

Positionen des Bundesverbands SchienenNahverkehr zur Bundestagswahl am 26.09.2021:

Fünf Eckpunkte für eine konsequente Stärkung des klimafreundlichen Verkehrsmittels Bahn in der nächsten Legislaturperiode des Deutschen Bundestages:

Berlin, 18.06.2021

- 1. Für den SPNV und das deutsche System Bahn eine neue, verstärkte Finanzierungsarchitektur schaffen.**
- 2. Die deutsche Schieneninfrastruktur wachstumsorientiert, effizient und gemeinwohlorientiert betreiben.**
- 3. Den Deutschlandtakt in einer konzertierten Aktion von Bund und Ländern proaktiv und zeitnah umsetzen.**
- 4. Den Quantensprung für einen emissionsfreien, dekarbonisierten Bahnverkehr in Deutschland realisieren.**
- 5. Das anspruchsvolle Programm zur „Kultivierung der Bahnhöfe“ in Deutschland für einladende und wachstumsfähige Systemzugänge auflegen.**

1. Für den SPNV und das deutsche System Bahn eine neue, verstärkte Finanzierungsarchitektur schaffen!

Wirksame Klimaschutzpolitik muss auf eine drastische Erhöhung des Anteils der Schiene am Personen- und Güterverkehr in Deutschland abzielen, da nur so in hohem Maß Co2-Einsparungen möglich sind. In dieser Zielperspektive stellen sich in der Nach-Corona-Zeit enorme entsprechend gestiegene Herausforderungen an die Finanzierung des deutschen Schienenpersonennahverkehrs: Sanierung und Modernisierung der bestehenden Infrastruktur, Digitalisierung der Schiene und Ausbau des ETCS einschließlich einer Ausrüstung der Fahrzeuge, Ausbau und Kapazitätserhöhung des Schienennetzes und Reaktivierung stillgelegter Strecken, massiver Ausbau des Verkehrsangebots im Nahverkehr durch Erhöhung

der Kapazitäten und Verdichtung der Takte, Umsetzung des Deutschlandtakts, Offensive zur Elektrifizierung des Schienennetzes, Revitalisierung von Bahnhöfen.

Um diese Herausforderungen bewältigen zu können, bedarf es einer neuen Finanzierungsarchitektur für den Schienenpersonennahverkehr und für das System Bahn in Deutschland. Diese neue Finanzierungsarchitektur sollte auf folgenden **drei Säulen** errichtet werden:

- **Berechenbare Verstetigung einer jährlichen Erhöhung der Regionalisierungsmittel für den deutschen SPNV** (um Angebotsausweitungen zu finanzieren, eine Dekarbonisierung und Digitalisierung der Fahrzeugflotten zu ermöglichen, mehr Qualität und Kapazität für die Fahrgäste zu gewährleisten, höhere Personal- und Sachkosten zu tragen).
- **Refinanzierung durch Abschaffung fehlsteuernder Subventionen und Erschließung neuer Finanzierungsquellen (Verkehr finanziert Verkehr) durch** Abschaffung der Steuervergünstigungen für den Dieselmotortreibstoff, Beseitigung des Steuerprivilegs für Flugbenzin, Abschaffung des Dienstwagenprivilegs und Bindung steuerlicher Vergünstigungen für Pendler*innen an die Nutzung des ÖPNV, sowie durch Einführung einer EU-konformen PKW-Maut in Deutschland für die Nutzung von Autobahnen und Bundesstraßen durch Inländer und Ausländer sowie Erhöhung der LKW-Maut und Ausweitung der LKW-Maut auf kleinere Lastwagen und alle Straßen.
- **Schaffung eines Infrastrukturfonds zur nachhaltigen und langfristig auskömmlichen Finanzierung des Bahnsystems in Deutschland:** Dieser Fonds soll zur nachhaltigen, langfristig verlässlichen Finanzierung von Modernisierungsmaßnahmen und Kapazitätsausweitungen im deutschen Schienenpersonennahverkehr und Fernverkehr eingerichtet werden. Er sollte gespeist werden durch bisherige Bundesmittel des Ausbaus, der Modernisierung und des Erhalts, durch Einnahmen aus der LKW-Maut und aus der PKW-Maut sowie ggf. durch Erträge aus den Infrastrukturbenutzungsgebühren. Die Gesellschaft, die den Fonds managt (siehe Ziffer 2), soll auch Kredite aufnehmen können.

2. Die deutsche Schieneninfrastruktur wachstumsorientiert, effizient und gemeinwohlorientiert betreiben!

Die deutsche Schieneninfrastruktur ist ausgerichtet an Gemeinwohlzielen zu organisieren und zu betreiben. Kapazitätssteigerungen und Stabilität der Infrastruktur stehen im Fokus. Dazu ist eine Strukturreform des Bahnkonzerns erforderlich. Sie sollte wie folgt ausgestaltet werden:

- Die Infrastrukturunternehmen der DB (Netz, Energie, Station und Service) werden aus dem Konzern herausgelöst und ggf. mit weiteren digitalen Diensten wie z.B. der Fahrgastinformation ergänzt in eine Infrastrukturgesellschaft (GmbH) des Bundes überführt.
- Diese Infrastrukturgesellschaft hat ausschließlich einen Gemeinwohlauftrag. Sie ist nicht auf Gewinnerzielung ausgerichtet. Sie managt den Infrastrukturfonds.

Mit dieser Strukturreform kann sichergestellt werden, dass Maßnahmen zum Betrieb und zur Weiterentwicklung der deutschen Schieneninfrastruktur den Interessen des Klima- und Umweltschutzes, der gesamten Schienenbranche und allen Nutzern dienen und regulatorische Erfordernisse reduziert werden können.

3. Den Deutschlandtakt in einer konzertierten Aktion von Bund und Ländern umsetzen!

Die Umsetzung des Deutschlandtakts ist eine gesamtstaatliche Aufgabe. Sie kann nicht der Deutschen Bahn AG überlassen werden. Vielmehr bedarf es zur effektiven und effizienten, zügigen und inklusiven Verwirklichung des Deutschlandtaktes einer starken, gemeinwohlorientierten Organisation und der Einbeziehungen aller relevanten staatlichen Ebenen und Beteiligten.

Bei der Gründung dieser Organisation muss bedacht werden:

Der Deutschlandtakt kann nur funktionieren, wenn er den Schienenpersonennahverkehr und den Schienenpersonenfernverkehr synergetisch verknüpft, die Trassenbedürfnisse des Schienengüterverkehrs hinreichend berücksichtigt und alle Systemelemente höchsten Zuverlässigkeitsansprüchen genügen. Entsprechend ist die Umsetzung des Deutschlandtakts nicht ausschließlich Sache des Bundes. Denn sie betrifft nicht nur den Fernverkehr. Deshalb kann der Deutschlandtakt nur in einer konzertierten Aktion von Bund und Ländern verwirklicht werden, da sie gemeinsam die Rahmenbedingungen festlegen, kontrollieren und sanktionieren müssen.

Entsprechend fordern wir, zur Verwirklichung des Deutschlandtakts die Einrichtung einer neuen Organisation, die von Bund und Ländern getragen wird und als „Aufgabenträger für den Schienenverkehr in Deutschland“ Art und Umfang des Angebots im Fernverkehr bestimmt und die Koordination und Synchronisation mit den Trassen und Angeboten in den drei Schienensegmenten betreibt. Dabei arbeitet sie eng mit den Ländern und den SPNV-Aufgabenträgern zusammen.

Als erste Stufe ist ein Deutschlandtakt-Büro zu gründen, das die weitere Bearbeitung des Deutschlandtaktes steuert, die nächste konkrete Etappe für 2033 vorbereitet, das Angebotskonzept in weiteren Etappen festlegt und ein Vergabekonzept entwickelt.

4. Den Quantensprung für einen emissionsfreien, dekarbonisierten Bahnverkehr in Deutschland realisieren!

Wirksame Klimaschutzpolitik bedeutet auch: Wir müssen auch im Bahnverkehr das Ende des fossilen Zeitalters einläuten. Deshalb brauchen wir in Deutschland auf dem Weg zu einer emissionsfreien, dekarbonisierten Bahn keine 100 verschiedene Pilotprojekte in Form von Trippelschritten, sondern einen Quantensprung.

Dazu sind folgende Maßnahmen erforderlich:

- **Eine ambitionierte Elektrifizierungsoffensive:** Ziel dieser Offensive sollte es sein, den Elektrifizierungsgrad des deutschen Schienennetzes bis zum Jahr 2030 auf 75 Prozent zu erhöhen.
- **Ein ambitioniertes Programm für alternative Antriebstechnologien im deutschen Bahnverkehr:** Ziel ist es, mit diesem Programm sicherzustellen,
 - dass die Planung, die Genehmigung und der Bau der für die Dekarbonisierung des Bahnsystems erforderlichen Infrastruktur-Investitionen effizient und effektiv durchgeführt werden können,

- dass die erforderlichen Finanzmittel zur Ausrüstung der deutschen Schieneninfrastruktur für batterieelektrische Fahrzeuge und für Wasserstoff-Fahrzeuge als Übergangstechnologie bereitgestellt werden
- und die so entstehenden erhöhten Finanzierungskosten des Systems nachhaltig gesichert werden.

5. Das anspruchsvolle Programm zur „Kultivierung der Bahnhöfe“ in Deutschland auflegen

Bahnhöfe sind die Kristallisationspunkte der Mobilitätswende. Sie ebnen den Zugang zum System Bahn und sind deshalb von zentraler Bedeutung, wenn es gilt, Menschen für die Nutzung des Schienenverkehrs zu gewinnen. Hinzu kommt, dass sie auch Umschlagplätze für verschiedenste Mobilitätsoptionen sind bzw. werden können („Mobilitätsstationen“).

Bahnhöfe sollten deshalb nicht nur als Durchgangsstationen ausgestaltet sein. Vielmehr sollten sie attraktive Orte für Begegnungen, für Verweilen und Erleben werden.

Eine klimafreundliche Mobilitätspolitik muss deshalb mit einer Kultivierung dieser öffentlichen Bahnhofsräume einhergehen, damit Bahnhöfe von den mobilen Menschen gerne aufgesucht werden, damit sie zu Orten werden, an denen man gerne verweilt, und damit sie nicht als Räume gelten, von denen man, weil sie trostlos und öde sind, möglichst schnell wieder fliehen will.

Wir brauchen deshalb ein koordiniertes Programm zur Kultivierung der Bahnhöfe in Deutschland – auch und gerade der Bahnhöfe außerhalb der Großstädte. Wir brauchen dieses Programm, um Bahnhöfe zu attraktiven, sicheren und saubereren Orten zu machen,

- die zum Verweilen einladen (mit einem angenehmen Ambiente, Cafés, WLAN, Geschäften, bequemen Sitzgelegenheiten, Aufenthaltsräumen),
- an denen Service- und Sicherheitspersonal die Fahrgäste als Kunden bedient,
- an denen man unterschiedliche Mobilitätsoptionen nutzen kann (Bahnhöfe als Mobilitätsstationen) und die Anschlussmobilität sichergestellt ist
- und die vielfältige weitere Nutzungsmöglichkeiten eröffnen (z. B. Coworking Spaces, Kommunikationsforen etc.).

Dieses Programm sollte zügig durch die zu gründende Infrastrukturgesellschaft des Bundes mit einem standardisierten modularen Bausteinkonzept umgesetzt werden und als „konzertierte Aktion“ gemeinsam mit den kommunalen Spitzenverbänden, mit dem Eisenbahnbundesamt und mit den Aufgabenträgern im deutschen SPNV eng verzahnt werden.

Berlin, 18.06.2021

Das Präsidium des Bundesverbands SchienenNahverkehr