

**Wiedervorlage | Antrag Nr. 35/I/11
(vertagt vom LPT am 13.05.11 und LPT 21.11.2011)**

**Annahme i. d. F. AK
LPT 09.06.2012**

FA Mobilität

Der Landesparteitag möge beschließen:

Der Bundesparteitag möge beschließen:

Deutschland braucht dringend eine Korrektur der „Bahn-Reform“ von 1993

Das aktuelle S-Bahn-Chaos in Berlin, die Dauerkrise im ICE-Verkehr, die Einstellung des Interregio-Verkehrs, der Niedergang des grenzüberschreitenden Eisenbahnpersonenfernverkehrs und die schlechteren Service- und Verkehrs-Leistungen zeigen, dass die Bahnreform von 1993 in der derzeitigen Form unzureichend ist. Sie hat dem System „Eisenbahn“ in Deutschland nicht den gewünschten Aufschwung gebracht. Aus diesem Grunde werden die SPD-Mitglieder der Länderverkehrsministerkonferenz sowie die SPD-Bundestagsabgeordneten aufgefordert, in einer Initiative für die notwendige Kurskorrektur und Ergänzung der „Bahn-Reform“ einzutreten:

Folgende sieben Eckpunkte sind in einer neuen „Bahnreform II“ gesetzlich zu verankern:

1. Die Infrastrukturbereiche der Eisenbahnen des Bundes sind ausschließlich auf das Gemeinwohl und die Daseinsvorsorge zu orientieren. Der Erhalt, der Ausbau und die Unterhaltung der gesamten Infrastruktur ist im besten Zustand auf modernsten technischem Niveau (einschließlich Sicherheitsstandards) als Aufgabe der Deutschen Bahn nach Grundsätzen und Einzelweisungen des Bundes gesetzlich zu fixieren. Gewinne aus der Infrastruktur müssen vollständig in die Infrastruktur reinvestiert werden. Dazu ist der Gewinnabführungs- und Beherrschungsvertrag zwischen den Infrastrukturbereichen und dem Gesamt-Konzern der Deutschen Bahn aufzulösen. Entsprechende Unternehmensgrundsätze sind gesetzlich zu regeln.

2. Planungen für einen Börsengang der Deutschen Bahn (mit Ausnahme der Logistik-Sparte) sind endgültig aufzugeben. Der Bund muss seine in Artikel 87e des Grundgesetzes enthaltene Gemeinwohlverpflichtung für den Eisenbahnfernverkehr nachhaltig wahrnehmen. Das hierzu vorgeschriebene Bundesgesetz wird umgehend entwickelt und umgesetzt. Der Bund erarbeitet dabei unter Beteiligung der Länder einen

Plan, in dem die Mindestversorgung im Fernverkehr und die Qualitätsstandards (z.B. Barrierefreiheit, Gepäck-, Kinderwagen-, Fahrradmitnahme, Bewirtschaftung) festgelegt und fortgeschrieben werden. Die Deutschen Bahn hat diesen Plan im Rahmen einer Ziel- und Leistungsvereinbarung als öffentlicher Dienstleister umzusetzen. Dabei sind insbesondere die Anforderungen der Raumordnung zu berücksichtigen. Ergebnis des Planes sind langfristige Fahrpläne („Deutschland-Takt“), an denen sich auch die Investitionen des Bundes zum Ausbau der Infrastruktur orientieren. Kann die Deutsche Bahn Teilleistungen nicht erbringen, so werden diese ausgeschrieben.

3. Die Verantwortung der Länder für den Schienenpersonennahverkehr bleibt erhalten. Das System der Regionalisierungsmittel wird ausgebaut und erweitert. Die schienengebundene Infrastruktur wird neu geordnet. Regionale und lokale Eisenbahninfrastruktur (z.B. S-Bahnen) wird ohne Entschädigung in das Eigentum und die Verantwortung der Länder bzw. Regionen oder von Ihnen gebildeter Institutionen übergehen, um Zuständigkeiten und Entscheidungen über Instandhaltung, Planung, Sicherung und Erweiterung der schienengebundenen Infrastruktur auf dieser Ebene und damit den Bestellern des SPNV anzusiedeln.

4. Für den Güterverkehr sowie Sonderzugverkehre (die nicht Bestandteil der Daseinsvorsorge sind) werden ein diskriminierungsfreier Zugang privater Eisenbahnunternehmen in das Schienennetz nach EU-Vorgaben und ein Wettbewerb ermöglicht.

5. Nichtbundeseigene Eisenbahnverkehrsunternehmen können für Verkehrsleistungen im Schienenpersonenverkehr von den Ländern bzw. vom Bund beauftragt werden, wenn gewährleistet wird, dass sie den Beschäftigten ein von den Tarifpartnern vereinbarten Branchentarifvertrag mit einem Mindestlohn für alle Beschäftigten bieten und bei einem Betreiberwechsel das Betriebspersonal mit Kündigungsschutz übernommen wird.

6. Abgestimmte Fahrpläne und Tarife sowie ein direkter Vertrieb werden gewährleistet, damit die Netzwirksamkeit des Systems Eisenbahn als einheitliches System erhalten, gestützt und gefördert wird. Die Fahrplaninformationen erfolgen umfassend (zeitlich und örtlich) und

diskriminierungsfrei über alle Informationskanäle.
Sie steht allen Nutzern auch ohne den Einsatz
eigener technischer Hilfsmittel zur Verfügung.

7. Die SPE-Abgeordneten werden aufgefordert, sich für die Europäisierung der nationalen Staatsbahnen einzusetzen, damit im internationalen Verkehr leistungsfähige und konkurrenzfähige Angebote realisiert werden. Aufbauend auf ersten Ansätzen zu Kooperationen und Allianzen der Staatsbahnen (z.B. „Berlin-Warszawa-Express“, Allianzen DB/SBB und TGV/ICE) ist ein „Verbund der Staatsbahnen der Europäischen Union“ zu entwickeln. Das Tarifsystem ist zu vereinfachen und konkurrenzfähig insbesondere zum Flug- und Autoverkehr zu gestalten (z.B. Abschaffung von nationalen bzw. produktbezogenen „Inseltarifen“). Die staatlichen Eisenbahnen sind zu einer Kooperation im Eisenbahnfernverkehr zu verpflichten. Im Ergebnis wird z.B. der grenzüberschreitende Eisenbahnverkehr nach Italien, Lettland und Estland wieder aufgenommen.