

mer nur von „Ganztagsbetreuung“ gesprochen. Dahinter kann sich allerdings Mögliche verbergen, etwa die Finanzierung von Schulsozialarbeitern. Solange es jedoch keine Grundgesetzänderung gibt, die Bund und Ländern die Zusammenarbeit im Schulbereich erlaubt, „gibt es auch kein Ganztagsschulprogramm“, so Wanka.



Auszubildender im BMW-Motorradwerk in Berlin: Union und SPD wollen die duale Ausbildung in Deutschland voranbringen.

Pünktlichkeit als neue Zier

Deutsche Bahn: Vorstände sollen nur dann schöne Boni kassieren, wenn Züge nach Fahrplan ankommen.

D. Delhaes, D. Fockenbrock
Berlin, Düsseldorf

Union und SPD wollen dafür sorgen, dass die Deutsche Bahn künftig pünktlich und zuverlässig fährt. „Wir werden die Geschäftspolitik noch stärker an diesen Zielen ausrichten, ohne die Wirtschaftlichkeit infrage zu stellen“, heißt es im Ergebnispapier der Koalitionsarbeitsgruppe Verkehr, das dem Handelsblatt vorliegt. Die Vorstandsboni sollen an diesen Zielen ausgerichtet werden. Nötig sei dazu, „das Steuerungskonzept für die DB AG unter Berücksichtigung des Aktienrechts“ zu überarbeiten.

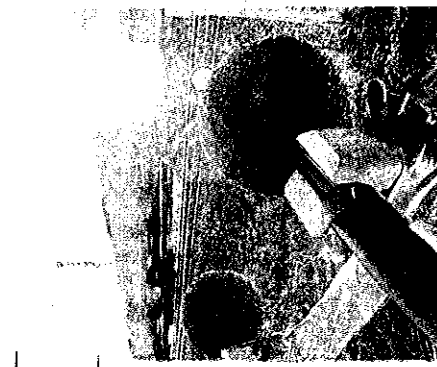
Die Bahn will das nicht kommentieren. Allerdings hatte der Aufsichtsrat schon beschlossen, ab 2013 die Erfolgsprämien der Bahnmanager zu fast 50 Prozent an Mitarbeiter- und Kundenzufriedenheit

zu knüpfen. Bislang galt nur wirtschaftlich Erreichtes als Grundlage.

CDU wie SPD wollen Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagern. Züge sollen ab 2020 nur noch halb so laut sein wie heute. „Den Schienenlärm wollen wir bis 2020 deutschlandweit halbieren“, heißt es in dem Papier, das am Montag in der Großen Koalitionsrunde präsentiert werden sollte. Um das Ziel zu erreichen, sollen keine lauten Güterwagen ab 2020 das deutsche Schienennetz mehr befahren dürfen. Bis 2016 soll bereits „mindestens die Hälfte“ der Züge umgerüstet werden. Gelingt dies nicht, dann sehen Union und SPD „ordnungsgemäße rechtliche Maßnahmen auf stark befahrenen Güterstrecken“ vor, etwa „Nachfahrverbote für nicht umgerüstete Güterwagen“.

Dieser Plan versetzt die Branche in große Aufregung. In einem

Brandbrief an die Unterhändler der Koalition warnt der Präsident des Verkehrsverbandes VDV Jürgen Fenske vor den Folgen eines Fahrplans für Güterzüge. Dann gehe die



Lärmmessung an einem Gleis: Nachfahrverbot für laute Güterzüge?

„Wettbewerbsfähigkeit gegenüber der Straße verloren“. Allein die bereits laufende Umrüstung der Güterwaggons auf sogenannte Flüsterbremsen kostet schon 900 Millionen Euro. Zwei Drittel davon müssen private Betreiber wie BASF oder VTG bestreiten.

Weiterhin will die Koalition die in der vergangenen Legislaturperiode verschärften Lärmgrenzwerte für Neubaustrecken „auch für umfassende Streckenerneuerungen im Bestandsnetz“ einführen. Schon die Abschaffung des Schienenbonus für Neubaustrecken kostet die Bahn Millionen, weil noch mehr in Lärmschutz investiert werden muss.

Kritische Themen, wie die Ausweitung der Lkw-Maut auf Bundesstraßen oder die Einführung der Pkw-Maut diskutiert die AG erst heute. „Ich kann mir kein Modell vorstellen, bei dem eine Pkw-Maut

nur die Ausländer trifft“, hieß es in SPD-Kreisen. Vielmehr werde eine „beträchtliche Zahl der deutschen Autofahrer mehr belastet“. Patrick Schmieder, Verkehrspolitiker im Bundestag und CDU-Generalsekretär in Rheinland-Pfalz, lehnte ebenfalls eine Pkw-Maut ab. Wichtiger sei es, vorhandenes Geld effizient einzusetzen. „Schließlich baut kein anderes Land auf der Welt so teuer wie wir“, sagte Schmieder.

Union und SPD planen zudem ein „nationales Prioritätenkonzept“ für Investitionen. Dazu zählen sie den Ausbau hochbelasteter Knoten, Seehafenhinterlandanbindungen, die Schließung überregional bedeutsamer Netzlücken sowie die Einbindung transeuropäischer und in völkerrechtlichen Verträgen vereinbarter Verkehrsachsen.

Handelsblatt 12.11.2013 Seite 11