



hello_beautiful / photocase

Bahn für alle und alles

Bahnpolitik für eine
sozialökologische Verkehrswende

Grundsatzpapier

DIE LINKE.
IM BUNDESTAG

Inhalt

Vorwort	3
1. Die Bahn als Rückgrat der Verkehrswende	4
1.1 Vernetzt im Umweltverbund	5
1.2 Gute Arbeitsplätze gewinnen	6
1.3 Elektromobilität findet auf der Schiene statt	6
2. Faire Rahmenbedingungen und sinnvoller Wettbewerb	8
2.1 Staatliche Förderung fossiler Verkehre abbauen	9
2.2 Benachteiligung der Bahn beenden – Trassen- und Stationspreise halbieren	10
3. Infrastruktur: für die Verkehrswende investieren	12
3.1 Das Netz der Zukunft	13
3.2 Flächenbahn wieder herstellen	14
3.3 Güterverkehr besser auf die Schiene	14
3.4 Lärmschutz so gut wie möglich	16
3.5 Unterirdische Projekte beerdigen	17
4. Alternativen bürgernah aufs Gleis bringen	19
4.1 Deutschland-Takt als Maßstab	20
4.2 Renaissance für InterRegio und Intercity	21
4.3 Nachtzüge statt Flüge	21
4.4 Elektronisch? ja, aber ...	22
5. Bahn als Angebot für alle Bürger*innen	24
5.1 Einladende Bahnhöfe als Mobilitätszentralen	25
5.2 Bitteschön barrierefrei!	26
5.3 Sicher und zuverlässig ohne Abstriche	27
5.4 Ein Preissystem: verständlich und bezahlbar	28
6. Bahnreform 2.0	30
6.1 Gemeinwohl statt Bilanzgewinn als Ziel	31
6.2 Schienenverkehr als Gesamtsystem	32
6.3 Die strategische Schieflage überwinden	33
6.4 Bahn demokratisch ausgestalten	34
6.5 Allianz pro Schiene – und was noch?	35

DIE LINKE.

I M B U N D E S T A G

Fraktion DIE LINKE. im Bundestag
Platz der Republik 1, 11011 Berlin
Telefon: 030/22751170, Fax: 030/22756128
E-Mail: fraktion@linksfraktion.de
V.i.S.d.P.: Heike Hänsel, Jan Korte

Verfasser: Sabine Leidig (MdB), Bernhard Knierim

Layout/Druck: Fraktionsservice

Stand: Juli 2017

**Dieses Material darf nicht zu Wahlkampfzwecken
verwendet werden!**

**Mehr Informationen zu unseren parlamentarischen
Initiativen finden Sie unter: www.linksfraktion.de**

170627

Vorwort

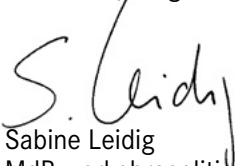
Wenn heutzutage von Verkehrswende die Rede ist, geht es häufig um neue Wachstumsmärkte für die Automobilindustrie. Elektromobilität auf der Straße und »autonomes Fahren« sollen gegen die zunehmende Belastung durch zunehmenden Verkehr helfen: gegen Lärm, Abgase, Stau und Klimawandel. So jedenfalls sieht es die herrschende (Bundes-)Verkehrspolitik. Für die Bahn ist dabei lediglich vorgesehen, einen Teil des weiter wachsenden Güterverkehrs aufzunehmen – auf transeuropäischen Korridoren. Als Ergänzung zu LKW-Kolonnen, nicht als Ersatz. Über Straßenbahnen wird nicht gesprochen, allenfalls über neue S-Bahn-Tunnel tief unter der Erde. Der flächendeckende Autoverkehr soll nicht angetastet werden.



Wir wollen eine Verkehrswende, die den Schutz von Menschen und Natur in den Mittelpunkt stellt – hierzulande und weltweit. Das heißt vor allem die Zahl der Autos, Lastwagen und Flüge zu reduzieren, ohne dass die Mobilität und die Versorgung auf der Strecke bleiben. Unzählige Transporte finden nur deshalb statt, weil Konzerne wie Amazon, Bayer, Mercedes oder Nestle davon profitieren, Arbeitskräfte und Zulieferungen möglichst billig irgendwo einzukaufen und die »Nebenkosten« für den Güterverkehr auf die Allgemeinheit abzuwälzen. Unzählige Wege werden deshalb zurückgelegt, weil die Menschen weite Arbeitswege in Kauf nehmen müssen, weil in Ortschaften Post, Arzt, Schule oder Lebensmittelladen fehlen oder in der Stadt die Erholungsanlagen.

Es geht uns darum, Klima und Umwelt zu entlasten, Gesundheit und Lebensqualität zu fördern und Ressourcen zu sparen. Denn nicht nur der Zugriff auf Erdöl ist umkämpft. Auch Eisenerz, seltene Erden oder Lithium sind begrenzt und diese Rohstoffe werden im globalen Süden ausgebeutet – meist unter zerstörerischen Bedingungen.

Und es geht uns um sozialökologische Alternativen: Unvermeidlicher Verkehr muss so abgewickelt werden, dass möglichst wenig Schaden entsteht und möglichst viele etwas davon haben. Dafür braucht es besseren öffentlichen Nahverkehr, fuß- und fahrradgerechte Straßenverhältnisse und die Bahn als modernes, bürgerfreundliches System der Elektromobilität.

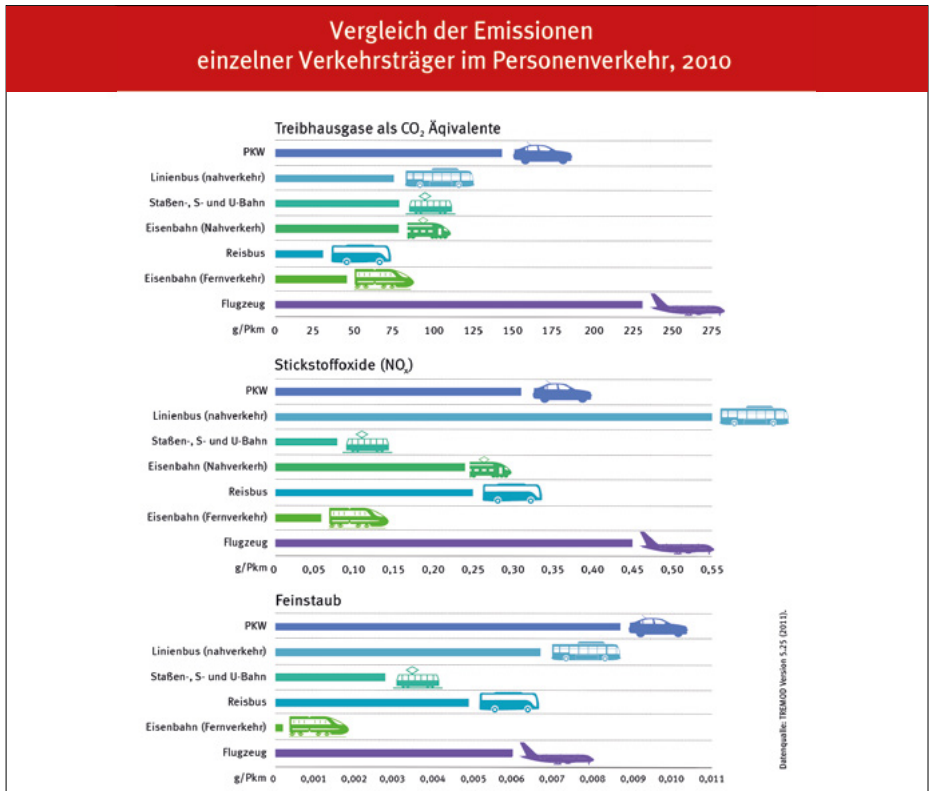


Sabine Leidig

MdB, verkehrspolitische Sprecherin der Bundestagsfraktion DIE LINKE

I. Die Bahn als Rückgrat der Verkehrswende

Verkehr beansprucht in erheblichem Maße natürliche Ressourcen und schädigt das Klima. Wenn wir den Klimawandel in einem beherrschbaren Rahmen halten wollen, muss der Ausstoß klimaschädlicher Gase enorm vermindert werden. Der Verkehrssektor ist der zweitgrößte Verursacher für den Klimawandel, und hier sind die Emissionen in den letzten Jahren sogar weiter angestiegen. Notwendig wäre aber ein deutlicher Rückgang. Im Abschlussdokument der Klimakonferenz von Paris wird eine komplette »Dekarbonisierung« des Verkehrs, also ein völliger Verzicht auf fossile Rohstoffe, bis zum Jahr 2050 als Ziel genannt. Davon sind wir derzeit weit entfernt und ohne eine grundlegende Verkehrswende wird dieses Ziel nicht erreichbar sein.



Grafik 1: Umwelt-/Klimavergleich der Verkehrsträger (UBA)

Im Vergleich der motorisierten Verkehrsträger schneidet die Bahn sehr viel besser ab als der Straßen- und der Luftverkehr. Die Reisebusse sind nur dann so gut wie hier dargestellt, wenn sie voll besetzt sind – was bei den Fernbussen eher selten der Fall ist. (Quelle der Grafik: Umweltbundesamt)

Dem weiteren Wachstum von Verkehr muss endlich Einhalt geboten werden. Auch mit einem Zugewinn von Wohlstand hat dieses Wachstum schon lange nichts mehr zu tun. Unser Ziel ist, die Mobilität und die Versorgung aller Menschen mit möglichst wenig Verkehr sicherzustellen. Die Verkehrsvermeidung muss dabei Hand in Hand gehen mit Verlagerung.

Die Bahn ist das mit Abstand klimafreundlichste Verkehrsmittel auf längeren Strecken, wenn die eigenen Füße oder das Fahrrad keine Option sind. Sie emittiert etwa dreimal weniger klimaschädliche Gase für die gleiche Reise eines Menschen als das Auto und rund fünfmal weniger als das Flugzeug. Zudem könnte die Bahn auch heute schon fast komplett mit erneuerbaren Energien betrieben werden, und sie beansprucht sehr viel weniger Rohstoffe als Auto und Flugzeug.

Die Bahn schädigt aber auch die lokale Umwelt und die Menschen wesentlich weniger. Der Ausstoß von Stickoxiden ist bei der Bahn rund fünfmal geringer als der des Autos und achtmal geringer als der des Flugzeugs. Und bei den Emissionen von Feinstaub schneidet die Bahn um ein Vielfaches besser ab als alle anderen motorisierten Verkehrsträger. Eine Verkehrswende mit der Verlagerung von Verkehr und Transporten auf die Bahn ist daher sowohl aus sozialen als auch aus klima- und umweltpolitischen Gründen dringend notwendig.

1.1 Vernetzt im Umweltverbund

Die Bahn ist für viele Wege ein gut geeignetes Transportmittel, aber bei weitem nicht überall – oft schon deswegen, weil es an vielen Stellen keine Schienen (mehr) gibt. Daher ist die gute Vernetzung der Bahn mit anderen Verkehrsmitteln entscheidend. Dies ist zunächst einmal der sonstige öffentliche Verkehr – Busse, Straßenbahnen, U-Bahnen und Taxen. Die Übergänge müssen so einfach wie möglich gestaltet werden, so dass der öffentliche Verkehr als Gesamtsystem ein attraktives Angebot darstellt. Unser Ziel ist ein flächendeckendes öffentliches Mobilitäts-Angebot mit attraktiver Taktung, guten Umsteigemöglichkeiten und sozialen Tarifen. Und das gilt auch für den ländlichen Raum. Dazu kommt die Vernetzung mit dem Fahrrad: Sichere und ausreichende Abstellmöglichkeiten an Bahnhöfen und Haltestellen sind das mindeste. Auch die Möglichkeit der Mitnahme von Fahrrädern im öffentlichen Verkehr ist wichtig. Und: Leih-Fahrräder sowie Carsharing-Autos an den Stationen gehören dazu. Auch kleinere Bahnhöfe sollen zu »City-Hubs« umgestaltet werden, die den Service für Mobilität im Umweltverbund anbieten. Dort könnten auch Lastenräder leihweise angeboten werden und eine Post-/Paket-Station, denn auch für den Lieferverkehr braucht es umweltverträgliche Alternativen.

1.2 Gute Arbeitsplätze gewinnen

Investitionen in den öffentlichen Verkehr schaffen Arbeitsplätze – beim Bau und der Instandhaltung von Strecken und Fahrzeugen, beim Fahrpersonal und im Service. Obwohl diese Arbeitsplätze mit Blick auf Soziales, Klima und Umwelt notwendig sind, werden sie zu wenig gefördert. Dagegen werden Arbeitsplätze in der Automobilindustrie immer wieder in den Vordergrund gerückt, wenn die Regierung diese Branche fördert – sei es mit der »Abwrackprämie« in der Krise 2009, aktuell mit Elektroauto-Kaufprämie oder durch dauernde Subventionen. Wir fordern dagegen mehr Arbeitsplätze im öffentlichen Verkehr als gesellschaftlich sinnvolle Investition mit langfristiger Perspektive.

Allerdings gab es auch bei Bahnunternehmen in den letzten Jahren immer wieder Fälle von Lohndumping und Verschlechterung der Arbeitsbedingungen. Die Beschäftigten der Bahn schieben teilweise hunderte von Überstunden vor sich her, die ein Ergebnis des übermäßigen Abbaus von Arbeitsplätzen und der reinen Renditeorientierung der Betriebe sind. Nicht selten werden Aufgaben fremdvergeben. Selbst Lokführer werden teils als Selbständige oder mit schlechteren Löhnen bei Tochterunternehmen beschäftigt. Vor allem im Fahrdienst haben viele Beschäftigte zu wenig planbare Freizeit und werden nicht selten (auch körperlich) attackiert.

Wir fordern stattdessen faire Arbeitsbedingungen, mehr Servicepersonal und respektvollen Umgang für alle Beschäftigten. Das Ziel ist gute Arbeit und nicht das Einsparen um jeden Preis. Die Deutsche Bahn und die anderen öffentliche Verkehrsbetriebe müssen attraktive Arbeitgeber sein, die jungen Menschen eine sinnvolle Ausbildung und Zukunft ermöglichen.

1.3 Elektromobilität findet auf der Schiene statt

Elektromobilität bietet die Chance, den Verkehr zukünftig mit erneuerbaren Energien und damit sauberer und klimafreundlicher zu betreiben. Dazu muss sie aber in der richtigen Weise umgesetzt werden. Die seit mehr als einem Jahrhundert etablierte Elektromobilität auf der Schiene ist dafür bestens geeignet und bietet 100 Jahre Erfahrung. Anders als Elektroautos hat sie nicht das Problem der Energiespeicherung, da die Energie unterwegs nach Bedarf zugeführt wird. Massentransportmittel verbrauchen außerdem verglichen mit dem Individualverkehr nur einen Bruchteil der Energie. Daher setzen wir uns für die konsequente Förderung und Elektrifizierung des öffentlichen Verkehrs ein. Elektroautos sind für begrenzten Einsatz sinnvoll. Sie sind im Großen und Ganzen aber nicht die Lösung – unter anderem weil auch dafür umkämpfte Ressourcen (wie Lithium oder »seltene Erden«) gebraucht werden und weil auch erneuerbare Energien nicht unbegrenzt zur Verfügung stehen.

Die Regierung hat in den letzten Jahren Milliarden Euro in die Förderung von Elektroautos gesteckt – für Forschungsprogramme, Infrastrukturausbau und Kaufprämie. Zudem sollen jetzt Autobahnen mit Oberleitungen versehen werden, damit auch Lkw elektrisch fahren können. Gleichzeitig ist das deutsche Schienennetz noch immer zu weniger als zwei Dritteln elektrifiziert. Im europäischen Vergleich hat Deutschland damit einen der niedrigsten Anteile elektrifizierter Strecken. Sogar auf wichtigen Strecken wie Westerland–Itzehoe oder München–Lindau gibt es bis heute keine Oberleitungen.

Wir fordern: Für einen zukunftsfähigen Verkehr muss die Elektromobilität auf der Schiene statt die auf der Straße gefördert werden. Dafür müssen viele zusätzliche Strecken im deutschen Bahnnetz elektrifiziert werden, und auch der Ausbau von Straßenbahnnetzen für den lokalen Verkehr muss vorangetrieben werden. Zudem muss die Forschung für eine weitere Verbesserung des Schienenverkehrs gefördert werden. Sinnvolle Elektromobilität findet vor allem auf der Schiene statt!

Aktivitäten der Linksfraktion

- In unseren Änderungsanträgen zum Bundesverkehrswegeplan 2030 fordern wir unter anderem ein Sonderprogramm für die Elektrifizierung von Bahnstrecken.
- Antrag »Grundlegende Neuausrichtung der Verkehrsinvestitionspolitik für Klima- und Umweltschutz, Barrierefreiheit, soziale Gerechtigkeit und Arbeitsplätze« (17/1971).
- Antrag »Klimaschutz im Verkehr braucht wesentlich mehr als Elektroautos« (17/2022)
- Anträge »Eine ausreichende Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs gewährleisten« (17/12376) sowie zur Erhöhung der Regionalisierungsmittel, wum einen guten Bahn-Regionalverkehr im ganzen Land zu ermöglichen (18/8074 und 18/8392).

2. Faire Rahmenbedingungen und sinnvoller Wettbewerb

Wenn von »fairen Wettbewerbsbedingungen« beim Schienenverkehr die Rede ist, sind meist die Konkurrenz-Unternehmen zur Deutschen-Bahn-AG gemeint, die ausgebremst werden (»intradomaler Wettbewerb«). Und selbstverständlich ist es notwendig, dass alle Eisenbahnunternehmen die gesetzlichen Regeln einhalten – vor allem die sozialen Standards und Sicherheitsvorschriften.

Aber: es geht nicht darum, dass ein Bahnunternehmen dem anderen »Marktanteile« auf der Schiene abgewinnt! Entscheidend ist, dass die Bahn ihre Vorteile gegenüber dem Straßen- und Luftverkehr ausspielen kann. Der »intermodale Wettbewerb« aber ist enorm erschwert. Die herrschende Verkehrspolitik ist darauf ausgerichtet, den Auto- und LKW-Verkehr zu fördern, um den Unternehmen auf dem Weltmarkt Wettbewerbsvorteile zu verschaffen – man könnte sagen »um jeden Preis«.



Grafik 2: umweltschädliche Subventionen im Verkehrssektor (UBA 2016)

Die Grafik zeigt die milliardenschweren umweltschädlichen Subventionen für den »fossilen Verkehr« (Quelle der Daten: Umweltbundesamt, »Umweltschädliche Subventionen 2016«).

2.1 Staatliche Förderung fossiler Verkehre abbauen

Die Grafik oben zeigt, wie der fossile Verkehr noch immer massiv subventioniert – und damit künstlich billig gehalten wird.

Wir fordern das Ende dieser Subventionen:

- Dieselsteuerprivilegs: fördert den LKW-Verkehr und fördert Fahrzeuge, die alles andere als sauber sind.
- Förderung für Agro-/Biokraftstoffe (mehr als eine Milliarde Euro pro Jahr): diese sind eher schädlich als klimafreundlich.
- Dienstwagenprivilegs: es bringt das steuerliche Vorteile für ohnehin Besserverdienende und fördert den Kauf schwerer und verbrauchsintensiver Autos.
- Energiesteuerbefreiung des Flugbenzins: unterstützt den klimaschädlichen Luftverkehr in Höhe von fast 7 Milliarden Euro im Jahr.
- Mehrwertsteuerbefreiung für internationale Flüge: fördert Reisen mit dem klimaschädlichsten Verkehrsmittel.

Doch damit nicht genug: eine weitere milliardenschwere Bevorzugung des Straßen- und Luftverkehrs besteht darin, dass die gesellschaftlichen Kosten diesen nicht angelastet werden. Diese Kosten werden stattdessen auf die Allgemeinheit umgelegt. Dazu gehören beispielsweise die Folgekosten von Unfällen, die vom Gesundheits- und Rentensystem getragen werden und nicht von den Verursachern. Dabei geht es um rund 50 Milliarden Euro jährlich. Zu den externen Kosten gehören aber ebenso auch die Lärmauswirkungen, die Luftverschmutzung, die Klimafolgen, die Zerstörung von Natur und wirtschaftliche Ausfälle durch Stau.

Der Straßenpersonenverkehr verursacht externe Kosten in Höhe von mindestens 61 Milliarden Euro im Jahr; der Schienenpersonenverkehr nur von 1,6 Milliarden. Bezogen auf die gleiche Verkehrsleistung sind die Kosten bei der Bahn nur etwa ein Drittel so hoch wie beim Straßenverkehr. Würden alle Verkehrsträger also ihre Kosten selbst tragen – man spricht dann von der Internalisierung externer Kosten – wäre dies nicht nur ein Gebot der Fairness, sondern die Bahn würde im Vergleich zu den anderen Verkehrsmitteln deutlich günstiger.

Wir fordern einen Abbau aller umweltschädlichen Subventionen – besonders im Verkehr. Wenn Verkehr schon subventioniert wird, dann bitte schön der sozial- und umweltverträgliche Umweltverbund aus Fuß, Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln.

2.2 Benachteiligung der Bahn beenden – Trassen- und Stationspreise halbieren

Damit eine wirkliche Verkehrsverlagerung auf die Bahn stattfinden kann, muss zuallererst ihre Benachteiligung aufgehoben werden. Viele Punkte werden schon seit Jahren immer wieder thematisiert; es wird aber von Seiten der Regierung nichts daran verändert. Zwei konkrete Maßnahmen müssten längst umgesetzt werden:

- Die Mehrwertsteuer für den Bahn-Fernverkehr reduzieren: In Deutschland ist die Mehrwertsteuerbelastung für den Bahn-Fernverkehr mit am höchsten von allen EU-Ländern, und im grenzüberschreitenden Verkehr konkurriert die Bahn mit den komplett mehrwertsteuerbefreiten Tickets für internationale Flüge.
- Die EEG-Umlage für die Bahn aufheben: Es ist widersinnig, dass die Bahn als der Verkehrsträger mit dem saubersten Energiemix (schon jetzt 42 Prozent erneuerbare Energien, Tendenz weiter steigend) als einziger Verkehrsträger für die Energiewende zahlt.

Außerdem verhindert das bestehende Trassen- und Stationspreissystem der DB AG bislang, dass mehr Züge auf dem Schienennetz unterwegs sind. Die hohe Schienenmaut führt u.a. dazu, dass in den Regionen weniger Züge bestellt werden, als für einen guten SPNV nötig wäre.

Die Bahn ist gezwungen, einen großen Teil ihrer Wegekosten selbst zu tragen; die Trassenpreise machen z.B. etwa ein Drittel der Kosten eines Bahntickets aus und wirken ebenso kostentreibend auf den Güterverkehr. Die Nutzer*innen des Straßennetzes zahlen abgesehen von Lkw-Maut hingegen keine Nutzungsgebühren für die Infrastruktur – sondern nur indirekt über die Energiesteuer, die aber auch die Bahn zahlt.

Die Trassen- und Stationspreise müssen deutlich gesenkt werden. Vor allem in Hinblick auf den Fernbusverkehr, der bisher überhaupt nicht bemaundet ist, ist das Niveau der Schienenmaut deutlich zu hoch. Ein denkbares – und in anderen EU-Ländern bereits praktiziertes – Modell wäre die Übernahme aller Infrastruktur-Fixkosten durch den Staat, während die Zugbetreiber nur jeweils die tatsächlichen Kosten tragen müssten, die der einzelne Zug verursacht (sog. Grenzkostenprinzip). Die Senkung der Infrastrukturmaut auf der Schiene sollte dabei begleitet sein durch eine Straßenverkehrsmaut im Fernbusverkehr. Und auch die Lkw-Maut ist bislang deutlich zu gering und bildet die tatsächlichen Kosten des Lkw-Verkehrs nicht ab. Außerdem müsste die Maut auf der Straße für Fernbusse und Lkw analog zur Schiene auf das gesamte genutzte Straßennetz ausgeweitet werden.

Eine Senkung der Infrastruktur-Gebühren wäre ein wesentlicher Baustein dafür, dass mehr Verkehr auf die Schiene verlagert werden kann. Bereits durch die Zunahme an Verkehr wird dabei ein größerer Teil des theoretischen Einnahmerückgangs bei den Infrastrukturgesellschaften als Folge der Senkung der Trassengebühren und der Stationsentgelte ausgeglichen.

Aktivitäten der Linksfraktion

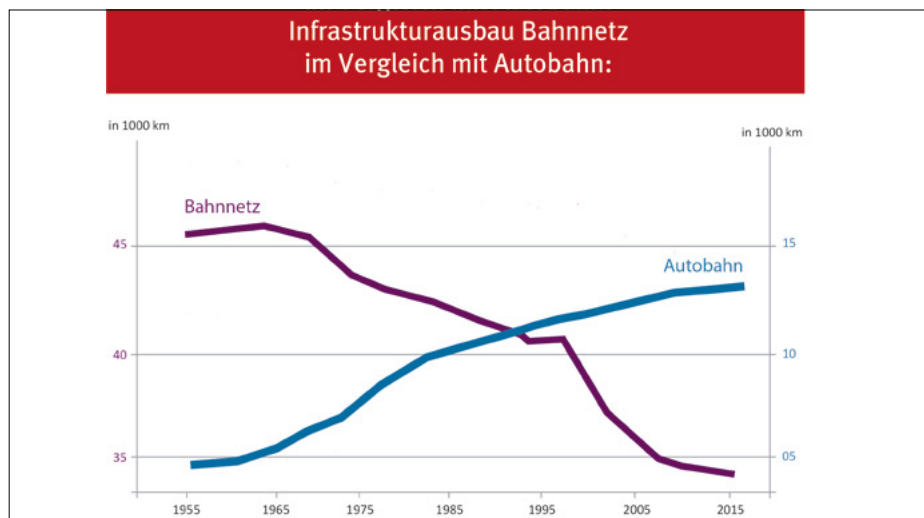
- Antrag »Mehrwertsteuerreduktion im Schienenpersonenfernverkehr« (18/3746). Aktuelle Daten zur Mehrwertsteuerbelastung für die Bahn finden sich hier: <https://www.allianz-pro-schiene.de/wp-content/uploads/2015/08/150914-EU-Vergleich-MwSt.-Fernverkehr-e1448546551727.jpg>
- Antrag »Keine Liberalisierung des Buslinienfernverkehrs – Für einen Ausbau des Schienenverkehrs in der Fläche« (17/7487).
- Kleine Anfrage zur »Anhebung der Trassen- und Stationspreise durch die Deutsche Bahn AG« (17/8219).
- Antrag »Pendlerpauschale in sozial gerechtes Pendlergeld umwandeln« (17/5818).

3. Infrastruktur: für die Verkehrswende investieren

In den letzten Jahrzehnten ist das Bahnnetz immer weiter abgebaut und das Straßen- und Autobahnnetz sowie das Netz der Flughäfen immer mehr erweitert worden. Für eine Verkehrswende muss diese Entwicklung umgekehrt werden, um Menschen und Güter von Straße und Flugzeug auf die Bahn zu bringen.

Leider steht der neue Bundesverkehrswegeplan 2030, der Masterplan der Großen Koalition für die Verkehrsinfrastruktur, für das Gegenteil: Er zielt auf 40 Prozent mehr Straßengüterverkehr. Deshalb sind 55 Milliarden Euro für den weiteren Ausbau des Straßennetzes vorgesehen. Es werden noch immer zusätzliche Autobahnen gebaut, darunter viele unsinnige Projekte, für die es keinen Bedarf gibt. Dabei gilt: Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten.

Wir fordern stattdessen einen Ausbau der Schieneninfrastruktur. Dabei geht es nicht nur um Hochgeschwindigkeitsstrecken, sondern es müssen vor allem viele regional bedeutsame Strecken ausgebaut werden. Nicht wenige davon wurden in den letzten Jahrzehnten stillgelegt und müssen nun reaktiviert werden.



Grafik 3: Infrastruktur Bahn vs. Auto

Die Grafik zeigt den Ausbau des Autobahnnetzes, während gleichzeitig die Schiene immer weiter zurückgebaut wurde. (Quelle der Daten: »Verkehr in Zahlen«, herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur)

3.1 Das Netz der Zukunft

Von der Verlagerung auf die Bahn wurde und wird viel geredet. Dabei wird meist das Flugzeug als Konkurrenz für die Bahn gesehen. Die Folge ist eine starke Konzentration auf schnelle Verbindungen zwischen den großen Metropolregionen. Tatsächlich ist der Straßenverkehr aber der Hauptkonkurrent der Bahn; 80 Prozent des Personen- und 70 Prozent des Güterverkehrs finden auf der Straße statt. Der wichtigste Grund: Das Straßennetz reicht bis in den letzten Winkel der Republik, während das Schienennetz beständig abgebaut wurde. Auch die Schiene muss wieder in die Fläche und viele kleinere Städte an das Bahnnetz anbinden. Mit einem solchen Strategiewechsel wäre das Verlagerungspotenzial erheblich. Neben dem enorm positiven klimapolitischen Effekt könnte man dadurch auf viele der derzeit noch geplanten Neu- und Ausbauten von Autobahnen verzichten, weil wesentlich mehr Verkehr von der Straße auf die Schien kommen könnte.

Deutschland ist zu groß und zu polyzentrisch, um sich völlig getrennte Netze für schnelle und langsame Schienenverkehre oder für Güter- und Personenverkehre zu leisten. Eine solche Entflechtung macht nur in den hochbelasteten Schienennetzen der Ballungsräume Sinn, um dort Platz für S-Bahnsysteme mit dichten Takten zu schaffen. Allerdings muss bei einem solch integrierten Netz sichergestellt sein, dass ausreichend Kapazität für die verschiedenen Verkehre vorhanden ist. Dafür sind viele Weichen und Ausweichgleise wichtig, damit schnellere Züge die langsameren überholen können und sich Verspätungen nicht von einem Zug auf die anderen übertragen. Dazu gehören auch viele Bahnhöfe und ein dichtes Netz, das alternative Fahrtrouten ermöglicht, falls Strecken überlastet oder gesperrt sind.

Tatsächlich ist in den letzten Jahrzehnten jedoch das Gegenteil passiert: Viele Weichen, Kreuzungsstellen, Überholgleise und Gleisanschlüsse sind aus dem Netz genommen und viele Bahnhöfe und Haltepunkte geschlossen worden. Die Folgen davon sind fehlende Kapazitäten auf überlasteten Strecken und die sich aufschaukelnden und zwischen den Zügen weitergegebenen Verspätungen, die heute täglich im Bahnbetrieb zu beobachten sind.

Beim Ausbau des Bahnnetzes geht es nicht an erster Stelle um die Ausrichtung auf Höchstgeschwindigkeiten. Entscheidend für den Erfolg der Bahn ist nicht die Geschwindigkeit einzelner Strecken, sondern die Systemgeschwindigkeit, die im Gesamtnetz erreicht wird. In diesem Zusammenhang hat sich die Konzentration eines Großteils der Bahninvestitionen in wenige Großprojekte für Hochgeschwindigkeit mit Kosten in Höhe von vielen Milliarden Euro als schädlich erwiesen. Stattdessen muss das Schienennetz als Gesamtsystem optimiert werden.

3.2 Flächenbahn wieder herstellen

Seit den 1960er Jahren sind zahlreiche Bahnstrecken stillgelegt worden – weil kein Bedarf mehr für sie gesehen wurde. Die Bahnverbindungen sind dann meist durch Busse ersetzt worden, und aufgrund der geringen Attraktivität und schlechter Fahrzeiten haben immer weniger Menschen den öffentlichen Verkehr genutzt. Dadurch gibt es in vielen insbesondere ländlichen Regionen inzwischen keinen funktionierenden öffentlichen Verkehr mehr, und die Menschen sind daher ganz auf das Auto angewiesen. Auch ein Transport von Gütern mit der Bahn ist in diesen Regionen dadurch nicht mehr möglich.

Diese Stilllegungen waren ein großer Fehler, da die Bahn sich damit immer weiter aus der Fläche zurückgezogen hat. Einzelne Reaktivierungen von Strecken in den letzten Jahren haben gezeigt, dass es durchaus möglich ist, diese wieder gut zu betreiben und tausende neue Fahrgäste für die Bahn zu gewinnen.

Wir fordern ein systematisches Programm zur Wiederherstellung stillgelegter Bahnstrecken. Mit einem guten Angebot kann die Schiene auch in ländlichen Regionen wieder attraktiv werden – und nur so wird es für immer mehr Menschen möglich und attraktiv, vom Auto auf die Bahn umzusteigen.

3.3 Güterverkehr besser auf die Schiene

Für einen zukunftsfähigen Güterverkehr braucht es ebenso wie im Personenverkehr ein dezentrales, leistungsfähiges System von Knoten und möglichst viele Zugangsstellen. Der Rückzug der Güterbahn aus der Fläche war ein schwerer strategischer Fehler, weil er die Bahn für ca. 80 Prozent aller Gütertransporte bedeutungslos gemacht hat. Wirkungsvoll die Straßen »entlastern« kann nur eine weit verzweigte Güterbahn, die sich um alle Regionen und alle Güterverkehrsströme kümmert und sich nicht selbst auf angeblich »schieneaffine« Güter (vor allem Massengüter) beschränkt. Auch regionaler Güterverkehr, Einzelwagen und Sammelverkehre müssen wieder auf die Schiene. Dazu gehört aber auch, dass die Schienengüterverkehrsunternehmen zusammenarbeiten, um die Erreichbarkeit aller Regionen sicherzustellen. Und die Verknüpfung mit dem ÖPNV böte gute Alternativen zum LKW-Verkehr in den Städten und Gemeinden.

Die logistischen Voraussetzungen für eine solche grundlegende strategische Neupositionierung der Güterbahn im digitalen Zeitalter sind eigentlich hervorragend. Die Bahn könnte gegenüber dem Lkw eine deutlich bessere Planbarkeit bieten, vor allem für Unternehmen die »Just in Time« produzieren und Güter zu bestimmten Zeiten am Zielort benötigen. Schließlich gibt es auf den Schienen keine plötzlichen Staus sondern Züge mit Fahrplänen. Allerdings hat die Bahn anders als der Lkw-Verkehr die Digitalisierung in der Logistik nur teilweise für sich nutzbar gemacht, während große Teile des Bahnsystems noch mit massiv veral-

teter Technik operieren. Es ist nach wie vor nicht möglich, die Position von Güterwagen zu jeder Zeit zu kennen, und das An- und Abkoppeln von Wagen erfolgt noch immer aufwändig und teuer per Hand, obwohl es seit Jahrzehnten automatische Kupplungen gibt.

Leider ist die derzeitige Bahnpolitik auf dem entgegengesetzten Weg: Das aktuelle Stilllegungsprogramm der DB AG schwächt den Schienengüterverkehr auf dem Land weiter. Die Konzentration auf 740 Meter lange (oder noch längere) Züge wirkt eher hilflos, denn dadurch würde nur der Trend zu Ganzzügen und einer starrerem Organisation des Schienengüterverkehrs verstärkt. Wichtig wären stattdessen mehr Flexibilität und mehr Dezentralität. Auch das Förderprogramm der Bundesregierung für Elektro-Lkw, die mit Oberleitung fahren sollen, weist in die falsche Richtung. Dieses Programm verschlingt hunderte Millionen Euro, die besser in eine Modernisierung der Güterbahn investiert werden sollten. Statt LKW mit Oberleitungen auf den Autobahnen fahren zu lassen, sollten Güter besser – ebenfalls elektrisch, aber deutlich energiesparender – auf der Bahn transportiert werden und dann notfalls für »die letzte Meile« auf Lkw, Transporter oder Lastenräder umgeladen werden. Dafür sind innovative Umladetechniken gefragt, wofür es aber vielversprechende Ansätze gibt.

Gleisanschlüsse direkt bei den Unternehmen steigern die Attraktivität für den Transport mit der Bahn enorm, weil sie das Umladen vermeiden. In den letzten zwanzig Jahren sind jedoch 80 Prozent der Gleisanschlüsse abgebaut worden – um Kosten zu sparen. Wer allerdings an den Quellen der Güterverkehre die Schiene abkoppelt oder abschneidet, der darf sich nicht wundern, wenn in der Folge die Güter, die ab Werk in Lkw transportiert werden, nicht mehr zurück auf die Schiene verladen werden. Auch die Wirtschaft bemängelt, dass die Zugänge zum Schienennetz in weiten Bereichen nicht (mehr) existieren.

Wir fordern ein groß angelegtes Programm zur Wiederherstellung von Gleisanschlüssen direkt bei Unternehmen, einen Wiederaufbau des Güterverkehrs in der Fläche und ein Forschungsprogramm für einen zukunftsfähigen Schienengüterverkehr.

Neben der gewünschten Verlagerung auf die Schiene ist aber auch beim Güterverkehr die Frage zu stellen, welche Transporte verzichtbar sind. Es gab in den letzten Jahrzehnten eine enorme Zunahme der Transportintensität – immer mehr Kilometer stecken im gleichen Produkt; oft werden die gleichen Produkte in entgegengesetzte Richtungen transportiert. Allein innerhalb Deutschlands werden jedes Jahr 4,2 Milliarden Tonnen transportiert, Tendenz weiter steigend. Hier wäre eine deutliche Verringerung ohne einen Verlust von Lebensqualität möglich – und von einem geringeren Transportvolumen könnte dann tatsächlich der größte Teil weg von der Straße auf die Schiene und auf umweltfreundliche Binnenschiffe verlagert werden.

3.4 Lärmschutz so gut wie möglich

Mehr Züge sorgen nicht bei allen für Begeisterung. Viele Menschen, die nahe an Bahnstrecken leben, sind besonders nachts von erheblichem Lärm durch Güterzüge belastet. Oft wird ausreichender Lärmschutz aber nur an Neubaustrecken realisiert, während die Menschen an den Bestandsstrecken keinen Schutz erhalten. Bislang beschränken sich die Gegenmaßnahmen überdies auf passiven Lärmschutz, meist in Form hoher Lärmschutzwände, die wegen der Ästhetik ebenfalls oft auf Widerstand stoßen.

Generell sind aktive Lärmschutzmaßnahmen an der Lärmquelle immer passiven Maßnahmen wie Schallschutzwänden und -fenstern vorzuziehen. Neben der bereits in vollem Gange befindlichen Umrüstung von lauten Bremsen sind dafür weitere Maßnahmen an den Güterwagen notwendig: Diese müssen besser und regelmäßiger gewartet werden – unter anderem um lose Teile zu vermeiden, die erheblichen Lärm verursachen. Außerdem müssen Wagen verstärkt auf moderne Drehgestelle umgerüstet werden, die die Laufgeräusche ebenfalls erheblich vermindern. Ältere Lokomotiven müssen möglichst auf lärmarme Antriebs- und Bremstechnik umgestellt werden. Sehr alte Dieselloks müssen zudem ganz aus dem Betrieb genommen werden, insbesondere wenn sie unter Oberleitungen fahren, so dass eine Umstellung auf wesentlich geräuschärmere Elektroloks problemlos möglich ist. Das vermeidet nicht nur Lärm, sondern spart dazu auch Energie und Emissionen ein.

Längerfristige Schritte zur Verminderung von Schienenlärm sind außerdem bauliche Maßnahmen an den Gleisen wie beschlote Schwellen, Schienenstegdämpfer, Unterschottermatten oder niedrige Lärmschutzwände direkt an den Gleisen. Für hochbelastete Strecken, bei denen ohnehin Neubaumaßnahmen anstehen, müssen überdies die Strecken möglichst siedlungsfern angelegt werden. Neubaustrecken dürfen nicht wie bisher nur entlang der Bedürfnisse des (Hochgeschwindigkeits-)Personenverkehrs ausgerichtet werden, sondern die Entlastung der Anwohnerinnen und Anwohner an den Bestandsstrecken muss oberste Priorität haben. In Fällen, wo eine Umfahrung hochbelasteter Orte nicht möglich ist, muss auch in aufwändigere lärmvermeidende Bauten wie Untertunnelungen investiert werden.

Wir fordern: Die Bahn muss den Schutz der Anwohnerinnen und Anwohner stärker in den Mittelpunkt stellen, die Mittel für Lärmschutz müssen aufgestockt und die Regularien bürgerfreundlicher gestaltet werden. Wer an Bestandsstrecken wohnt, muss das gleiche Anrecht auf Lärmschutz haben wie an Neubaustrecken – mit allen dafür notwendigen Maßnahmen. Sind andere Maßnahmen nicht kurzfristig möglich, dürfen auch örtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen für Züge kein Tabu sein.

3.5 Unterirdische Projekte beerdigen

Wenn in den letzten 20 Jahren bei der Bahn gebaut wurde, ging es oft um aufwändige Neubaustrecken. Diese Strecken machen zwar die Bahn auf bestimmten Verbindungen zwischen Metropolregionen attraktiver, kosten aber viele Milliarden Euro, die in der Fläche sehr viel besser investiert wären (siehe oben). Ein Beispiel ist die Neubaustrecke zwischen Nürnberg und Erfurt, die im Dezember 2017 in Betrieb gehen soll. Sie hätte mit einer anderen Streckenführung unter Verwendung von bestehenden Strecken mit einem Bruchteil der Kosten realisiert werden können. Die Entscheidung für Querung des Thüringer Waldes mit vielen teuren Tunnels und Brücken wurde aus rein politischen Gründen getroffen, wobei Machbarkeitswahn und eine Begeisterung für Großprojekte eine Rolle spielen.

Besonders deutlich ist der Unsinn eines Mega-Tunnel-Bauprojektes bei »Stuttgart 21«. Dort soll der bestens funktionierende Kopfbahnhof durch einen unterirdischen Durchgangsbahnhof ersetzt werden. Das Projekt wird mindestens 8 Milliarden Euro teuer und damit das teuerste Bahnprojekt europaweit. Aber: Der neue Bahnhof eine deutlich geringere Kapazität haben als der alte. Für einen zukünftig wachsenden Bahnverkehr stellt er damit einen erheblichen Engpass dar. Außerdem macht er den Aufbau eines Taktknotens für den optimalen Umstieg zwischen den Zügen (siehe Kapitel 4.1) in Stuttgart unmöglich. Und »Stuttgart 21« birgt erhebliche Sicherheitsrisiken: Die starke Gleisneigung kann zum Wegrollen von Zügen führen; wenn Feuer ausbricht wird es nicht möglich sein, die Menschen schnell genug aus dem Gefahrenbereich zu evakuieren; und schließlich kann der aufquellende Untergrund (Gipskeuper) dazu führen, dass angrenzende Wohngebiete »bröckeln«. Dass auf der freiwerdenden Fläche im Stadtzentrum weitere Shopping-Malls geplant sind, kann allenfalls die Investoren freuen.

In München steht mit der »Zweiten Stammstrecke« ebenfalls ein unterirdisches Tunnelprojekt am Baubeginn. Hier sollen die Züge für den notwendigen Ausbau der S-Bahn durch einen Tunnel genau parallel zu der bestehenden Strecke geführt werden. Stattdessen wäre es sehr viel sinnvoller, mit ungleich geringeren Kosten den Ring um die Münchner Innenstadt auszubauen und so neue Bezirke der Stadt an das S-Bahn-Netz anzubinden.

Wir fordern seit Jahren, Stuttgart 21 zu stoppen, und haben das Thema immer wieder in den Bundestag eingebracht. Stattdessen sollte der bestehende Kopfbahnhof modernisiert werden. Auch heute ist ein Umstieg noch möglich – sinnvolle Alternativen liegen mit dem Konzept »Umstieg 21« auf dem Tisch. In München setzen wir uns für den alternativen Ausbau des S-Bahn-Rings statt der Tunnelstrecke durch die Innenstadt ein. Wir wollen einen sinnvollen Ausbau des Bahnnetzes mit Augenmaß. Dazu braucht es viel mehr als milliarden schwere Großprojekte.

Aktivitäten der Linksfraktion

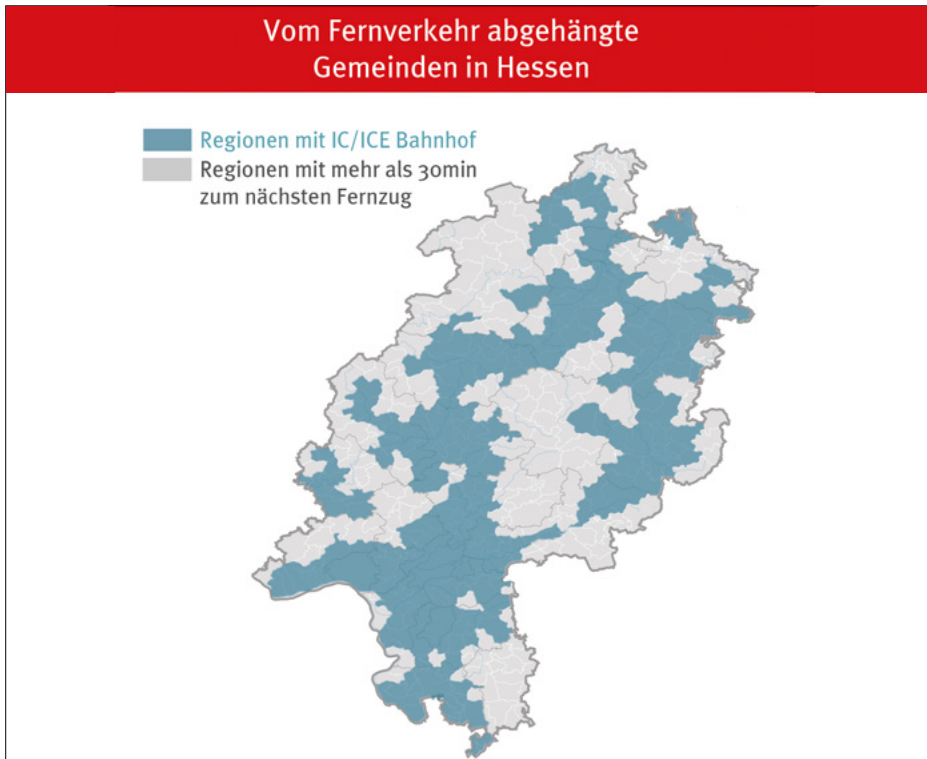
- Antrag »Bundesverkehrswegeplan 2030 zurückziehen – Klimaschutz - und sozialökologische Nachhaltigkeitsziele umsetzen« (18/8075).
- Mit unseren Anträgen »Offene Fragen zum Bahnhofprojekt Stuttgart 21 aufklären« (18/3647 – gemeinsam mit der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen), sowie »Ausstieg aus Stuttgart 21 – Die Deutsche Bahn AG vor einem finanziellen Desaster bewahren« (18/7566) und »Ausstieg und Umstieg bei dem Bahnprojekt Stuttgart 21« (18/10060) fordern wir das Ende des unsinnigen Bahnprojekts Stuttgart 21.
- Um gefährliche Bahnhöfe wie den geplanten neuen Stuttgarter Bahnhof mit einer starken Neigung, die zum selbständigen Wegrollen von Zügen führen kann, zukünftig zu verhindern, haben wir den Antrag »Änderung der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung zur Erhöhung der Sicherheit im Eisenbahnverkehr« (18/5406) gestellt.
- Zum Thema Stuttgart 21 gab es auf unser Betreiben hin außerdem mehrere Anhörungen im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur: https://www.bundestag.de/ausschuesse18/a15/oeffentliche_anhoerungen/041_sitzung_inhalt/370736; https://www.bundestag.de/ausschuesse18/a15/oeffentliche_anhoerungen/061-sitzung-inhalt/413162
- Mehrere Kleine Anfragen der Fraktion haben zudem die Probleme des Projekts Stuttgart 21 beleuchtet (u.a. 18/1240, 18/1241).
- Antrag »Neues Milliardengrab verhindern - Feste Fehmarnbeltquerung auf den Prüfstand« (18/4973).
- Antrag »Schutz vor Schienenverkehrslärm im Rheintal und andernorts« (17/5036).

4. Alternativen bürgernah aufs Gleis bringen

Für eine Verkehrswende muss das Angebot auf der Schiene deutlich verbessert werden, damit die Bahn für alle Menschen eine echte Alternative sein kann. Dazu ist auch ein Qualitätssprung nötig, indem die Fahrpläne der Züge und des ÖPNV optimal aufeinander abgestimmt werden.

Auch für Fernreisen muss die Bahn eine Alternative sein. Für Strecken mit sehr langen Reisezeiten sind die Nachtzüge mit Schlafwagen unverzichtbar und ermöglichen eine komfortable Reise.

Wir fordern den Wieder-Aufbau eines europäischen Bahnnetzes und gleichzeitig die Anbindung aller Regionen an die Schiene.



Grafik 4: Abhängen von Regionen vom Bahn-Fernverkehr

Viele Regionen haben nur eine schlechte Anbindung an den Bahn-Fernverkehr; die Menschen müssen oft sehr lange bis zum nächsten Fernverkehrsbahnhof fahren – wie hier am Beispiel von Hessen gezeigt. (Quelle der Daten: Fahrplandaten der DB AG (Stand April 2017); Grafik: Karin Masche)

4.1 Deutschland-Takt als Maßstab

Wenn man nach dem enormen Erfolg des Bahnsystems in der Schweiz fragt, dann wird als einer der wichtigsten Gründe zu Recht immer wieder der Integrale Taktfahrplan genannt. Mit einem solchen Fahrplan fahren die Züge alle im Stunden- oder sogar Halbstundentakt und treffen sich immer zur vollen oder zur halben Stunde an bestimmten Umsteigebahnhöfen. Das heißt, die Züge fahren alle kurz vor der vollen bzw. halben Stunde in den Bahnhof ein und kurz danach wieder heraus. Das ermöglicht den Fahrgästen – eine entsprechende Zuverlässigkeit mit wenigen Verspätungen vorausgesetzt – einfaches und schnelles Umsteigen zwischen den Zügen. Auch der öffentliche Nahverkehr kann in einen solchen Taktfahrplan mit einbezogen sein. Das schnelle Umsteigen macht zum einen die Reise sehr angenehm und komfortabel. Gleichzeitig wird die gesamte Reise aber auch deutlich beschleunigt, ohne dass die Geschwindigkeit der Züge ins Extrem getrieben werden muss.

In einigen deutschen Nahverkehrsnetzen sind solche Konzepte bereits umgesetzt, aber nur regional begrenzt. Auch für ganz Deutschland wäre ein solcher Integraler Taktfahrplan umsetzbar, wenn auch mit größerem Aufwand als in der vergleichsweise kleinen Schweiz. Eine Studie im Auftrag der Bundesregierung hat dargelegt, wie ein solcher Integraler Taktfahrplan für das ganze Land schrittweise eingeführt werden könnte. Auch die Schweiz hat den dortigen Taktfahrplan über inzwischen 20 Jahre in mehreren Stufen immer weiter verbessert – und tut dies auch weiterhin. In Deutschland ist die Philosophie im Bahnbau bislang jedoch leider eine andere: Es werden Strecken mit vielen Milliarden Euro für maximale Geschwindigkeiten bis zu 300 km/h neu gebaut ohne darauf zu achten, ob sie sich in das Gesamtsystem einfügen. Hier ist ein Paradigmenwechsel für die Bahn-Infrastrukturinvestitionen notwendig: Erst müssen die Fahrpläne entworfen werden, und auf deren Basis kann dann wo nötig die Infrastruktur ausgebaut werden.

Ein solcher Integraler Taktfahrplan hätte im Übrigen nicht nur für den Personenverkehr große Vorteile, sondern könnte auch dem Güterverkehr nutzen: Da für die im Takt im Personenverkehr feste, stündliche Systemtrassen für die Züge festgelegt werden müssen, lassen sich feste Trassen für Güterzüge dazwischen einplanen. Solche Trassen würden es Güterverkehrsbetreibern verlässlicher als bislang ermöglichen, die Fahrzeiten für Ihre Züge zu planen.

Wir fordern, dass der Integrale Taktfahrplan zukünftig für alle Infrastrukturneu- und -ausbauten in Deutschland das zentrale Ziel sein muss. Er muss das entscheidende Kriterium dafür sein, wie Infrastrukturmaßnahmen geplant werden und mit welcher Priorität sie umgesetzt werden.

4.2 Renaissance für InterRegio und Intercity

In den letzten 25 Jahren hat die Bahn den – formell eigenwirtschaftlichen – Fernverkehr zunehmend auf die Achsen zwischen großen Städten konzentriert. Viele kleinere und mittelgroße Städte sind nur mit dem Nahverkehr angebunden, der aus öffentlichen Mitteln finanziert wird. Vor allem die Abschaffung des InterRegio führte zu einem Rückgang der Fahrgastzahlen und zu einer abnehmenden Attraktivität der Bahn. Als Folge sind nun selbst große und bedeutende Städte wie Chemnitz (249.000 Einwohner), Bremerhaven (114.000 Einwohner) oder Trier (115.000 Einwohner) nicht mehr an das Bahn-Fernverkehrsnetz angebunden.

Ein kleiner Silberstreif am Horizont ist das DB-Fernverkehrskonzept, das nicht mehr auf Höchstgeschwindigkeit setzt und verspricht, wenigstens einige bislang abgehängte Oberzentren wieder an den Fernverkehr anzubinden. In diese Richtung müsste weiter geplant werden, um die Konkurrenzfähigkeit der Fernbahn deutlich zu steigern. Das Fernverkehrskonzept der DB AG ist dafür jedoch unzureichend, denn es stellt nur einen Teil der früheren Verbindungen wieder her, ist sehr langfristig angelegt, und bislang stehen weder genügend Züge zur Verfügung noch ist genügend Personal vorhanden, um es tatsächlich umzusetzen.

In den letzten vier Jahren ist mit der Liberalisierung des Fernbusverkehrs eine neue Konkurrenz für die Bahn mit einem völlig unabhängigen Angebot entstanden – gefördert durch Privilegien wie die Befreiung von der Autobahnmaut und die geringe Dieselsteuer.

Wir fordern, dass der Fernverkehr mit der Bahn und zur Ergänzung auch mit dem Fernbus wieder sehr viel stärker die Fläche anbinden muss. Dazu ist ein neu gestaltetes InterRegio-Netz mit neuen, modernen Zügen notwendig, das durch ein ebenfalls ausgeweitetes InterCity-Netz für die größeren Verbindungen ohne Hochgeschwindigkeit ergänzt werden müsste. Solch ein Netz – ausgerichtet am Integralen Taktfahrplan (siehe voriges Kapitel) muss durch ein entsprechendes Fernverkehrsgesetz vom Bund als Mindeststandard vorgegeben und ggf. bestellt werden.

4.3 Nachtzüge statt Flüge

Beim Verkehr in das benachbarte Ausland spielt die Bahn leider eine zunehmend geringere Rolle. Dies ist einerseits auf die vielen neuen Fluglinien zurückzuführen, die massiv politisch unterstützt werden – vor allem durch die Mehrwertsteuerbefreiung für grenzüberschreitende Flüge und die Steuerbefreiung für Kerosin. Andererseits hat die DB AG als Betreiber der meisten Nachtzüge von und nach Deutschland sich in den letzten Jahren zunehmend aus dieser Sparte zurückgezogen. Es wurden immer mehr Verbindungen gestrichen, die verbliebenen Züge wurden nur noch notdürftig instandgesetzt, waren häufig nicht buchbar, und das Angebot wurde kaum noch beworben. Dennoch haben erstaunlich viele Kundinnen

und Kunden den Nachtzügen die Treue gehalten; die Fahrgastzahlen stiegen bis zum Ende der DB-Nachtzüge im Dezember 2016 sogar weiter an.

Wir sagen: Nachtzüge und andere internationale Züge haben auch heute noch eine Zukunft. Sie sind sozial, weil sie allen Menschen ein bezahlbares Reisen auch auf weiten Strecken ermöglichen. Sie sind aber auch die mit Abstand umwelt- und klimaverträglichste Option für Fernreisen, die dazu noch sehr komfortabel ist. Kein anderes Verkehrsmittel bietet die Möglichkeit, am Morgen ausgeschlafen in einer anderen Stadt anzukommen und wenn nötig zu anderen Orten weiterzureisen. Daher müssen diese Züge auch in Zukunft erhalten bleiben und dürfen nicht allein unter dem Aspekt der Kosten gesehen werden. Zudem müssen die Benachteiligungen der Bahn gegenüber dem Luftverkehr und dem Autoverkehr endlich konsequent abgebaut werden. Leider hat die Große Koalition in der letzten Legislaturperiode nichts in diese Richtung unternommen, obwohl wir immer wieder mit unseren parlamentarischen Initiativen auf das Problem hingewiesen haben.

Ein Konzept für einen zukünftigen vernetzten und optimal vertakteten Nachtzugverkehr in Europa wurde 2016 vorgestellt. Dieses »LunaLiner«-Konzept zeigt, wie ein zukünftiges erweitertes internationales Bahnnetz in Europa aussehen könnte, das die Bahn in Zukunft auch auf internationalen Reisen wieder zu einer attraktiven Option macht. Wer die Verpflichtung auf die Klimaziele von Paris und Marrakesch ernst nimmt, kommt an einer Renaissance für den internationalen Bahnverkehr und insbesondere für die Nachtzüge nicht vorbei.

4.4 Elektronisch? Ja, aber ...

Die Bahn setzt im seit einigen Jahren immer stärker auf die Digitalisierung in allen Bereichen. Die elektronischen Informationen über den Bahnverkehr funktionieren gut, es ist erfreulich, dass das WLAN in den ICEs inzwischen weitgehend funktioniert, und auch elektronische Tickets sind eine gute Option für kurzfristige schnelle Buchungen. Wir halten jedoch nichts von der Ankündigung von DB-Chef Richard Lutz, dass zukünftig alle Bahntickets nur noch elektronisch sein sollten.

Elektronische Tickets werden in absehbarer Zukunft nicht von allen Menschen genutzt – weil es nicht alle können oder nicht wollen. Der öffentliche Verkehr muss aber für alle zugänglich sein. Deshalb muss es auch weiterhin unterschiedliche Möglichkeiten zum Erwerb von Tickets ohne zwingende technische Voraussetzungen geben.

Außerdem stellen sich bei der zunehmenden Digitalisierung auch Fragen zum Datenschutz. Es muss bei der Bahn wie auch bei anderen Unternehmen prinzipiell der Grundsatz der Datensparsamkeit gelten: Es dürfen nur solche Daten erhoben werden, die für das Ticket tatsächlich benötigt werden, und anschließend müssen diese auch wieder gelöscht werden. Eine Weitergabe von Daten an Dritte, besonders zu gewerblichen Zwecken, muss ausgeschlossen werden.

Im gesamten Bahnsystem – am Bahnhof und in den Zügen – muss immer ausreichend Servicepersonal verfügbar sein. Das ist entscheidend für das Sicherheitsgefühl, für Informationen und Unterstützung der Reisenden. Eine menschliche Bahn braucht auch Service durch Menschen.

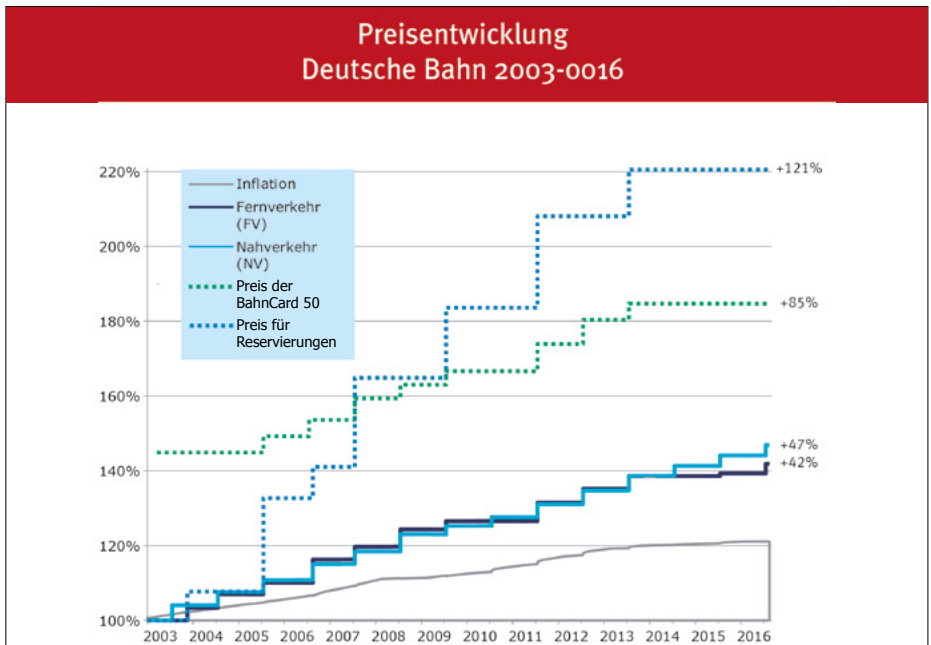
Aktivitäten der Linksfraction

- In unseren Änderungsanträgen zum Bundesverkehrswegeplan 2030 fordern wir einen vernünftigen Ausbau des Bahnnetzes und unter anderem eine Orientierung am Deutschlandtakt. Konsequenterweise haben wir mit einem weiteren Antrag (18/8075) auch die komplette Neuausrichtung dieses Antrags gefordert.
- Antrag »Gewährleistung des Schienenpersonenfernverkehrs« (18/4186)
- Zum Schienenpersonenfernverkehr haben wir außerdem am 19.6.2015 ein Fachgespräch »Mehr Fernverkehr auf der Schiene« mit namhaften Experten durchgeführt (dokumentiert hier: <http://www.nachhaltig-links.de/index.php/bahn/1646-fg-fernverkehr>)
- Unsere Anträge zum Erhalt der Nachtzüge (18/2494 und 18/7904) haben viel dazu beigetragen, den öffentlichen Fokus auf das Thema zu lenken.
- Zur Situation der Nachtzüge haben wir außerdem die Kleine Anfrage »Wirtschaftlichkeit und Zukunft der Nachtzüge« (18/3809) gestellt.
- Auf die Anträge hin gab es im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zwei Anhörungen, in denen die Bedeutung und gleichzeitige Benachteiligung der Nachtzüge nochmals deutlich wurde: https://www.bundestag.de/ausschuesse18/a15/oeffentliche_anhoerungen/026_sitzung_inhalt/340026; https://www.bundestag.de/ausschuesse18/a15/oeffentliche_anhoerungen/095-sitzung-inhalt/490456
- Die aktuelle Situation der Nachtzüge ist in der Stellungnahme des Sachverständigen Joachim Holstein vom Wirtschaftsausschuss der DB-ERS gut zusammengefasst: https://www.bundestag.de/blob/493222/21eoad9b5016e131c4bc299a437bb3de/095_sitzung_db-european-data.pdf
- Nachtzüge im Bundestag – »ein Drama in fünf Akten«: <http://www.nachhaltig-links.de/index.php/bahn/schienenverkehr>
- Das Konzept »LunaLiner« ist hier zu finden: <http://www.bahn-fuer-alle.de/pages/bestandsaufnahme/lunalinier.php>

5. Bahn als Angebot für alle Bürger*innen

Eine Bahn für alle Menschen muss zuverlässig, sicher und komfortabel sein. Leider sieht es bislang oft ganz anders aus: Menschenleere Bahnhöfe, kein Personal und Züge, die verspätet sind oder ganz ausfallen. Dazu kommt ein Preissystem, das nicht nur unübersichtlich ist, sondern insgesamt auch viel zu teuer. Das alles ist eine Folge der Orientierung der Deutschen Bahn AG auf maximale Rendite anstatt auf das Gemeinwohl.

Wir fordern stattdessen eine attraktive Bahn für alle Menschen ohne Zugangsbarrieren. Dazu gehören ausreichend Servicepersonal, Sicherheit und Zuverlässigkeit und ein verständliches Preissystem mit bezahlbaren Preisen auch für Spontanreisende. So kann es gelingen, deutlich mehr Menschen für die Bahn zu gewinnen.



Grafik 5: Preisanstieg der Bahn

Die Grafik zeigt den Anstieg der Fahrpreise bei der Bahn. Dabei sind die Normal-Fahrpreise genau doppelt so stark gestiegen wie die allgemeine Inflation. Außerdem sind wichtige Zusatzprodukte wie die BahnCard oder Reservierungen noch wesentlich teurer geworden. (Quelle der Daten: Pressemitteilungen der DB AG zu den jeweiligen Preissteigerungen)

5.1 Einladende Bahnhöfe als Mobilitätszentralen

Bahnhöfe sind der Anfangs- und Endpunkt von Reisen und wirken als Visitenkarte der Bahn. Leider sind sie in den letzten Jahren immer weniger eine Werbung für diese, sondern wirken oft eher abschreckend. Viele Stationen sind in einem beklagenswerten Zustand: Das Bahnhofsgebäude – von der DB zunehmend als nicht mehr erforderliches »Empfangsgebäude« betrachtet – ist oft heruntergekommen und vernagelt; an vielen kleineren Bahnhöfen gibt es gerade einmal ein kleines Bushäuschen als Wetterschutz, kein Personal, keine Toiletten und kaum zuverlässige Informationen. Hier fühlen sich viele Menschen verständlicherweise nicht wohl. Viele Bahnhöfe wurden sogar komplett stillgelegt, weil es dort angeblich zu wenige ein- und aussteigende Fahrgäste gab – was vor allem am schlechten Zugangebot und am abschreckenden Erscheinungsbild lag.

Etwa dreitausend Bahnhofsgebäude wurden in den letzten Jahren von der DB AG komplett verkauft. Viele können so auch in Zukunft nicht mehr öffentlich genutzt werden. Einige Kommunen haben die Bahnhofsgebäude übernommen und für verschiedene Zwecke – vor allem als Mobilitätszentrale – neu genutzt; solche positiven Beispiele sind aber leider eher die Ausnahme als die Regel. Gleichzeitig werden die großen Bahnhöfe in den Metropolen zunehmend zu Shopping-Centern mit Gleisanschluss umgebaut, die auf andere Art abschreckend wirken können.

Wir fordern, den weiteren Abbau von Bahnhöfen und den Verkauf von Bahnhofsgebäuden grundsätzlich zu stoppen. Stattdessen muss eine Grundkonzeption für die moderne Funktion der Bahnhöfe als Mobilitätszentralen entwickelt werden. Bahnhöfe müssen zur Schnittstelle zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln des öffentlichen Verkehrs werden. Sinnvolle und notwendige Einrichtungen in den Bahnhofsgebäuden sind Fahrkartenverkauf nicht nur für die Bahn sondern für den ganzen öffentlichen Verkehr, geheizte und wettergeschützte Warteräume, Toiletten, Fahrradstationen mit Möglichkeiten zum bewachten Parken, zur Reparatur und zum Leihen, Läden für Reisebedarf. An solchen Bahnhöfen fühlen sich die Fahrgäste dann auch wohl, der Bahnhof wird belebt und bekommt wieder eine positive Ausstrahlung. Dies ist für die Akzeptanz des öffentlichen Verkehrs wesentlich.

Auch hier gibt es positive Beispiele; eines ist die Usedomer Bäderbahn: Obwohl es sich um eine eingleisige Nebenbahn mit überschaubarem Verkehr handelt, alle Bahnhofsgebäude renoviert, und in allen größeren Orten gibt es dort einen personenbedienten Verkauf, Fahrradverleihstationen sowie weitere lokale Angebote. Die massiv angestiegenen Fahrgastzahlen zeigen, dass solche Qualität auch im Verkehr auf dem Land offensichtlich bei den Fahrgästen gerne angenommen wird.

5.2 Bitteschön barrierefrei!

Die Bahn der Zukunft muss barrierefrei sein. Kein anderes motorisiertes Verkehrsmittel eignet sich derart gut zur Verwirklichung dieser elementaren Anforderung. Mit der Verabschiedung des Behindertengleichstellungsgesetzes 2002 und dem Inkrafttreten der UN-Behindertenrechtskonvention im März 2009 ist das Recht auf Teilhabe in allen gesellschaftlichen Bereichen, die Inklusion sowie die selbständige Mobilität Ziel der gesetzlichen Regelungen für Behinderte in Deutschland. Barrierefreie Mobilitätsketten herzustellen ist dabei eine Querschnittsaufgabe. Diese lässt sich bei der Bahn gut verwirklichen.

Dabei sind mobilitätseingeschränkte Personen nicht nur Rollstuhlfahrer*innen, Sehbehinderte oder Blinde, sondern auch kleine Kinder oder ältere Menschen mit Rollator. Sie machen rund ein Drittel der Bevölkerung aus, und mit dem demographischen Wandel wird deren Anteil weiter wachsen. Dieser Personenkreis nutzt den ÖPNV schon heute häufiger als der Durchschnitt der Bevölkerung. Daher wird Barrierefreiheit zukünftig noch wichtiger.

Um die Regional- oder Fernbahn zu nutzen, gibt es für Mobilitätseingeschränkte – neben den vielen kleinen – zwei große Hindernisse zu überwinden. Erstens: Wie erreiche ich den Bahnsteig? Und zweitens: Wie gelange ich in den Zug? Schon eine Stufe macht es z.B. Rollstuhlfahrern unmöglich, ohne Hilfe in den Bahnhof zu gelangen; Unterführungen mit Treppen zu den Gleisen schließen eine Benutzung ganz aus. Zwar gibt es bereits ein Programm zum barrierefreien Umbau von Bahnhöfen, beim momentanen Umbautempo wird eine durchgehende Barrierefreiheit aber frühestens in 25 Jahren erreicht sein.

Um in den Zug zu gelangen, sind auch unterschiedliche Einstiegshöhen zu überwinden, die aufgrund fünf verschiedener Bahnsteighöhen entstehen. Im Regionalverkehr sind ausfahrbare Rampen in den Zügen weit verbreitet. Zur Bedienung wird jedoch das Zugpersonal benötigt. Dies steht im Kontrast zu dem fortgesetzten Abbau von Begleitpersonal und der Tatsache, dass viele Nahverkehrszüge längst ohne jegliches Begleitpersonal unterwegs sind. Im Fernverkehr lässt die Bahn erst die neuesten ICEs mit einer fahrzeuggebundenen Einstiegshilfe versehen. Dies ist ein richtiger Schritt in Richtung »selbstbestimmtes Reisen ohne fremde Hilfe«. Für alle anderen Fernzüge ist jedoch nach wie vor ein Hublift nötig – samt Personal auf dem Bahnsteig, was nur an einem kleinen Teil der Bahnhöfe, nur mit Vorbestellung und nur innerhalb bestimmter Zeiten möglich ist.

Wir fordern im Bahnverkehr die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit innerhalb von zehn Jahren unter anderem durch Servicepersonal, Aufzüge, Rampen, Gleisübergänge, Anpassung von Bahnsteigen, taktile Rillen, Lautsprecheransagen sowie Entwicklung und Einsatz von fahrzeuggebundenen und von den Betroffenen weitgehend autonom zu bedienenden Einstiegshilfen.

5.3 Sicher und zuverlässig ohne Abstriche

Die Bahn ist mit Abstand das sicherste Landverkehrsmittel. Auf die gleiche Reisedistanz bezogen ist das Risiko, mit der Bahn tödlich zu verunglücken, 75mal niedriger als im Auto und sechsmal niedriger als im Fernbus. Hier bewährt sich die ausgeklügelte Leit- und Sicherungstechnik der Bahn, die Unfälle fast unmöglich macht.

Allerdings muss die Bahn auch weiter ihre Systeme verbessern, um vor allem bei den hohen Geschwindigkeiten und der vielerorts zunehmenden Dichte an Zügen das hohe Niveau zu halten. Leider gibt es Anzeichen, dass dies nicht immer der Fall ist – etwa wenn im Zuge des Kostendruckes mit Blick auf den damals geplanten Börsengang die ICE-Achsen nur noch seltener geprüft wurden. Diese mangelhafte Überprüfung hat letztlich zu dem Achsbruch in Köln im Sommer 2008 geführt hat, der nur mit viel Glück ohne Tote und Verletzte abgelaufen ist. Wir sagen: Sicherheit darf nicht gegen Rendite ausgespielt werden, sondern muss immer oberste Priorität haben.

Zudem muss auch die Zuverlässigkeit wieder deutlich verbessert werden. In den letzten Jahren ist es leider normal geworden, dass Züge im täglichen Bahnbetrieb verspätet sind oder sogar ganz ausfallen. Oft sind Türen nicht benutzbar, in ganzen Wagen fällt die Klimaanlage aus oder Toiletten und Bordrestaurants stehen nicht zur Verfügung – vielfach sogar schon am Startbahnhof. In vielen Fällen sind Wartungsmängel der Grund: Aus Kostengründen wurden die Kapazitäten in den Werkstätten reduziert, viele Mängel an den Zügen können daher nicht während der nächtlichen Wartung behoben werden, und Teile werden nicht rechtzeitig vorausschauend ausgetauscht. Ebenso werden auch Instandhaltungsmaßnahmen am Schienennetz oft erst zu spät durchgeführt, da auch hier Kostendruck herrscht – die DB Netz AG ist inzwischen zu einer der größten Gewinnquellen des DB-Konzerns geworden.

Diese Zustände sind auf die Renditeorientierung der Deutschen Bahn AG zurückzuführen. Daher fordern wir eine Orientierung der Bahn an verkehrspolitischen Vorgaben anstatt an der Rendite. Die Bahn muss Sicherheit und Zuverlässigkeit wieder zu ihren Markenzeichen machen.

5.4 Ein Preissystem: verständlich und bezahlbar

Das Tarifsystem der Bahnen in Deutschland ist über die Jahre leider immer unübersichtlicher geworden. Es gibt die verschiedenen Tarife der DB AG – den Normalpreis, der neuerdings Flexpreis heißt und von Tag zu Tag variiert, verschiedene Stufen von Sparpreisen und überdies zeitlich limitierte Sonderaktionen, die über Websites, Discounter und andere Quellen angeboten werden. Dazu kommen die unterschiedlichen Tarife der Länder und Verkehrsverbünde, die wiederum regionale Besonderheiten aufweisen und untereinander sowie mit dem DB-Tarif oft nicht kompatibel sind. Überdies lassen sich all diese Tarife in unterschiedlicher Weise mit den verschiedenen BahnCards kombinieren. Kurzum: Das Tarifsystem ist so komplex geworden, dass es selbst für eingefleischte Bahn-Profis kaum noch zu durchschauen ist. Hinzu kommt ein sehr hohes Preisniveau für die Normalpreise, die in den letzten Jahren durchweg rund doppelt so stark gesteigert wurden wie die allgemeine Inflation. Diesen stehen die Sparpreise entgegen, die manchmal ein Fahren für nur ein Zehntel des Normalpreises ermöglichen, aber stark limitiert und häufig überhaupt nicht erhältlich sind. All das führt dazu, dass die Preise der Bahn trotz der Sonderangebote als sehr hoch wahrgenommen werden und die Preissteigerung nicht nachvollziehbar ist. Beides sind Gründe dafür, dass viele Menschen eher das Auto als die Bahn benutzen. Schließlich kostet Autofahren unabhängig vom Zeitpunkt der Reise immer das gleiche – und erfordert keinen Aufwand zum Sichten diverser Sparpreise und Sonderangebote.

Wir fordern eine grundlegende Reform und Vereinheitlichung dieses Preissystems. Statt vieler paralleler und sich teilweise widersprechender Tarife sollte es ein einheitliches Tarifsystem für den gesamten öffentlichen Verkehr im ganzen Land geben, den sogenannten Deutschland-Tarif. Vielfahrer könnten diesen Tarif mit einer BahnCard halbieren; und die BahnCard 100 ermöglicht als Netzkarte die unlimitierte Nutzung des gesamten öffentlichen Verkehrs im Land. Positive Elemente wie die kostenlose Mitnahmemöglichkeit von Kindern müssen selbstverständlich erhalten bleiben.

Dass ein solcher einheitlicher Tarif möglich ist, zeigen zum einen die Verkehrsverbünde, wo einheitliche Tarife für den öffentlichen Verkehr regional bereits umgesetzt sind. Im größeren Maßstab beweist wiederum die Schweiz, welches Potenzial eine solche Regelung hat: Dort gibt es bereits heute einen einheitlichen Tarif für den gesamten öffentlichen Verkehr im Land. Und die riesige Zahl an »Halbtax-Tickets« (entsprechend der BahnCard 50) und »Generalabonnements« (entsprechen der BahnCard 100) zeigt, wie gut das durch die Kundschaft angenommen wird. Ein solches vereinfachtes Tarifsystem hätte auch in Deutschland das Potenzial, Millionen zusätzliche Dauernutzer*innen für den öffentlichen Verkehr zu gewinnen.

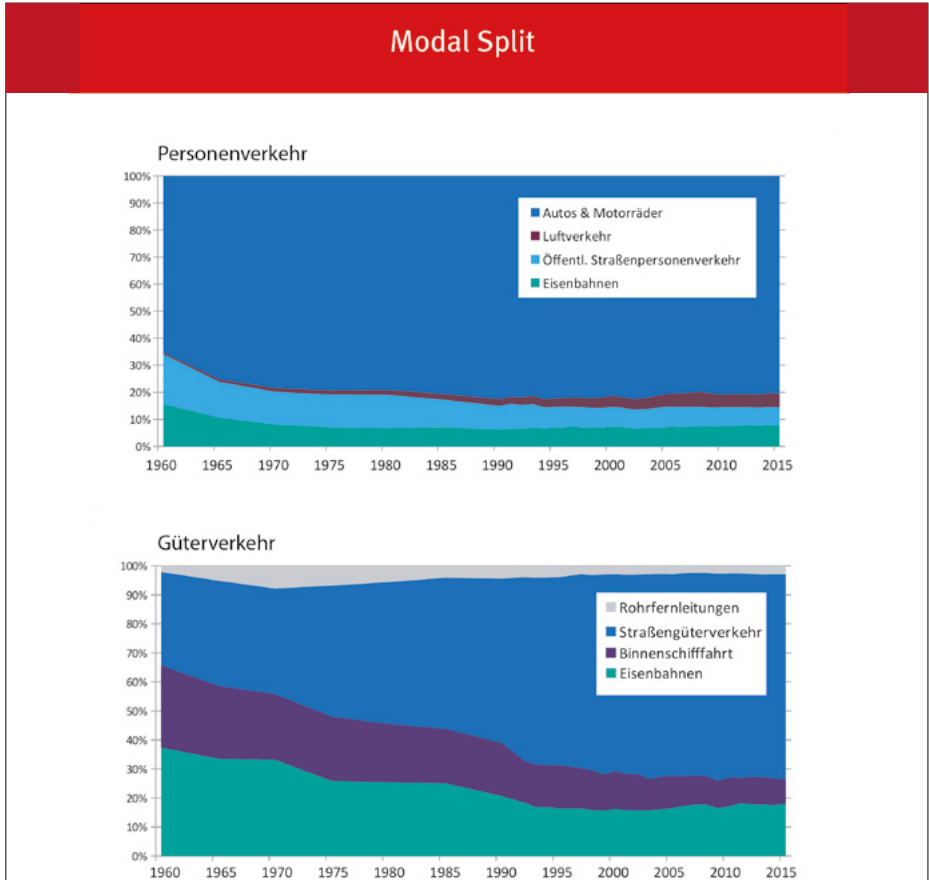
Wichtig bei einer Preisreform für den öffentlichen Verkehr ist auch die flächendeckende Verfügbarkeit von bezahlbaren Sozialtickets. Darüber hinaus streben wir für den Nahverkehr einen allgemeinen Nulltarif an: Statt immer höherer Ticketpreise fordern wir eine solidarische Finanzierung. Länder und Verkehrsverbünde haben erste Schritte in diese Richtung schon gemacht – beispielsweise mit Landesticketregelungen, Schüler- und Semestertickets, Jobtickets, Touristentickets und Kombitickets. Die Semestertickets sind bereits Vorformen einer »Nahverkehrsabgabe«, in diesem Fall für Studierende. Sie haben das studentische Verkehrsverhalten komplett zugunsten des ÖV verändert und zu einer deutlichen »Entmotorisierung« dieser Bevölkerungsgruppe geführt. In ähnlicher Weise könnte der allgemeine Nulltarif-ÖPNV zu einer massiven Verlagerung weg vom Autoverkehr und auf den öffentlichen Nahverkehr führen.

Aktivitäten der Linksfraktion

- Antrag »Kundenfreundliche Bahn für alle« (17/8605)
- Antrag »Die Bahn im Einklang mit dem Grundgesetz am Wohl der Allgemeinheit orientieren« (17/4433).
- Antrag »Bahnpreiserhöhung stoppen« (17/7940); Rede von Sabine Leidig dazu: <http://www.nachhaltig-links.de/index.php/bahn/deutsche-bahn-ag/912-bahnpreis>
- Aktion der Linksfraktion gegen Preiserhöhungen bei der Bahn: <http://www.nachhaltig-links.de/index.php/bahn/deutsche-bahn-ag/1238-preiserhoe-hung2012>
- Antrag »Unentgeltliche Nutzung der WC-Anlagen an Bundesautobahnen und Bahnhöfen« (18/9233)
- Mit zwei Anträgen fordern wir die Erhöhung der Regionalisierungsmittel, um einen guten Bahn-Regionalverkehr im ganzen Land zu ermöglichen und Streckenstilllegungen zu verhindern (18/8074 und 18/8392).
- Unser Nulltarif-Konzept: »Plan B konkret – Nulltarif im öffentlichen Nahverkehr« (<http://www.nachhaltig-links.de/index.php/oeffentlicher-verkehr/1623-nulltarif-in-bus-bahn>)

6. Bahnreform 2.0

Unsere Forderungen in den letzten Kapiteln zeigen: Es besteht ein erheblicher Reformbedarf bei der Bahn. Die Bahnreform von 1994 hat zwar in einigen Bereichen – vor allem dem Regionalverkehr – durchaus Fortschritte für den Schienenverkehr gebracht, aber insgesamt wurden die Ziele der Reform nicht erreicht.



Grafik 6: Entwicklung des Verkehrsmarkts

Die Marktanteile (»Modal Split« – gemessen an der Verkehrsleistung) der Verkehrsträger haben sich über die letzten Jahrzehnte immer mehr zugunsten des Autos und zuungunsten der Bahn entwickelt. Seit der Bahnreform 1994 stagniert der Anteil der Bahn auf niedrigem Niveau – aber von der versprochenen Steigerung kann keine Rede sein. (Quelle der Daten: »Verkehr in Zahlen«, jährlich herausgegeben vom BMVBS bzw. BMVI)

Der Grund dafür ist einerseits eine verfehlte Struktur. Diese wurde Anfang der 1990er Jahre in der Privatisierungseuphorie erdacht. Es war aber offensichtlich falsch anzunehmen, dass privatwirtschaftliche Unternehmen automatisch effizienter und besser seien als staatliche – und dass sich die verkehrspolitischen Ziele mit einer Aktiengesellschaft von ganz alleine erfüllen würden. Tatsächlich wurde weder der Marktanteil der Schiene am Verkehrsmarkt gesteigert, noch wurden die Versprechen der Qualität und sinkender Preise erfüllt oder die Staatsfinanzen entlastet. Unterm Strich leisten wir uns für relativ viel Geld ein vergleichsweise schlechtes Bahnsystem.

Der zweite Grund für die Probleme bei der Bahn ist das verkehrspolitische Versagen der letzten Regierungen. Es fehlen Ideen und Ziele für eine bessere Bahn.

Mehr als 23 Jahre nach der ersten Bahnreform benötigen wir daher eine zweite Bahnreform, die die sinnvollen Elemente der Bahnreform von 1994 beibehält – vor allem die Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs – und die Bahn zum Rückgrat der Verkehrswende macht.

6.1 Gemeinwohl statt Bilanzgewinn als Ziel

Mit der Bahnreform von 1994 wurden die damalige Bundesbahn (Westdeutschland) und Reichsbahn (Ostdeutschland) zur Deutschen Bahn AG fusioniert. Das neue Unternehmen wurde als gewinnorientierte Aktiengesellschaft aufgestellt. Seitdem orientiert sich das Staatsunternehmen vor allem am Gewinn in der Bilanz. Und seitdem heißt es von der Bundesregierung auf fast alle kritischen Nachfragen zur Strategie der Bahn hin, es handle sich um Entscheidungen eines eigenwirtschaftlichen Unternehmens – auf die die Politik keinen Einfluss habe. Diese Ausrichtung hat dazu geführt, dass sich die Deutsche Bahn AG aus vielen zentralen Bereichen des Bahnverkehrs zurückgezogen hat – sei es der regionale Güterverkehr, der Fernverkehr auf mittleren Strecken (InterRegio) oder der Nachtzugverkehr, dass sie Bahnhofsgebäude und Bahngelände in riesigem Umfang verkaufte, dass die Fahrpreise weit überproportional angestiegen sind und dass die Qualität und manchmal sogar die Sicherheit des Bahnverkehrs unter Kostenvorbehalt steht.

In den Jahren 2005 bis 2008 gab es überdies Bestrebungen, das Unternehmen DB AG an die Börse zu bringen. Dies konnte zwar durch eine breite Bürgerbewegung und die inneren Widersprüche dieses Projekts – verbunden mit der Finanzkrise ab 2008 – in letzter Minute verhindert werden. Auch die Pläne für eine Teilprivatisierung zweier Sparten im Jahr 2015/16 wurden abgeblasen. Trotz der Verhinderung des Börsengangs sind die Folgen des nochmals verschärften Gewinndrucks, um das Unternehmen »fit für die Börse« zu machen, bis heute sichtbar, und den prinzipiellen Kurs der DB AG hat der Eigentümer Bund nicht geändert.

Die Orientierung der DB AG alleine am Bilanzgewinn hat sich ganz offensichtlich nicht bewährt. Die Verkehrspolitik ist dabei unter die Räder gekommen, und der

Bundestag hat sich seines Gestaltungsspielraums selbst beraubt. Die Folge ist das schlechte Image der Bahn und ein stagnierender Marktanteil im Personen- wie im Güterverkehr – bei gleichbleibend hohen Bundesleistungen an die Bahn.

Wir fordern daher einen grundlegenden Kurswechsel in der Bahnpolitik. Die Bahn muss wieder viel stärker an politischen Zielen ausgerichtet werden. Oberstes Ziel der Bahn darf nicht sein, maximale Gewinne zu erzielen, die ohnehin nur als Scheingewinne in der Bilanz der DB AG stehen und keinen realen Nutzen haben. Stattdessen muss es darum gehen, allen Menschen Mobilität in möglichst guter Qualität zu bieten. Das sollte nicht bedeuten, dass das Bundesunternehmen zukünftig ineffizient arbeiten und Geld zum Fenster herauswerfen sollte, wie es der früheren Bundesbahn – wenn auch nicht immer zu Recht – vorgeworfen wurde. Vielmehr müssten dem Unternehmen vom Bundestag klar definierte Mindeststandards vorgegeben werden: Die Erreichbarkeit von Städten bestimmter Größen, der angestrebte Marktanteil im Personen- und Güterverkehr, die Qualität der Leistungen und ähnliche, klar messbare Parameter. Auf der Basis der erreichten – und gerne auch übererfüllten – Ziele würde das Unternehmen dann die Bundesmittel zugewiesen bekommen.

6.2 Schienenverkehr als Gesamtsystem

Die mit der Bahnreform von 1994 vollzogene Trennung der Bahn in die diversen Sparten sowie die Zuständigkeit verschiedener Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr haben zu einer starken Zersplitterung und zu großen regionalen Unterschieden in der Qualität geführt. Diese organisatorische, betriebliche und tarifliche Zersplitterung ist der wichtigste Grund für den unzureichenden Markterfolg des deutschen Schienenverkehrs.

Die Zersplitterung im Bahnsystem führt an vielen Stellen zu Konkurrenz, wo eigentlich Kooperation im Sinne einer guten Qualität und damit der Kundschaft der richtige Weg wäre. Die strenge Trennung zwischen Nah- und Fernverkehr, die in unterschiedlichen Zuständigkeiten (Länder und DB AG) liegen, wirkt sich negativ aus. Das gleiche gilt aber auch für die anderen Organisationsebenen. Die negativen Folgen der Zersplitterung zeigen sich beispielsweise, wenn Baustellen im Bahnnetz so geplant werden, dass sie für den Infrastrukturbetreiber (meist DB Netz AG) am günstigsten sind, aber für die Kunden vermeidbare Zugausfälle und Verspätungen bringen.

Auch die Deutsche Bahn AG selbst ist inzwischen in mehrere hundert Subunternehmen aufgeteilt, die jeweils ihre eigenen Interessen – primär die Optimierung ihres Bilanzgewinns – verfolgen. Das erzeugt viele neue Schnittstellen und Kostenstellen – und führt im Extremfall zum Abbau von Zügen, wie das Beispiel der Nachtzüge zeigt, denen die hohen Trassengebühren zum Verhängnis wurden, obwohl diese bei dem DB-Tochterunternehmen DB Netz AG wieder als Gewinne

verbucht werden. Die vielen Parallelstrukturen innerhalb und außerhalb der DB AG haben außerdem zur Folge, dass der Verwaltungsaufwand deutlich zunimmt – obwohl das Ziel der Bahnreform ja der Abbau des angeblich großen und trägen Beamtenapparats bei der Bundesbahn gewesen war.

An vielen Stellen wirken die Folgen der Teilung direkt kundenfeindlich: So haben die verschiedenen Verkehrsverbünde ganz unterschiedliche Tarifsysteme mit ungleichen Bedingungen, die nur schwer nachzuvollziehen sind. Der Fernverkehr hat wiederum ein ganz anderes System. Oft sind auch Fahrpläne zwischen Fern- und Nahverkehr nicht aufeinander abgestimmt, so dass für die Kundinnen und Kunden lange Wartezeiten entstehen. Reisende von Berlin nach Nordhessen haben in Kassel beispielsweise planmäßig eine Stunde Wartezeit zwischen dem ICE und dem »Cantus« als Anschlusszug. An einigen Bahnhöfen gibt es auch Automaten verschiedener Bahn-Anbieter, die für die gleiche Fahrtstrecke unterschiedliche Tarife anbieten.

Das sind Beispiele für die negativen Folgen der Zersplitterung im System. Sie zeigen wie wichtig es ist, dass der Schienenverkehr wieder stärker als Gesamtsystem betrieben und wahrgenommen wird. Unproduktives Gegeneinander und Parallelstrukturen müssen vermieden werden. Die Kundinnen und Kunden wollen vor allem ein einfach nutzbares System, für das man kein »Fahrgastabitur« benötigt, um sich darin zurechtzufinden. Aufgabe der Politik ist es, die richtigen Rahmenbedingungen dafür zu schaffen.

6.3 Die strategische Schieflage überwinden

Die Strategie der DB AG war in den letzten Jahren durch eine erhebliche Schieflage geprägt: Auf der einen Seite wurde der Bahnverkehr in allen Sparten immer wieder abgebaut: Im Personenfernverkehr gab es vor allem mit dem Ende des InterRegio eine erhebliche Ausdünnung des Angebots. Die Folge davon ist, dass viele kleinere und mittelgroße Städte nicht mehr an den Bahn-Fernverkehr angebunden sind, und viele Bahnreisende sind ersatzweise über Stunden in Nahverkehrszügen unterwegs, die für Fernreisen eigentlich überhaupt nicht geeignet sind. Im Güterverkehr gab es seit den 1990er Jahren einen beständigen Abbau; immer wieder wurden Verladestellen geschlossen und damit Verkehre auf der Schiene unmöglich gemacht.

Auf der anderen Seite hat sich die DB AG immer stärker auf internationale Logistikaktivitäten ausgerichtet und dort viel Geld versenkt; inzwischen erzielt sie über die Hälfte ihres Umsatzes mit Unternehmen, die mit dem Bahnverkehr im Inland nicht das Geringste zu tun haben. Diese Strategie wurde damit begründet, dass die DB AG dann Logistik »aus einer Hand« anbieten könne und dadurch die Güterbahn besser ausgelastet würde. Dass diese Strategie nicht aufgegangen ist, zeigen die rückläufigen Zahlen der DB-Güterbahnsparte.

Wir fordern, dass die DB AG wieder den Bahnverkehr in den Mittelpunkt ihrer Aktivitäten stellen muss. Von den internationalen Aktivitäten sollte sie sich stattdessen komplett trennen. Diese verschlingen nicht nur viel Geld und bergen enorme Risiken – insbesondere im Falle von neuen Wirtschaftskrisen – sondern binden vor allem viel Aufmerksamkeit des Managements. Dies ist einer der Gründe dafür, dass der Bahnverkehr im Inland oft nicht rund läuft. Wer vor allem »Global Player«-Ambitionen hat, braucht anderes Führungspersonal als wenn der möglichst reibungslose Eisenbahnverkehr im Land im Mittelpunkt steht.

6.4 Bahn demokratisch ausgestalten

Um wieder besser im Sinne eines guten Schienenverkehrs zu funktionieren, müsste die DB in eine andere, nicht primär gewinnorientierte Struktur – beispielsweise eine Anstalt öffentlichen Rechts – überführt werden. Zumindest aber müsste die bestehende Aktiengesellschaft mit einem entsprechenden Gesetz an volkswirtschaftlichen Zielen ausgerichtet werden. Beides wäre möglich, und die letztere Struktur funktioniert bei unseren Nachbarn in der Schweiz mit der spezialgesetzlichen SBB AG recht erfolgreich. Entscheidend sind die klaren gemeinwirtschaftlichen Zielvorgaben an die Bahn durch ein Gesetz. Dafür besteht sogar ein verfassungsmäßiger Auftrag. Artikel 87e des Grundgesetzes:

»Der Bund gewährleistet, dass **dem Wohl der Allgemeinheit**, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes [...] **sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz** [...] Rechnung getragen wird.«

Für den Kurswechsel, aus der DB-Aktiengesellschaft ein wirkliches Bürger*innen-Bahnunternehmen zu machen, gehört auch anderes Spitzenpersonal. Seit der Bahnreform standen fast durchgehend Manager an der Spitze des Unternehmens, die kaum Erfahrung mit Bahn hatten, sondern aus ganz anderen Sparten stammen – vor allem aus der Automobil- und Luftfahrtindustrie. Häufig werden Jurist*innen in Leitungspositionen gesetzt, die vor allem absichern, was die DB-AG muss, aber nicht vorantreiben was, möglich wäre. Viele strategische Fehler wie die gescheiterte Preisreform von 2001 oder der beständige Abbau von Kernbereichen der Bahn sind auch darauf zurückzuführen, dass die verantwortlichen Manager eine Denkweise gelernt haben, die nicht zum Bahnverkehr passt. Stattdessen brauchen wir an der Spitze der Bahn wieder Menschen, die nicht nur über die Bahn Bescheid wissen, sondern die bahnbegeistert sind und das Bestreben haben, dass das System wieder rund läuft und gute, erschwingliche und ökologische Mobilität für möglichst alle Menschen im Land bietet. Zudem müssen die strategischen Entscheidungen der Bahn nicht nur durch die betriebswirtschaftliche Brille eines Aufsichtsrates geprüft werden, sondern auch in Hinblick auf die Belange von Fahrgästen, Klima und Umwelt. Dafür müssen zumindest Vertreter*innen von Fahrgast- und Umweltverbänden ein Mitspracherecht bekommen.

Wichtig für eine demokratische Bahn ist außerdem, die Bürgerinnen und Bürger bei Bauprojekten mit einzubeziehen und nicht – wie oft in der Vergangenheit – über deren Köpfe hinweg zu planen. Aus- und gelegentlich auch Neubauten von Schienenstrecken sind für einen zukünftigen Schienenverkehr notwendig, aber sie müssen möglichst schonend und verträglich für Menschen und Umwelt umgesetzt werden.

Wir fordern daher Dialogforen und Projektbeiräte mit den beteiligten Bürgergruppen- und Initiativen für alle größeren und strittigen Bahnprojekte. Die Forderungen und Wünsche der Anwohner*innen müssen schon vor der konkreten Bauplanung einbezogen werden. Es darf nicht mehr passieren, dass nur der Weg bleibt, gegen die bereits durchgeplanten Baupläne zu klagen – was für beide Seiten enormen finanziellen und zeitlichen Aufwand bedeutet. Eine frühzeitigere Einbindung aller Interessen ist daher notwendig, und ein moderiertes Dialogforum ist der beste Weg dazu.

6.5 Allianz pro Schiene – und was noch?

Auch die Schiene hat Lobbyverbände, die für sie kämpfen. Am sichtbarsten ist dabei die Allianz pro Schiene, in der sich Unternehmen aus dem Bahnbereich, Gewerkschaften sowie Umwelt- und Fahrgastverbände zusammengeschlossen haben, um für eine schienenverkehrsfreundliche Politik zu streiten.

Aber es gibt auch andere Verbände, die sich für eine Verkehrswende in unserem Sinne einsetzen. Beispielsweise das Bündnis Bahn für Alle, in dem sich 20 Organisationen zusammengeschlossen haben, um für eine bessere Bahn in öffentlicher Hand zu kämpfen. Auch die Fahrgastverbände Pro Bahn und DBV setzen sich für einen besseren öffentlichen Verkehr ein.

Wir arbeiten immer wieder mit außerparlamentarischen Initiativen zusammen – beispielsweise beim Thema Nachtzüge: Seit der Niedergang der von der Deutschen Bahn AG betriebenen Nachtzüge immer deutlicher wurde, haben wir uns konsequent für deren Beibehaltung und damit auch für den Erhalt hunderter Arbeitsplätze eingesetzt. Dabei haben wir eng mit den Beschäftigten sowie mit vielen Aktivist*innen gemeinsam gekämpft. Unter anderem haben wir zwei Anträge zu dem Thema in den Bundestag eingebracht, zu denen es zwei Anhörungen im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur gab.

Obwohl wir die Nachtzüge der DB AG nicht retten konnten, gab es dennoch wichtige Erfolge: Durch die Übernahme mehrerer Strecken durch die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) blieb zumindest ein Basis-Netz erhalten. Diese Strecken betreiben die ÖBB seitdem mit großem Engagement und Erfolg – und strafen die DB AG damit Lügen, die immer behauptet hatte, ein weiterer Betrieb der Nachtzüge sei nicht möglich. Ein zweiter Erfolg ist, dass auch die Große

Koalition drei Jahre nach uns einen Antrag für die Nachtzüge in den Bundestag eingebracht hat. Auch wenn dieser eher halbherzig ist und kaum konkrete Forderungen erhält, zeigt dies doch, dass wir das Thema Nachtzüge offensichtlich erfolgreich auf die Agenda gesetzt haben. So gibt es zumindest eine Chance, dass es zukünftig wieder zu einer Ausweitung des Nachtzugnetzes kommt.

Für eine wirkliche Renaissance der Bahn braucht es unsere Arbeit im Bundestag; aber mehr noch braucht es außerparlamentarisches Engagement durch Aktive für eine bessere Bahn. Nur gemeinsam werden wir eine soziale und ökologische Verkehrswende erreichen.

Aktivitäten der Linksfraktion

- Zum 20jährigen Jubiläum der Bahnreform haben wir eine kleine Anfrage (18/0049) und eine Große Anfrage zur Bilanz der Bahnreform (18/3266) gestellt – die viele interessante Daten und Fakten sowie eine Aufschlussreiche Dabatte im Bundestag hervorgebracht haben.
- In den Anträgen »Den Vorstand der Deutschen Bahn AG mit fachkundigem Personal besetzen« (17/4838) und »Den Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG neu und verantwortungsvoll besetzen« (18/0592) fordern wir eine Besetzung der verantwortlichen Bahn-Gremien mit einschlägigen Fachleuten, die für eine gute Bahn einstehen.
- Antrag »Zukunft der Bahn – Bürgerbahn statt Börsenbahn« (17/0652)
- Mit dem Antrag »Offenlegung von Gutachten zur Deutschen Bahn AG« (18/11011) setzen wir uns für mehr Transparenz bei dem Staatsunternehmen ein.
- Zu den Rahmenbedingungen der Bahn haben wir am 9.9.2016 ein Fachgespräch mit namhaften Experten, u.a. dem GDL-Vorsitzenden Claus Weselsky durchgeführt.
- Zur Struktur der Bahn haben wir 2011 ein Fachgespräch durchgeführt, das in unserem Verkehrspolitischen Zirkular Nr. 5 dokumentiert ist: www.nachhaltig-links.de/images/stories/Verkehr/Dokumente1/VZ05_Bahn-der-Zukunft.pdf
- Zu den Nachtzügen und dem Ergebnis unserer Aktivitäten hier die Rede von Sabine Leidig: <http://www.nachhaltig-links.de/index.php/bahn/1828-nachtzug-rede>

Publikationen der Fraktion DIE LINKE zu Mobilität

Vollständige Liste und Download unter <http://gleft.de/QL>.



Mobilität für alle
Forderungen für einen attraktiven öffentlichen Verkehr
(3. Auflage 2017, 28 Seiten)



Radfahren für alle
Für gerechte Verkehrsverhältnisse: Radverkehr fördern!
(Broschüre, erscheint im Juli 2017)



Nulltarif im öffentlichen Verkehr
Eine offensive für sozialökologische Mobilität und Lebensqualität
(Broschüre, 56 Seiten)

Auswirkungen innerstädtischer Autobahnen auf die Sozialstruktur angrenzender Wohngebiete
(Broschüre, 31 Seiten)



Verkehrspolitische Zirkulare
Seit Anfang 2010 veröffentlicht die Bundestagsfraktion DIE LINKE ein »Verkehrspolitisches Zirkular«. Es dokumentiert die verkehrspolitische Arbeit der LINKEN im Bundestag, ist aber auch offen für Beiträge zu einer linken Verkehrspolitik aus weiteren Kreisen.



Heft 10 erschien im Frühjahr 2017 zu den Themen: Verkehrswende / Fahrradförderung auf Bundesebene / Bahnprivatisierung / Stuttgart 21 / Nachtzüge / Preissystem / Bundesverkehrswegeplan 2030 – Straße – Schiene – Wasserwege / Reformkommission Großprojekte / Autobahn-Gesellschaft / Ortsumfahrungen / Pkw-Maut / Selbst fahrende Autos / Abgas-Skandal / Seeschifffahrt / Flugverkehr

www.linksfraktion.de