

Wahlprüfstein DIE LINKE

Fahrgastverband PRO BAHN e.V.
Stapper Weg 94
41199 Mönchengladbach

DIE LINKE antwortet dem Fahrgastverband PRO BAHN e.V.

1. Wie wollen Sie die Trassengebühren für den Schienenverkehr ausgestalten, nachdem für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und den Schienengüterverkehr (SGV) jeweils eine separate Lösung gefunden beziehungsweise anvisiert worden ist? Wie wollen Sie wettbewerbsgerechte Trassengebühren im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) umsetzen und ein gerechtes Verhältnis zwischen allen Verkehrsträger hinsichtlich internalisierter und externalisierter Kosten zu schaffen?

Die Trassenpreise sind generell zu hoch. Die für den SGV in Aussicht gestellte Halbierung der Trassenpreise auf Grenzkostenniveau sollte eine gute Vorlage für die Trassenpreise generell sein. Im SPNV wäre das letztlich ein Nullsummenspiel für den Bund, der auf der einen Seite die Regionalisierungsmittel ausschüttet und auf der anderen Seite wieder eine Dividende aus der DB AG zieht. Sowohl im SPNV als auch im SPFV wäre es mit den reduzierten Trassenpreisen aber sehr viel attraktiver, zusätzliche Verkehre auf die Schiene zu bringen. Die vom Bund zu tragenden Mehrkosten sind überschaubar und werden sich über die Mehrbestellungen von Verkehren zum Teil refinanzieren. Der Bund könnte die Absenkung der Trassengebühren auf die Grenzkosten durch Übernahme der restlichen Kosten dem Tochterunternehmen DB AG jederzeit vorgeben, und für ein solches Vorgehen setzten wir uns ein.

Die Absenkung der Trassengebühren sollte aber nicht die einzige Maßnahme für ein gerechteres Verhältnis zwischen den Verkehrsträgern sein. Zusätzlich muss die Lkw-Maut deutlich erhöht und auf alle Straßen ausgedehnt werden, die Fernbusse müssen in die Maut mit einbezogen werden, die Bahn muss von der EEG-Umlage befreit werden, Diesel und Kerosin müssen voll besteuert werden und der Mehrwertsteuersatz im SPFV muss abgesenkt werden (siehe Antrag der Fraktion DIE LINKE „Mehrwertsteuerreduktion im Schienenpersonenfernverkehr“ auf Bundestagsdrucksache 18/3746). Dann hätte die Bahn im Wettbewerb der Verkehrsträger wieder eine faire Chance.

2. Wie wollen Sie die künftige Leistungs- und Finanzierungs-Vereinbarung (LuFV) zwischen dem Bund und der DB Netz AG ausgestalten? Welche Leistungskriterien soll die LuFV Ihrer Auffassung nach enthalten, anhand derer der Bund eine Überprüfung der Einhaltung der Vereinbarung durch die DB Netz AG vornehmen kann? Wie wollen Sie eine Erhöhung des Anteiles der für Investitionen in Projekte des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) vorgesehenen Finanzmittel umsetzen? Wie wollen Sie eine Leistungs- und Finanzierungs-Vereinbarung für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen und Anschlussbahnen umsetzen? Wie wollen Sie zukünftig nichtbundeseigene Eisenbahnen, auf deren Infrastruktur SPNV und SGV verkehrt, fördern?

Die LuFV kann bislang nur sehr eingeschränkt einen guten Zustand des deutschen Bahnnetzes gewährleisten, das zeigt der enorme Investitionsrückstau in vielen Bereichen. Zuerst einmal müssen die bisherigen Qualitätskennzahlen verschärft, unabhängig überprüft und sämtlich sanktionsbewehrt sein (bislang gilt letzteres nur für einen Teil). Zusätzlich werden weitere Qualitätskennzahlen, u.a. für die tatsächliche Netzkapazität, benötigt. Eine Festschreibung eines Anteils der Investitionen für Projekte des SPNV wäre ebenfalls sinnvoll. Dafür sollten bestimmte Qualitäts- und Fahrzeitverbesserungen auf den jeweiligen Strecken als Ziel vorgegeben werden.

Wichtig ist überdies, dass die Einhaltung der Kennzahlen nicht nur von der DB AG selbst, sondern von externen Gutachtern überprüft wird. Nicht die DB AG, sondern das Eisenbahnbundesamt als unabhängige Prüforganisation sollte die Infrastrukturzustandsberichte erstellen und dafür auch regelmäßig eigene Messfahrten sowie Untersuchungen an Ingenieurbauwerken durchführen, um ein realitätsnahes Bild des Infrastrukturzustands zu erhalten.

Generell sollten die nichtbundeseigenen Eisenbahnen und Anschlussbahnen in gleicher Weise gefördert werden wie das Bundesunternehmen DB AG, denn auch deren Strecken stellen oft wichtige SPNV-Verbindungen sowie Strecken und Umfahrungsmöglichkeiten für den SGV dar. Zu diesem Zweck könnten wir uns eine Einbeziehung dieser Bahnen in die LuFV III vorstellen, wobei der bürokratische Aufwand für kleine EUs deutlich reduziert werden sollte.

Auch eine verbesserte LuFV wird jedoch letztlich nicht alleine dafür sorgen können, dass das Netz in einem guten Zustand bleibt. Wirklich lösen lässt sich das Dilemma zwischen dem Sanierungsbedarf des Netzes auf der einen und dem Ziel der Gewinnerzielung bei der DB Netz AG auf der anderen Seite nur, wenn die DB AG (oder zumindest die Netzsparte) von der Orientierung auf einen betriebswirtschaftlichen Gewinn befreit wird. Durch das Gewinnziel ist ein Anreiz für den Aufschieben von Instandhaltungsmaßnahmen gegeben, und in den letzten Jahren ist das Netz einer der größten Gewinnbringer innerhalb des Konzerns geworden. Wäre die Zielvorgabe des Bundes für die DB AG statt des Gewinns die Gewährleistung eines zuverlässigen Verkehrs im Rahmen von Zielwerten (Linienetz, Erreichbarkeit, Pünktlichkeit etc.) und einem festen Kostenrahmen, innerhalb dessen sie eine „schwarze Null“ erwirtschaften soll (letztlich analog zur SBB AG), dann würde der Anreiz der DB AG zur

Maximierung der erhaltenen Mittel und für Trickereien mit den Qualitätskennzahlen entfallen.

3. Wie wollen Sie den Deutschland-Takt, für den inzwischen eine Machbarkeitsstudie wurde und ein Fahrplan-Entwurf in Arbeit ist, in die Realität umsetzen?

Am wichtigsten ist, dass der Deutschland-Takt ab sofort der Orientierungsrahmen sämtlicher Neu- und Ausbaumaßnahmen im Bahnnetz wird. Dies haben wir in den Diskussionen um den neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP) immer wieder vehement eingefordert. In diesem Sinne muss der BVWP 2030 noch einmal völlig neu geordnet werden, und dabei müssen auch insgesamt Mittel in erheblichem Umfang von der Straße zur Bahn umgeschichtet werden.

Außerdem sind die EVU – vorneweg die DB AG als Betreiberin des Fernverkehrs – in Zusammenarbeit mit den Aufgabenträgern für den SPNV aufgefordert, den Integralen Taktfahrplan (ITF) für den Deutschland-Takt dann zügig in mehreren Ausbaustufen umzusetzen. Hier muss der Bund klare Vorgaben machen. Mit der schrittweisen Umsetzung der Infrastrukturmaßnahmen kann der Fahrplan dann über die Jahre immer weiter optimiert werden – analog zur schrittweisen Einführung des ITF mit „Bahn 2000“ und „Bahn 2030“ in der Schweiz.

Ein solcher Deutschland-Takt hätte im Übrigen nicht nur für den Personenverkehr große Vorteile, sondern könnte auch dem Güterverkehr nutzen: Da für die im Takt im Personenverkehr feste 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.

4. Wie wollen Sie die Regionen wieder besser durch den Fernverkehr, der sich inzwischen weitgehend auf ein konsolidiertes Kernnetz konzentriert hat, erschließen?

Wir brauchen im deutschen Bahnnetz unbedingt einen wiederbelebten InterRegio oder eine vergleichbare Zuggattung, die nicht nur die großen Metropolen miteinander verbindet, sondern explizit auch Mittel- und Kleinstädte an das Bahnnetz anschließt. Damit würde die Lücke zwischen Fern- und Nahverkehr geschlossen. Diese Zuggattung muss in den Deutschland-Takt mit eingebunden sein und somit ein komfortables Umsteigen mit dem IC/ICE ermöglichen. Gleichzeitig muss sie einen einheitlichen und deutlich höheren Komfort aufweisen als der SPNV; beispielsweise könnten die bislang „IC2“ genannten Doppelstock-ICs als ein mögliches Modell für einen solchen Zug sein. Notfalls muss der Bund als Eigentümer der DB AG klare Vorgaben für ein solches Netz und die zu erreichenden Parameter (Erreichbarkeit, Frequenz, Qualität) machen, ggf. muss auch ein finanzieller Ausgleich vereinbart werden.

Ein solcher neuer InterRegio hätte überdies den Vorteil, dass man auf bestimmten vielbefahrenen Verbindungen wieder die Auswahl zwischen schnelleren und teureren ICE-Verbindungen und den etwas langsameren, aber günstigeren IR-Verbindungen hätte. Zudem würde der Verkehr insgesamt dadurch verdichtet. Die Bahn würde als System enorm an Attraktivität gewinnen.

5. Wie wollen Sie die Errichtung neuer beziehungsweise die Modernisierung bestehender Regional, S-, Stadt- und U-Bahnen sowie die Errichtung neuer beziehungsweise die Modernisierung bestehender Bahnstationen und Bushaltestellen finanzieren? Wie wollen Sie eine Erhöhung der Finanzmittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) und eine Nachfolge-Regelung für die Finanzmittel des auslaufenden Entflechtungsmittel-Gesetzes umsetzen?

Ein erneuertes GVFG wäre ein sinnvolles Instrument, um die Modernisierung und Neuerrichtung von Bahnhöfen und Haltestellen zu finanzieren. Dabei muss auch die Herstellung vollständiger Barrierefreiheit im Fokus stehen. Das GVFG müsste dafür aber im Umfang deutlich erhöht werden, was durch eine Umschichtung von Mitteln innerhalb des Verkehrsetats bewerkstelligt werden sollte. Konkret sollte dafür auf viele Ausbaumaßnahmen im Autobahn- und Straßennetz verzichtet werden, und die Mittel sollten stattdessen für den öffentlichen Verkehr zur Verfügung gestellt werden. Eine solche Umschichtung zugunsten des umwelt- und klimafreundlicheren Umweltverbundes ist im Sinne der ökologischen und sozialen Zukunftsfähigkeit dringend geboten.

6. Wie wollen Sie den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und die Verkehrsträger des Umweltverbundes im ländlichen Raum weiter ausbauen? Welche neuen Konzepte können Sie sich hier vorstellen?

Für eine Verbesserung des ÖPNV im ländlichen Raum müssen zahlreiche Bahnstrecken reaktiviert werden. Viele erfolgreiche Beispiele auch in dünner besiedelten Regionen (bei ProBahn ja bestens bekannt...) zeigen, wie dies möglich ist und bei entsprechenden Fahrplankonzepten und mit komfortablen Fahrzeugen von den Fahrgästen auch gut angenommen wird. Wo keine Bahnverbindungen geschaffen werden können, sind Busse eine Alternative. Sie sollten dann ebenfalls einen hohen Komfortstandard aufweisen und zudem gut mit dem Bahnverkehr vernetzt sein, wie es bei neueren Schnellbuskonzepten in einigen Verkehrsverbänden bereits erfolgreich umgesetzt ist. In sehr dünn besiedelten Regionen und zu Tagesrandzeiten sollten auch Ruftaxis in den Verkehr integriert werden, die dafür möglichst einfach (u.a. über entsprechende Apps sowie Hotlines, die auch für ältere Menschen funktionieren) und mit geringem Vorlauf anzufordern sein müssen. Dadurch können Verbindungen gewährleistet werden, während Leerfahrten reduziert werden und Energie eingespart wird.

7. Wollen Sie den Deutschland-Takt durch einen Deutschland-Tarif, der neben einer Fahrkarte von Tür zu Tür unter anderem einheitliche Tarifbestimmungen hinsichtlich der Ausgestaltung des elektronischen Ticketing, der Kinderaltersgrenze und der Mitnahme von Mitreisenden vorsieht, ergänzen?

Ja, wir benötigen unbedingt einen einheitlichen Deutschland-Tarif, der im gesamten öffentlichen Verkehr gilt, dem bisher existierenden Tarifschubengel ein Ende bereitet und einheitliche Tarifbestimmungen umsetzt. Elektronisches Ticketing sollte dabei eine Möglichkeit sein, aber nicht die einzige. Dieser Tarif muss überdies einheitliche Rabattmöglichkeiten für Vielfahrende durch überall gültige BahnCards umfassen. Es muss zudem das - bezahlbare - Angebot einer neuen BahnCard 100 geben, die die Nutzung des gesamten öffentlichen Verkehrs erlaubt.

8. Wie wollen Sie einheitliche, verkehrsträgerübergreifende Fahrgastrechte für die gesamte Reisekette, also vom Startpunkt einer Reise bis zum Zielpunkt einer Reise, umsetzen?

Zur Umsetzung des Deutschland-Tarifs, wie oben beschrieben, wird ohnehin eine Organisation (analog zum „Direkten Verkehr“ in der Schweiz) auf Bundesebene benötigt, die die Tarife und Tarifbedingungen festlegt und die Gelder fair unter den beteiligten Unternehmen aufteilt. Diese Organisation wäre gleichzeitig für die Umsetzung der Fahrgastrechte verantwortlich, damit diese im gesamten öffentlichen Verkehr vom Start bis zum Ziel gleichermaßen Gültigkeit hätten. Damit wäre es endlich möglich, eine Mobilitätsgarantie zu geben, dass man als Fahrgast auch wirklich innerhalb einer Frist am Zielort ankommt.

9. Wie wollen Sie die rechtlichen Rahmenbedingungen für den Schienenverkehr vereinfachen und angemessene Lösungen hinsichtlich der Errichtung von Schieneninfrastruktur und der Zulassung von Eisenbahnfahrzeugen umsetzen? Wollen Sie in diesem Zusammenhang die persönliche Haftung der Mitarbeiter des Eisenbahnbundesamtes (EBA) durch eine institutionelle Haftung ersetzen?

Die Genehmigungs- und Zulassungsverfahren müssen deutlich vereinfacht und beschleunigt werden, dabei darf aber das Sicherheitsniveau nicht abgesenkt werden. Einen wichtigen Schritt dafür wäre eine Typenzulassung für Züge. Auch ein Übergang der persönlichen Haftung der EBA-Mitarbeitenden durch eine institutionelle Haftung wäre eine sinnvolle Maßnahme. Allerdings sollte das EBA im gleichen Zuge eine vom BMVI unabhängige Behörde werden, um eine Einflussnahme des Ministeriums auf Genehmigungsverfahren (wie wahrscheinlich im Falle von Stuttgart 21 geschehen) zukünftig zu verhindern.

10. Wie wollen Sie das Planungsrecht zum Aus- und Neubau von Verkehrsinfrastruktur beschleunigen und zielgerichtet vereinfachen, damit sowohl die Interessen der Nutzer der Verkehrsinfrastruktur als auch die Interessen der Anwohner der Verkehrsinfrastruktur berücksichtigt werden?

Die Bürger müssen sehr viel früher in den Planungsprozess eingebunden werden - nicht erst wenn es schon fertige Pläne gibt, sondern schon während der Trassenfindung. Dabei muss sichergestellt sein, dass es sich nicht um eine reine Scheinbeteiligung handelt (wie z.B. beim „Filderdiallog“ in Stuttgart praktiziert), sondern dass die verschiedenen Interessen in einen Ausgleich gebracht werden und eine möglichst schonende Trassenführung gefunden wird. Für unvermeidliche Belastungen muss es einen Ausgleich geben. So können viele Konflikte schon viel früher entschärft werden, um dann sehr viel schneller in die Planung und den Bau einsteigen zu können.

11. Wie wollen Sie einen innovativen Lärmschutz an der Verkehrsinfrastruktur, der stärker als bisher auf eine ansprechende Gestaltung und einen möglichst geringen optischen Eingriff in das Landschafts- und Stadtbild setzt, umsetzen?

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 technisch 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 besohlte 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 eine hohe Priorität haben. In Fällen, wo eine Umfahrung hochbelasteter Orte nicht möglich ist, muss ggf. auch in aufwändigere

lärmvermeidende Bauten wie Untertunnelungen (wie z.B. in Offenburg bereits geplant) investiert werden.

12. Wie wollen Sie den Ausbau der Mobilfunknetze entlang der Bahnstrecken als Voraussetzung für einen qualitativ hochwertigen Mobilfunk- und WLAN-Empfang umsetzen?

Die Mobilfunknetze müssen entlang der Bahnstrecke in der Tat verbessert werden. Der Anreiz zum Ausbau für die Netzbetreiber sollte eigentlich schon durch die Nutzung für das WLAN im ICE und in Kürze hoffentlich auch im IC sowie dem SPNV gegeben sein. Die DB Fernverkehr AG zahlt den Netzbetreibern ja dafür eine Gebühr und kann gleichzeitig Vereinbarungen zu notwendigen Ausbaumaßnahmen - wo sinnvoll möglich unter Mitnutzung ihrer eigenen Infrastruktur - treffen. Wenn dies nicht ausreicht, wäre ein entsprechendes einmaliges Förderprogramm des Bundes für den Netzausbau entlang von Bahnstrecken sinnvoll, um die Verbesserung durch finanzielle Anreize zu fördern.