahr 1994 fand eine Organisationsprivatisierung statt. Aus der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn entstand die Deutsche Bahn AG als Aktiengesellschaft. In einer zweiten Stufe sollten die Unternehmensbereiche ausgegliedert werden und in einer dritten Stufe sollte optional die Holding aufgelöst werden, so dass Infrastruktur und Transport getrennt worden wären.

Unter Bahnchef Hartmut Mehdorn kam es aber entgegen der ursprünglichen Absicht der Bahnreform zu einer starken Re-Zentralisierung der Unternehmensbereiche unter der Holding. Als der damalige Verkehrsminister Kurt Bodewig (SPD) im März 2001 auf der Stuttgarter Bundesdelegiertenkonferenz von Bündnis 90/Die Grünen erklärte, „es ginge jetzt nicht mehr um das Ob, sondern ledig-

lich noch um das Wie“ einer Trennung von Netz und Transport“, und eine Task Force einrichtete, entstand ein Machtkampf zwischen ihm und Bahnchef Mehdorn, den letzterer für sich entschied, weil er die Unterstützung von Bundeskanzler Gerhard Schröder hatte. Bodewig hingegen wurde nach der Bundestagswahl 2002 als Verkehrsminister abgelöst.

Mehdorn forcierte durch Zukäufe die Ausrichtung der Deutschen Bahn zu einem global tätigen Mobilitäts- und Logistikkonzern mit dem Ziel, das Unternehmen integriert, d.h. mit Schienennetz zu 49,9 Prozent² an die Börse zu bringen. Dafür hatte er anfangs die tatkräftige Unterstützung von Verkehrsminister Wolfgang Tiefensee (SPD). Um die DB AG attraktiv für die Börse zu machen und die Gewinne zu steigern, wurde an allen Ecken und Enden gespart – zu Lasten des Angebots, des Service, und letztlich auch der Sicherheit, durch den massiven Personalabbau in den Werkstätten und die Verlängerung der Wartungsintervalle.

In der Folgezeit wurden verschiedene Modelle der Privatisierung erörtert. Im Juli 2007 wurde der „Entwurf eines Gesetzes zur Neuorganisation der Eisenbahnen des Bundes“ vom Bundeskabinett beschlossen und später parallel von der Bundesregierung und den Koalitionsfraktionen aus CDU/CSU und SPD in den Bundestag eingebracht. Das Gesetz sah eine Privatisierung mit Netz vor, obwohl die Privatisierungsvariante den irreführenden Titel „Eigentumssicherungsmodell“ trug. Doch weder diese Privatisierungsvariante noch ein so genanntes „Volksaktienmodell“ waren konsensfähig. Schließlich einigten sich DB AG und Bundesregierung Anfang 2008 auf das „Holdingmodell“, wonach die Transportsparten der DB AG bis zu einem Prozentsatz von 24,9 Prozent privatisiert werden sollten.

Bündnis 90/Die Grünen lehnten alle diese Vorschläge entschieden ab. Die Privatisierungsversuche scheiterten schließlich im Herbst 2008 an

zahlreichen Widerständen in Parlament und Zivilgesellschaft – und nicht zuletzt an der Finanzkrise. Der neue Bahnchef Rüdiger Grube setzte die Politik seines Vorgängers fort und will die DB weiterhin börsenfähig machen. Der Koalitionsvertrag von CDU/CSU und FDP schließt einen Börsengang zwar nicht aus; ein erneuter Versuch, die DB zu privatisieren, kann vorerst aber ausgeschlossen werden. Verkehrsminister Peter Ramsauer selbst hat mehrfach im Zusammenhang mit dem Winter- und dem Sommerchaos Kritik an den Börsenplänen der Großen Koalition geübt und dabei offensichtlich vergessen, dass das Privatisierungsgesetz von 2008 auch seine Unterschrift als damaliger CSU-Landesgruppenchef trägt.

WARUM EINE TRENNUNG VON INFRASTRUKTUR UND TRANSPORT?

Der Bund ist zwar 100-prozentiger Eigentümer der Deutschen Bahn AG, sein Einfluss auf die Unternehmenspolitik ist allerdings durch die Rechtsform einer Aktiengesellschaft begrenzt. Die Deutsche Bahn AG ist nicht dem Allgemeinwohl verpflichtet, sondern wie jede andere Aktiengesellschaft auch, einzig der Gewinnmaximierung. Die Eigentümerin Bundesrepublik Deutschland kontrolliert nur durch ihre Vertreter im Aufsichtsrat und durch sein alleiniges Stimmrecht in der Hauptversammlung das Management, einen aktiven Einfluss auf Unternehmensentscheidungen kann sie nicht nehmen, da das Aktienrecht hier enge Grenzen setzt. Allerdings nimmt die Eigentümerin über den Aufsichtsrat entscheidende Weichenstellungen vor. So sind dort sämtliche Zukäufe abgesegnet worden, mit denen die DB sich im Laufe der Jahre immer weiter vom Kerngeschäft wegentwickelt hat. Die Deutsche Bahn AG hat sich dadurch zu einem heterogenen Mischkonzern entwickelt, der sehr intransparent ist. Durch den integrierten Konzern ist ein hohes Diskriminierungspotenzial gegenüber den Wettbewerbern auf der Schiene gegeben.

Wir Grüne wollen, dass die öffentliche Hand wieder mehr Einfluss auf alle Infrastrukturentscheidungen der Deutschen Bahn AG bekommt. Dies ist aus mehreren Gründen notwendig:

² Eine weitergehende Privatisierung mit Netz ist durch Art. 87e Abs. 3 ausgeschlossen, der vorsieht, dass die Eisenbahninfrastruktur mehrheitlich im Eigentum des Bundes verbleiben muss.

- » Die Schieneninfrastruktur wird jedes Jahr mit rund vier Milliarden Euro bezuschusst, um öffentliche Ziele wie barrierefreie Mobilität für alle, Regionalentwicklung, Transportkapazität für die Wirtschaft und Umwelt- und Klimaschutzziele zu erreichen. Daher muss die öffentliche Hand einen transparenten und effizienten Einsatz dieser Mittel sicherstellen, wie dies bei der Vergabe von Nahverkehrsverträgen möglich ist.
- » Gewinne aus dem Infrastrukturbereich, die letztlich nur aufgrund öffentlicher Subventionen realisiert werden, dürfen nicht länger über die Holding für sachfremde Zwecke wie den Zukauf internationaler Bus- oder Logistikunternehmen verwendet werden. Sie müssen vollständig in die Infrastruktur reinvestiert werden.
- » Das zur Infrastruktur gehörende Schienennetz, die Bahnhöfe und Haltepunkte und die Energieversorgung müssen allen Anbietern diskriminierungsfrei zur Verfügung stehen. Eine Bevorzugung der eigenen Transportgesellschaften durch die Infrastrukturgesellschaften der DB muss ausgeschlossen werden.
- » Die Infrastruktur muss so entwickelt werden, dass sie den größten Nutzen für alle Verkehrsunternehmen auf der Schiene stiftet. Daher müssen die Netznutzer stärker in die Entscheidungen des Infrastrukturbetreibers eingebunden werden. Außerdem müssen Netze von so genannten NE-Bahnen³ in die regionale und deutschlandweite Netzentwicklung eingebunden werden.
- » Die Bewirtschaftung des Netzes durch einen Monopolisten, die DB Netz AG, führt auch zu Monopolpreisen. Daher müssen mehr wettbewerbliche Elemente in die Netzbe- wirtschaftung, insbesondere auch bei den Nebennetzen Anwendung finden.

Diese Ziele lassen sich nicht erreichen, wenn Infrastruktur und Transportgesellschaften weiter unter

³ NE-Bahnen sind nicht bundeseigene Eisenbahninfrastruktur- unternehmen, die eigene Schienennetze betreiben

dem Dach der Deutschen Bahn AG geführt werden. Selbst die Schweiz, die immer als Musterbeispiel einer integrierten Struktur angeführt wird, prüft in einer vom Verkehrsministerium eingesetzten Kommission die Trennung. Die Trassenentgelte und der Netzzugang werden in der Schweiz vom Bundesamt für Verkehr festgelegt. Die Trassenzuteilung und der Netzfahrplan werden von der neu geschaffenen Trasse Schweiz AG gemacht, die von allen schweizerischen Eisenbahninfrastruktur- unternehmen (EIU) getragen werden.

Wir Grüne treten seit langem für eine eigentums- rechtliche Trennung der Infrastruktur- von den Transportsparten ein. Diese ist mittlerweile in Eu- ropa die Regel, auch wenn die Trennung in vielen Ländern nur auf dem Papier steht und keine voll- ständige Unabhängigkeit des Netzbetreibers gege- ben ist. Nur Deutschland, Österreich, Italien und Polen haben noch integrierte Modelle. Vom ange- strebten Einheitlichen Europäischen Eisenbahn- raum sind wir noch meilenweit entfernt. Die EU hat im Zuge der Marktöffnung für den Eisenbahn- verkehr Richtlinien erlassen, die schon heute eine weitgehende Unabhängigkeit des Infrastrukturb- treibers vorschreiben. Da dies in Deutschland nicht passiert ist, hat die Europäische Kommission Deutschland und andere Mitgliedsstaaten vor dem Europäischen Gerichtshof verklagt. Mit einem Ur- teil wird Ende 2012 gerechnet. Auch das Verbot, öffentliche Gelder, die für die Infrastruktur zur Verfügung gestellt werden, in andere Bereiche umzuschichten, wird nach Ansicht der Kommission nicht erfüllt. Auch hier plant die Kommission Schritte, die im Ergebnis zu einem weiteren Ver- tragsverletzungsverfahren führen könnten. Außer- dem plant die Kommission bis Ende 2012 einen Vorschlag für eine weitergehende Trennung von Infrastruktur und Transport zu machen.

EIN GRÜNES ZUKUNFTSMODELL FÜR DIE DEUTSCHE BAHN AG

Wir Grüne wollen die Infrastruktursparten aus der Deutschen Bahn AG herauslösen und in unmittel- bares Eigentum des Bundes überführen, z.B. in eine neu zu gründende Bundesschieneninfrastruk- tur GmbH oder eine Anstalt öffentlichen Rechts,

der dann die staatlichen Zuschüsse nach der LufV und dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) zufließen. Zusätzlich soll ein Aufsichtsgremium geschaffen werden, dem neben Vertretern des Bundes als Eigentümer auch Vertreter von Eisenbahnverkehrsunternehmen, Aufgabenträgern, Umwelt-, Verbraucher- und Wirtschaftsverbände angehören sollen. Der Unternehmenszweck ist der Betrieb und der Neu- und Ausbau der gesamten Bundesschienenwegeinfrastruktur sowie die Erstellung des Netzfahrplans und die Trassenzuteilung. Die Genehmigung der Trassenentgelte und Stationspreise sollte in die Bundesnetzagentur verlagert werden und sich an den Grundsätzen einer Anreizregulierung orientieren (siehe Kap.11). Die Netzgesellschaft soll privatwirtschaftlich organisiert sein, sie erhält aber keine Renditevorgabe, sondern soll dauerhaft eine schwarze Null erzielen, d.h. die Gewinne der Infrastruktursparten, die derzeit anfallen, werden vollständig re-investiert. Steuerungsinstrumente für die Politik liegen zum einen in einer verbesserten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung und in den Vereinbarungen über den Neu- und Ausbau von Infrastruktur (siehe Kap. 7). Der konzerninterne Arbeitsmarkt wird über Verträge zwischen der DB AG und der neuen Infrastrukturgesellschaften sichergestellt.

Es soll eine Option geschaffen werden, regionale Netze mit einem finanziellen Ausgleich aus den LufV- und den BSchWAG-Mitteln, der über die Regionalisierungsmittel ausgezahlt werden kann, an die Länder zu übertragen.

Die Deutsche Bahn AG wird dann neu aufgestellt. Der gesamte Bereich der Logistikaktivitäten, der nicht auf der Schiene stattfindet, kann ausgegliedert und verkauft werden. Luftfracht in den USA oder Minenlogistik in Papua-Neuguinea sind keine Aufgaben für ein Unternehmen, das dem Bund gehört. Ebenso sollen die Personenverkehrsdienste ohne Bezug zum Heimatmarkt ausgegliedert und verkauft werden. Das betrifft das gesamte Geschäft, das seit dem 1.1.2011 unter DB Arriva firmiert und die ausländischen Beteiligungen im Regionalverkehr zusammenfasst. Der Betrieb von Stadtverkehr in Stockholm, Regionalverkehr in England oder europaweite Busaktivitäten ist keine

Aufgabe für ein Eisenbahnunternehmen, das dem deutschen Staat gehört.

Wir Grüne sind nicht gegen internationale Logistik- oder Personenverkehrsaktivitäten deutscher Unternehmen, wir sind nur dagegen, dass dafür wie derzeit de facto eine Staatshaftung besteht, mit der Folge, dass der deutsche Staat für alle Risiken aus diesen Geschäften haftet, obwohl sie nicht zur Daseinsvorsorge gehören.

Der Verkauf dieser beiden Sparten soll an die Bedingung langfristiger Beschäftigungssicherungsverträge mit den Gewerkschaften geknüpft werden. Die Einnahmen sollten zum Schuldenabbau und für zusätzliche Investitionen in das Schienennetz verwendet werden. Anzustreben ist zudem, dass die neu aus der Ausgliederung und dem Verkauf entstehenden Gesellschaften als Ganzes erhalten bleiben und ihren Geschäftssitz in Deutschland behalten.

Das Kerngeschäft einer neuen DB AG ist der Schienenverkehr in Deutschland und der grenzüberschreitende Schienenverkehr. Daher soll für DB Fernverkehr, DB Regio und DB Schenker Rail ein mehrjähriges Verkaufsverbot festgelegt werden, mit der Option einer Verlängerung. Es ist dabei zu prüfen, ob DB Regio in mehrere unabhängige Gesellschaften aufgeteilt wird, um den Wettbewerb im Schienenpersonennahverkehr zu beleben.

Dabei sind aus unserer Sicht auch langfristig drei flankierende Maßnahmen von zentraler Bedeutung:

- 1 |** Es darf für die Fahrgäste nicht komplizierter werden, Bahn zu fahren, sondern es muss einfacher werden. Dazu ist gesetzlich die Einrichtung eines unternehmensübergreifenden Vertriebs von Fahrkarten mit Anschlussverbindungen im Internet vorzuschreiben. Alle Unternehmen müssen zudem verpflichtet werden, der Schlichtungsstelle für den Öffentlichen Personenverkehr (söp) beizutreten.
- 2 |** Um Städten, die in den letzten Jahren vom Fernverkehr abgehängt worden sind, wieder ein attraktives Fernverkehrsangebot zu verschaffen, kann z.B. über ein Fernverkehrssicherstellungsgesetz, wie es auch der Bundes-

rat einstimmig fordert, dafür gesorgt werden, dass diese Städte wieder mit einem hochwertigen Fernverkehrsangebot bedient werden. Mit einem solchen Gesetz würde endlich auch die mit der Bahnreform erfolgte Grundgesetzänderung in Art. 87 e, Abs. 4 umgesetzt, wonach der Bund auch Fernverkehrsangebote auf dem bundeseigenen Schienennetz zu gewährleisten hat. Dazu ist auch die Finanzierungslogik zu ändern, die öffentliches Geld bisher nur für den Schienenpersonennahverkehr zur Verfügung stellt.

- 3 |** Wir wollen einen konsequenten Ausschreibungswettbewerb auf der Schiene, der auch auf den nicht eigenwirtschaftlich zu erbringenden Fernverkehr ausgeweitet wird. Denn es hat sich gezeigt, dass überall dort, wo SPNV-Leistungen ausgeschrieben wurden, bessere Angebote mit einem geringeren Zuschussbedarf erreicht werden konnten. Die anstehenden Verhandlungen über die Revision des Regionalisierungsmittelgesetzes sind dafür zu nutzen.

FAIRE UND GUTE ARBEITSBEDINGUNGEN IM SCHIENENVERKEHRSMARKT

Ein dynamisch wachsender Schienenverkehrsmarkt durch mehr Wettbewerb schafft zusätzliche Arbeitsplätze. Nach Angaben des Netzwerk Privatbahnen fehlen bereits heute 500 – 1000 Lokführer, sowie Wagenmeister, Waggonschlosser, Schweißer und andere qualifizierte Mitarbeiter. Auch der massive Personalabbau bei der Deutschen Bahn AG ist gestoppt. Die DB will in den nächsten Jahren sogar zwischen 5000 und 7000 neue Mitarbeiter selbst ausbilden oder neu einstellen. Auch die Zahl der Ausbildungsplätze wird 2011 um 500 auf 3.400 steigen.

Der DB-Konzern warnt einträchtig mit der Eisenbahn- und Verkehrs Gewerkschaft (EVG) vor dem Verlust von Arbeitsplätzen bei einer Trennung von Netz und Transport. Dieser Sicht widerspricht die Gewerkschaft der Lokomotivführer (GdL) vehement, aber auch bei ver.di, in der viele Mitarbeiter der NE-Bahnen organisiert sind, teilt das immer wieder an die Wand gemalte Horrorszenario eines massiven Arbeitsplatzverlustes nicht. Die EVG ist aus dem Zusammenschluss von transnet und GDBA entstanden. Diese beiden Vorgängergewerkschaften haben lange Jahre im Gleichklang mit dem damaligen Bahnchef Mehdorn den Börsengang der DB AG einschließlich des Schienennetzes unterstützt. Aktuell kann sich die EVG auch wieder eine Führung der Eisenbahnen des Bundes in öffentlich-rechtlicher Form vorstellen, allerdings nur im Konzernverbund.

Wir Grüne wollen den gesamten Bereich der Infrastruktur in das unmittelbare Eigentum des Bundes überführen, um dauerhaft auszuschließen, dass diese (teil-)privatisiert werden kann. Denn angesichts der Schuldenbremse ist es nicht auszuschließen, dass eine zukünftige Bundesregierung wieder auf die Idee eines integrierten Börsengangs kommt. Dem wollen wir ein für alle Male einen Riegel vorschieben! Wer am Konzernverbund festhält, setzt den Infrastrukturbereich dauerhaft dem Risiko einer (Teil-)Privatisierung aus.

Wir begrüßen, dass es den Tarifpartnern Anfang 2011 gelungen ist, einen Branchentarifvertrag für die Beschäftigten im SPNV zu schließen, dem nun noch ein Branchentarifvertrag für die Lokomotivführer folgen muss. Der Wettbewerb darf nicht über die Lohnkosten ausgetragen werden, und Branchentarifverträge sind dafür eine die richtige Lösung. Wenn Teile der DB AG verkauft werden, wollen wir den Beschäftigten ihren Arbeitsplatz garantieren.

Grüne Forderungen:

- » Sicherung eines Privatisierungsausschlusses für Infrastrukturgesellschaften durch Überführung der Infrastrukturgesellschaften der

DB AG in das unmittelbare Eigentum des Bundes.

- » Abschluss von Branchentarifverträgen für alle Eisenbahn-Beschäftigten
- » Arbeitsplatzgarantien für Beschäftigte der Sparten der Deutschen Bahn AG, die ausgliedert werden sollen.

NEUE PRIORITÄTEN FÜR INVESTITIONEN IN DIE SCHIENE – DEUTSCHLAND-TAKT ALS PLANUNGSPHILOSOPHIE

Obwohl in den letzten 20 Jahren mehr als 40 Mrd. Euro in die Schieneninfrastruktur geflossen sind, davon allein 20 Milliarden Euro in den Bau von Hochgeschwindigkeitsstrecken für den ICE – sind im Fernverkehr die Fahrgastzahlen um 20 Prozent zurückgegangen. Im stiefmütterlich behandelten Nah- und Regionalverkehr, wo mehr als 90 Prozent aller Bahnpassagiere unterwegs sind, sind sie um 50 Prozent gestiegen. Deutlicher kann gar nicht zum Ausdruck gebracht werden, dass die Investitionsentscheidungen der letzten Jahrzehnte falsch waren.

Und obwohl die Hochgeschwindigkeitsstrategie nicht zu einer Verlagerung des Verkehrs geführt hat, baut die Bahn fast ausschließlich aus Steuergeldern und finanziert weiter Hochgeschwindigkeitsstrecken und Prestige-Bahnhöfe mit einem geringen verkehrlichen Nutzen. Allein die beiden Projekte Neubau-/Ausbaustrecke Leipzig/Halle – Erfurt – Nürnberg und der Bahnhof Stuttgart 21 mit der daran anschließenden Neubaustrecke Wendlingen – Ulm werden mehr als 15 Milliarden Euro verschlingen. Bleibt es bei der vorhandenen Investitionslinie werden diese beiden Großprojekte bis 2020 rund 70 Prozent der Bundesmittel für Neu- und Ausbau von Schienenwegen verbrauchen, so dass für weitaus sinnvollere Projekte kein

Geld vorhanden ist. Alle Großprojekte gehören daher erneut auf den Prüfstand.

Im Vorfeld des nächsten Bundesverkehrswegeplan (BVWP) soll ein langfristiges Zielnetz für das Jahr 2050 entwickelt werden, dass das Jahr 2030 – den Zeitraum des nächsten BVWP – als Zwischenziel definiert. Das Zielnetz soll dabei ausgelegt sein auf einen deutschlandweiten integralen Taktfahrplan (Deutschland-Takt) und eine Verdopplung der Schienengüterverkehrsanteils in den nächsten 10 Jahren von heute rund 17,7 Prozent auf rund 35 Prozent, mit einer weiteren Verdopplung des Anteils bis 2050. Das Netz basiert also auf einem Zielfahrplan sowohl für den Personen- wie auch für den Güterverkehr für das Jahr 2050. Zwar wird in 2050 nicht genau der Fahrplan gefahren werden, aber durch die Entwicklung eines Zielfahrplan ist sichergestellt, dass es zumindest *einen* fahrbaren Fahrplan geben wird. Ein solches Zielnetz sollte unter Beteiligung von Vertretern aller Stakeholder entwickelt werden. Dazu sollte eine „Zielnetz-Kommission“ eingerichtet werden, in der die Netznutzer (EVU und Aufgabenträger), Umwelt-, Verbraucher- und Wirtschaftsverbände und Vertreter der Politik aus Bund und Ländern einen gemeinsamen Vorschlag erarbeiten.

Aus einem solchen langfristigen Zielnetz muss dann ein Stufenfahrplan für Neu- und Ausbauprojekte entsprechend ihrer Dringlichkeit entwickelt werden. Dies werden in der ersten Stufe vor allem die Schaffung zusätzlicher Kapazitäten oder Entlastungsstrecken auf den heute schon überlasteten Korridoren und der Ausbau der Knoten sein, also eine Engpassbeseitigung. Aufgrund des stark steigenden Güterverkehrs wird es auch notwendig sein, den Verkehr auf den hochbelasteten Korridoren teilweise zu entmischen oder Entlastungsstrecken als reine Güterrollbahnen zu bauen.

Eine Konzentration auf die Engpassbeseitigung in einer ersten Stufe bedeutet einen doppelten Gewinn für die Allgemeinheit. Zum einen werden damit schnell zusätzliche Kapazitäten bereitgestellt, mit denen mehr Verkehr auf die Schiene verlagert werden kann. Zum anderen werden sofort zusätzliche Trasseneinnahmen erzielt, da der Ausbau dort erfolgt, wo die Nachfrage am größten ist.

Genau dies ist beim Bau von Punkt- zu-Punkt-Hochgeschwindigkeitsverkehren nicht gegeben. Ihre verkehrliche Wirkung entfaltet sich erst nach der Fertigstellung, wobei zwischen Planung und Inbetriebnahme 20 Jahre und mehr liegen können. Und der Verkehr auf solchen Strecken wird kaum in der Lage sein, nur den laufenden Betrieb zu unterhalten, geschweige denn für eine Rückzahlung der Baukosten aufzukommen. Denn Schnellfahrstrecken sind für Mischverkehre ungeeignet und für Güterverkehr in der Nacht nur dann attraktiv, wenn sie erstens von den Steigungsparametern her überhaupt befahrbar sind und zweitens keine höheren Trassenkosten aufweisen als alternative Strecken.

Das Ziel eines ausgebauten Hochgeschwindigkeitsverkehrsnetzes soll dennoch grundsätzlich nicht aufgeben werden. Es muss allerdings modifiziert werden. Inwiefern eine Schnellfahrstrecke sinnvoll ist und welche Höchstgeschwindigkeit auf ihr gefahren wird soll danach entschieden werden, ob damit auch die Systemgeschwindigkeit insgesamt erhöht wird, d.h. ob damit optimale Umsteigebeziehungen an den Knotenbahnhöfen erreicht werden können.

Genau das ist die Idee des Deutschland-Takts, d.h. eine integralen Taktfahrplans für ganz Deutschland nach schweizerischem Vorbild. Ziel ist es, dass an allen wichtigen Knotenbahnhöfen Züge aus allen Richtungen bis zu einer definierten Zeit einfahren, z.B. zur Minute 55, dann umgestiegen werden kann, und die Züge dann den Bahnhof wieder verlassen. Für das Umsteigen muss der Zeitbedarf mobilitätseingeschränkter Menschen berücksichtigt werden. Beim Aufbau eines solchen Systems kann auf die vielen regionalen Taktfahrpläne für den Schienenpersonenverkehr aufgesetzt werden, bei denen häufig auch schon die Vertaktung mit dem Fernverkehr funktioniert. Wir Grüne schlagen den Deutschland-Takt als Planungsphilosophie für die Entwicklung eines Zielfahrplans vor, dessen Umsetzung schrittweise erfolgt.

Grüne Forderungen:

- » Überprüfung aller Großprojekte
- » Einrichtung einer „Zielnetz-Kommission“ zur Entwicklung eines Netzfahrplans 2050

- » Verkehre auf hochbelasteten Korridoren entmischen durch reine Güterrollbahnen
- » Deutschland-Takt als Planungsphilosophie für ein Zielnetz festlegen

SCHIENENFINANZIERUNG AUF NEUE GRUNDLAGE STELLEN

Wir wollen den Anteil der Schiene im Personen- und im Güterverkehr in den nächsten zehn Jahren verdoppeln. Das setzt ein intelligentes Ausbaukonzept voraus. Damit müssen wir heute beginnen. Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) ist stark unterfinanziert. Die Gesamtkosten der angemeldeten Projekte übersteigen bei weitem den Investitionsetat der öffentlichen Hand. Hatte der BVWP 1985 noch offene Bauvorhaben der Schiene im Wert von 4,8 Mrd. Euro aus der Vorperiode übernommen, startete der BVWP 2003 mit einer Erblast von 17,7 Mrd. Euro. Heute sind die noch zu leistenden Ausgaben desselben Überhangs aufgrund der Kostenanpassungen auf fast 40 Mrd. Euro angewachsen, und dass, obwohl in der Zwischenzeit fast 10 Mrd. Euro investiert wurden. Aufgrund von mangelhafter Instandhaltung nimmt die Qualität der vorhandenen Infrastruktur zudem stetig ab.

Um den jetzigen und erst recht den zukünftigen Anforderungen an die Schieneninfrastruktur gerecht zu werden, muss neben einer Neupriorisierung auch der Mitteleinsatz für Schieneninvestitionen effizienter werden. Zudem muss die Investitionslinie erhöht und dauerhaft versteigt werden.

Eine zentrale Finanzierungsäule für den Schienenverkehr sind die Regionalisierungsmittel. Zur anstehenden Revision 2014 wird die grüne Bundestagsfraktion ein eigenes Konzept vorlegen. Klar ist schon heute, dass selbst der Status Quo des sehr erfolgreichen Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) gefährdet ist, wenn die Regionalisierungsmittel nicht erhöht werden. Insbesondere der steigende Anteil der Infrastrukturkosten für Netz- und Stati-

onsentgelte, der schon mehr als 50 Prozent ausmacht, verringert den Anteil, der für den SPNV-Betrieb zur Verfügung steht.

BEHERRSCHUNGS- UND GEWINNABFÜHRUNGSVERTRÄGE AUFHEBEN – NETZGEWINNE IN DAS SCHIENENNETZ REINVESTIEREN

Die Infrastrukturgesellschaften DB Netze Fahrweg, DB Netze Personenbahnhöfe und DB Netze Energie⁴ sind hoch subventionierte Unternehmen. Sie erhalten vom Steuerzahler im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LufV) 2,5 Mrd. Euro (siehe Abschnitt b) für Erhaltungsinvestitionen und 1,2 Mrd. Euro für Schienenneu- und ausbauvorhaben sowie öffentliche Mittel z.B. für die Bahnhofsanierung. Die eigenen Einnahmen bestehen hauptsächlich aus Trassen-, Stations- und Energieentgelten, die wiederum hauptsächlich durch den mit rund sieben Milliarden Euro subventionierten Regionalverkehr aufgebracht werden, und in den letzten Jahren immer wieder erhöht wurden. Gleichzeitig wurde das Netz vielerorts zurückgebaut oder die Instandhaltung vernachlässigt.

Die Infrastrukturgesellschaften sind damit zu einer veritablen Cashcow des Unternehmens geworden. Hatte das Netz im Jahr 2005 noch einen Gewinn von 15 Mio. Euro gemacht, waren es im Jahr 2008 schon 338 Mio. Euro. Im Jahr 2011 betrug der Gewinn von DB Netze Fahrweg 715 Mio. Euro. Nach der im August 2010 bekannt gewordenen Mittelfristplanung soll der Gewinn bis 2014 sogar 1,1 Mrd. Euro erreichen. Auch DB Netze Personenbahnhöfe ist hochprofitabel. Allein 2011 wurde ein Gewinn von 226 Mio. Euro erzielt. DB Netze Energie hat einen Gewinn von 80 Mio. Euro erzielt. Die Infrastruktursparten der DB AG haben also al-

lein im Jahr 2011 mehr als eine Milliarde Euro verdient.

Diese Gewinne werden als Folge eines Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags bisher vollständig an die Konzernholding abgeführt, die damit Zukäufe in aller Welt finanzieren kann. Dies widerspricht zum einen den Interessen des Staates, der Jahr für Jahr Milliarden Euro überweist mit einer eindeutigen Zweckbindung für Schieneninvestitionen,. Zudem liegt sehr wahrscheinlich ein Verstoß gegen EU-Recht vor, da es nach der Richtlinie 91/440/EWG untersagt ist, Subventionen vom Infrastrukturbereich auf andere Bereiche zu übertragen. Außerdem stellt sich insbesondere aus Sicht der privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen die berechtigte Frage, ob die Höhe der Entgelte berechtigt ist, wenn die Infrastrukturgesellschaften solch hohe Gewinne einfahren können. Daher ist eine Anreizregulierung (siehe Kap. 11) einzuführen.

Wir fordern die Aufhebung der Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträge als ersten Schritt zu einer eigentumsrechtlichen Trennung von Infrastruktur- und Transportsparten der Deutschen Bahn AG. Der Gewinn von DB Netze Fahrweg, DB Netze Personenbahnhöfe und DB Netze Energie sollte dann an den Bund ausgeschüttet und von diesem vollständig wieder in die Infrastruktur investiert werden. Durch die Ausschüttung an den Bund wird sichergestellt, dass die Trassenentgelte nicht steigen müssen. Dies wäre der Fall, wenn die Gewinne nicht ausgeschüttet würden, da dann höhere Eigenkapitalkosten entstünden, die auf die Infrastrukturentgelte umgelegt werden könnten. Um eine stabile Finanzierung der Infrastruktur zu ermöglichen, wollen wir langfristig die Gewinne in den künftig rechtlich selbständig geführten Infrastrukturgesellschaften belassen und dem Erhöhungsmechanismus der Infrastrukturentgelte mit einer strikten Begrenzung der Eigenkapitalverzinsung begegnen.

⁴ Nach wiederholter Umstrukturierung firmieren die eigenständigen Aktiengesellschaften DB Netz AG und DB Station&Service AG sowie die DB Energie GmbH als Geschäftsfelder DB Netze Fahrweg, DB Netze Personenbahnhöfe und DB Netze Energie.

Grüne Forderungen:

- » Aufhebung der Gewinn- und Beherrschungsverträge zwischen DB Holding und Infrastrukturgesellschaften als erster Schritt zur Realtrennung
- » Ausschüttung der Gewinne der Infrastrukturgesellschaften an den Bund und vollständige Re-Investition dieser Gewinne in die Infrastruktur als Zuschüsse des Bundes
- » Belassung der Gewinne in den Infrastrukturgesellschaften mit einer strikten Begrenzung der Eigenkapitalverzinsung als langfristiges Ziel

LEISTUNGS- UND FINANZIERUNGS-VEREINBARUNG WEITERENTWICKELN

Der Erhalt und die Wartung der Infrastruktur ist Voraussetzung für einen reibungslosen Bahnbetrieb und muss auch dann funktionieren, wenn die Witterungsbedingungen extrem sind, wie in kalten Wintern oder heißen Sommern. Erhaltung muss daher immer Vorrang vor Neu- und Ausbau haben.

Die Deutsche Bahn erhält seit Anfang 2009 einen festen Betrag von 2,5 Milliarden Euro für die Erhaltung des Netzes. Hinzu kommen Einnahmen aus den Trassenentgelte, die die DB Netz erhebt. Weder die Verwendung der staatlichen Zuschüsse, die in einer so genannten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen Bund und DB AG festgelegt ist, noch die Trassenentgelte sind transparent geregelt. So gibt es keine ausreichend klaren Kriterien, anhand derer der Bund als Geldgeber, den Netzzustand wirklich überprüfen könnte. Vielmehr wird für das gesamte Schienennetz ein theoretischer Fahrzeitverlust ermittelt, der es ermöglicht, vor allem in Bereichen abseits der Hauptlinien auf Kosten des Erhalts der Infrastruktur zu sparen. Die LuFV enthält auch keine wirksamen Sanktionen bzw. Pönalen für die Nichterreichung vorgegebener Qualitätsstandards. Dies muss sich für die nächste Periode der LuFV ab 2014 ändern.

Wir wollen eine transparente LuFV und eine Verknüpfung der LuFV mit der Trassenentgeltregulierung (siehe Kap. 12). Drin-

gend notwendig ist, dass die Mittel für die Infrastruktur im System bleiben und dort zielgerichtet eingesetzt werden. Dazu ist auch der Eigenmittelanteil der DB AG an der LuFV deutlich zu erhöhen.

Grüne Forderungen:

- » Festlegung neuer Qualitätskriterien für die nächste Periode der LuFV ab 2014
- » Transparente und unabhängige Kontrolle der Einhaltung der Vereinbarung
- » Erhöhung des Eigenmittelanteils der DB AG an der LuFV

ERHÖHUNG DER SCHIENENINVESTITIONEN FÜR DEN BEDARFSPLAN

Der Bedarfsplan Schiene ist hoffnungslos unterfinanziert. Auch nach einer dringend notwendigen Neupriorisierung bleibt das Investitionsvolumen sehr hoch. Der von der Bundesregierung behauptete „Finanzierungskreislauf Schiene“, aus dem bis 2015 eine Milliarde Euro mehr in den Neu- und Ausbau der Schiene investiert werden sollen, ist eine Mogelpackung. Der weitaus größte Betrag dieser Summe mit 583 Mio. Euro stammt aus einer Rückzahlung eines zinslosen Darlehens durch die DB AG, das damit faktisch in einen Baukostenzuschuss umgewandelt wird. 425 Mio. Euro stammen aus der Bahndividende bis 2015, wobei die Bahn in diesem Zeitraum eine Dividende in Höhe von 2,275 Mrd. Euro an den Bund ausschüttet.⁵ Weniger als ein Fünftel der Dividende fließt also wieder der Schiene zu, der große Rest wird beim Finanzminister verbucht.

Im Unterschied zur Bundesregierung wollen wir die Bahndividende vollständig und zusätzlich für Investitionen in den Schienenverkehr nutzen und damit die Investitionslinie von 1,2 auf 1,7 Mrd. Euro heraufsetzen, zumindest so lange bis die

⁵ In den Jahren 2012 – 2014 soll die DB AG jeweils 525 Mio. Euro ausschütten, von denen lediglich 25 Mio. Euro zur Verstärkung der Investitionslinie verwendet werden, ab 2015 sollen es 700 Mio. Euro sein, von denen dann 350 Mio. Euro in das Schienennetz zurückfließen sollen.

Gewinn- und Beherrschungsverträge gekappt sind oder eine Realtrennung erfolgt ist.

Zusätzlich wollen wir, dass der Bund z.B. über die Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) zinslose Darlehen in Höhe von weiteren 500 Mio. Euro zur Verfügung stellt. Dieses Geld könnte DB Netz für Maßnahmen verwenden, die nicht oder nur zum Teil im Bedarfsplan enthalten sind, so z.B. das von DB selbst vorgeschlagene Wachstumsprogramm Schiene.

Die Investitionslinie wird damit um insgesamt eine Milliarde Euro pro Jahr erhöht.

Zudem wollen wir einen eigenen Titel für Infrastrukturzuschüsse von NE-Bahnen von Anfang jährlich 50 Mio. Euro schaffen. Dieser Titel kann abhängig von der Nachfrage und korrespondierend mit den Mitteln für die Bundesschienenwege deutlich erhöht werden.

Grüne Forderungen:

- » Vollständige Verwendung der Bahndividende für die Erhöhung der Investitionslinie für den Neu- und Ausbau
- » Zinslose Darlehen in Höhe von 500 Mio. Euro durch die KfW
- » Schaffung eines eigenen Titels für Infrastrukturfinanzierung von NE-Bahnen

EINE NEUE FINANZIERUNGSSYSTEMATIK FÜR GROßPROJEKTE

Der viergleisige Ausbau der Rheintalbahn Karlsruhe – Basel ist seit 1987 im Bau. Nach 24 Jahren liegt der Umsetzungsstand erst bei knapp 40 Prozent. Von den noch fehlenden 3,87 Mrd. Euro Baukosten, sind bisher gerade einmal 685 Mio. Euro mit einer Finanzierungsvereinbarung hinterlegt; bei mehr als 3 Mrd. Euro steht die Finanzierung also in den Sternen und das, obwohl es einen Staatsvertrag mit der Schweiz gibt, der eine Fertigstellung gleichzeitig mit der Inbetriebnahme des neuen Gotthardbasistunnels im Jahr 2016/2017 festgelegt hat.

Wir wollen zukünftig sicherstellen, dass mit dem Baubeginn eines Großvorhabens eine Finanzierung

bis zur Fertigstellung gewährleistet ist. Die Pflicht zur Durchfinanzierung von Großvorhaben zwingt auch zu einer Prioritätensetzung. Es ist dann nicht mehr möglich, Baubeginne zu verkünden, obwohl die Finanzierung auf Jahre oder Jahrzehnte nicht gesichert ist.

Dazu muss die Finanzierungssystematik umgestellt werden. Für Großvorhaben sollen zukünftig Rahmen-Finanzierungsvereinbarungen zwischen dem Bundesfinanzministerium und der DB Netz AG (bzw. nach einer Trennung einer neuen Bundes-schieneninfrastruktur GmbH oder einer Anstalt öffentlichen Rechts) geschlossen werden. Diese müssen durch den Haushalts- und den Verkehrsausschuss des Bundestages beschlossen werden. Das gesamte Großvorhaben ist dann über die gesamte Bauzeit mit Verpflichtungsermächtigungen auszufinanzieren, um Planungssicherheit zu gewährleisten und eine möglichst kurze Bauzeit zu erreichen, so dass die Investition schnell verkehrswirksam wird. Dabei kann auch eine Beteiligung der Bundesländer, durch die ein Großvorhaben führt, an den Finanzierungsvereinbarungen erwogen werden. Die Kosten für Großprojekte sind im Bundeshaushalt entsprechend transparent darzustellen.

Rahmen-Finanzierungsvereinbarungen sollten wirksame Mechanismen gegen Kostenüberschreitungen enthalten. Dazu sollte die Vergabe der Bauleistung mit einer Festpreisvereinbarung (mit den entsprechenden Preisgleitklauseln) unterlegen, die einen Deckel darstellt. Darüber hinaus auftretende Kostensteigerungen müssten dann von der Schieneninfrastrukturgesellschaft getragen werden. Solche Festpreisvereinbarungen hat es für die Neubaustrecken Frankfurt/Main – Köln und Nürnberg – München in den 1990er Jahren schon gegeben. Dies hat damals nicht dazu geführt, dass der Kostenrahmen eingehalten wurde. Das lag aber unter anderem auch daran, dass die Politik frühzeitig Signale gesendet hat, dass höhere Kosten als Baukostenzuschüsse ausgeglichen werden. Dies muss in Zukunft ausgeschlossen werden.

Die Schweiz hat ihre Finanzierung für Großprojekte auf eine andere Systematik umgestellt. Hier werden Großprojekte außerhalb des ordentlichen Haushalts durch einen staatlichen Fonds (den so-

genannten FinöV-Fonds) finanziert, der zu zwei Dritteln aus der schweizerischen Lkw-Maut (der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA), aus einem Promille der Mehrwertsteuer und einem Anteil der Mineralölsteuer gespeist wird. Der öffentlich-rechtliche Fonds hat sich in der Anfangsphase beim Bund verschuldet, weil die Ausgaben höher lagen als die Einnahmen. Da sich das Verhältnis mit zunehmender Laufzeit des Fonds dreht, kann der Fonds die Schulden aber in einer zweiten Phase wieder mit einer marktüblichen Verzinsung abzahlen.

Ein Fonds sorgt dafür, dass mit dem Baubeginn eines Großvorhabens eine Finanzierung bis zur Fertigstellung vorhanden sein muss. Zudem kann ein Fonds aus unterschiedlichen Finanzierungsquellen direkt gespeist werden. Die Pflicht zur Durchfinanzierung von Großvorhaben zwingt zu einer Prioritätensetzung. Es ist dann nicht mehr möglich, Baubeginne zu verkünden, obwohl die Finanzierung auf Jahre oder Jahrzehnte nicht gesichert ist.

Wir wollen prüfen, ob und inwieweit eine Fondslösung nach Schweizer Vorbild auf Deutschland übertragbar und sinnvoll ist.

Grüne Forderungen:

- » Einführung von Rahmen-Finanzierungsvereinbarungen für Großprojekte unter Beteiligung des Haushalts- und Verkehrsausschusses des Bundestags
- » Festpreisvereinbarungen mit Preisgleitklauseln bei Großprojekten
- » Prüfung einer Fonds-Finanzierung für Großprojekte nach Schweizer Vorbild

Tabelle 1 Grüne Investitionslinie für Eisenbahnen des Bundes

Jahr	2012	2013	2014	2015
Nach Finanzplanung des Haushalts 2012 (in Mrd. EUR)	4,0	4,1	4,2	4,2
Vollständige Ausschüttung Bahn-dividende(in Mrd. EUR)	+0,5	+0,5*	+0,5*	+0,7*
Zinslose Darlehen(in Mrd. EUR)	+0,5	+0,5	+0,5	+0,5
Summe(in Mrd. EUR)	5,0	5,1	5,2	5,4

* Die Bahndividende wird nach einer Kappung der Gewinn- und Beherrschungsverträge bzw. einer Realtrennung von Infrastruktur und Transport durch die vollständige Re-Investition der in den Infrastruktursparten erzielten Gewinne ersetzt. Nach der Mittelfristplanung der DB AG liegt dieser Betrag deutlich über der Bahndividende.

BAHNHÖFE UND HALTEPUNKTE MÜSSEN ZUM BAHNFAHREN EINLADEN – REGIONALE INFRASTRUKTUR AN DIE BUNDESLÄNDER GEBEN

Der Zustand vieler Bahnhöfe und Haltepunkte ist auch 15 Jahre nach der Bahnreform noch in er-

bärmlichem Zustand. Das betrifft die Bahnsteige, aber auch Empfangsgebäude, die die Fahrgäste nicht selten mit vernagelten Türen und Fenstern begrüßen. Das Signal, dass dieser Zustand an die Fahrgäste aussendet, ist verheerend. An diesen Orten will man sich nicht aufhalten, an diesen Orten fühlt man sich unsicher. Wir Grüne wollen, dass Bahnhöfe und Haltepunkte zu Orten werden, an denen sich Menschen gerne aufhalten, und die von allen Menschen barrierefrei genutzt werden können. Sie müssen zum Bahnfahren einladen!

Da die problematischsten Bahnhöfe sich auf Nebenstrecken befinden, liegt die Lösung in der Übertragung der Verantwortung für die Bewirtschaftung der Bahnhöfe und der Nebennetze, die überwiegend durch den Personenverkehr genutzt werden, an die Länder mit einem entsprechenden finanziellen Ausgleich. Das Eigentum an der Infrastruktur verbliebe beim Bund, würde den Ländern aber mit kostenlosen Pachtverträgen langfristig zur Verfügung gestellt. Ein solches Pachtmodell hat den Vorteil, dass es ohne Grundgesetzänderung möglich ist und verhindert, dass Länder solche Strecken ohne Einwilligung des Bundes stilllegen können. Die Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr können dann die Gesamtverantwortung über Infrastruktur und Transport erhalten. Auf dieser Ebene ist eine integrierte Verantwortung sinnvoll, da es sich immer um einen gemeinwirtschaftliche Veranstaltung halten wird, sowohl die Netze wie auch der Betrieb des Schienenpersonennahverkehrs werden sich vermutlich nie ohne öffentliche Zuschüsse betreiben lassen.

Damit würden auch Absurditäten beseitigt: So bezahlt z.B. heute ein Aufgabenträger aus Regionalisierungsmitteln die Sanierung eines Bahnhofs, der dann von DB Station&Service in eine höhere Stationskategorie eingestuft wird, so dass der vom Aufgabenträger bestellte SPNV teurer wird! Ein regionaler Netzbetreiber würde die Stationsentgelte im Rahmen der gesetzlichen Regelungen selbst festlegen und auch vereinnahmen können. Regionale Betreiber mit neuen, teilweise auch flexiblen Haltepunkten können besser auf die veränderte Siedlungsstruktur reagieren und damit neue Zugänge zum Schienenverkehr schaffen. Zudem können in der Bewirtschaftung von Bahnhö-

fen neue Modelle ausprobiert werden, die das Ziel haben, Bahnhöfe wieder zu belebten Orten zu machen, an denen persönlicher Fahrkartenverkauf in Agenturen stattfindet, die gleichzeitig auch touristische Angebote vermarkten und Reisebedarf verkaufen.

Eine regionalisierte Schieneninfrastruktur einschließlich der Bahnhöfe und Haltepunkte ist auch eine wichtige Voraussetzung dafür, die Hürden zu beseitigen, denen sich Kommunen heute ausgesetzt sehen, wenn sie mit DB Station&Service bzw. DB Netz aktiv an einer Neugestaltung des Bahnhofs und des Bahnhofsumfelds zusammenarbeiten wollen. Denn dem Gemeinwohlinteresse der Kommunen oder Länder steht ein privatwirtschaftlich geführtes Infrastrukturmonopol gegenüber, das in erster Linie Gewinn machen möchte. Daher sollten auch bahneigenen Immobilien, z.B. Empfangsgebäude – sofern sie nicht schon verkauft wurden –, an die Länder übertragen werden. Es lassen sich dann leichter und schneller Sanierungen und neue Nutzungskonzepte mit den Kommunen umsetzen, da DB Station&Service durch überhöhte Forderungen an Dritte derzeit Bahnhofssanierungen vielerorts verhindert.

Es ist daher auch zwingend notwendig, bei der Fortschreibung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung die Qualitätskennzahlen für den Bereich der Bahnhöfe deutlich zu erhöhen und ihre Einhaltung unabhängig zu überprüfen. Gleichzeitig ist zu prüfen, ob die technischen Standards nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) nicht teilweise zu hoch sind und damit die effektive Sanierung aus Geldmangel verhindern. Ein barrierefreier Zugang zu einem Mittelbahnsteig muss nicht immer durch Rampen und Aufzüge gewährleistet werden, häufig reicht ein gesicherter niveaugleicher Übergang.

Ein Ärgernis ist das immer wieder zu beobachtende Unvermögen, Bahnsteighöhen und Einstiegshöhen aufeinander abzustimmen. Teilweise ist mit hohem Aufwand in neue Nahverkehrszüge mit einer Einstiegshöhe von 60 cm investiert und anschließend Bahnsteige auf 76 cm ausgebaut worden. Die Chance auf ein einheitliches technisches Regelwerk, das bestimmte Bahnsteighöhen je nach Streckenkategorie vorschreibt, ist nach der Bahn-

reform verpasst worden. Zukünftig muss aber dafür gesorgt werden, dass die Bahnsteighöhen entlang von Nahverkehrskorridoren möglichst einheitlich ausgebaut werden und die Aufgabenträger das dazu passende Wagenmaterial bestellen.

Grüne Forderungen:

- » Übertragung der Bewirtschaftung der überwiegend vom Personenverkehr genutzten regionalen Schieneninfrastruktur einschließlich der Bahnhöfe und weiteren Immobilien in einem Pachtmodell mit einem finanziellen Ausgleich an die Länder,
- » Neue Bewirtschaftungsmodelle für Bahnhöfe
- » Anpassung und unabhängige Überprüfung der Qualitätskennzahlen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung Bahnhöfe
- » Überprüfung der technischen Standards der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung

FREIE BAHN FÜR DEN SCHIENENGÜTERVERKEHR

Der Schienengüterverkehr (SGV) hat in den letzten Jahren einen erfreulichen Aufschwung genommen und konnte sogar Marktanteile von den anderen Verkehrsträgern zurückerobern. Dies ist fast vollständig auf den Erfolg der Wettbewerbsbahnen zurückzuführen. Während die Transportleistung von DB Schenker Rail (vormals Railion, davor DB Cargo) zwischen 2000 und 2010 stagnierte, wuchs die Transportleistung der Wettbewerbsbahnen um 25 Mrd. Tonnenkilometer, was im Ergebnis bedeutet, dass rund ein Viertel der Transportleistung mittlerweile von Konkurrenzunternehmen der DB AG erbracht wird.

Wettbewerb ist also einer der wesentlichen Treiber für das erklärte Ziel, mehr Verkehr auf die Schiene zu holen – Konkurrenz belebt eben das Geschäft. Der Wettbewerb wird dabei nicht auf dem Rücken der Beschäftigten ausgetragen. Die Tarife der Lokführer bei privaten Bahnen liegen teilweise sogar über dem Niveau der DB AG. Die Newcomer haben wesentlich effizientere Produktionsabläufe und

sind häufig sehr viel näher an den Bedürfnissen ihrer Kunden. Der Wettbewerb findet daher nicht ausschließlich über den Preis statt, sondern auch über das Qualitätsniveau. Letztlich hat auch der Ex-Monopolist DB Schenker Rail von dieser Entwicklung profitiert, da der Druck des Wettbewerbs dazu geführt hat, dass das Unternehmen heute deutlich effizienter ist als früher.

Es gibt zwei Faktoren, die die Erfolgsgeschichte des SGV bedrohen. Zum einen fehlt es an der Kapazität auf dem heute schon überlasteten Netz, zum anderen werden die Wettbewerber weiterhin diskriminiert. Eine ganz wesentliche Diskriminierung ist dabei strukturell bedingt. Denn während die Infrastrukturkosten von DB Schenker Rail nach dem Prinzip „rechte Tasche, linke Tasche“ wieder als Einnahmen bei den Infrastrukturgesellschaften der DB AG landen und sich in der Gesamtbilanz der DB AG damit aufheben, sind sie für die Wettbewerber echte Kosten.

Unabhängig davon existiert im Verkehrsbereich zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern ein unfairer Wettbewerb, da der Luftverkehr von Steuerbefreiungen z.B. bei der Kerosinsteuer profitiert und der Straßengüterverkehr nur zum Teil für die Infrastrukturkosten aufkommt. Eine vollständige Anlastung der externen Umwelt- und Gesundheitskosten im Güterverkehr, wie von uns gefordert (siehe Kap. 4) würde zudem den Lkw-Transport im Vergleich zum Schienengüterverkehr deutlich verteuern.

Die Netzkapazität für den SGV ist in den letzten 15 Jahren massiv abgebaut worden. Ein Beispiel dafür ist der Verlust von zwei Dritteln der Gleisanschlüsse seit 1994. Der Trend konnte erst mit dem Gleisanschlussförderungsprogramm aufgehalten werden, das die rot-grüne Bundesregierung 2004 einführte. Ähnlich sieht die Situation beim Abbau der Lade- und Nebengleise aus. Die Förderung des Kombinierten Verkehrs wurde von der derzeitigen Bundesregierung massiv abgesenkt, so dass auch hier zahlreiche Verlagerungspotenziale brach liegen. Wir wollen ihn auf 150 Mio. Euro im Jahr erhöhen.

Die Ausbaustrategie seit der Bahnreform setzte zudem vor allem auf den Hochgeschwindigkeits-

personenverkehr. Seit der Bahnreform wurden in solche Projekte rund 20 Mrd. Euro investiert, allerdings ohne, dass sich der Marktanteil im Personenfernverkehr dadurch verbessert hätte. Eine Studie für das Umweltbundesamt⁶ hat aufgezeigt, dass eine Verdopplung der Verkehrsleistung des SGV auf über 200 Mrd. tkm bis 2025/2030 mit einem Mix aus betrieblichen Maßnahmen und gezielten Ausbauten, vor allem auch kleinerer Maßnahmen, möglich wäre. Der Finanzbedarf für diese Ausbaumaßnahmen läge mit 11 Mrd. Euro dabei ungefähr in der Größenordnung dessen, was der Bau von Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm mit den erwartbaren Kostensteigerungen kosten wird. Es liegt also nicht am mangelnden Geld, sondern an den falschen Prioritäten beim Schienenausbau, dass der Güterverkehr insbesondere im Zu- und Ablauf zu den Seehäfen in wenigen Jahren vermutlich an Kapazitätsgrenzen stoßen wird mit der Folge, dass sich zusätzliche Lkw-Lawinen auf die Straße ergießen werden.

Der Einzelwagenverkehr, der immerhin noch rund 40 Prozent der Transportleistung ausmacht, ist zudem immer noch fest in der Hand der ehemaligen Staatsbahnen. Den Zugang zu diesem System bestimmt die DB AG, die NE-Bahnen faktisch nur in der Rolle eines Subunternehmers duldet. Auch der Zugang zu Umschlagterminals ist für Wettbewerber immer noch mit hohen Hürden verbunden. Wir fordern einen diskriminierungsfreien Zugang für alle Eisenbahnunternehmen zu den Zugbildungsanlagen.

Das Produktionssystem von Einzelwagenverkehren ist durch den hohen Rangieraufwand bei der Zugbildung bisher wenig effizient. Während sich im Straßengüterverkehr und in der Luftfracht immer mehr ein System durchsetzt, bei dem die Güter zunächst an großen zentral gelegenen Knoten gesammelt werden, um von dort gebündelt zu vielen Zielen weiterbefördert zu werden, steht der Eisenbahnverkehr hier noch ganz am Anfang. Im Hinterlandverkehr der großen Häfen Hamburg und

Bremerhaven hat sich der Anteil der Containertransporte auf der Schiene auf Distanzen über 150 km auf teilweise über 60 Prozent erhöht. Weitere Dynamik könnte durch eine Kooperation der Seehafenbetreiber HHLA und Eurogate entstehen, die ein gemeinsames Unternehmen gegründet haben, welches ein Terminalnetzwerk für den Seehafenhinterlandverkehr aufbauen will, das sich bewusst als neutraler Betreiber sieht und allen Kunden offen steht. Die Idee dahinter ist, Container für verschiedene Ziele in den Seehäfen auf Ganzzüge zu verladen, die im Linienbetrieb mehrfach am Tag zu einem großen Terminal fahren, das auch Lagerkapazität hat. Dort findet dann die Sortierung zu neuen Ganzzügen im Horizontalumschlag statt, die zu den Zieldestinationen gefahren werden. Der Vorteil dieses Systems liegt nicht nur im geringeren Rangieraufwand, sondern auch in der höheren Auslastung der jeweiligen Züge und der besseren Planbarkeit der Transportkapazitäten.

Grüne Forderungen:

- » Förderung des Kombinierten Verkehrs auf 150 Mio. Euro jährlich erhöhen
- » Verlängerung und flexiblere Mittelgewährung beim Gleisanschlussprogramm
- » Umsetzung der Empfehlungen des UBA-Gutachtens Schienennetz 2025/2030
- » Schaffung fairer Wettbewerbsbedingungen für die Mitbewerber von DB Schenker Rail
- » Förderung innovativer Umschlagsysteme zur Verbesserung der Intermodalität
- » Verbesserung der Schnittstellen von den Seehäfen zur Bahn und den Binnenhäfen zur Bahn

BAHNENERGIEBEDARF AUF ERNEUERBARE ENERGIEN UMSTELLEN

Der Klimavorteil der Bahn gegenüber der Straße wird sich dauerhaft nur aufrechterhalten und sogar ausbauen lassen, wenn der Bahnenergiebedarf zu 100 Prozent aus erneuerbaren Energien gedeckt

⁶ Holzhey, Michael (im Auftrag des Umweltbundesamts): Schienennetz 2025/2030. Ausbaukonzeption für einen leistungsfähigen Schienengüterverkehr, Dessau-Roßlau 2010

wird. Dass dies keine ferne Utopie ist, zeigt das Beispiel Österreich, das 92 Prozent seines Bahnstroms aus Wasserkraft bezieht, und damit heute schon fast einen Nullemissionsverkehr anbieten kann. Die österreichischen Bahnen sind damit beim spezifischen CO₂-Ausstoß neunmal besser als der Pkw und sogar 20-mal besser als der Lkw.

Die DB AG hat sich zum Ziel gesetzt, den Ökostromanteil von heute rund 20 Prozent bis 2020 auf 35 Prozent zu erhöhen. Erst 2050 soll die vollständige Umstellung auf Ökostrom erfolgt sein. Wie glaubwürdig dieses Langfristziel ist, hängt entscheidend davon ab, ob die DB AG sich weiter an neuen Kohlekraftwerken beteiligen will, oder ob sie konsequent auslaufende Verträge für die Stromproduktion aus atomaren und fossilen Quellen durch den Bezug oder die eigene Erzeugung von Ökostrom ersetzt. Unser grünes Ziel lautet, den Bahnstrom bis zum Jahr 2030 komplett auf Strom aus erneuerbaren Energien umstellen.

Für den Bereich der Dieseltraktion sind bisher keine Ziele oder Maßnahmen getroffen worden, um fossile Kraftstoffe langfristig komplett zu ersetzen. Wo es wirtschaftlich sinnvoll ist, sollte die Elektrifizierung von Bahnstrecken weiter vorangetrieben werden. Da eine vollständige Elektrifizierung sämtlicher Nebennetze einschließlich Gleisanschlüssen nicht sinnvoll ist, ist eine Entwicklung von Alternativen zur reinen Dieseltraktion hier dringend geboten. Neben alternativen Kraftstoffen könnten in Zukunft auf Hybridloks bis Akkutriebwagen zum Einsatz kommen, die auf nicht elektrifizierten Streckenteile batterieelektrisch fahren können und die Akkus wieder aufladen, wenn sie im elektrifizierten Netz fahren. Pilotprojekte dieser Art sollten im Rahmen einer erweiterten Elektromobilitätsstrategie der Bundesregierung, die sich nicht nur auf den Straßenverkehr bezieht, gefördert werden.

Außerdem sollte die DB die eigenen Flächen für die Erzeugung von Ökostrom besser nutzen – entweder durch Verpachtung oder eigene Investitionen. So sind z.B. Millionen Quadratmeter von Gebäuden- und Bahnsteigdächern für Photovoltaikanlagen geeignet, von Windrädern auf geeignetem Bahngelände ganz zu schweigen.

Mit solchen Zielen könnten die Treibhausgasemissionen fast auf Null sinken. Die Schiene würde damit eine fast vollständige Dekarbonisierung im Einklang mit dem langfristigen Klimaschutzziel (minus 95 Prozent Treibhausgase bis 2050) erreichen und den Umweltvorteil gegenüber anderen Verkehrsträgern nicht nur halten, sondern sogar massiv ausbauen.

Grüne Forderungen:

- » Vollständige Umstellung des Bahnstroms auf erneuerbare Energien bis 2030
- » Forschungs- und Förderprojekte für die Umstellung der Dieseltraktion von fossilen Kraftstoffen auf alternative Antriebsarten (Hybridloks) im Rahmen einer erweiterten Elektromobilitätsstrategie
- » Gebäude- und Bahnsteigdächer für Photovoltaik und geeignetem Bahngelände für Windräder nutzen

REGULIERUNG WIRKSAMER MACHEN – WETTBEWERB AUF DER SCHIENE STÄRKEN

Für die Regulierung des Eisenbahnwesens in Deutschland sind mit dem Eisenbahnbundesamt (EBA) und der Bundesnetzagentur (BNetzA) zwei Institutionen zuständig.

Das EBA ist die Sicherheitsbehörde für die Eisenbahnen in Deutschland. Das Amt ist zudem die zuständige Aufsichtsbehörde für das Schienennetz der Eisenbahnen des Bundes. Die Arbeit des EBA ist in den letzten Jahren insbesondere von den Wettbewerbsbahnen und der Bahnindustrie stark kritisiert worden. So wurde die Erteilung von europäisch vorgeschriebenen Sicherheitsbescheinigungen zur Farce und waren mit einem immensen Zeit- und Kostenaufwand für die antragstellenden Bahnen verbunden. Auch bei der Zulassung von Schienenverkehrsfahrzeugen handelt das EBA überaus

bürokratisch. Fahrzeuge der Reihe Talent 2 warten teilweise seit Jahren auf die Auslieferung.

In der EU gibt es seit einigen Jahren das Prinzip der gegenseitigen Anerkennung ("cross-acceptance"), nach dem eine Lokomotive, die in einem Mitgliedstaat zugelassen ist, in allen EU-Staaten fahren darf – es sei denn, innerhalb von sechs Monaten legt eine nationale Eisenbahnbehörde begründeten Einspruch ein. Damit ist – in der Theorie – der Anachronismus einer nationalen Zulassung von Schienenfahrzeugen längst überwunden worden. Trotzdem gibt es noch keine europäische Zulassung, die in allen EU-Mitgliedsstaaten gilt, so wie es im Kfz-Bereich seit Jahrzehnten schon die Regel ist. Die EU-Kommission prüft einen Vorschlag, der diese Zulassungsfunktion auch zentral bei der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) in Valenciennes ansiedeln könnte. Schon allein vor diesem Hintergrund muss das Eisenbahnbundesamt daher einer grundsätzlichen Aufgabenkritik unterzogen und neu aufgestellt werden.

Die BNetzA wacht über die Einhaltung der Zugangsvorschriften zur Eisenbahninfrastruktur, insbesondere hinsichtlich der Erstellung des Netzfahrplans, der Entscheidungen über die Zuweisung von Zugtrassen, des Zugangs zu Serviceeinrichtungen sowie der Benutzungsbedingungen, der Entgeltgrundsätze und der Entgelthöhen. Die BNetzA kann allerdings immer nur reagieren, denn die Festlegung des Netzzugangs und der Trassenentgelte wird durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) vorgenommen. Die BNetzA reguliert alle EIU, auch kleine Unternehmen. Man spricht daher von symmetrischer Regulierung. Es sollte geprüft werden, inwieweit die Regulierung sich nur auf marktbeherrschende Unternehmen beziehen sollte (asymmetrische Regulierung), wie es im Telekommunikationsmarkt gemacht wird. Denn es ist nicht sinnvoll, die gleichen Regulierungskriterien an ein marktbeherrschendes Unternehmen wie die DB Netz AG und ein EIU mit einem Netz von wenigen Kilometern anzulegen.

Die Rechte der Bundesnetzagentur (BNetzA) müssen gestärkt werden, mit dem Ziel mehr Wettbewerb auf dem Schienennetz und damit mehr Ver-

kehr auf der Schiene zu ermöglichen. Historisch gewachsene Regeln („Großvaterrechte“) für die Eisenbahnverkehrsunternehmen der Deutschen Bahn AG sind dabei abzuschaffen, um diese nicht gegenüber Newcomern zu bevorzugen. Die Bundesnetzagentur sollte die Trassen- und Stationsentgelte bei marktbeherrschenden Unternehmen ex ante genehmigen. Dabei soll im Sinne einer effizienzorientierten Regulierung das Prinzip der Anreizregulierung statt der bisherigen Kostenschlagsregelung angewendet werden. Das heißt, die EIU sollen einen Anreiz erhalten, effizienter zu arbeiten durch eine Entgeltobergrenze (Price Cap), die von der BNetzA festgesetzt wird und innerhalb einer Regulierungsperiode von 5 Jahren sinkt. In das Regulierungsregime ist dabei nicht nur die entgeltfinanzierte Instandhaltung sondern auch die aus der LuFV finanzierten Ersatzinvestitionen einzubeziehen. Die Entgeltobergrenze ergibt sich dann aus der Differenz der gesamten effizienten Kosten zur Erfüllung eines vorgegebene Qualitäts- und Leistungsangebots aus der LuFV und den staatlichen Zuwendungen aus der LuFV.

Eine richtig eingestellte Kombination aus LuFV und Anreizregulierung führt im Effekt zu tendenziell sinkenden Trassenentgelten, aber natürlich auch zu deutlich sinkenden Gewinnen aus dem Betrieb der Infrastruktur. Auch nach einer Überführung der EIU der DB AG in eine neue öffentlich rechtliche Trägerschaft wird dieses Prinzip beibehalten, um den Druck auf eine effiziente Leistungserstellung aufrecht zu erhalten.

Zudem muss die Transparenz über die den Eisenbahninfrastrukturunternehmen tatsächlich entstandenen Kosten wirksam erhöht werden. Der Zugang zu allen Serviceeinrichtungen einschließlich z.B. der Terminals für den Kombinierten Verkehr ist dabei diskriminierungsfrei zu regeln. Durch eigene Beschlusskammern nach dem Vorbild der anderen regulierten Sektoren sollen Regulierungsentscheidungen schneller rechtssicher vollzogen werden. Regulierungsentscheidungen müssen zukünftig schneller zur Planungssicherheit für Eisenbahnverkehrsunternehmen führen anstelle des jetzigen Zustandes, in der jegliche Regulierungsentscheidung von den DB Infrastrukturtöchtern letztinstanzlich beklagt werden kann und somit je

nach zeitlicher Dauer der Hauptsacheverfahren erst nach bis zu 5 Jahren Rechts- und Planungssicherheit erlangt wird.

Für die Rahmenverträge gilt, dass sie durch Unflexibilität und geringe Vorlaufzeit eine hohe Hürde für Newcomer bedeuten. Das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) und die Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) sind dementsprechend umfassend zu reformieren, um der BNetzA effizientere Regulierungsinstrumente für den Eisenbahnsektor an die Hand zu geben als es heute der Fall ist.

Das Bundesverkehrsministerium hat im Januar 2012 einen Referentenentwurf für ein Eisenbahnregulierungsgesetz vorgelegt, das durchaus richtige Elemente zur Stärkung der BNetzA enthält und einige Missstände in der Regulierung beseitigt. Der Entwurf hat allerdings auch entscheidende Schwächen. So soll keine echte Anreizregulierung eingeführt werden, sondern eine an den Kosten der effizienten Leistungserstellung (Kel) orientierte Regulierung. Dabei sollen aber sämtlichen Investitionen und Instandhaltungsaktivitäten von einer kritischen Effizienzkosten-Prüfung durch die BNetzA ausgeschlossen werden. Damit würde ein massiver Fehlanreiz geschaffen, Kosten aus dem operativen Betrieb oder aus anderen Konzernbereichen in den Bereich des Infrastrukturerhalts zu verschieben, um diese dann – ungeprüft durch die BNetzA – als effiziente Kosten auf die Trassenpreise umlegen zu können. Ein Webfehler des Gesetzentwurfs liegt auch darin, die Dienst- und Fachaufsicht für die BNetzA, die bisher zwischen Bundeswirtschafts- und Bundesverkehrsministerium getrennt sind, im Bundesverkehrsministerium zusammenzuführen. Sie sollte stattdessen im Bundeswirtschaftsministerium zusammengeführt werden, um die Unabhängigkeit des Regulierers zu stärken.

Grüne Forderungen:

- » Durchführung einer grundsätzlichen Aufgabenkritik des Eisenbahnbundesamt
- » Einheitliche europäischen Eisenbahnzulassung
- » Stärkung der Bundesnetzagentur durch die Einrichtung von Beschlusskammern, die

Einführung einer Anreizregulierung bei den Trassenentgelten mit einer ex ante Genehmigung durch die BNetzA, eine Stärkung der Legitimität von Regulierungsentscheidungen einschließlich des Sofortvollzugs und Planungssicherheit für neue Marktteilnehmer bei Rahmenverträgen zu schaffen

EUROPA AUF DER SCHIENE ZUSAMMENWACHSEN LASSEN

Unser Bahnkonzept macht nicht an den Landesgrenzen halt. Denn ein Umlenken in der Verkehrspolitik ist nicht nur in Deutschland, sondern der gesamten EU nötig. Während die CO₂-Emissionen in der Industrie seit 1990 um 34 Prozent, im Energiesektor um 17 Prozent und in den Haushalten um 14 Prozent gesenkt werden konnten, sind sie im Verkehrsbereich im selben Zeitraum um 34 Prozent gestiegen. Der Verkehr frisst also all das doppelt und dreifach auf, was in anderen Sektoren mit Milliarden unserer Steuergelder erreicht wurde. Damit gefährdet die Entwicklung des Verkehrssektors das Ziel, die Emissionen der EU bis 2020 um mindestens 20 Prozent zu reduzieren. Ohne eine massive Verlagerung vor allem des Güterverkehrs auf die Schiene, wird die EU ihre Klimaschutzziele nicht erfüllen können.

Die EU ist aber auf der Schiene immer noch nicht zusammengewachsen. Das gilt sowohl für die Infrastruktur wie auch für die technischen und weiteren Vorschriften. Während ein Lkw mit dem gleichen Fahrer in der ganzen EU fahren kann, muss ein Güterzug von Lissabon bis Tallinn zweimal umspuren, es müssen unterschiedliche Lokomotiven eingesetzt werden und Lokführer, die die jeweilige Landessprache sprechen. Zudem wird die Zulassung von Schienenfahrzeugen nicht gegenseitig anerkannt. Das wäre so, als müssten Mercedes-Trucks nach ihrer Zulassung in Deutschland, jeweils auch noch eine Einzelzulassung in den übrigen 26 Mitgliedstaaten beantragen. Hier ist

eine einheitliche europäische Zulassung dringend geboten.

Die richtige Idee eines einheitlichen europäischen Zugmanagement-/Zugleitsystems (ERTMS/ETCS) auf den Hauptstrecken ist noch nicht ausgereift. Obwohl es das Ziel ist, einen einheitlichen europäischen Standard zu entwickeln, sind z.B. die Systeme des gleichen Levels 2 verschiedener Hersteller nicht miteinander kompatibel. Einen echten Kapazitätsvorteil auch für bereits mit aktueller Technologie ausgerüstete Netze wird erst das Update auf Level 3 bringen, mit dem die Einteilung der Strecke in Blockabschnitte entfällt und ein Fahren im relativen Bremswegeabstand möglich wird.

Bei der Schieneninfrastrukturfinanzierung konzentriert sich die EU auf eine Ko-Finanzierung für den Ausbau des Hochgeschwindigkeitsnetzes, die Bestandteil der Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-T) sind. Hier werden – auf Druck der Mitgliedsstaaten – zu falschen Prioritäten auf milliardenschwere Projekte wie den Brennerbasistunnel, den Tunnel Lyon-Turin oder die feste Fehmarnbeltquerung gelegt,

Wichtiger als diese Großprojekte, die unter günstigen Annahmen 2050 zur Hälfte fertig sein werden, ist das Schließen der Lücken, die durch Landes-

grenzen und insbesondere den Eisernen Vorhang entstanden sind. Leider ist das Gegenteil der Fall: Während 1972 noch 18 tägliche Bahnverbindungen zwischen Deutschland und Polen existierten, gibt es 23 Jahre nach dem Fall des Eisernen Vorhangs nur noch 10.

In der nächsten Finanzierungsperiode von 2014–2020 sollen insgesamt 31,7 Mrd. Euro in die TEN-T fließen. Allein das neu definierte Kernnetz aus 10 Korridoren hat aber bis 2020 einen Finanzbedarf von mindestens 250 Mrd. Euro. Der weitaus größte Teil müsste daher von den Mitgliedsstaaten erbarcht werden, was unrealistisch ist. Deshalb müssen grenzüberschreitende Lückenschlüsse und die Beseitigung von wichtigen Engpässen absolute Priorität bekommen. Ohne eine Streichung der Großprojekte werden die Mittel niemals ausreichen.

Grüne Forderungen:

- » Europäische Zulassung für Schienenverkehrsfahrzeuge
- » Verbindliche Regelung zur Interoperabilität zwischen verschiedenen Herstellern von ERTMS-Systemen
- » TEN-T-Großprojekte zurückstellen und die Lückenschlüsse priorisieren