

Eisenbahnpolitische Bewertung der Wahlprogramme zur Bundestagswahl 2021

Der Schiene jetzt Priorität geben! Die Politik muss in der nächsten Legislaturperiode endlich handeln, für eine reale Verkehrswende, eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene und für den Klimaschutz. Der Schienengüterverkehr ist und bleibt für Wirtschaft, Industrie und Handel und damit alle Menschen systemrelevant.

Welche Rolle die Themen Schienengüterverkehr und Logistik in den Wahlprogrammen der großen Parteien spielen, haben die Güterbahnen genauer betrachtet, eingeordnet gegenübergestellt.

BEWERTUNG

	CDU/CSU	SPD	FDP	Die Linke	B90/Grüne
Verkehrspolitische Grundausrichtung					
Erkennbare Priorität für die Schiene					
Mitgestaltung einer neuen schienenfreundlichen Güterverkehrspolitik in Europa					
Erwähnung und Zustimmung zu den Masterplänen Schienenverkehr und Schienengüterverkehr					
Wettbewerbsorientierung – „Wording“, das auch die nicht zum DB-Konzern gehörenden Güterbahnen erkennbar mitmeint					
Zustimmung zum Marktanteilsziel von mindestens 25 Prozent (oder höher) bis 2030					
Prinzip „Verkehr finanziert Verkehr“ statt einzelner geschlossener Finanzierungskreisläufe					
Innovation					
Schienenforschung finanziell deutlich aufstocken					
Förderung von Zweikraftantrieben (Dual-Mode) durch Betriebskostenzuschüsse, die am Stromverbrauch orientiert sind					
Schienengüterverkehr als Teil von urbaner Logistik					
Förderung der Beschaffung kranbarer Sattelaufleger sowie verpflichtende Kranbarkeit bei neuen Sattelauflegern					
Bekanntnis zur Entbürokratisierung des Schienenverkehrs					



Voll erfüllt



Nicht erfüllt



Teilweise erfüllt



Nicht erwähnt

BEWERTUNG

	CDU/CSU	SPD	FDP	Die Linke	B90/Grüne
Infrastruktur					
Erhöhung der Budgetmittel für Neu- und Ausbaumaßnahmen mittelfristig auf mindestens 3 Milliarden Euro pro Jahr					
Höheres Budget für kapazitätssteigernde Maßnahmen im bestehenden Netz („Kleine und Mittlere Maßnahmen“)					
Einführung eines Infrastrukturfonds nach Schweizer Vorbild					
Bereitstellung zusätzlicher Planungs-, Dialog-, Behörden- und Verwaltungskapazitäten					
Gleichberechtigte Berücksichtigung des Schienengüterverkehrs in der Deutschlandtakt-Konzeption					
Beseitigung von Elektrifizierungslücken bzw. Ziel von 75 % Elektrifizierungsanteil des Schienennetzes bis 2030					
Zusätzliche Haushaltsmittel für Gleisanschlussförderung, Streckenreaktivierungen und Modernisierung von Verladepunkten					
Flächen für die Verladung im Schienengüterverkehr vorhalten					
Beschleunigung der Lärmsanierung an Schienenwegen					
Zustimmung zum Vorschlag des VCD für ein Bundesmobilitätsgesetz und eine entsprechende klimagerechte Planungssystematik vor allem für die Verkehrsinfrastrukturen					
Keine neuen Vergabeentscheidungen für kapazitätserweiternde Fernstraßenvorhaben					
Modernisierung der streckenseitigen Infrastruktur, v. a. beschleunigte Umrüstung auf digitale Stellwerke und ETCS					
Umrüstkförderung der fahrzeugseitigen ETCS-Komponenten („On Board Units“)					
Schnellere Umsetzung des 740-Meter-Programms					
Aktiver beschleunigter Umbau der Bahnstromversorgung auf erneuerbare Energien					



Voll erfüllt



Nicht erfüllt



Teilweise erfüllt



Nicht erwähnt

BEWERTUNG

	CDU/CSU	SPD	FDP	Die Linke	B90/Grüne
Intermodale Rahmenbedingungen					
Bekennnis zum Schienengüterverkehr als Rückgrat der Logistikketten					
Fortführung der Trassenpreisförderung					
Erhöhung der CO ₂ -Abgabe für die Nutzung fossiler Treibstoffe im Landverkehr ohne Verrechnung bei der – CO ₂ -differenzierten – Neugestaltung der Lkw-Maut					
Abbau des Dieselsteuer-Privilegs					
Ersatz des Diesels durch klimafreundliche Antriebe im Straßengüterverkehr ohne Dauersubventionen					
Reduzierung der einseitigen klimabezogenen Abgaben im Schienenverkehr (Stromsteuer, EEG-Umlage, EE-bedingte Netznutzungsentgelte, Emissionshandel)					
Umfang der Kontrollen der Tarif-, Arbeits- und Sozialvorschriften im Güterverkehr harmonisieren – Kontrolldefizit auf der Straße abbauen					
Einführung der Lkw-Bemautung auf dem gesamten Straßennetz und Ausdehnung auf alle Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht					
Kein Verzicht auf die Mauterhebung bei klimafreundlich angetriebenen Straßenfahrzeugen					
Verzicht auf die Ausweitung des mit überlangen Lkw befahrbaren Straßennetzes					
Verzicht auf Oberleitungs-Lkw im Straßengüterfernverkehr					
Bahnreform II					
Unterschiedliche Behandlung der heute im DB-Konzern gebündelten infrastrukturellen und verkehrlichen Aufgaben					
Gewinnfreier Betrieb der Infrastruktur					
Neuorganisation der behördlichen Aufgaben, insb. Einrichtung eines Bundesamtes für Verkehr					
Weiterentwicklung des Eisenbahnregulierungsrechts insbesondere zur Gewährleistung des fairen Wettbewerbs					

Voll erfüllt

Nicht erfüllt

Teilweise erfüllt

Nicht erwähnt