

Positionspapier Bahnreform 2.0

Vorwort

Die Deutsche Bahn AG ist im Jahr 1994 im Zuge der Bahnreform gegründet worden. Sie befindet sich im Alleineigentum des Bundes. Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsunternehmen sind als integrierter Konzern organisiert.

Ziel der Bahnreform war es, mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern und den Haushalt des Bundes nachhaltig zu entlasten.

Diese Kernziele wurden nicht erreicht. Der Konzern ist mit ca. 20 Mrd. € hoch verschuldet, Tendenz steigend. Die Marktanteile der einzelnen Verkehrssparten stagnieren. Die Wettbewerbsfähigkeit der DB AG nimmt ab.

Die DB AG hat ihre Geschäftstätigkeiten international stark ausgeweitet, was durch ihren grundgesetzlichen Auftrag nicht abgedeckt ist.

Durch den geplanten und wieder abgesagten Börsengang von Teilen des Unternehmens sind u. a. in unverantwortlichem Umfang Bestandteile der Infrastruktur rückgebaut worden.

Dies alles gibt Anlass, die Situation im Schienenverkehr zu überdenken.

Verantwortung wahrnehmen

Verantwortlich für Entscheidungen in Hinblick auf Investitionen und Handlungen bei allen Verkehrsträgern ist die Politik. Diese Verantwortung ist endlich wahrzunehmen.

Der Fahrgastverband PRO BAHN fordert die Politik auf, ihre Verantwortung für die Eisenbahn endlich wahrzunehmen. Der Bahn muss eine hohe Bedeutung in der Öffentlichkeit beigemessen werden.

Öffentlichen Verkehr als System betrachten

Für Politik und alle Mitwirkenden am Öffentlichen Verkehr gilt es alles als System zu betrachten und deutlich mehr miteinander zu entwickeln.

Der Öffentliche Verkehr ist nur mit der Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger erfolgreich. Diese Vernetzung muss deutschlandweit erfolgen. Das System des Eisenbahnverkehrs ist nur mit einer hohen Betriebsqualität erfolgreich. Hierfür ist es erforderlich, dass ausreichend Fachpersonal in Betrieb, Instandhaltung, Verwaltung und Leitung zur Verfügung steht.

Informationen zur Betriebslage müssen aktuell und korrekt zur Verfügung stehen. Diese Daten müssen anbieterübergreifend zur Verfügung stehen. Der Fahrgastverband PRO BAHN fordert vor diesem Hintergrund die Bereitstellung dieser Daten als OpenData.

Für den Fahrgast ist die Schaffung einer durchgehenden Reisekette mit gesicherten Anschlüssen und eine deutlich einfachere und kundenfreundlichere Tarifstruktur erforderlich.

Steuern und Gebühren angleichen

Die Steuern und Gebühren der einzelnen Verkehrsträger müssen angeglichen werden.

Die Steuern und Gebühren müssen zwischen den einzelnen Verkehrsträger angeglichen werden. Hierbei sind bestehende Benachteiligungen zu beseitigen.

Infrastruktur verstaatlichen

Die Infrastruktur der Eisenbahn gehört in Eigentum und Besitz der Öffentlichen Hand, organisiert in einer öffentlich-rechtlichen oder gemeinnützigen Rechtsform. Der Verkehr (Personen- und Güterverkehr) kann in einer privatrechtlichen Rechtsform organisiert sein. Bei dieser Gelegenheit ist die Struktur des gesamten Konzerns Deutsche Bahn AG zu bereinigen.

Der Fahrgastverband PRO BAHN fordert die Infrastruktur in das Eigentum und den Besitz der Öffentlichen Hand oder einer gemeinnützigen Gesellschaft (z.B. gGmbH) zu überführen. Die Infrastruktur hat den Verkehrsinteressen der Allgemeinheit zu dienen und darf nicht auf Gewinnmaximierung ausgelegt sein.

Die Durchführung des Verkehrs kann wirtschaftlich arbeitenden Unternehmen in engen Grenzen unter Berücksichtigung der Gemeinwohlinteressen übertragen werden.

Die Infrastruktur und die Verkehrsverantwortung sind organisatorisch sauber zu trennen. Ein integrierter Konzern aus Eisenbahnverkehrs- und -infrastrukturunternehmen ist nicht in der Lage diese Trennung durchzuführen.

Es ist staatliche Aufgabe, die Infrastruktur für die Gewährleistung sämtlicher Verkehre bereitzustellen. Diese Aufgabe erstreckt sich auf Strecken, Bahnhöfe, Serviceeinrichtungen und Gleisanschlüsse.

Schienenpersonenfernverkehr bestellen

Wir brauchen für den Schienenpersonenfernverkehr einen Wechsel von eigenwirtschaftlichen auf bestellten Verkehr, umgesetzt durch einen Bundesaufgabenträger.

Die Erschließung aller Regionen durch den Schienenpersonenfernverkehr muss auch vor dem Ziel der Schaffung gleichwertiger Lebensbedingungen (vgl. § 2 Raumordnungsgesetz) durch einen Bundesaufgabenträger sichergestellt werden. Hierzu ist die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Verkehre notwendig. Die Arbeit des Bundesaufgabenträgers und die Bestellung der Verkehre ist an den Bedürfnissen des Deutschland-Taktes auszurichten.

Die Bestellung fernverkehrsähnlicher Nahverkehrsleistungen mit üblichen Reiseweiten von mehr als 50 km muss durch den Bundesaufgabenträger erfolgen. Diese Linien ersetzen zumeist ehemalige Fernverkehrsleistungen des InterRegio. Auf diesen Linien ist die Anerkennung sämtlicher Fahrausweise des Nahverkehrs zu gewährleisten.

Infrastruktur finanziell absichern

Die Vorhaben des Deutschlandtakts, des Bundesverkehrswegeplans und der weiteren Vorhaben müssen im Bundeshaushalt entsprechend langfristig finanziell hinterlegt sein um Planungssicherheit zu gewähren. Auch für die Eisenbahninfrastruktur, die nicht dem Bund gehört, müssen Wege der Finanzierung gefunden werden.

Für den Ausbau von Infrastruktur ist es erforderlich, dass die Finanzmittel für die Streckeninfrastruktur langfristig planbar sind. Bei der Vergabe der Mittel sind auch regionale Strecken und Infrastrukturen von NE-Eisenbahnen angemessen zu berücksichtigen.

Planung beschleunigen

Es gilt, Planung und Bau von Aus- und Neubaustrecken der Eisenbahn deutlich zu beschleunigen.

Der Fahrgastverband PRO BAHN fordert, die Planung und den Bau von Aus- und Neubaustrecken der Eisenbahnen in Deutschland deutlich zu beschleunigen. Die Beseitigung von Engstellen im Netz geht dem Bau neuer Strecken vor. (→ siehe auch Positionspapier Engpassbeseitigung) . Der Bau neuer Strecken soll bis auf Neubauprojekte im Rahmen des Deutschland-Taktes vorerst zurückgestellt werden.

Sofern neue Kapazitäten geschaffen werden sollen, sind die Möglichkeiten der Digitalisierung zu nutzen.

Im Sinne der Erhöhung der Wirtschaftlichkeit sind Anpassungen an der Organisation, den Fahrzeugen oder der Elektronik gegenüber Anpassungen an der Infrastruktur vorzuziehen.

Bahnverkehr ermöglichen

Die Regelwerke der Eisenbahnen und das Handeln der Aufsichtsbehörden sind daraufhin zu untersuchen, dass Bahnverkehr nicht verhindert, sondern ermöglicht wird. Genehmigungsverfahren sind zu vereinfachen.

Der Fahrgastverband PRO BAHN fordert die Industrie auf, Fahrzeuge in betriebstauglichem Zustand und zum vereinbarten Zeitpunkt an die Eisenbahnverkehrsunternehmen bereitzustellen. Die Aufsichtsbehörden müssen dieses durch beschleunigte Zulassungsverfahren unterstützen.

Es müssen Verbesserungen bei der Fahrzeugwartung vor dem Hintergrund der Sicherstellung einer hohen Fahrzeugverfügbarkeit erfolgen.

Es müssen deutschlandweit ausreichend betriebsfähige Ersatzfahrzeuge durch den Bundesaufgabenträger bereitgestellt werden. Um einen flexiblen Einsatz zu ermöglichen, sind die Fahrzeuge zu standardisieren.

Die Beschaffung neuer Fahrzeuge muss durch den Bundesaufgabenträger im Rahmen eines Bundesfahrzeugpools erfolgen. Hierdurch lassen sich Entwicklungs- und Zulassungsaufwand reduzieren und Skalenvorteile ausnutzen.

Die Durchführung von Baumaßnahmen ist auch an den Interessen der Fahrgäste auszurichten. Hierbei sind die Auswirkungen auf den Betrieb auf das notwendige Minimum zu reduzieren.

Kapazitäten ausnutzen

In den Hauptverkehrszeiten die Kapazitäten maximal ausnutzen. Die gilt für den Fern-, Nah-, S-Bahn- und Stadtverkehr.

Der Fahrgastverband PRO BAHN fordert, dass die verfügbaren Kapazitäten insbesondere in den Hauptverkehrszeiten ausgebaut werden. Hierunter fällt insbesondere der Einsatz von Verstärkerleistungen und längeren Zügen zu den Hauptlastzeiten.

Streckenstilllegungen und Infrastrukturrückbauten sind auf begründete Ausnahmen zu beschränken. Insbesondere sind kurzfristige Rückbaumaßnahmen von Kapazitäten zu verhindern. Eine stabile Betriebsführung auch bei Störungen ist zu garantieren.

Es müssen Kapazitäts- und Störungsreserven geschaffen werden. Die Schaffung dieser Reserven muss Bestandteil von Ausschreibungen werden. Maßnahmen zu Erhöhung der Pünktlichkeit haben Vorrang vor anderen Maßnahmen.