

GRV-Nachrichten

GRV Gesellschaft für Rationale Verkehrspolitik e.V.

Postfach 10 14 03 • D-45014 Essen • www.grv-ev.de • Supplement@GRV-Nachrichten.de

Zugleich Mitteilungsblatt der Gesellschaft der Ingenieure des öffentlichen Verkehrs (GdI — AdI)

Verkehrspolitische Positionen der Parteien zur Bundestagswahl — Aktualisierung 26.08.2021 —

Die GRV stellte den in der 19. Legislaturperiode im Deutschen Bundestag vertretenen Parteien acht Fragen mit verkehrspolitischen Themen zur Bundestagswahl am 26. September 2021 (siehe dazu auch der Bericht in Folge [121](#) der GRV-Nachrichten, Seite 5ff).

Leider haben nur drei Parteien die Fragen bis zum vorgegebenen Termin (29. Juli 2021) beantwortet; CDU / CSU und SPD gaben ihre Antworten verspätet ab, die FDP hat die Fragen bis jetzt leider noch nicht beantwortet. Wenn die Antwort der FDP noch eingeht, erwägt die GRV eine erneute Aktualisierung dieses Supplements.

Nachstehend finden Sie die gestellten Fragen, die Antworten der Parteien CDU / CSU, SPD, AfD, Linke und Grüne, sowie die Position der GRV zu den Fragen.

Den Parteien wurden begleitend zu den Fragen eindeutige Vorgaben gemacht bezüglich der Länge der Antworten, zur Beschränkung auf eine Beantwortung der Fragen, zur Nicht-Äußerung zur Politik aktueller oder früherer Regierungen oder zu (vermuteten) Programmen anderer Parteien sowie der Empfehlung (keine Verpflichtung) zu gendersensiblen Formulierungen, aber der Ablehnung von Großbuchstaben bzw. Sonderzeichen inmitten von Wörtern.

Alle Parteien, die geantwortet haben, haben diese Vorgaben teilweise stärker, teilweise nur punktuell verletzt; das Lektorat hat in diesen Punkten die Texte der Parteien — wie angekündigt — angepasst.

Redaktion und Lektorat der GRV-Nachrichten

Impressum

Herausgeber: GRV Gesellschaft für Rationale Verkehrspolitik e.V., Postfach 101403, D-45014 Essen, www.grv-ev.de, www.grv-nachrichten.de.

Verantwortlich: Wolfgang Dietrich Mann, stellvertretender Vorsitzender und Geschäftsführer der GRV, wolfgangdietrich.mann@grv-ev.de, Dr.-C.-Otto-Straße 121, D-44879 Bochum, Tel. +49 234 5465181 (tagsüber +49 201 50949935), Fax +49 234 5465180

Das Supplement zu den GRV-Nachrichten erscheint bei Bedarf und wird als pdf-Dokument im Internet bereitgestellt. Wenn im Einzelfall nichts anderes angegeben ist, dürfen die pdf-Dokumente als Ganzes und unverändert weitergegeben werden. Ein Ausdruck zum persönlichen Gebrauch ist zulässig. Jede andere Verwendung und Verbreitung bedarf der Zustimmung durch die GRV Gesellschaft für Rationale Verkehrspolitik e.V.

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben die Meinung des Autors wieder; diese muss sich nicht mit der der GRV decken!

Verkehrspolitische Positionen der Parteien zur Bundestagswahl

1. Externe Kosten

Die fehlende Anlastung Externer Kosten verzerrt den Wettbewerb im Verkehr. Eine nicht optimale Arbeitsteilung ist die Folge, mit negativen Auswirkungen auf Menschen und Umwelt.

Streben Sie eine Reduktion bzw. verursachungsgerechte Anlastung der Externen Kosten an, und mit welchen Maßnahmen?

Antwort der CDU / CSU:

Bei der Internalisierung externer Effekte im Verkehrssektor setzen CDU und CSU zum einen auf Bepreisungsinstrumente wie die an Emissionen angepassten Steuern und Abgaben in allen Verkehrsbereichen (zum Beispiel lärmabhängige Landeentgelte an Flughäfen, Lkw-Maut, Kohlendioxid-Gewichtung der Steuerbemessung für Pkw, lärmabhängiges Trassenpreissystem für den Schienengüterverkehr). Im Rahmen einer Klimaeffizienzreform wollen CDU und CSU auf das Klimapaket aufbauen und energiebezogene Steuern, Umlagen und Entgelte stärker auf Kohlendioxid-Ausstoß ausrichten.

Antwort der SPD:

Als erstes Land in Europa hat Deutschland die Möglichkeit genutzt, externe Kosten in die Maut zu internalisieren. Im Einklang mit der Eurovignettenrichtlinie werden wir die Lkw-Maut weiterentwickeln, damit sie eine noch stärkere Klimaschutzwirkung entfalten kann. Die technischen Voraussetzungen für hoch differenzierende und gleichzeitig transparente Mautsysteme sind heute gegeben. Wir werden diese Chance nutzen und den Straßenverkehr menschen- und umweltgerecht besser lenken.

Antwort der AfD:

„Externen Kosten“ wurden erfunden, um unterlegene Verkehrsträger gegenüber überlegenen „besser zu rechnen“. Der Schienenpersonenverkehr wird seit der Regionalisierung ganz wesentlich durch die Energiesteuer finanziert. In kaum einem anderen OECD-Staat werden die Schiene schon heute derart subventioniert und Straße und Luft belastet, wie in Deutschland.

Antwort der Linke:

Wir stimmen Ihnen zu, dass die Preise nicht „die Wahrheit“ sagen, und die Steuern und Abgaben völlig falsche Anreize setzen. Fernlinienbusse zahlen keine Maut, aber Züge für jeden Kilometer Trassenpreise, Binnenschiffe wurden gerade von (fast) allen Abgaben befreit und Lkw zahlen nur auf Bundesfernstraßen Maut. Das Konzept der Anlastung externer Kosten geht in die richtige Richtung, ist aber unzureichend, wie ein Blick auf die Verkehrssicherheit zeigt: Um Unfälle so weit wie möglich zu vermeiden, ist die Vision Zero zu verfolgen. Da helfen ein Tempolimit und Leitplanken deutlich mehr als höhere Preise.

Antwort der Grünen:

Der Verkehrssektor hat beim Klimaschutz riesigen Rückstand, bis 2030 muss Deutschland hier Kohlendioxid-Emissionen um 57 Prozent senken. Dazu ist es überfällig, klimaschädliche Subventionen im Bereich fossiler Kraftstoffe (unter anderem Diesel, Kerosin) und der Dienstwagenbesteuerung zu beenden und Kohlendioxid angemessen zu bepreisen. Dem gegenüber wollen wir umweltfreundliche bezahlbare Mobilitätsangebote ausweiten und die Antriebswende bei Pkw und Lkw beschleunigen.

Position der GRV:

Die Externen Kosten müssen möglichst schnell verursachungsgerecht angelastet werden. Dabei ist es ausdrücklich nicht das Ziel, zusätzliche Einnahmen für den Staat zu generieren — die Bürgerinnen und Bürger (sowie die gewerbliche Wirtschaft) sollen an anderer Stelle geeignet entlastet werden, so dass auch soziale Verwerfungen vermieden werden können.

2. Bau von Verkehrsinfrastruktur (1/3)

Seit Bestehen der Bundesrepublik Deutschland wurde das Straßennetz sehr stark ausgebaut.

Sehen Sie einen Nachholbedarf bei den anderen Verkehrsträgern, und wenn ja, wie wollen Sie diesen abbauen?

Antwort der CDU / CSU:

CDU und CSU setzen auf die beste Infrastruktur für unser Land. Den Nationalen Radverkehrsplan werden wir mit Nachdruck umsetzen und fortentwickeln. Wir setzen auf gut ausgebaute und gut vernetzte Radwege, Radschnellwege sowie mehr Sicherheit für Radfahrer und mehr Abstellmöglichkeiten. Wo Städte und Dörfer durch Verkehr belastet sind, werden wir für Entlastung durch smarte Verkehrsführungen und die Stärkung des ÖPNV sorgen.

Antwort der SPD:

Die so genannte Bodewig-Kommission hatte vor einigen Jahren einen deutlichen Nachholbedarf bei der Infrastrukturfinanzierung in Deutschland festgestellt. Diesen haben wir bei allen Verkehrsträgern in den vergangenen Jahren auflösen können. Bei der Schiene sehen wir jetzt aber weiteren Bedarf. Auch die Potenziale unserer Wasserstraßen werden wir stärker nutzen, um mehr Güterverkehr vom LKW auf die umweltfreundliche Binnenschifffahrt zu verlagern.

Antwort der AfD:

Im Schienenverkehr sehen wir Ergänzungsbedarf bei der Elektrifizierung, dem Ausbau des Hochgeschwindigkeits-Netzes und für den Schienengüterverkehr (SGV) wichtigen Zulauf- oder Bypass-Strecken. Insbesondere brauchen wir eine europäische Lösung zur Verlagerung von SGV vom Rheintal auf eine Strecke durch Belgien und das Elsass. Im deutschen Autobahn-Netz gibt es durchaus noch Ausbaupotentiale. Ganz wichtig ist die Realisierung der A20, aber auch die Fertigstellung von A49, A14, A94, A98 usw.

Antwort der Linke:

Unbedingt! Wir wollen einen erheblichen Aufwuchs bei den Mitteln für die Schiene, damit die Verkehre bis 2030 verdoppelt werden können. Wir wollen mit öffentlichen Investitionen in Schienennetze, -verkehr und ÖPNV von 33 Milliarden Euro pro Jahr den Nachholbedarf aufarbeiten. Pkw-Fahrten müssen sukzessive auf die Bahn, den Nahverkehr, Fahrräder verlagert werden, Güter auf die Schiene und (Binnen)Schiffe. Zudem muss der sogenannte Finanzierungskreislauf Straße beendet werden, die Einnahmen der Lkw-Maut auch für den Ausbau der Bahn verwendet werden.

Antwort der Grünen:

Das Straßennetz in Deutschland ist in der Tat weitgehend gebaut, von kleineren Ausbauten und Ergänzungen abgesehen. Für ein nachhaltiges Verkehrssystem kommt es jetzt darauf an, intensiv in den Ausbau und Modernisierung des Schienen-, ÖPNV- und Radwegenetzes zu investieren. In allen diesen Bereichen sehen wir höhere Bundesmittel und mehr Planungskapazitäten vor, im Bereich des Schienenausbaus wollen wir eine Fondsfinanzierung nach Schweizer Vorbild schaffen.

Position der GRV:

Ein starker Nachholbedarf besteht bei den Eisenbahnen. Gemäß den Zielen des Deutschlandtakts dienen Neu- und Ausbauten von Bahnstrecken sowohl der Beseitigung von Kapazitätsengpässen als auch der Erzielung optimaler Kantenzeiten zwischen den Knoten, um so netzweit gute Anschlussverbindungen zu gewährleisten („Deutschlandtakt“). In der Luftfahrt und der Binnenschifffahrt besteht kein Bedarf zur Kapazitätsausweitung mehr.

3. Bau von Verkehrsinfrastruktur (2/3)

Der Bau neuer Verkehrswege löst immer wieder Widerstände in der Bevölkerung aus, oftmals nach dem Prinzip „Heiliger Sankt Florian, verschon mein Haus, zünd' andere an“.

Wie wollen Sie sicherstellen, dass Einzelinteressen nicht vor dem Gemeinwohl stehen?

Antwort der CDU / CSU:

Bei den Planungen bedeutender Infrastrukturprojekte ist es wichtig, die Menschen vor Ort frühzeitig einzubinden, um Akzeptanz und Vertrauen zu schaffen. In dieser Legislaturperiode haben wir im Rahmen verschiedener Gesetze zur Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsverfahren die Öffentlichkeitsbeteiligung bürgerfreundlicher gestaltet. Zugleich haben wir dafür gesorgt, dass bei bestimmten verwaltungsrechtlichen Streitigkeiten Gerichtsverfahren nicht mehr unnötig in die Länge gezogen werden können. Auch in der kommenden Legislaturperiode werden CDU und CSU den eingeschlagenen Weg weitergehen.

Antwort der SPD:

Bei dem Aus- und Neubau von Verkehrsinfrastruktur sind nicht nur Einzelinteressen betroffen. Unerlässlich ist es, den Menschen vor Ort in direkten Gesprächen unmissverständlich die Vorteile, die sich durch neue Anbindungen ergeben, aufzuzeigen. Dennoch bleibt festzuhalten: Mehr Verkehr auf der Schiene bedeutet auch mehr Verkehrslärm an den Strecken, damit dürfen wir die Anwohner und Anwohnerinnen nicht alleine lassen. Die gesetzlichen Ansprüche reichen teilweise nicht aus, um den Lärm so zu mindern, dass er auf ein für die Anwohnerinnen und Anwohner erträgliches Maß beschränkt wird.

Antwort der AfD:

Leider entsteht Widerstand bei allen Infrastrukturprojekten, egal ob Schiene, Straße oder Flughäfen. Die Schweizer Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT), der neuer Brennerbasistunnel, aber auch die feste Fehmarnbeltquerung sind wichtige Maßnahmen, um den innereuropäischen SGV überhaupt konkurrenzfähig zu halten. Diese erfordern den Ausbau der Zulaufstrecken. Wichtig ist, dass wir optimalen Lärmschutz von Anfang an einplanen und die Trassenführungen auch baulich optimieren — also auch unterirdisch oder im Trog.

Antwort der Linke:

Je früher den Bürger die Probleme bekannt und mit ihnen Lösungen erarbeitet werden, je mehr Verständnis haben sie und werden Klagen weitgehend vermieden, wie viele Beispiele zeigen. Dies sollte formal im aufzuwertenden Raumordnungsverfahren erfolgen, die Ebene des Planfeststellungsverfahrens ist für die Bürgerbeteiligung zu spät. Bei der Bahn ist eine frühzeitige Beteiligung erfreulicherweise nun die Regel und es wird zunehmend übergesetzlicher Lärmschutz vom Bundestag beschlossen. Gesetze zur Planungsbeschleunigung zu Lasten der Bürgerbeteiligung oder des Umweltschutzes lehnen wir ab. Die Behörden sind personell und finanziell so auszustatten, dass sie gute Planungen machen.

Antwort der Grünen:

Für die Verkehrswende und unter anderem eine zügige Realisierung des Deutschland-Takts auf der Schiene brauchen wir effiziente, schnelle und transparente Verfahren und eine hohe Planungsqualität. Dafür wollen wir Grüne die Öffentlichkeit frühzeitig und umfassend einbinden statt, wie von anderen immer wieder angestrebt, Beteiligungsrechte zu beschneiden. Wer zügig bauen will, dem muss es auf einen möglichst frühen und fairen Ausgleich von Gemeinwohl- und Einzelinteressen ankommen.

Position der GRV:

Die GRV hält die Praxis in Frankreich für vorbildlich: Nach der „déclaration d'utilité publique“ durch den Staatspräsidenten kann es bei Klagen nicht mehr um das Ob eines Projektes gehen, sondern nur noch um Ausgleichsmaßnahmen bzw. Entschädigungszahlungen, so dass der Bau der Projekte nicht unnötig aufgehalten werden kann. In einem föderalen Staat wie der Bundesrepublik Deutschland ist dies etwas schwieriger, aber grundsätzlich sollte bei allen Eisenbahnprojekten des Bundesverkehrswegeplan das Baurecht nicht nur durch Verwaltungsakt, sondern als Norm (Beschluss der Legislative) geschaffen werden. Das im Jahr 2020 beschlossene „Maßnahmengesetzvorbereitungsgesetz“ geht in die richtige Richtung.

4. Bau von Verkehrsinfrastruktur (3/3)

Bei Bahnprojekten erfolgt die konkrete Bauplanung erst, wenn auch die Finanzierung des Baus geregelt ist, während bei der Straße häufig „auf Vorrat“ geplant wird, so dass bei Verzögerungen die Finanzmittel umgeschichtet werden können.

Streben Sie diese Vorgehensweise auch bei Bahnprojekten an?

Antwort der CDU / CSU:

Die Planung der Verkehrsinfrastruktur erfolgt durch die Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur. Die im Bundesverkehrswegeplan bewerteten Vorhaben werden einer Nutzen-Kosten-Analyse unterzogen und umwelt- und naturschutzfachlich, raumordnerisch und städtebaulich beurteilt. Auf dieser Basis werden sie in Dringlichkeitskategorien eingruppiert.

Antwort der SPD:

Planungen auf Vorrat bei Straßenbauprojekten werden durch die Bundesländer finanziert. Die Kosten werden erst dann erstattet, wenn das Projekt auch gebaut wird. Aufgrund dieser finanziellen Belastung findet die „Vorratsplanung“ auch immer seltener statt. Bei Schienenwegen müsste diese finanzielle Last zur Vorratsplanung durch die Deutsche Bahn AG getragen werden, die aber dafür als wirtschaftlich arbeitendes Unternehmen nicht die nötigen Mittel zur Verfügung hat.

Antwort der AfD:

Nein. Über die DB AG hört man, dass sie kein beliebter Auftraggeber sei. Das soll auch an Zahlungsmoral, Prozess- und Haftungsrisiken liegen. Das europäische Ausschreibungsrecht ist bei Großprojekten nachteilig und auch der Hang der deutschen Politik, Großprojekte zu billig zu rechnen. BER oder ‚Stuttgart 21‘ sind eklatante Beispiele. Die Schweizer machen es besser: zum einen lässt sich das Stimmvolk nicht so leicht betrügen wie Parlamente, zum anderen ist das Schweizer Vergaberecht realitätsnäher, weil ‚schöngerechnete‘ Angebote ausgesondert werden können.

Antwort der Linke:

Ja. Es macht in der momentanen Situation Sinn, auch Bahnprojekte „auf Vorrat“ zu planen — die Notwendigkeit für Ausbauten zur Kapazitätserweiterung ist an vielen Stellen hoch. Noch besser wäre jedoch eine verlässliche Fonds-Lösung wie in der Schweiz, mit der Bahnprojekte langfristig verlässlich finanziert sind und somit verlässlich geplant und umgesetzt werden können.

Antwort der Grünen:

Wir Grüne wollen vom Schienennetz den bisherigen Renditedruck im Rahmen der Aktiengesellschaft Deutsche Bahn (DB) nehmen. Eine neue Netzgesellschaft ist dann am Gemeinwohl orientiert. Sämtliche Einnahmen zum Beispiel aus Trassenentgelten verbleiben in der Netzgesellschaft. Sie wird zu einem Infrastrukturfonds, der neben eigenen Einnahmen Mittel aus der Lkw-Maut und Bundeszuweisungen erhält und zudem kreditfähig ist. Dies ermöglicht langfristige Planungen und Investitionen.

Position der GRV:

Es sollten möglichst schnell für alle im vorrangigen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans enthaltenen Eisenbahnprojekte Planungsmittel bereitgestellt werden, so dass mit dem Aufbau eines Planungsvorrats begonnen werden kann.

5. Sicherheit im Straßenverkehr

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) fordert ein generelles Tempolimit auf Autobahnen, die Deutsche Verkehrswacht fordert dazu einen entsprechenden Feldversuch.

Welche Höchstgeschwindigkeiten sollen nach Ihren Vorstellungen auf den verschiedenen Straßentypen gelten?

Antwort der CDU / CSU:

Ein generelles Tempolimit auf Autobahnen lehnen CDU und CSU ab. Die geltende Regelhöchstgeschwindigkeit von 50 Stundenkilometer innerorts hat sich bewährt. Eine Absenkung auf 30 Stundenkilometer sollte nur dort erfolgen, wo es aus Sicherheitsgründen tatsächlich Sinn ergibt, zum Beispiel vor Schulen oder Kitas. Gleiches gilt für Tempolimits für Pkw und Motorräder auf Landstraßen. Eine Absenkung ist hier nicht generell, sondern beispielsweise auf schmalen Teilstücken von Landstraßen sinnvoll.

Antwort der SPD:

Die SPD setzt sich für eine allgemeine zulässige Höchstgeschwindigkeit auf Bundesautobahnen von 130 Stundenkilometer ein. Gerade auf engen Landstraßen kann 100 Stundenkilometer zu schnell sein. Hier werden wir prüfen, welche Maßnahmen wir für mehr Verkehrssicherheit ergreifen können. Wir wollen in Modellprojekten Tempo 30 als neue Regelgeschwindigkeit in Städten testen.

Antwort der AfD:

Es gibt keine Gründe für Änderungen. Durch Assistenzsysteme wird das Auto immer sicherer.

Antwort der Linke:

Wir setzen uns für ein Tempolimit von 120 Stundenkilometern auf Autobahnen und für Tempo 80 auf Landstraßen ein. Das nutzt dem Klima und rettet Menschenleben. Jeder Verkehrstote ist einer zu viel. Innerorts wollen wir Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit einführen, um die Städte lebenswerter und den Fuß- und Fahrradverkehr sicherer zu machen.

Antwort der Grünen:

Im Straßenverkehr sterben nach wie vor zu viele Menschen. Wir Grüne wollen Geschwindigkeiten an Sicherheitserfordernisse anpassen, so wie es viele EU-Länder vormachen. Auf Autobahnen soll eine allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 130 Stundenkilometern und innerorts eine Regelgeschwindigkeit von Tempo 30 gelten — Kommunen können eigenständig über höhere Geschwindigkeiten auf bestimmten Straßen entscheiden.

Position der GRV:

Ein Tempolimit von 120, höchstens 130 Stundenkilometern (bei hoher Verkehrsbelastung sowie an gefährlichen Stellen auch weniger) auf Bundesautobahnen und vergleichbar ausgebauten Straßen für überfällig. Auf Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften soll die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Regelfall 80 Stundenkilometer betragen, 100 Stundenkilometer nur noch ausnahmsweise auf besonders gut ausgebauten Straßen.

6. Eisenbahn-Unternehmen des Bundes (1/3)

Artikel 87e, Absatz 3, Satz 1 des Grundgesetzes lautet: „Eisenbahnen des Bundes werden als Wirtschaftsunternehmen in privat-rechtlicher Form geführt.“

Welche Autonomie der Unternehmensführung der Deutschen Bahn AG leitet sich Ihrer Auffassung nach aus dieser Verfassungsbestimmung ab?

Antwort der CDU / CSU:

[Siehe Antwort auf Frage 7]

Antwort der SPD:

Die DB AG ist autonom und unterliegt den rechtlichen Regelungen der Gesellschaftsform einer AG. Gesellschaftliche Aspekte können allein in der Gesellschafterversammlung angesprochen werden und müssten anschließend auch finanziert werden. Dabei sind jedoch die europäischen Beihilferegeln zu beachten, die die DB AG wie jedes andere private Wirtschaftsunternehmen behandeln. Die Deutsche Bahn AG ist für uns ein Garant verlässlicher Mobilität. Wir werden sie als integrierten Konzern in öffentlichem Eigentum erhalten.

Antwort der AfD:

Ziel der EU war es, die hochverschuldeten Bahnen wirtschaftlich zu gesunden. Die Bundesregierung müsste für eine anständige Unternehmenspolitik sorgen. Die DB hat einfach gelernt, dass es leichter ist, das Geld beim Steuerzahler zu holen, als durch gute Leistungen hart zu verdienen.

Antwort der Linke:

Wir würden diesen Artikel gerne so ändern, dass nicht die Führung als Wirtschaftsunternehmen im Vordergrund steht, sondern gemeinwirtschaftliche Ziele. Statt auf Profite sollte die Deutsche Bahn auf politische Ziele wie eine Mindest-Erreichbarkeit aller größeren Städte und die Qualität des Bahnverkehrs ausgerichtet werden.

Antwort der Grünen:

Das Grundgesetz ist eindeutig. Wir Grüne streben keine Änderung dieser rechtlichen Bestimmung, keine Rückkehr zur Behördenbahn aber auch keine Privatisierung der Betriebsparten an. Den zunehmenden Einfluss von Bundesregierung und Bundestag auf unternehmerische Entscheidungen der DB sehen wir kritisch, weil keine politische Linie erkennbar ist, die den Bahnverkehr in Deutschland stärkt. Wir Grüne wollen mehr Wachstum im Schienenverkehrsmarkt und fairen intramodalen Wettbewerb.

Position der GRV:

Die Autonomie des Unternehmens ist uneingeschränkt zu respektieren. Diese Verfassungsbestimmung macht zudem transparent, was ein Unternehmen selbst leisten kann, und wo ergänzende politische Entscheidungen geboten sind. Die GRV lobt die daraus abgeleiteten Entscheidungen der Bundespolitik in den vergangenen Legislaturperioden zur Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur (Leistungs- und Finanzierungs-Vereinbarungen LuFV).

7. Eisenbahn-Unternehmen des Bundes (2/3)

Manche Strukturen des DB-Konzerns waren im Hinblick auf einen möglichen Börsengang entwickelt. Die DB Mobility Logistics AG wurde nach der Absage des Börsengangs wieder aufgelöst.

Welche weitere Entwicklung des DB-Konzerns streben Sie an, und auf welche Rahmenbedingungen ist Rücksicht zu nehmen?

Antwort der CDU / CSU:

[Gemeinsame Antwort auf die Fragen 6 und 7]

Die Frage einer strukturellen Weiterentwicklung und Ausrichtung der Deutschen Bahn AG am Bundesinteresse war bereits oftmals Gegenstand von Beratungen des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages und von Berichten des Bundesrechnungshofes. Hier geht es um die Orientierung am verfassungsrechtlichen Gewährleistungsauftrag inklusive einer Eingliederung in eine verkehrsträgerübergreifende Gesamtstrategie. Die integrierte Struktur des Bahnkonzerns steht der Stärkung des Wettbewerbs nicht zwangsläufig entgegen, sofern die Unabhängigkeit bei den wesentlichen Funktionen des Infrastrukturbetreibers gewahrt ist. Das Trassenpreissystem und die Trassenvergaberegeln können in diesem Kontext für mehr Wettbewerb und mehr Verkehr auf der Schiene weiterentwickelt werden. Entsprechend und zur Wahrung des Bundesinteresses ist zu prüfen, ob nicht benötigte Unternehmensteile verkauft werden sollten.

Antwort der SPD:

Die DB AG wird sich weiterentwickeln müssen. Grundlegend wird dabei sein, dass sie sich wieder auf das Kerngeschäft, den Transport von Fahrgästen und Gütern auf der Schiene, konzentriert. Eine grundlegende Reform des Konzerns im Sinne einer Bahnreform 2.0 lehnen wir jedoch ab. Denn klar ist, dass eine solche Reform und die Abkehr vom integrierten Konzern viele Kräfte des Gesamtsystems Bahn binden würde. In einer Zeit, in der wir einen massiven Aufwuchs im Bahnverkehr verwirklichen wollen, ist eine solche Blockade von Ressourcen im Konzern nicht zielführend.

Antwort der AfD:

Sofortige Kündigung der Beherrschungsverträge zwischen DB-Holding und operativen Gesellschaften. DB Schenker ist für Mehdorns Börsenstory zugekauft worden. Es ist nicht Aufgabe der DB, Logistik zwischen China und den USA zu organisieren. Dieser Unternehmensteil muss dringend verkauft werden, die Erlöse müssen in das deutsche Schienennetz fließen. Langfristig gibt es keinen Grund, EVUs in öffentlichem Besitz zu halten. Jedoch muss die EU hier einen synchronisierten Vorstoß machen. Es macht keinen Sinn, wenn die DB ihre EVUs ‚entstaatlicht‘ und italienische, niederländische oder französische Staatsbahnen in Deutschland aktiv sind. Die Schieneninfrastruktur muss hingegen in staatlicher Hand bleiben, wobei die kleineren Stationen in den Aufgabenbereich der Länder übertragen werden sollten. Die Aufgabenträger wären hier die besseren Verwalter.

Antwort der Linke:

Wir möchten die Deutsche Bahn perspektivisch zur Anstalt öffentlichen Rechts machen und sie kurzfristig entlang politischer Ziele steuern — wie die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Sie sollte sich als integrierter Konzern (Netz und Betrieb) auf ihr Kerngeschäft konzentrieren, um Synergien und einen zuverlässigen Betrieb zu ermöglichen und um Schnittstellen zu vermeiden.

Antwort der Grünen:

Die Entwicklung der DB in den letzten 25 Jahren gleicht einer Odyssee. Zig Unternehmensstrategien sind gescheitert. Die DB schwankt zwischen Gemeinwohlorientierung und Gewinnerwartungen. Das Ergebnis heute ist ein schwer steuerbarer und hoch verschuldeter Staatskonzern. Wir Grüne wollen die DB neu aufstellen, Verzahnungen des Unternehmens verringern und Strukturen straffen. Wir wollen dem Bahnverkehr insgesamt eine neue Stärke geben und zahlreiche neue zukunftsfeste Arbeitsplätze ermöglichen.

Position der GRV:

Der DB-Konzern sollte sich auf sein Kerngeschäft konzentrieren, und das ist die Eisenbahn in Deutschland. Der Schienengüterverkehr muss dabei europäisch gedacht werden. Ein weiteres Engagement im Logistik-Geschäft (DB Schenker) muss dem Schienengüterverkehr erkennbare Vorteile bringen, andernfalls fehlt die Legitimation für eine Fortsetzung der Beteiligung eines Staatsunternehmens in diesem Geschäftsfeld. Die Veräußerung nicht länger benötigter Unternehmensteile sollte aber erst dann erfolgen, wenn sich dafür ein guter Erlös erzielen lässt. Den richtigen Zeitpunkt dafür zu erkennen, ist Sache der Organe der DB AG. Die GRV steht zum integrierten DB-Konzern. Eine Zersplitterung der Eisenbahnen des Bundes in Infrastruktur- und Verkehrsunternehmen lehnt die GRV ab.

8. Eisenbahn-Unternehmen des Bundes (3/3)

Einige Großstädte und Urlaubsregionen in Deutschland sind nicht mit dem Schienenpersonenfernverkehr erschlossen. Auch beim europäischen Weistreckenverkehr (Tag- und Nachtzüge) stehen Wünsche im politischen Raum.

Halten Sie staatliche Eingriffe für geboten, und wenn ja mit welchen Instrumenten?

Antwort der CDU / CSU:

Unser Ziel ist es, überall in Deutschland ein bedarfsgerechtes Grundangebot im öffentlichen Verkehr sicherzustellen. CDU und CSU wollen deshalb einen flächendeckenden Mindeststandard schaffen, der allen Menschen einen gleichwertigen, barrierearmen und einfachen Zugang zum ÖPNV gewährt. Den Deutschlandtakt werden wir im Fern- und Regionalverkehr realisieren. Zudem werden wir dafür sorgen, dass Deutschland europaweite Verbindungen zu Tages- und Nachtzeiten unterstützt und hierfür den Bahnverkehrswegebau massiv beschleunigen. Nachtzüge gehören für uns zum Mobilitätsmix der Zukunft.

Antwort der SPD:

Wenn wir dies in Verbindung mit dem Ziel der Verdopplung der Fahrgastzahlen im Schienenverkehr bis 2030 erreichen wollen, bedarf es eines weiteren Infrastrukturaufbaus, der schnellen Umsetzung des Deutschlandtaktes und der Weiterführung der Konzepte zum TEE 2.0. Fernverkehrsverbindungen werden dabei auch in Zukunft durch eigenwirtschaftliche Verkehre erbracht werden. Trotzdem können bestellte Fernverkehre in Einzelfällen sinnvoll sein, wenn es ansonsten kein Angebot gibt. Das darf aber eigenwirtschaftliche Angebote nicht unterminieren.

Antwort der AfD:

Ein Baustein der Bahnreform war die Eigenwirtschaftlichkeit des Fernverkehrs. Die ICE-Anbindung einzelner Städte soll nach dem Aufkommen entschieden werden und nicht, ob ein Abgeordneter dort wohnt. Einige politische Kräfte wollen zurück zur Planwirtschaft der alten Bundes- bzw. Reichsbahn. Die Akzeptanz des Verkehrsträgers Bahn wird jedoch nicht erhöht, wenn ‚Heiße Luft‘ befördert wird. Unser Gesundheits- und Rentensystem ist aber unterfinanziert, deshalb wird der Spielraum für die Schiene eher kleiner als größer werden. Für Träumereien wird kein Geld da sein.

Antwort der Linke:

Ja, eine zentrale Planung von Fernverkehrsverbindungen ist auf Bundesebene und für den internationalen Verkehr auf europäischer Ebene notwendig, um ein gutes Netz auch außerhalb der lukrativen Strecken zu ermöglichen. Dazu gehört sowohl eine bessere Flächen-Anbindung als auch ein Netz von langlaufenden Tages- und Nachtzügen durch Europa als attraktive Alternative zum Flugverkehr. Mit dem Festhalten an Eigenwirtschaftlichkeit ist dies nicht zu erreichen.

Antwort der Grünen:

Wir Grüne halten am Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit des Schienenpersonenfernverkehrs fest. Ein flächendeckender Deutschlandtakt (und später ein Europa-Takt) setzen jedoch voraus, dass auch wirtschaftlich weniger lukrative Verbindungen zuverlässig bedient werden. Dazu wollen wir Grüne ein Konzessionsmodell etablieren. Um fairen Wettbewerb zu schaffen und die Bahn zu stärken, wollen wir klimaschädliche Subventionen (etwa im Luftverkehr) beenden und Trassenpreise absenken.

Position der GRV:

Der Staat sollte solche Verkehre bezuschussen, ohne in die funktionierenden bestehenden Verkehre einzugreifen. Dies könnte durch zweckgebundene Zuschüsse zur Fahrzeuganschaffung sowie einer Bezuschussung der Infrastrukturnutzungsentgelte (vergleichbar der Bezuschussung im Schienengüterverkehr) erfolgen. Eine Vergabe von Linienbündeln mit der Quersubventionierung unwirtschaftlicher, aber staatlich gewünschter Linien durch aufkommensstarke Linien ist abzulehnen, weil dies einer einseitigen Sondersteuer auf die Eisenbahn gleichkäme, und so die ebenso wichtige Verkehrsverlagerung auf die Schiene konterkariert würde.