

Prellbock-08.03.2018:

Aus dem Koalitionsvertrag CDU - CSU - SPD 2018

Für den Schienenverkehr wollen wir ein umfassendes Förderprogramm auflegen, das sowohl die Elektrifizierung von Strecken als auch die Anschaffung von Fahrzeugen nebst Nachlade-/Tankinfrastruktur umfasst. Den Schienenpersonennahverkehr wollen wir mit Investitionszuschüssen für Brennstoffzellen-Hybrid-Triebwagen inkl. Ausstattung/Umrüstung der Depots und Bau und Betrieb von Wasserstofftankstellen unterstützen. Um die Wirtschaftlichkeit von Elektrobussen zu erhöhen, wollen wir sie analog der Schienenbahnen von der EEG-Umlage freistellen.

Schieneverkehr

Pünktlichkeit, guter Service und hohe Qualität müssen das Markenzeichen der Eisenbahnen in Deutschland sein.

Mit einem Schienenpakt von Politik und Wirtschaft wollen wir bis 2030 doppelt so viele Bahnkundinnen und Bahnkunden gewinnen und dabei u. a. mehr Güterverkehr auf die umweltfreundliche Schiene verlagern.

Wir wollen die Maßnahmen des Masterplans Schienengüterverkehr dauerhaft umsetzen. Die Eisenbahnen müssen im Gegenzug in mehr Service, mehr Zuverlässigkeit und mehr Innovationen investieren

Die priorisierten Maßnahmen zur Schaffung eines deutschlandweiten 740-Meter-Netzes für Güterzüge werden wir bis 2020 realisieren.

Wir wollen die Digitalisierung der Schiene, auch auf hochbelasteten S-Bahnstrecken vorantreiben und den Ausbau der europäischen Leit- und Sicherungstechnik ETCS, elektronischer Stellwerke und Umrüstung der Lokomotiven durch den Bund unterstützen. Die Automatisierung des Güterverkehrs und das autonome Fahren auf der Schiene wollen wir durch Forschung und Förderung unterstützen.

Bis 2025 wollen wir 70 Prozent des Schienennetzes in Deutschland elektrifizieren.

Mit einer neuen Förderinitiative wollen wir regionale Schienenstrecken elektrifizieren.

Wir wollen zudem mehr hindernisfreie Mobilität ermöglichen. Ein Schlüsselprojekt dabei ist das Programm zur Förderung von Barrierefreiheit auf Bahnhöfen.

Wir wollen Bundesmittel für den Betrieb von Schienennebenstrecken zur Verfügung stellen sowie ein Programm zur Förderung der Mobilität im ländlichen Raum auflegen. Wir wollen Bahnhöfe und -haltstellen in den Regionen halten.

Wir wollen ein Instrumentarium entwickeln, mit dem Aufgabenträger übergreifende Schienenverkehrsprojekte von besonderer Bedeutung beschleunigt realisieren können (z. B. Schienenverkehrsknoten in Mischnutzung aus S-Bahn, Schienennah- und Fernverkehr sowie strategische grenzüberschreitende Schienenverbindungen).

Wir wollen die Förderung für NE-Bahnen für den Ausbau öffnen. Das Eisenbahnkreuzungsgesetz wollen wir ändern, um den kommunalen Anteil der Finanzierung an TEN-Strecken zu reduzieren.

Für ein „Tausend-Bahnhöfe“-Förderprogramm zur Attraktivitätssteigerung gerade kleinerer Bahnhöfe, das Bahnanlagen und das Bahnhofsumfeld einbezieht, wollen wir die Länder, Kommunen und die Deutsche Bahn als Partner gewinnen. Damit wollen wir u. a. die Sanierung von Bahnhofsgebäuden fördern.

Für uns steht als Eigentümer der Deutschen Bahn AG nicht die Maximierung des Gewinns, sondern eine sinnvolle Maximierung des Verkehrs auf der Schiene im Vordergrund.

Wir halten am integrierten Konzern Deutsche Bahn AG fest. Eine Privatisierung der Bahn lehnen wir ab. Das Schienennetz und die Stationen sind Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge. Entscheidungen, an welcher Stelle des Netzes in den Erhalt und Ausbau der Schieneninfrastruktur investiert wird, müssen durch den Bund frei von Gewinninteressen privater Dritter gefällt werden.

Wir werden in den Satzungen der DB Netz AG, der DB Station&Service AG sowie des Gesamtkonzerns volkswirtschaftliche Ziele wie die Steigerung des Marktanteils der Schiene festschreiben und die Vorstände der Unternehmen auf die Erfüllung der Ziele verpflichten. Die für den Schienenverkehr zuständige Fachabteilung und deren nachgeordnete Behörden im für Verkehr zuständigen Ressort wollen wir strukturell und personell stärken und eine/n hochrangige/n Beauftragte/n der Bundesregierung für den Schienenverkehr einsetzen.