

1 **Antrag Nr.**
2 **Antrag zum Bundesparteitag 2017**

3 **Antragsteller: OV II SPD-OL-Stadt / UBV SPD-OL-Stadt**

Bemerkungen:

4
5 **VON DER STRAÙE AUF DIE SCHIENE**

6 **Der Bundesparteitag möge beschließen**, Folgendes in das Wahlpro-
7 gramm aufzunehmen:

Bemerkungen:

8 *Die SPD bekennt sich zur Verkehrsverlagerung von der Straße auf die*
9 *Schiene, denn Personen- und Güterverkehr auf der Schiene ist deutlich*
10 *umweltfreundlicher und bringt den Menschen insgesamt weniger Belastun-*
11 *gen. Dieses Ziel ist erreicht, wenn der Anteil von Personen- und Güterver-*
12 *kehr auf der Schiene (heute ca. 9 bzw. 17 %) prozentual deutlich gestiegen*
13 *ist. Dazu sind verschiedene Maßnahmen unabdingbar umzusetzen:*

- 14 ▪ *Erhöhung des Anteils der Verkehrsinvestitionen in den Schienenverkehr*
15 *auf bis zu 60 % statt wie im Bundesverkehrswegeplan vorgesehen 42*
16 *%.*
- 17 ▪ *Kostengünstigerer Zugang zum Schienennetz durch Überführung der*
18 *Netzgesellschaft der Deutschen Bahn in eine nicht profitorientierte,*
19 *staatlich kontrollierte Gesellschaft und drastische Senkung der Nut-*
20 *zungsentgelte für Strecken, Bahnhöfe und Versorgungsanlagen.*
- 21 ▪ *Einführung einer ganzheitlichen bundesweiten Verkehrsplanung für*
22 *Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) in Abstimmung mit den für den*
23 *Nahverkehr (SPNV) zuständigen Bundesländern.*
- 24 ▪ *Definition eines Grundnetzes für den Fernverkehr mit regelmäßiger*
25 *Leistungsausschreibung am Markt.*
- 26 ▪ *Einführung eines deutschlandweiten integralen Taktfahrplans*
27 *(„Deutschland-Takt“).*
- 28 ▪ *Erhöhung der an die Länder ausgezahlten Regionalisierungsmittel für*
29 *den Nahverkehr und striktere Zweckbindung.*
- 30 ▪ *Staatliche Zuschüsse für die Reaktivierung/Neubau von Gleisanschlüs-*
31 *sen und für Effizienzsteigerungen im Güterverkehr.*
- 32 ▪ *Gezielte Aus- und Neubauten sowie Modernisierungen zum Abbau von*
33 *Kapazitätsengpässen im Schienennetz.*

34 **Begründung:**

35 Deutschland gibt für sein Schienennetz weit weniger Geld pro Kopf aus als
36 alle vergleichbaren Nachbarstaaten, z. B. Frankreich, Dänemark, Österreich
37 und die Schweiz. Dies gilt selbst, wenn man einzelne Großprojekte wie Got-
38 thard- und Brennerbasistunnel herausnimmt. Dementsprechend hat sich im
39 deutschen Schienennetz ein erheblicher Investitionsrückstau gebildet, wo-
40 durch die Infrastruktur vielerorts nicht in der Lage ist, zusätzliche Verkehre
41 aufzunehmen. Eine Verkehrswende ist daher nur umsetzbar, wenn auch bei
42 den Investitionen endlich die oft versprochene Wende zugunsten der
43 Schiene stattfindet. Die genannten 60 % Investitionsanteil sind ein konkreter
44 Vorschlag des Bundesumweltamtes.

45 Gleichzeitig werden viele potentielle Anbieter von Fern- und Güterverkehr
46 durch allzu hohe Zugangskosten abgeschreckt, weil die Deutsche Bahn
47 quasi eigenmächtig die Gebühren für die Nutzung ihrer Infrastruktur (soge-
48 nannte Trassen- und Stationspreise) festlegen darf und dies weidlich aus-

49 nutzt. In anderen Ländern, z. B. Schweden, sind diese Gebühren kaum halb so hoch. Dies wird
50 verstärkt dadurch, dass der Bund regelmäßige Gewinnausschüttungen von der Deutschen
51 Bahn erwartet. Eine grundlegende Änderung ist nur möglich, wenn das Profitstreben an dieser
52 Stelle eliminiert und eine neutrale Netzgesellschaft in staatlicher Hand geschaffen wird, deren
53 oberstes Ziel die Steigerung des Schienenverkehrs ist. Zum Vergleich: Von Landstraßen erwar-
54 tet auch niemand, dass sie sich rentieren!

55 Die Attraktivität des Personenverkehrs leidet zusätzlich unter mangelnder Koordination durch
56 den Bund und dem Rückzug des Fernverkehrs aus der Fläche, da dieser sich ohne Subventio-
57 nen nur auf den großen Hauptstrecken lohnt. Abhilfe kann hier geschaffen werden, indem der
58 Bund ein flächendeckendes Grundnetz für den Fernverkehr definiert und seine Bedienung ana-
59 log zum Nahverkehr regelmäßig ausschreibt. Wenn im selben Zuge ein bundesweiter integraler
60 Taktfahrplan, wie ihn etwa der sogenannte „Deutschland-Takt“ vorsieht, umgesetzt wird und
61 Nah- und Fernverkehr besser miteinander verknüpft werden, steigert dies die Attraktivität der
62 Schiene enorm. In der Schweiz, wo ein solcher integraler Takt seit über 30 Jahren existiert, liegt
63 der Marktanteil doppelt so hoch.

64 Dem Güterverkehr muss neben sinkenden Zugangskosten dringend geholfen werden, indem
65 zusätzliche Zugangsstellen und Gleisanschlüsse geschaffen werden. Diese wurden in den ver-
66 gangenen Jahrzehnten oft gegen den Willen ihrer Inhaber stillgelegt. Auch hier muss das Profit-
67 denken des Netzbetreibers einer gesamtwirtschaftlichen Betrachtung weichen.

68 Schließlich gilt es, gezielt Innovationen im Güterverkehr zu fördern, um die Betriebseffizienz zu
69 steigern und mit dem LKW-Verkehr mitzuhalten, denn Güterzüge fahren mit durchschnittlich ge-
70 rade einmal 20 km/h durchs Land. Ein Beispiel hierfür ist der massenhafte Einbau automati-
71 scher Kupplungssysteme statt der bisherigen manuell zu bedienenden, wodurch die Zugbildung
72 um Stunden verkürzt werden kann. Ebenso sind viele alte Dienstvorschriften wie etwa die für
73 Streckenkunde zu hinterfragen.

74 **Weiterleiten an:** antragskommission@spd.de