

16. Ordentliche Bundesdelegiertenkonferenz

9.-11. März 2001, Stuttgart, Messegelände, Halle 4

Grüne

Beschluss:

Mit uns kommt die Bahn zum Zug

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN stehen für die ökologische Modernisierung der Bundesrepublik. Umweltverträgliche Mobilität und eine zukunftsfähige Verkehrspolitik sind hierfür von entscheidender Bedeutung. Angesichts von prognostizierten Wachstumsraten von 50 Prozent allein im Güterverkehr in den nächsten 15 Jahren wird deutlich: Eine Gesellschaft, die mobil sein und nicht im Dauerstau stecken bleiben will, braucht neue Wege in der Verkehrspolitik.

Mit der Regierungsbeteiligung und dem Beschluss zur Verkehrspolitik auf der BDK in Münster haben BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Weichen in Richtung einer umweltverträglichen Mobilität gestellt.

Einen Teil unserer Ziele konnten wir bereits erreichen:

- **Die Investitionen für Straßen und Schienenbau werden angeglichen.** Unter der alten Bundesregierung wurden die Mittel für Ausbau und Modernisierung des Schienennetzes innerhalb einer Legislaturperiode von 9 auf unter 6 Milliarden Mark zusammengestrichen. Wir haben diese Entwicklung umgekehrt. 1999 und 2000 wurden jeweils rund 1,3 Milliarden Mark mehr investiert. In den Jahren 2001 bis 2003 kommen weitere 2 Milliarden Mark pro Jahr aus den UMTS-Erlösen hinzu. Die Investitionen fließen vorrangig in das Bestandsnetz.
- **Die Einführung der LKW-Maut ab 2003 baut Wettbewerbsnachteile der Bahn ab.** Aus den Erlösen fließen im Rahmen des Anti-Stau-Programms in den Jahren 2003-2007 jeweils 560 Millionen Mark zusätzlich in den Bahnausbau.
- **Mehr Menschen steigen auf die Schiene um.** Die Bahn verzeichnete im Geschäftsjahr 2000 die höchsten Verkehrszuwächse seit Beginn der Bahnreform. Die Verkehrsleistung im Personenverkehr auf der Schiene lag um 4 Prozent, im Güterverkehr um 11 Prozent höher als im Vorjahr. Das sind ermutigende Zahlen, eine Trendwende, die wir zu einer Verkehrswende ausbauen wollen. Die Ökosteuer, von der der Öffentliche Verkehr zur Hälfte befreit ist, und die Marktpreisentwicklung der Kraftstoffe zeigen Lenkungswirkung.
- Mit der Einführung der verkehrsmittelunabhängigen **Entfernungspauschale**, die die bisherige Kilometerpauschale mit ihrer einseitigen steuerlichen Begünstigung des Autofahrens ablöst, wird die gestiegene Nachfrage nach Zugfahrkarten weiter verstärkt: Bahn und Bus fahren lohnt sich künftig auch steuerlich für die Pendlerinnen und Pendler.



Trotz dieser Erfolge ist die Bahn in keiner guten Verfassung. Durch Versäumnisse und mangelnde Investitionen in der Vergangenheit ist das Schienennetz in einem schlechten Zustand. Rund 2.500 Langsamfahrstellen sind teilweise als längere Reisezeiten bereits in die Fahrpläne eingearbeitet oder führen zu Verspätungen. Betriebseinstellungen führen zu einer nicht akzeptablen Verschlechterung des Angebots an umweltverträglicher Mobilität. Bei den von uns immer kritisierten Großprojekten explodieren die Kosten. Die dringend notwendige Erneuerung der Regionalstrecken in der Fläche kommt erst spät in Gang. Die in den letzten Monaten bekannt gewordenen Planungen der DB AG zur Streichung von rund 30 Prozent der Interregiozügen, zum Ersatz von Fahrkartenschalter und zur Schließung jeder zweiten Güterverladestelle haben die Kunden zusätzlich verunsichert.

Die Bahn AG ist gegenüber Ländern und Gemeinden nach wie vor ein schwer zu berechenbarer Verhandlungspartner: Bei der Modernisierung von Strecken und Bahnhöfen werden getroffene Vereinbarungen *oft* verzögert oder nicht umgesetzt. Durch Ausnutzung ihrer Monopolstellung und Verfügung über Schienenwege und Immobilien versucht die Bahn AG, Wettbewerb zu verhindern und finanzielle Forderungen gegenüber den Gebietskörperschaften durchzusetzen.

Die Zwischenbilanz der Bahnreform zeigt: Die Streichung der Mittel für die Schiene durch die Vorgängerregierungen und die schöngerechneten Großprojekte haben dazu geführt, dass das Hauptziel der Bahnreform, dauerhaft mehr Verkehr auf die Schiene zu bekommen, noch nicht genügend erreicht wurde. Die Deutsche Bahn AG hat die schwierigsten Sanierungsjahre noch vor sich. Dabei darf die Bahn AG Sanierung nicht mit dem Konzept der Schrumpfbahn verwechseln. BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN fordern von der Politik und von der Bahn ein klares Bekenntnis zur Fläche und ein offensives, expansives Unternehmenskonzept.

Ein besseres Bahnangebot ist möglich, wenn effizienter gewirtschaftet wird. Dazu sind neue Investitionsschwerpunkte, Chancengleichheit für die Schiene, offene Wettbewerbsstrukturen und kundenfreundliche Bahnen erforderlich. Damit ist eine Strategie des Rückzugs aus der Fläche nicht vereinbar. Die Kunden der Bahn wollen Zuverlässigkeit, Komfort und erstklassigen Service. Dafür brauchen wir eine **attraktive und moderne Bürgerbahn: pünktlich, bequem und bezahlbar**. Dies muss auch für die ländlichen Räume in Deutschland gelten. BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN stehen für die Verwirklichung dieser Ziele. Die Bundespolitik, die Länder und die Bahnen müssen gemeinsam die Bürgerbahn der Zukunft verwirklichen. Der zwischen den Koalitionspartnern für Mitte des Jahres vereinbarte **Bahngipfel** ist hierfür ein wichtiger Schritt.

Auf dem geplanten Bahngipfel sollte die Deutsche Bahn AG *auch* aufgefordert werden, ihr Regelwerk (Dienstvorschriften) zu überarbeiten bzw. auf das technisch und organisatorisch erforderliche Maß einzuschränken.

In einer Doppelstrategie aus mehr Investitionen und effizienteren Strukturen sind Schritte zu einer zweiten Bahnreform nötig, die die Ziele der Reform von 1994 aufgreifen, konsequent umsetzen und weiterführen. Wir fordern daher:

1. **Mehr und sinnvoll ins Netz investieren:** Die gegenwärtige Finanzkrise der Deutschen Bahn ist vor allem eine Krise des Netzes, ausgelöst durch die frühere Bundesregierung und Bahnführung mit ihrer Konzentration auf Vorzeigeprojekte. Veraltete Streckentechnik und auf Verschleiß abgefahrene Infrastruktur erfordern, in der Sanierung und Modernisierung des Bestandsnetzes den neuen Investitionsschwerpunkt zu setzen:
 - Die Beseitigung von Langsamfahrstellen führt zu mehr Pünktlichkeit.
 - Moderne Leit- und Sicherungstechnik schafft mehr Sicherheit.
 - Elektronische Stellwerke erhöhen die Streckenkapazität.
 - Die Sicherheit von Bahntunnelanlagen wird in Absprache mit den regionalen Feuerwehren und Rettungsdiensten auf den höchst möglichen Sicherheitsstandard gebracht.

Diese prioritären Maßnahmen bringen das Bahnnetz auf einen neuen Qualitätsstandard. Durch die bereits getroffenen Entscheidungen erreichen wir bis 2003 ein Investitionsniveau von jährlich rund 9,5 Milliarden Mark, zusätzlich eines Anteils der Ökosteuer. Das entspricht der Summe, die für ein Gelingen der Bahnreform von Anfang an für nötig befunden wurde. Wir fordern, dieses Investitionsniveau über das Jahr 2003 fortzuschreiben, weil nur so verlässliche Rahmenbedingungen für die durchgreifende Modernisierung des Schienennetzes in Deutschland geschaffen werden. Das bedeutet auch, dass wir eine Angleichung der Mittel für die Schiene an die für die Straße nur für einen Zwischenschritt halten. Die Investitionen in das Schienennetz müssen *perspektivisch* über die Mittel für die Straße hinausgehen, um die durch die Vorgängerregierung entstandenen Investitionsrückstände aufzuholen.

1. **Die strukturelle Verantwortung für den Osten erkennen und wahrnehmen:** Insbesondere in den neuen Bundesländern hat die Bahn eine hohe strukturelle Bedeutung für die Mobilität der Menschen und die Wettbewerbsfähigkeit von Regionen. BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN stehen für den Erhalt dieser für den Osten wichtigen Infrastruktur. Wir wenden uns gegen die Abkoppelung größerer Städte vom direkten Fernverkehr und die schleichende Ausdünnung des Netzes in der Fläche. So ist beispielsweise in Thüringen 9 Prozent des Nebennetzes mittlerweile technisch k.o. In Mecklenburg-Vorpommern könnte durch die Realisierung des Projektes Dömitzer-Eisenbahn-Brücke eine wichtige Strecke wieder in Betrieb genommen werden.
2. **Chancengleichheit herstellen:** Die Politik zur Herstellung von Chancengleichheit für die Bahn auf dem Verkehrsmarkt muss konsequent fortgesetzt werden. Sie hat die Rahmenbedingungen dafür zu schaffen, dass Investitionen und Zugangebote tatsächlich zum eigentlichen Ziel der Bahnreform führen: Mehr Verkehr auf die Schiene zu holen. Die Maßnahmen im einzelnen:
 - Fahrkarten im Fernverkehr können um fast 10 Prozent billiger werden, wenn dafür endlich – wie in anderen europäischen Ländern auch – **die Mehrwertsteuer halbiert wird**.
 - Die beschlossene Lkw-Maut auf Autobahnen ab 2003 muss im zweiten Schritt auf dem gesamten Straßennetz gelten, um eine gerechte Kostenanlastung auch auf dem nachgeordneten Straßennetz sicherzustellen und damit die relativen Marktchancen für den Schienentransport weiter zu verbessern. Damit würde im Interesse der Städte und Gemeinden verhindert, dass LKW-Verkehr von den Autobahnen verdrängt wird und der Schwerlastverkehr auf Ortsdurchfahrten zunimmt. Die Höhe der LKW-Maut ist in Bezug auf die angestrebte Lenkungswirkung regelmäßig zu überprüfen.
3. **Wettbewerb verlangt Unabhängigkeit des Netzes:** Die Einführung von Wettbewerb auf der Schiene erweist sich zunehmend als unerlässlich, um für Qualitätssteigerung und Kosteneffizienz auch im System Bahn zu sorgen. Wir schlagen vor, das Eigentum an der Schieneninfrastruktur aus dem DB-Konzern herauszulösen und in abgestufter Zuständigkeit an die öffentliche Hand zu übertragen: an den Bund und in Teilen auch an die Länder. Diese Forderung wird inzwischen von allen namhaften Experten unterstützt. Ziel ist die bilanzielle und unternehmerische Entflechtung von Netz und Betrieb, z.B. durch eine Fahrweggesellschaft in öffentlicher Hand. In einer Marktwirtschaft macht es keinen Sinn, wenn ein Mitbewerber im Schienenverkehr Alleineigentümer der Infrastruktur ist.

Für Strecken, die von Stilllegungen bedroht sind, sind durch Trassensicherungsverträge und eigene Investitionsbudgets Zukunftsoptionen zu sichern.

4. **Den InterRegio erhalten und weiterentwickeln:** BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN fordern den Bund, die Bundesländer und die Deutsche Bahn AG auf, sich auf den Erhalt und Ausbau des Interregio Netzes zu verständigen. Die Interregios oder vergleichbare Zugangebote müssen als umsteigefreie Fernverbindungen erhalten bleiben – besonders für Urlaubsreisende, ältere Menschen und Familien, beispielsweise auf dem Weg von den Ballungsräumen in die Ferienregionen. Städte wie Trier, Emden, Gera und Cottbus dürfen nicht vom direkten Fernverkehr abgehängt werden. Eine Lösung ist machbar, wenn mit dem Ziel des Erhalts und nicht mit dem Ziel

der Stilllegung verhandelt wird. Die Trennungslinie zwischen Fern- und Nahverkehr, zwischen InterRegio und RegionalExpress, hat sich nicht bewährt. Es ist unsinnig, vom InterRegio Eigenwirtschaftlichkeit zu verlangen, dem RegionalExpress aber Zuschüsse zu gewähren, obwohl beide Zugarten oftmals auf den gleichen Strecken fahren. Beide Zuggattungen sollten deshalb künftig in ein neues Produkt (InterRegioExpress, IRE) überführt und von den Ländern bestellt werden, so dass auch in diesem Bereich Wettbewerb möglich wird. Inzwischen gibt es mehrere am IRE interessierte Schienenunternehmen. Doch auch der Bund muß seinen Beitrag leisten: Die Regionalisierungsmittel des Bundes für die Bestellung von Zügen durch die Länder sind von 1998 bis 2001 um 1,5 Mrd. DM auf 13,5 Mrd. DM jährlich gesteigert worden: Sie müssen in voller Höhe dauerhaft und dynamisiert gesichert werden. Unbeschadet dieser grundsätzlichen und richtigen Aufgabenzuweisung, müssen Bahn AG und Bundesländer gerade bei schwach ausgelasteten Strecken, auf denen zur Zeit ein schneller Regional- und Fernverkehr im Stundentakt nur durch Kombination beider Zuggattungen darstellbar ist, im Interesse der Fahrgäste besser kooperieren. Wenn im Einzelfall als Auffanglösung die Kombination Interregioexpress (IRE) als Zusammenführung von Regionalexpress (RE) und Interregio (IR) die wirtschaftlichste und sinnvollste Lösung ist, sollte dies durch den Bund und die Bahn AG unterstützt werden. Dann ist es auch möglich, neue, moderne Züge einzusetzen und anspruchsvolle Angebotskonzepte (z.B. Zugflügelungen) zu realisieren, die auch über Ländergrenzen hinweg für umsteigefreie Zugverbindungen sorgen. Die Verwendung der Regionalisierungsmittel muss sich dabei ausschließlich auf den Erhalt und Ausbau des regionalen Bahnangebots orientieren.

5. **Zusammenarbeit im Güterverkehr anstreben:** Im Rahmen des Sanierungskonzeptes für den Güterverkehr will sich die Bahn AG auf Großkunden und die Bedienung von nationalen und internationalen Distanzen konzentrieren. Gleichzeitig will sie bis zum 31.12.2001 die Bedienung von mehr als 1000 Güterverkehrsstellen einstellen. BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN teilen die Kritik von Bundesländern und Bahngewerkschaft an diesem Rückzug aus der Flächenbedienung. Wir fordern die Bahn AG auf, mit den Bundesländern Zukunftsstrategien für den regionalen Güterverkehr zu erarbeiten. Private Bahngesellschaften müssen einen fairen Anteil an den Frachterlösen bekommen, wenn sie Güter auf der Schiene einsammeln und verteilen und der Bahn AG zuführen. DB Cargo und regionale Bahnen müssen sich ergänzen: Zusammenarbeit ist Trumpf. Gleichzeitig müssen die privaten Bahnen diskriminierungsfrei das Netz benutzen können, was wiederum zeigt, wie notwendig die Entflechtung von Netz und Betrieb ist.
6. **Bahnfahren muß billiger werden.** Das neue Preissystem der DB muß die drei Ziele verfolgen, dass Bahnfahren mit und ohne BahnCard
 - billiger,
 - familienfreundlicher und
 - aufgrund transparenter Preisstrukturen einfacher

wird. Ein reduzierter BahnCard-Rabatt kommt nur dann in Frage, wenn gleichzeitig die Grundpreise gesenkt werden und der Rabatt grundsätzlich auf alle Preise angewendet wird, so dass die bisherige Aushöhlung der BahnCard durch andere Sonderangebote entfällt. Die BahnCard kann zum echten "Generalabo" des öffentlichen Verkehrs nach Schweizer Vorbild werden, wenn sie ebenso bei anderen Bahnen sowie in den Verkehrsverbänden anerkannt wird. Die Freizügigkeit des Reisens darf durch Frühbucherrabatte und starre Kontingentierungen nicht in Frage gestellt werden.

7. **Die Fahrgäste brauchen auch künftig beim Fahrkartenkauf kompetente Beratung.** Viele Menschen, vor allem Ältere und Sehbehinderte, sind mit Automaten und Buchungen über das Internet überfordert. Die Zusammenarbeit der DB beim Fahrkartenverkauf mit Mobilitätszentralen, Tourismus- und Stadtbüros oder auch Reisebüros ist sinnvoll und kann den Fahrkartenverkauf näher zum Fahrgast – z.B. in die Innenstadt bei weit außerhalb liegendem Bahnhof – bringen. Es spricht auch nichts dagegen, dass Servicestores der Bahn zusätzlich Zeitungen, Zeitschriften, Reiseproviant und touristische Artikel verkaufen und so ihren Umsatz erhöhen.

Eine ersatzlose Schließung aber von Fahrkartenschaltern wäre eine inakzeptable Verschlechterung im Service.

Nach jahrzehntelanger Vernachlässigung und einer halbherzigen Startphase der Bahnreform ist die Modernisierung des Systems Bahn ein langer Weg, der von der Politik und vor allem der Deutschen Bahn AG Konsequenz, Innovation und Ausdauer verlangt. BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN verstehen sich als Förderer des Schienenverkehrs und kritischer Begleitung der Deutschen Bahn AG und anderer öffentlicher und privater Schienenverkehrsunternehmen. Wie beim Erhalt und Ausbau des Schienennetzes gilt für die Bahnpolitik insgesamt, dass die vorrangige Orientierung am Gewinn der Bedeutung der Bahn für unser Gemeinwesen nicht gerecht wird. Aus diesem Grund werden wir uns für die Wahrnehmung der Verantwortung durch Bund und Länder in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich einsetzen.

8. **Bahntarif:** Der Bahntarif muß ebenso wie der Netzzugang allen Eisenbahnverkehrsunternehmen offenstehen. Eine vom Bund einzurichtende Regulierungsstelle überwacht den freien Markt- und Netzzugang.
9. **Fahrradmitnahme:** Fahrradmitnahme muss auch in Zügen des Fernverkehrs uneingeschränkt möglich sein.