
Van:
Verzonden: zaterdag 15 juni 2019 08:56
Aan: info@provinciegroningen.nl; info@provincieoverijssel.nl; info@provinciefriesland.nl; info@provinciedrenthe.nl; info@provinciezeeland.nl
CC: info@provinciegroningen.nl; info@provincieoverijssel.nl; info@provinciefriesland.nl; info@provinciedrenthe.nl; info@provinciezeeland.nl; info@provinciezeeland.nl
Onderwerp: Wunderline in relatie tot ontwikkelingen Deutsche Bundestag en Deutsche Bahn Infrastructuur
Bijlagen: 1907024.pdf; 1907452.pdf; 1907941.pdf; 1909918.pdf
Opvolgingsvlag: Flag for follow up
Vlagstatus: Met vlag

Geachte leden van de provinciale staten,

Op 27 juni vergadert de Deutsche Bundestag over de problemen bij de Deutsche Bahn. Dit betreft vooral de investeringen in de spoorinfrastructuur. Zie daarom de volgende link: <https://www.bundestag.de/verkehr?url=L2Rva3VtZW50ZS90ZXh0YXJjaGl2LzlwMTkva3cyNi1kZS1laXNlbnJhaG4tNjQ2MzU4&mod=mod539180>

Deze vergadering raakt dus direct de belangen van de provincie Groningen en de andere betrokken partijen als het gaat om de Wunderline. Aangezien als het financieren van de spoorinfrastructuur gaat is de Bund altijd de grootste financier. De andere betrokken partijen dragen significant minder bij in percentage. Daarbij speelt ook het dossier snelle trein Amsterdam - Berlijn een rol. Hier is het persbericht van 9 april 2019 met Stientje van Veldhoven:

<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2019/029-ferlemann-bahnverbindung-amsterdam-berlin.html?nn=14462>

Voor heel Nederland is het goed als Berlijn ook direct per spoor via Noord-Nederland in fatsoenlijke reistijden te bereiken is. Dan is er altijd een alternatief voorhanden. Dit in zowel met Wunderline als het doortrekken van de Lelylijn naar Hamburg. Het streven is om vanuit Amsterdam in 4 uur reistijd per trein in Berlijn te komen. Hierin kan Noord-Nederland zeker ook een rol spelen om ook via de noordelijke route Amsterdam - Groningen - Bremen - Hamburg - Berlijn dit in 4 uur mogelijk te maken.

- Is de provincie Groningen van plan om in samenwerking met de provincies Drenthe, Friesland, Overijssel, Flevoland en Noord-Holland de lobby voor de Wunderline te verzwaren?
- Welke rol kan de Lelylijn spelen in het dossier Amsterdam - Berlijn in 4 uur per trein in een gemeenschappelijke lobby van Noord-Holland, Flevoland, Overijssel, Flevoland, Friesland, Drenthe en Groningen?
- Wat wordt de context voor het Fernverkehr voor de Wunderline voor een doorgaande internationale trein Amsterdam - Zwolle - Assen - Groningen - Oldenburg - Bremen - Hamburg?
- Hoe gaan de genoemde provincies op dit dossier Wunderline samenwerken in Berlijn?
- Wat wordt de gemeenschappelijke internationale spoorvisie en agenda van deze provincies ten aanzien van de noordelijke verbindingen met Duitsland?

Dit zijn toch wel relevante politieke vragen voor u als Statenlid. Met daarbij welke invloed hebben de actuele gebeurtenissen in de Deutscher Bundestag met betrekking tot de financiering van het Duitse deel van de overeenkomst?

Hoop dat u deze informatie nuttig gebruikt voor een gemeenschappelijke agenda.

Met vriendelijke groet,

Groningen

Antrag

der Abgeordneten Sabine Leidig, Dr. Gesine Löttsch, Lorenz Gösta Beutin, Heidrun Bluhm, Jörg Cezanne, Kerstin Kassner, Jan Korte, Caren Lay, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Amira Mohamed Ali, Victor Perli, Ingrid Remmers, Dr. Kirsten Tackmann, Andreas Wagner, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.

Drohenden Kollaps verhindern – Deutsche Bahn AG demokratisch umbauen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) befindet sich 25 Jahre nach ihrer Gründung in einer tiefen Krise. In ihrem Kerngeschäft, dem inländischen Bahnverkehr, ist die Qualität mangelhaft, was sich in Verspätungen, defekten Zügen und Störungen der Infrastruktur zeigt. Anders als mit der Bahnreform von 1994 angekündigt, konnte die Bahn weder im Personen- noch im Güterverkehr relevante Marktanteile gewinnen. Eine Folge ist das weitere Anwachsen des Straßen- und Luftverkehrs, wodurch hohe volkswirtschaftliche Kosten verursacht und das Klima, die Umwelt sowie die Gesundheit übermäßig belastet werden.

Die 1994 schuldenfrei gestartete DB AG ist mittlerweile wieder mit fast 20 Milliarden Euro verschuldet. Diese Verschuldung ist wesentlich durch den Kauf zahlreicher Unternehmen entstanden, die sich überwiegend als schlechte Investitionen erwiesen haben. Zudem hat die Aufstellung als „Global Player“ den Fokus vom Kerngeschäft weggeführt und so maßgeblich zu der Krise beigetragen. Für die dringend notwendigen Investitionen im inländischen Bahnverkehr fehlen die Geldmittel. Die Aufspaltung in verschiedene Gesellschaften hat sich nicht als Vorteil erwiesen. Voraussetzung für Innovationen und Zuverlässigkeit ist die kooperative Verzahnung von Netz und Betrieb.

Die Zahl der im Bereich Schiene Beschäftigten wurde im Zeitraum von 1994 bis 2018 fast halbiert – nahezu 150.000 Arbeitsplätze wurden gestrichen. Durch Aufspaltung der DB in sechs Aktiengesellschaften und hunderte Firmen entstand ein großer unproduktiver Overhead. Die Identifikation der Eisenbahner*innen mit dem Unternehmen wurde weitgehend zerstört. Aktuell fehlen 1.200 Lokführer*innen und mehr als 10.000 Zugbegleiter*innen. 5.000 Bahnhöfe sind ohne Personal.

Auch die Bundesregierung hat zur Krise beigetragen, denn sie wurde ihren Aufgaben als Vertreterin des Eigentümers nicht gerecht. Sie ließ zu, dass die Schienenwege nicht ausgebaut, sondern um fast ein Fünftel abgebaut, und dass die Angebote auf diesem Schienennetz ausgedünnt wurden. Sie machte dem Management der DB AG keine klaren Vorgaben für die Verwendung der Mittel, die der Bund ihr zugunsten eines

sicheren und zuverlässigen Bahnverkehrs gewährt. Die entscheidenden drei Ziele der Bahnreform – erstens Verlagerung von Verkehr auf die Schiene, zweitens mehr Kundennähe und höherer Komfort und drittens eine Reduktion der staatlichen Unterstützungszahlungen – wurden nicht erreicht.

In der Summe ist die Bahnreform gescheitert. Ohne ein deutliches Gegensteuern droht ein Kollaps der Bahn.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. den Privatisierungskurs zu verlassen und dauerhaft zu garantieren, dass das System Eisenbahn im Allgemeinwohlinteresse entlang volkswirtschaftlicher Ziele organisiert wird. Unverzichtbar ist dabei eine enge Verzahnung von Netz und Betrieb. Eine Trennung ist daher abzulehnen;
2. eine demokratische Bahnreform einzuleiten, deren Leitlinien durch eine Kommission unter Beteiligung der Beschäftigten, der Umwelt- und der Fahrgastverbände entwickelt werden. Diese soll die Fehler der Bahnreform von 1993/1994 nachhaltig beheben und das Unternehmen an volkswirtschaftlichen Zielen wie der flächendeckenden Versorgung und dem Klimaschutz ausrichten. Dabei muss auch die Unternehmensform auf den Prüfstand. Die Rückführung der DB in ein öffentliches Unternehmen (beispielsweise in Form einer Anstalt des öffentlichen Rechts) und die allmähliche Reintegration der inzwischen in eigenwirtschaftlicher Regie betriebenen Eisenbahnunternehmen in dieses steht dabei an erster Stelle;
3. die Wettbewerbsnachteile des Schienenverkehrs gegenüber den anderen Verkehrsträgern zu beseitigen und so die Weichen für eine sozial-ökologische Verkehrswende zu stellen und
4. Vorschläge zu unterbreiten, um die Infrastrukturinvestitionsmittel massiv zugunsten der Schiene umzuverteilen.

Berlin, den 15. Januar 2019

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

Begründung

Die Bahnreform von 1993/1994 ist mit Blick auf fast sämtliche damaligen Erwartungen gescheitert:

- Der Marktanteil der Bahn konnte im Personenverkehr nur geringfügig gesteigert werden, im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) ist er sogar gesunken. Auch im Schienengüterverkehr hat die Bahn insbesondere in den letzten Jahren Marktanteile verloren. Lediglich im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) konnten die Fahrgastzahlen erhöht werden, weil dieser Sektor seitdem über die Regionalisierungsmittel (RegM) sehr viel besser finanziert wird als zuvor und einige Aufgabenträger hier neue, innovative Konzepte umgesetzt haben.
- Eine finanzielle Entlastung des Bundes konnte nicht erreicht werden, wie auch der Haushaltsausschuss des Bundestags festgestellt hat (Beschluss zu TOP 15, Sitzung am 10.11.2016). Trotz der kompletten Entschuldung der neugegründeten DB AG und der Übernahme von Beamten und Pensionsverpflichtungen durch das Bundeseisenbahnvermögen zum 1.1.1994 sowie einer weiteren Teilentschuldung durch die Übernahme der zinslosen Kredite durch den Bund hat sich die DB AG seitdem wieder mit rund 20 Milliarden Euro verschuldet. Damit hat sie in 25 Jahren ebenso hohe Schulden aufgetürmt wie die Bundesbahn zuvor in 45 Jahren.
- Die Qualität der Leistungen im SPFV und im Schienengüterverkehr ist besonders in den letzten Monaten schlecht; die DB AG hat in ihrem Kerngeschäft erhebliche Probleme. Gleichzeitig hat sie sich zunehmend international ausgerichtet; fast drei Viertel der Tochterunternehmen haben ihren Sitz im Ausland, wo auch fast die Hälfte des Umsatzes generiert wird. Berücksichtigt man die Kapitalkosten für die im Ausland aktiven Töchter, die zu einem erheblichen Teil auf Kreditbasis gekauft wurden, dann wurden netto kaum Gewinne an den Mutterkonzern abgeführt. Der Bundesrechnungshof (BRH) folgert, dass „die international ausgerichtete und in vielfältige Verkehrssegmente differenzierte Geschäftstätigkeit der DB AG nicht mehr im Einklang mit der Intention des Gesetzgebers zur Bahnreform“ stehe und der DB AG nicht nutze (Schreiben des BRH an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 3.8.2018).
- Der Anteil von privaten Betreibern im Schienengüterverkehr und im SPNV ist inzwischen hoch; er liegt jeweils bei mehr als 40 Prozent. Diese Entwicklung ist jedoch in vierfacher Weise problematisch: Erstens weil es hier oft zu „Rosinenpickerei“ kommt und am Ende der bei der DB verbleibende Marktteil fast automatisch zu einem Verlustgeschäft wird (so im Schienengüterverkehr, also bei DB Cargo). Zweitens weil die privaten konkurrierenden Betreibergesellschaften oft Töchter von Staatsbahnen im benachbarten Ausland (Italien, Frankreich, Schweiz und in den Niederlanden) sind. Drittens weil insbesondere im SPNV die technischen, tariflichen und Fahrplanvorgaben derart engmaschig sind, dass – beim SPNV in Kombination mit dem hohen Anteil an zufließenden Regionalisierungsmitteln – die Behauptung, es handle sich hier um „Wettbewerb“ eine Fiktion ist. Viertens weil sich inzwischen Landesregierungen veranlasst sehen, für private und scheinprivate SPNV-Betreiber auch noch das Wagenmaterial bereit zu stellen und – so seit Januar 2019 in Baden-Württemberg – auch die Ausbildung von Lokführern zu übernehmen, womit der Wettbewerbscharakter erst recht zur Schimäre wird.

Sämtliche 1993 im Bundestag genannten Ziele der Reform (vgl. insb. Plenarprotokolle 12/150 und 12/196) konnten somit nicht erreicht werden (eine ausführliche Analyse findet sich in Knierim und Wolf: Bitte Umsteigen! 20 Jahre Bahnreform. Stuttgart 2014). Aktuell zeigt sich, dass das jahrelange Sparen bei der Instandhaltung insbesondere in Vorbereitung auf den 2005 bis 2008 angestrebten Börsengang der DB AG zu einem Substanzverzehr geführt hat, der nun mit erheblichen Mitteln wieder ausgeglichen werden muss. Die Struktur der Aktiengesellschaft und die jahrelange mangelnde Steuerung des Bundes unter Verweis auf die angebliche „Eigenwirtschaftlichkeit“ ist somit gescheitert. Im Übrigen hat das Bundesverfassungsgericht in seinem Urteil vom 7.11.2017 klargestellt, dass alle Tätigkeiten der DB AG im Verantwortungsbereich der Bundesregierung liegen.

Aus diesem Grund ist eine Neuausrichtung des Unternehmens unerlässlich. Die Bahn muss an langfristigen volkswirtschaftlichen Zielen ausgerichtet werden:

- erhebliche Verlagerung von Personen- und Güterverkehr auf die Schiene zur Minimierung der externen Kosten und zum Erreichen der Klimaziele,
- flächendeckender Bahnverkehr nicht nur zwischen den Metropolen, sondern insbesondere auch in ländlichen Regionen mit einem einfachen Fahrplan- und Tarifsystem sowie bezahlbaren Preisen,
- hohe Qualität, Zuverlässigkeit und Sicherheit und
- gute Arbeit im Unternehmen.

Demokratisieren statt Privatisieren

Das Ziel ist eine Demokratisierung des größten öffentlichen Unternehmens. Es geht um Allgemeinwohlinteressen, um die Interessen der Bahnreisenden und der Beschäftigten und nicht um die Erzielung einer maximalen Rendite. Vor allem die vielen engagierten Frauen und Männer, die bei der Bahn arbeiten, müssen wertgeschätzt und ermächtigt werden. Ihre Bahnverbundenheit ist ein Schatz, der zerstört wird, wenn über Abläufe und Strukturen immer wieder über deren Köpfe hinweg entschieden wird. Alle kompetenten Stakeholder einer guten Bahn müssen bei den Beratungen über eine neue Struktur mitwirken – dazu zählen neben Bund, Ländern und Kommunen auch die Allianz pro Schiene, die Gewerkschaften, die Umweltverbände, der VCD, Pro Bahn und Bahn für Alle sowie der VDV. Deren Perspektive und Erfahrung ist unverzichtbar.

Dass bei einer zukünftigen Struktur der Bahn eine enge Vernetzung von Netz und Betrieb notwendig ist, zeigt das Beispiel Schweiz. Dort ist im internationalen Vergleich die höchste Dichte an Zügen im Netz mit einer gleichzeitig sehr hohen Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit umgesetzt. Diese Verzahnung von Netz und Betrieb schafft viele Synergien, während die Zersplitterung der DB AG in hunderte von Unternehmen Synergien zerstört hat und an vielen Stellen parallele Leitungs- und Verwaltungsstrukturen mit hohen Kosten geschaffen hat, wobei die Unternehmensteile oft sich widersprechende Interessen verfolgen.

Umweltgerecht umverteilen

Auch der so genannte Verkehrsmarkt muss grundlegend reformiert werden, um einer erheblichen Verkehrsverlagerung weg vom Auto und vom Flugzeug zum öffentlichen Verkehr den Weg zu ebnen. Vor allem die milliardenschweren Subventionen für fossile Verkehrsträger (u. a. Dieselsteuerprivileg, Kerosinsteuerbefreiung oder die Mehrwertsteuerbefreiung für internationale Flüge, vgl. Liste der „umweltschädlichen Subventionen“ des Umweltbundesamts) bremsen die Elektromobilität auf der Schiene aus. Subventionen sind allenfalls für Verkehrsträger mit überlegener Umwelt- und Klimabilanz sinnvoll, nicht aber für die besonders schädlichen. So würden sich auch vermeintlich unrentable Bahnverbindungen im Personen- und im Güterverkehr lohnen – beispielsweise ein Netz aus internationalen Tages- und Nachtzügen als Alternative zum innereuropäischen Luftverkehr.

Auch die Infrastrukturinvestitionen müssen im Sinne einer sozial-ökologischen Verkehrswende erheblich zugunsten der Bahn verschoben werden. Statt wie bisher weiter Straßen und Flughäfen auszubauen, müssen vor allem die schon existierenden und absehbaren Engpässe im Bahnnetz beseitigt werden. Dabei ist das Ziel eine sinnvolle Optimierung des Netzes als Ganzes mit optimalen Umsteigemöglichkeiten – orientiert am Deutschlandtakt. Zudem müssen auch stillgelegte Strecken reaktiviert und Flexibilität im Netz durch Ausweichgleise und -strecken wiederhergestellt werden. Auch Elektrifizierungen und Modernisierungen von Strecken sind wichtige Maßnahmen, um die Umstellung der Bahn auf erneuerbare Energien weiter zu beschleunigen und langfristig Betriebskosten einzusparen. Dagegen müssen unsinnige Infrastrukturinvestitionen, die die DB AG und langfristig auch den Bund erheblich belasten, gestoppt werden. Das gilt vor allem für das Projekt „Stuttgart 21“, wo es eine Halbierung der Zahl der Gleise geben soll, was einen Deutschlandtakt in Stuttgart unmöglich macht (siehe Antrag der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 19/480), aber auch für die „Zweite Stammstrecke München“.

Im aktuellen Bundeshaushalt wurde im Vergleich von 2017 zu 2019 ein Plus von 45 Prozent für neue Autobahnen und Bundesstraßen beschlossen, aber lediglich ein Plus von 4 Prozent für neue Schienentrassen und Bahnhöfe, was bei der Schiene nicht einmal die Baupreissteigerung ausgleicht. Allein für die jüngst im Bundesverkehrswegeplan 2030 als vordringlich eingestuftem Bahnprojekte (Neu- und Ausbau von Strecken und Knoten) wären nach heutigem Stand Investitionsmittel von 26,2 Milliarden Euro nötig. Eingestellt sind aber lediglich 6,35 Milliarden Euro. Ohne eine deutliche Aufstockung und ohne auskömmliche Finanzierung derselben würde die Umsetzung noch bis ca. 2060 dauern. Dabei sind die Investitionen in das Schienennetz in Deutschland im EU-Vergleich besonders niedrig: Im Jahr 2017 betragen sie lediglich 69 Euro pro Kopf, während Österreich mit 187 Euro oder die Schweiz mit 362 Euro hier ein Vielfaches investierten (Daten der Allianz pro Schiene).

Antrag

der Abgeordneten Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden), Daniela Wagner, Stefan Schmidt, Lisa Badum, Annalena Baerbock, Harald Ebner, Dr. Bettina Hoffmann, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Renate Künast, Steffi Lemke, Friedrich Ostendorff, Corinna Rütter, Markus Tressel, Dr. Julia Verlinden, Gerhard Zickenheiner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Die Eisenbahn zum Rückgrat der Verkehrswende machen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Verkehrssektor in Deutschland und Europa steht am Scheideweg: Der bisherige Wachstumspfad im Personen- und Güterverkehr, basierend auf dem dominierenden Pkw- und Lkw-Verkehr mit fossilen Kraftstoffen, verschärft die Ressourcenabhängigkeit und hat mit seinen hohen CO₂-Emissionen maßgeblichen Anteil an der Klimakrise, deren Auswirkungen immer stärker spürbar werden und deren Folgen zu massiven volkswirtschaftlichen Schäden führen können. Mit Blick auf die Pariser Klimaziele und die Anstrengungen, den Anstieg der Jahresmitteltemperatur möglichst auf 1,5 Grad Celsius zu begrenzen, hat der Verkehrssektor die größte Bringschuld, um das CO₂-Minderungsziel noch zu erreichen.

Doch trotz der prekären energie- und klimapolitischen Lage setzt die amtierende schwarz-rote Bundesregierung auf die untauglichen und gescheiterten verkehrspolitischen Rezepte der Vergangenheit: Statt energisch umzusteuern und die energieeffizienten Verkehrsmittel des Umweltverbands mit der Schiene als Rückgrat massiv auszubauen, heizt Bundesminister Andreas Scheuer den Fernstraßenbau weiter an. Der mit überflüssigen Straßenbauprojekten übersättigte Bundesverkehrswegeplan 2030 beschert Deutschland in Verbindung mit den sprudelnden Einnahmen der Lkw-Maut – entgegen vollmundiger Ankündigungen aus dem Bundesverkehrsministerium – ein verkehrspolitisches Rollback, das an die Straßenbauprogramme der 1960er- und 1970er-Jahre erinnert, aber mit zukunftsfähiger Mobilität wenig gemein hat.

Wer die Klimaziele im Verkehrssektor erreichen will, muss jetzt die Weichen für die Verkehrswende stellen und auf Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung setzen.

Rückgrat der Verkehrswende ist eine moderne, leistungsfähige Bahn, die mit attraktiven Angeboten im Personen- wie Güterverkehr neue Fahrgäste und Kunden gewinnt. Die Schiene ist prädestiniert dafür, Leistungsträger einer ökologischen Verkehrswende zu sein: Im Vergleich zum Straßenverkehr werden Personen und Güter mit einem Bruchteil der Energie, bei minimaler Flächeninanspruchnahme und einem Maximum an Sicherheit bewegt.

Doch 25 Jahre nach der Bahnreform ist der Schienenverkehr in Deutschland weit von überzeugenden Leistungen entfernt. Damit die Schiene ihren Marktanteil im Personen- und Güterverkehr ausbauen kann, braucht sie vor allem faire Wettbewerbsbedingungen im Verkehrsmarkt und ein ausgebauten Schienennetz, das die Grundlage zunächst für die von der Koalition beschlossene Verdoppelung der Verkehrsleistung im Personen- und Güterverkehr bis 2030 hin zum klimapolitisch notwendigen Ausbau schafft. Verkehrspolitisches Ziel muss es sein, in Deutschland ein Angebot zu gewährleisten, mit dem per Bahn jede Region des Landes zuverlässig, bequem und preiswert erreicht werden kann.

Die Funktion als Rückgrat der Verkehrswende kann die Schiene nur erfüllen, wenn die Investitionen in den Neu- und Ausbau des Netzes massiv angehoben und auf hohem Niveau verstetigt werden. Die jahrzehntelange Vernachlässigung der Schiene mit Schrumpfung des Netzes und Rückbau im Bestandsnetz bis in die jüngste Zeit wird beim Vergleich des Fernstraßennetzes und des DB-Hauptstreckennetzes besonders greifbar. Dieser Rückstand im Schienennetz ist nicht innerhalb einer Dekade aufzuholen, sondern bedarf einer langfristig angelegten Investitionsstrategie, deren Ergebnis deutlich höhere Kapazitäten auf den wichtigen Korridoren und in Netzknoten sein muss.

Den Rahmen für den künftigen Netzausbau bildet ein Deutschland-Takt, der für den Fahrgast kürzere Fahrzeiten, für möglichst viele Reisende günstige Umsteigebeziehungen in Bahnhöfen und einen dichteren, leicht merkbaren Takt bringt.

Eine Bahn, die Fahrgäste durch gute Angebote überzeugt und zum Rückgrat der Verkehrswende wird, ist auch ein attraktiver Arbeitgeber. Lokführermangel und personelle Engpässe in kritischen Bereichen des Schienennetzes müssen der Vergangenheit angehören. Eine ausreichende personelle Ausstattung sowie tarifliche Entlohnung müssen im Eisenbahnsektor sichergestellt sein, um bestmögliche Qualität, Service und Betriebssicherheit für Fahrgäste wie Kunden des Güterverkehrs langfristig zu gewährleisten.

Technische und organisatorische Barrieren – seien es nur über Treppen erreichbare Bahnsteige, Züge ohne Rampe bzw. Aufzug, fehlende Ansagen oder Anzeigen, zu knappe Anschlüsse oder unzureichende Dienstzeiten des Service-Personals – erschweren Menschen mit Behinderungen und anderen mobilitätseingeschränkten Personen das Reisen mit der Bahn. Auch deshalb muss der Einsatz barrierefreier Fahrzeuge im Nah- und Fernverkehr forciert werden.

Auch bei der Verringerung des Bahn lärms darf sich der Bahnsektor nicht auf dem Ziel ausruhen, den Bahn lärms bis 2020 zu halbieren. Die infrastruktur- und fahrzeugseitigen Lärmanforderungen müssen künftig so ausgestaltet werden, dass möglichst gar kein Lärm entsteht. Nur mit einer leisen Bahn finden die Verlagerungsziele bei den Bürgerinnen und Bürgern die notwendige Akzeptanz.

25 Jahre nach der Bahnreform zeigen ansteigende Fahrgastzahlen im Personenverkehr, dass von Jahr zu Jahr mehr Menschen die Bahn nutzen wollen. Doch auf der anderen Seite wächst unter Fahrgästen der Frust über die täglichen Unzulänglichkeiten und technischen Mängel insbesondere im Fernverkehr der DB. Ausgefallene Züge, Züge mit unzureichendem Service und vor allem immer wieder stark verspätete Züge prägen den Alltag der Bahnreisenden. Viele Verspätungen sind auf unterlassene Unterhaltung in der Vergangenheit und die intensive Bautätigkeit im Netz zurückzuführen. Doch oft liegen die Ursachen im Management der DB. Der Zustand der hoch verschuldeten DB ist – auch angesichts immer weiter ansteigender Kosten für das Projekt „Stuttgart 21“ – prekär. Für eine bessere Bahn und bis 2030 mindestens verdoppelte Fahrgastzahlen können mutige Strukturentscheidungen der Politik und eine Investitionsoffensive nicht länger aufgeschoben werden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

bis 2030 eine „Angebotsoffensive Bahn“ umzusetzen, mit der

1. in definierten Ausbaustufen ein Deutschland-Takt bundesweit eingeführt wird, der für den Fahrgast kurze Fahrzeiten, günstige Umsteigebeziehungen in Bahnhöfen und einen dichten, leicht merkbaren Takt bringt,
2. beim Bundesverkehrsministerium eine Zentralinstanz zur Planung des Deutschland-Takts geschaffen wird, die in Abstimmung mit den Ländern in regelmäßigen Abständen einen Fernverkehrsplan mit den erforderlichen Betriebsleistungen des Schienenpersonenfernverkehrs entwickelt und fortschreibt,
3. die Angebotsplanung im Fernverkehr auf das Ziel ausgerichtet wird, bis spätestens 2030 die Verkehrsleistung im Schienenpersonenfernverkehr zu verdoppeln und danach weiter zu steigern,
4. der Fernverkehr auf der Schiene so gestaltet wird, dass auch nicht eigenwirtschaftlich zu betreibende Verbindungen angeboten werden, sofern diese für gute Taktangebote und zur regelmäßigen Erschließung weiterer Großstädte und Regionen sinnvoll sind,
5. zwischen den bedeutenden Verdichtungsräumen und Metropolregionen mindestens ein Halbstundentakt im Fernverkehr eingeführt wird,
6. im Zuge des Deutschland-Takts für alle Großstädte über mit 100.000 Einwohnerinnen und Einwohnern mindestens ein Stundentakt im Fernverkehr angeboten wird,
7. Ferien- und Tourismusregionen wieder in das Fernverkehrsnetz mindestens im Zweistundentakt angebunden werden;

faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern zu schaffen, indem

1. der Anspruch des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) endlich in politisches Handeln übersetzt wird und dafür gesorgt wird, dass die „Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsträger angeglichen werden und dass durch einen lautereren Wettbewerb der Verkehrsträger eine volkswirtschaftlich sinnvolle Aufgabenteilung ermöglicht wird“ (s. § 1 Abs. 5 AEG),
2. die Nutzungsentgelte für die Schieneninfrastruktur („Trassen- und Stationspreise“, „Schienenmaut“) künftig nicht mehr nach dem Vollkostenprinzip festgesetzt werden, sondern sich an den Grenzkosten der Nutzung orientieren,
3. die EU-Wegekostenrichtlinie in Brüssel so weiterentwickelt wird, dass künftig die externen Kosten (Klimafolgekosten, Unfallkosten usw.) des Lkw-Verkehrs vollumfänglich über die Lkw-Maut verursachergerecht angelastet werden,
4. sämtliche Mautausnahmen für E-Lkw bzw. gasbetriebene Lkw auf den Vor- und Nachlauf des Kombinierten Verkehrs beschränkt bleiben,
5. die Energiesteuervergünstigung für Dieselmotoren schrittweise abgeschafft wird,
6. der derzeitige nationale Handlungsspielraum zur Erhöhung der Lkw-Maut voll ausgeschöpft wird,
7. die sogenannte Mautlücke für Lkw zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen zulässigen Gesamtgewichts umgehend geschlossen wird und alle Straßenfahrzeuge über 3,5 Tonnen künftig mautpflichtig sind,
8. die Kontrolldichte im Straßengüterverkehr erhöht wird und auf diese die Wettbewerbsverzerrung durch Missachtung von Tempolimits, Wochenendfahrverboten, Sozialstandards und technischen Vorschriften vermindert wird,
9. im innerdeutschen Flugverkehr Kerosin nach den im Verkehrsmarkt üblichen Energiesteuersätzen besteuert wird,

10. die Umsatzsteuerbefreiung für grenzüberschreitende Flüge umgehend abgeschafft wird,
11. die Fahrgastrechte unter den Verkehrsträgern angeglichen werden;

die Verkehrsinfrastrukturpolitik neu auszurichten und eine „Investitionsoffensive Bahn“ zu starten, indem

1. die Investitionen in den Neu- und Ausbau des Schienennetzes des Bundes im Bundeshaushalt 2020 auf zunächst 2,5 Milliarden Euro angehoben werden und innerhalb der Laufzeit der mittelfristigen Finanzplanung soweit erhöht werden, dass bis 2030 der von der Bundesregierung erkannte Vordringliche Bedarf im Bundesschienenwegeausbaugesetz („Bedarfsplan Schiene“) zuzüglich des noch nicht abschließend festgelegten Bedarfs für Vorhaben, die im Zusammenhang mit dem Deutschland-Takt inklusive eines ausreichenden Angebots auf stark frequentierten Strecken stehen, bis 2030 weitgehend umgesetzt wird bzw. mindestens in Bau gehen kann,
2. die Aufnahmefähigkeit des Schienennetzes so gesteigert wird, dass bis zum Jahr 2030 die Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr und Schienengüterverkehr gegenüber heute verdoppelt werden kann,
3. die Planungskapazitäten bei der DB Netz AG aufgestockt werden, so dass alle Vorhaben des Vordringlichen Bedarfs einschließlich der Vorhaben, die in Zusammenhang mit dem Deutschland-Takt stehen, sowie die Streckenelektrifizierungen bis 2030 in Betrieb genommen werden bzw. zur Baureife gebracht werden können,
4. die Genehmigungskapazitäten beim Eisenbahn-Bundesamt an die verstärkte Investitionstätigkeit im Bereich Aus- und Neubau angepasst werden,
5. der „Finanzierungskreislauf Straße“ („Straße finanziert Straße“) umgehend aufgelöst wird und die frei werdenden Mittel der Lkw-Maut zur Absicherung der Finanzierung der Vorhaben des Bedarfsplans Schiene und weiterer Projekte der Verkehrswende (Elektrifizierungsprogramm, Streckenreaktivierungsprogramm, Bahnhofssanierungsprogramm sowie weitere Verkehrswendeprojekte des Umweltverbands) verwendet werden,
6. ab 2025 keine neuen Fernstraßenvorhaben in Angriff genommen werden, da die Entwicklung des deutschen Fernstraßennetzes nach jahrzehntelanger Expansion als abgeschlossen angesehen werden muss. Es werden keine Neubauprojekte mehr begonnen; laufende Vorhaben und planerisch weit fortgeschrittene sind qualifiziert abzuschließen,
7. ein Elektrifizierungsprogramm aufgelegt wird, mit dem bis 2030 der Elektrifizierungsgrad des deutschen Eisenbahnnetzes von heute rund 60 auf 75 Prozent erhöht wird,
8. ein Streckenreaktivierungsprogramm aufgelegt wird, mit dem bis 2030 mindestens 2.000 Streckenkilometer reaktiviert werden,
9. ein Bahnhofssanierungsprogramm initiiert wird, mit dem Bahnhöfe und Stationen wieder zu „Visitenkarten“ der Städte und Gemeinden werden und das Ziel flächendeckender Barrierefreiheit deutlich schneller erreicht wird als nach derzeitigen Planungen vorgesehen,
10. stillgelegte Eisenbahnstrecken durch Trassensicherungsverträge in ihrem Bestand gesichert werden bzw. die Freistellung von Bahnbetriebszwecken („Entwidmung“) nach § 23 des AEG weiter konditioniert wird;

eine grundlegende Strukturreform des DB-Konzerns einzuleiten, in deren Rahmen

1. die zuverlässige Beförderung von Fahrgästen und der Transport von Gütern auf der Schiene das Kerngeschäft der Deutschen Bahn darstellen,

2. der Verkauf von DB-Tochterunternehmen, die keine nennenswerten Beiträge zur Unterstützung des Kerngeschäfts leisten, umgesetzt wird und hierdurch frei werdende Mittel in moderne Züge und eine leistungsfähige Infrastruktur investiert werden,
3. die Infrastruktur künftig ohne Gewinnerzielungsabsichten betrieben und instandgehalten wird,
4. in einem ersten Schritt die DB-Infrastrukturgesellschaften im Bereich „Fahrweg“, „Personenbahnhöfe“ und „Energie“ in einer Gesellschaft zusammen geführt werden,
5. in einem weiteren Schritt die Netzsparte aus dem DB-Konzern herausgelöst und in eine bundeseigene Gesellschaft überführt wird, die keine Gewinnerzielungsabsichten verfolgt,
6. die Deutsche Bahn wirkungsvoller kontrolliert und mit klaren verkehrs- und umweltpolitischen Zielvorgaben gelenkt wird;

die Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene zu fördern, indem

1. ein Gleisanschlussförderprogramm mit attraktiveren Konditionen geschaffen wird, mit dem bis 2030 mindestens 1.000 neue Gleisanschlüsse reaktiviert und neu geschaffen werden können,
2. Railports („Güterbahnhof 2.0“) bei der Förderung neuer Zugangsstellen zum Schienengüterverkehr besonders berücksichtigt werden,
3. die Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs verdoppelt wird,
4. das Investitionsprogramm zum Ausbau des Eisenbahnnetzes für Güterzüge bis 740 Meter Länge auf weitere Strecken ausgeweitet wird, bei denen durch Einführung des Deutschland-Takts Trassenkonflikte entstehen können,
5. für die Einführung einer automatischen Mittelpufferkupplung ein europäisch abgestimmter Standard definiert und ein Zeitplan zur Umrüstung des Güterwagenbestands vereinbart wird, um damit eine Grundvoraussetzung für die Automatisierung des Güterverkehrs zu schaffen und die enormen Potentiale zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit heben zu können,
6. bahneigene Flächen in einem „Flächenpool Entwicklungspotential Schiene“ vor allem für den Bau und die Entwicklung neuer Zugangsstellen für den Güterverkehr auf der Schiene gesichert und vor Zweckentfremdung geschützt werden;

eine „Forschungsinitiative Schiene“ zu initiieren, mit der

1. das neu gegründete Zentrum für Schienenverkehrsforschung umgehend mit zusätzlichen Mitteln zum zügigen Beginn der Forschungsaktivitäten ausgestattet werden kann,
2. die Anwendungsforschung zur weitgehenden Automatisierung des Schienengüterverkehrs vorangetrieben wird, um zeitnah Lösungen zu bekommen, mit denen der Güterverkehr auf der Schiene Marktanteile durch verbesserte Wirtschaftlichkeit hinzugewinnen kann,
3. neue Angebote im Schienengüterverkehr für die Bedienung des Nah- und Regionalbereichs im Entfernungsbereich unter 300 Kilometern zur Anwendungsreife gebracht werden können.

Berlin, den 29. Januar 2019

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Antrag

der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, Matthias Büttner, Leif-Erik Holm, Frank Magnitz, Andreas Mrosek, Marc Bernhard, Peter Boehringer, Marcus Bühl, Petr Bystron, Tino Chrupalla, Siegbert Droese, Dr. Michael Esendiller, Peter Felser, Dietmar Friedhoff, Wilhelm von Gottberg, Kay Gottschalk, Verena Hartmann, Martin Hebner, Karsten Hilse, Martin Hohmann, Dr. Bruno Hollnagel, Jens Kestner, Norbert Kleinwächter, Jörn König, Enrico Komning, Steffen Kotré, Dr. Rainer Kraft, Jens Maier, Dr. Lothar Maier, Volker Münz, Christoph Neumann, Frank Pasemann, Paul Viktor Podolay, Dr. Robby Schlund, Uwe Schulz, Thomas Seitz, Detlev Spangenberg, René Springer, Dr. Harald Weyel, Dr. Christian Wirth und der Fraktion der AfD

Die Eisenbahn nicht gegen andere Verkehrsträger ausspielen – Keine Erhöhung der Energiesteuer und CO₂-Abgabe für Diesel um 30 Cent je Liter – Kein Stopp des Autobahn- und Bundesstraßenbaus

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Deutsche Bundestag wendet sich gegen Versuche, die Schiene gegen den Straßen- oder den Luftverkehr auszuspielen. Die Verkehrsmittelwahl muss den freien Bürgern vorbehalten bleiben. Es gibt keine guten und keine bösen Verkehrsträger. Auch die Bahn bleibt trotz Produktionskostennachteilen gegenüber Straßen-, Wasser- und Luftverkehren als Verkehrsträger unverzichtbar. Ihre spezifischen Stärken auf langen Strecken, bei hohem Fahrgast- bzw. Frachtaufkommen und bei hohen Geschwindigkeiten müssen zielgerichtet genutzt werden.

Die Leistungen der Deutschen Bahn sind aber trotz Rekord-Subventionen unbefriedigend. Unter den „Bahnchefs“ Mehdorn (von einer rot-grünen Bundesregierung eingesetzt) und Grube (von einer CDU/CSU/SPD-Bundesregierung vorgeschlagen) hat sich nicht nur die Qualität des Schienenverkehrs negativ entwickelt, die DB AG hat zudem allein im Jahr 2018 ihre Netto-Finanzschulden von 18,6 auf 19,7 Mrd. Euro¹ dramatisch erhöht.

¹ Vgl. Unterrichtung durch den Bundesrechnungshof: Bericht nach § 99 der Bundeshaushaltsordnung zur strukturellen Weiterentwicklung und Ausrichtung der Deutschen Bahn AG am Bundesinteresse, S. 12; BT-Drucksache 19/7050.

Während der Bund rd. 40 Mrd. Euro durch Benzin- und Dieselsteuern einnimmt², erhält die Schiene in Höhe von rd. 8 Mrd. Euro (2018) Subventionen in Form von Regionalisierungsmitteln sowie Mittel in Höhe von rd. 3,5 Mrd. Euro für Ersatzinvestitionen auf Grundlage der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV). Der Vorstand der DB soll zukünftig Beihilfen von 7 Mrd. Euro für eine LuFV III fordern³. Hinzu kommen Baukostenzuschüsse u. Ä. von jährlich knapp 2 Mrd. Euro⁴.

Entgegen der Erwartungen der Bahnreform ist die Schiene somit ein Verkehrsträger geblieben, der sich nicht aus eigener Kraft finanziert, sondern durch öffentliche Mittel am Leben erhalten wird. Die über die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung gezahlten öffentlichen Infrastrukturzuschüsse sind ein Beitrag zur öffentlichen Daseinsvorsorge. Ohne sie wäre die DB AG nicht mehr zahlungsfähig.

Diese öffentlichen Mittel werden zum größten Teil durch die Autofahrer, die mit einem Verbrennungsmotor fahren und Mineralölsteuer zahlen – und nicht durch steuerbefreite Elektroautos – subventioniert. Wer den Verbrennungsmotor abschaffen will, beraubt das System Schiene somit seiner größten Finanzierungsquelle.

Eine Betrachtung des Systems Bahn allein aus dirigistischem und planwirtschaftlichem Blickwinkel ohne eine Analyse der betriebs- und volkswirtschaftlichen Zusammenhänge ist nicht zielführend. Es ist auch nicht Aufgabe von Fraktionen und Bundesdelegiertenkonferenzen, Fahrpläne zu gestalten oder in die Tarifautonomie einzugreifen.

Pünktlichkeit und Taktfahrpläne im Schienenverkehr erfordern zunächst eine elektrische Versorgungssicherheit. Diese kann aber bei einer Konzentration auf erneuerbare Energien, insbesondere Solar- und Windenergie, bei gleichzeitiger Abschaltung von Kernkraft- und Kohlekraftwerken nicht gewährleistet werden. In windarmen Nächten wird dann kein Schienenverkehr mehr möglich sein. Eine Bevorzugung des Schienenverkehrs gegenüber anderen Verbrauchern bei vorhersehbarer Stromknappheit kann nicht das Ziel einer zukunftsgerichteten Energiepolitik sein. Ein pünktlicher, elektrifizierter Bahnverkehr erfordert zu allererst elektrische Versorgungssicherheit.

Der Deutsche Bundestag hat eine Halbierung der Trassenentgelte für den Schienengüterverkehr (SGV) ermöglicht und damit den SGV im Wettbewerb der Verkehrsträger entscheidend unterstützt. Ziel aller Fraktionen ist es, mehr Frachtgüter auf die Schiene zu bekommen und die Straßen zu entlasten. Die Entwicklung aus der Wegekosten-Halbierung für den SGV ist zunächst zu analysieren, bevor weitere Forderungen gestellt werden. Das Problem liegt aber weniger in der Trassenpreisgestaltung, sondern in der Nichtverfügbarkeit von Schienengüterverkehrstrassen. Mit Schaffung des Deutschland-Takts ist zu befürchten, dass der Schienengüterverkehr durch vertaktete Personenverkehrstrassen noch weiter benachteiligt wird.

Eine technologische Weiterentwicklung des Schienengüterverkehrs durch automatisch kuppelnde Güterwaggons und deren Finanzierung kann nicht staatlicherseits, sondern muss durch die beteiligten Industrien erfolgen. Aber auch neue Güterverkehrstechnologien können das Problem nicht vorhandener Güterverkehrstrassen nicht lösen.

Bundestagsabgeordnete der Regierungskoalitionen waren und sind in den Aufsichtsräten der Deutsche Bahn AG und ihrer Tochterunternehmen vertreten. Wenn Fraktionen, die in Vergangenheit und gegenwärtig Aufsichtsratsmitglieder entsandt haben und entsenden, heute feststellen, dass die Leistungen der DB AG unbefriedigend sind, sollten sie in eigener Zuständigkeit zunächst die Qualifikation und das Durchsetzungsvermögen dieser bezahlten Aufsichtsratsmitglieder hinterfragen.

² Die Welt, 04.02.2018

³ Der Spiegel, 16.11.2018

⁴ Gesetz über die Feststellung des Bundeshaushaltsplans für das Haushaltsjahr 2019 (Haushaltsgesetz 2019) vom 17. Dezember 2018 (BGBl. I S. 2528), EP 12

Eine starke Volkswirtschaft erfordert eine sinnvolle Verknüpfung der Verkehrsträger, nicht hingegen eine einseitige Bevorzugung nur eines Verkehrsträgers.

- II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,
1. jeden planwirtschaftlichen Ansatz einer „Angebotsoffensive“ nicht umzusetzen, sondern stattdessen die Angebote nach seriös voraussehbarem Bedarf und entsprechend der Nachfrage zu gestalten;
 2. faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern zu ermöglichen. Dies kann nicht heißen, nur Straße und Luftverkehr einseitig finanziell zu belasten. Ein Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern muss aufrechterhalten und weiterentwickelt werden, so dass die Reisenden ihre Verkehrsmittelwahl als freie Bürger treffen können. Eine Forderung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zu einer Erhöhung des Steueranteils von Diesel um 18 Cent pro Liter sowie weitere 12 Cent⁵ pro Liter als CO₂-Abgabe um insgesamt 30 Cent (auf 76,45 Cent Energiesteuer pro Liter) wird abgelehnt;
 3. die Investitionen in das Schienennetz bedarfsgerecht und transparent zu gestalten. Im Sinne eines verantwortlichen Umgangs mit Steuermitteln müssen zunächst der Bedarf und die dafür erforderlichen Mittel konkretisiert werden, statt pauschale Anhebungen der Mittel für Neubaumaßnahmen im Schienennetz zu fordern. Das Schienennetz soll gezielt dort ausgebaut werden, wo es die Nachfrage dringend erforderlich macht, insbesondere auf einigen Hauptstrecken und Gütermagistralen sowie in den Ballungsräumen;
 4. eine grundlegende Strukturreform des DB-Konzerns umzusetzen, mit dem Ziel, effizientere Strukturen zu schaffen und den Einfluss des Eigentümers im Bereich der Verantwortung für die Infrastruktur zu stärken. Die globalen Geschäfte der DB, wie z. B. der Transport von Bananen von Ecuador nach Japan oder von Steinkohle von Australien nach China usw. müssen als wirtschaftliche Betätigungsfelder veräußert werden und der Bahnverkehr auf dem Heimatmarkt Deutschland wieder in den unternehmerischen Fokus der DB genommen werden. Erlöse aus den Veräußerungen von weltweit agierenden Tochterunternehmen und Beteiligungen sollen mit höchster Priorität zur Tilgung von Schulden genutzt werden, denn mit einer Rekordverschuldung von fast 20 Mrd. Euro (das entspricht ca. 250 Euro pro Einwohner der Bundesrepublik Deutschland) ist ein bedrohlicher Schattenhaushalt entstanden;
 5. eine Verlagerung von Güterverkehren auf die Schiene nicht durch dirigistische Entscheidungen zu verfolgen, sondern nur auf der Grundlage verbesserter Angebote und verbesserter Verkehrsträger-Verknüpfungen im Rahmen des Wettbewerbs zwischen den Verkehrsträgern.

Berlin, den 15. Februar 2019

Dr. Alice Weidel, Dr. Alexander Gauland und Fraktion

⁵ www.heise.de/newsticker/meldung/Gruene-fordern-Einstieg-in-eine-sozialvertraegliche-CO2-Abgabe-4307323.html

Begründung

Unter dem Schlagwort einer Verkehrswende sollen Maßnahmen eingeleitet werden, die in ihrer Konsequenz daraus hinauslaufen, den motorisierten Individualverkehr und den Straßengüterverkehr weitgehend abzuschaffen. Dieses schadet den Autofahrern und gefährdet Hunderttausende von Arbeitsplätzen in Industrie und Verkehrsgewerbe in Deutschland.

Auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) entfielen im Jahr 2017 etwa 85 % der Leistung im Personenlandverkehr (mit rund 950 Mrd. Personenkilometern). Auf die Eisenbahn entfielen etwa 9 % (96 Mrd. Pkm), auf den öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) etwa 7 % (rd. 81 Mrd. Pkm).

Selbst wenn es gelänge, die Beförderungszahlen der Eisenbahn bis 2030 zu verdoppeln, was angesichts der infrastrukturellen Einschränkungen als utopisches Ziel gilt, bliebe der motorisierte Individualverkehr mit über drei Vierteln der Hauptverkehrsträger.

Vergleichbar sieht es beim Güterlandverkehr aus: Der Anteil der Eisenbahn im Schienengüterverkehr lag im Jahr 2017 bei 9,1 %, der Anteil des Straßengüterverkehrs bei 83,7 %⁶. Eine Verlagerung der Transportleistung von nur 10 % des Straßengüterverkehrs auf die Schiene würde zu einer sofortigen Verdoppelung des Schienengüterverkehrsaufkommens führen. Dafür fehlen jedwede Trassenkapazitäten im bereits überlasteten deutschen Schienennetz.

Der Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Bundestagsdrucksache 19/7452 – verkennt die infrastrukturellen Rahmenbedingungen, die Aufkommensverhältnisse und insbesondere das Verkehrsmittelwahlverhalten. Die Bundesrepublik Deutschland ist eine entwickelte, arbeitsteilige Industriegesellschaft innerhalb der Europäischen Union. Der Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat das Leitbild eines vorindustriellen Agrarstaats vor Augen ohne moderne Produktionsabläufe, entwickelte Konsumansprüche und eine Versorgungssicherheit der Einwohner. Die Machbarkeit einer derartigen Verkehrswende wird verklärt; Folgen wären ein Zusammenbruch der europäischen Industrie, Arbeitslosigkeit und möglicherweise sogar Hungersnöte.

Unter dem Deckmantel einer angeblichen Stärkung des Verkehrsträgers Schiene sollen in Wirklichkeit die Verkehrsträger Automobil und Lastkraftwagen geschwächt werden.

Die Bundeskanzlerin hat sich in ihrem vagen Bekenntnis zu einer Verkehrswende⁷ (ohne deren Inhalte näher zu beschreiben) abermals zu einer Wegbereiterin grüner Utopien gemacht, in deren Folge der Wirtschaftsstandort Deutschland nachhaltig geschwächt wird. Die Folgen dieser Politik mit bevorstehenden gravierenden Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt sind Folgen dieser autofeindlichen Politik.

Die Forderungen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, die sie in ihrem Antrag „die Eisenbahn zu Rückgrat der Verkehrswende machen“ – Bundestagsdrucksache 19/7452 – formuliert haben, nach Abschaffung der Energiesteuervergünstigungen für Dieselmotoren und ab 2025 keine neuen Fernstraßenvorhaben in Angriff zu nehmen, sind unverhältnismäßig und werden abgelehnt.

Auch die weitergehenden Forderungen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN nach Einführung einer CO₂-Steuer, die zusammen mit der Abschaffung der Energiesteuervergünstigungen für Dieselmotoren auf eine Anhebung des Preises für Dieselmotoren um 30 Cent je Liter hinauslaufen würden, werden abgelehnt.

⁶ Verkehr in Zahlen 2018/2019, BMVI

⁷ Bundeskanzlerin Merkel im ARD-Sommerinterview vom 26.09.2018

Antrag

der Fraktionen der CDU/CSU und SPD

Der Schiene höchste Priorität einräumen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Bundesregierung hat sich ehrgeizige und notwendige Ziele zur Reduzierung der CO₂-Emissionen gesetzt. Insbesondere der Verkehrsbereich muss einen großen Beitrag leisten, damit Deutschland seine Klimaziele erreichen kann. Die Eisenbahn ist im Personen- und Güterverkehr besonders energieeffizient und deshalb unverzichtbar für die Einhaltung von Klimaschutzzielen im Verkehrsbereich. Darüber hinaus fährt die Bahn schon heute über 90 Prozent ihrer Transportleistung elektrisch. Rund 57 Prozent des Bahnstroms in Deutschland wurden 2018 aus erneuerbaren Energien erzeugt. Dieser Anteil soll und wird mit dem Angebot erneuerbarer Energien weiter wachsen. Der Schiene kommt also in der Mobilitätswende eine zentrale und entscheidende Rolle zu. Deshalb muss dem System Schiene zur Erreichung unserer Klimaziele höchste Priorität eingeräumt werden. Investitionen in die Schiene sind auch notwendig, um unserer völkerrechtlich eingegangenen Verpflichtung, CO₂-Emissionen zu reduzieren, nachzukommen.

Im Schienenpersonennahverkehr betrug die Zahl der Reisenden im Jahr 2018 über 2,7 Milliarden Personen. In keinem Jahr zuvor war die Zahl der beförderten Passagiere höher. Seit 2004 wurde die Zahl der Fahrgäste im Schienenpersonennahverkehr um 39,3 Prozent gesteigert. Diese Entwicklung gilt es in den kommenden Jahren weiter auszubauen. 149 Millionen Menschen nutzten 2018 den Schienenpersonenfernverkehr, 4,4 Prozent mehr als im Jahr zuvor. Dies ist ein neuer Spitzenwert.

Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit, guter Service und hohe Qualität müssen wieder das Markenzeichen der Eisenbahnen in Deutschland werden. Mit einem Schienenpakt von Politik und Wirtschaft sollen bis 2030 doppelt so viele Bahnkundinnen und Bahnkunden gewonnen und dabei auch mehr Güterverkehr auf die umweltfreundliche Schiene verlagert werden.

CDU, CSU und SPD haben im Koalitionsvertrag beschlossen, faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern zu schaffen. Mit der Halbierung der Trassenpreise im Schienengüterverkehr wurde für die Eisenbahnverkehrsunternehmen eine wichtige Entlastung erreicht. Dennoch sind weitere Maßnahmen notwendig, um mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene zu lenken.

Der Anteil der Schiene am gesamten Güterverkehr liegt bei 18,6 Prozent (Stand 2017) und ist seit der Bahnreform nur geringfügig um zwei Prozent gestiegen. Zwar hat der Schienengüterverkehr auf der Schiene in absoluten Zahlen seit 1994 deutlich zugenommen, das gilt aber in noch größerem Maße für den Lkw-Verkehr auf der Straße.

Die schleppende Verlagerung von mehr Verkehr auf die Schiene ist jedoch nicht nur den Kosten geschuldet, sondern vor allem auch den fehlenden Kapazitäten auf der Schiene sowie dem Nachholbedarf bei der Erhaltung der Schieneninfrastruktur. Deshalb ist es notwendig, den Investitionshochlauf der vergangenen Jahre zu verstetigen, der dazu geführt hat, dass heute so viel in den Schienenverkehr investiert wird wie nie zuvor. In diesem Jahr sind es 10,7 Milliarden Euro. Um die Kapazität des Netzes zu erhöhen braucht es neben den Neu- und Ausbauprojekten des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG) sowie den Sanierungsmaßnahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) auch die Umsetzung des Deutschland-Takts und die Digitalisierung der Schiene. Die Umsetzung des Deutschland-Takts geht voran. Ziel sind Verbindungen im Halbstundentakt auf den Hauptachsen. Die hierfür notwendigen Ausbaumaßnahmen, für die der Bund zuständig ist, wurden bereits im Bundesverkehrswegeplan 2030 berücksichtigt. Der Infrastrukturausbau orientiert sich am Deutschland-Takt. Die Erfordernisse des Güterverkehrs sind dabei zu berücksichtigen.

Die Sofortmaßnahmen aus dem Masterplan Schienengüterverkehr, den das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur aufgestellt hat, sind auf den Weg gebracht. Zur Halbierung der Trassenpreise für den Güterverkehr stehen seit dem 2. Halbjahr 2018 im Bundeshaushalt Mittel bereit. Seitdem wurde der Transport auf der Schiene um 525 Millionen Euro entlastet. Für das 740-Meter-Netz haben die Vorausplanungen begonnen. Erste bauliche Maßnahmen folgen in diesem Jahr. Im Koalitionsvertrag ist vereinbart, die priorisierten Maßnahmen zur Schaffung eines deutschlandweiten 740-Meter-Netzes für Güterzüge bis 2020 zu realisieren.

Mit dem Zukunftsbündnis Schiene werden bereits konkrete Lösungsvorschläge erarbeitet, die u.a. dazu beitragen, Innovationen zu fördern, Lärmemissionen weiter zu senken, die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene zu stärken und bestehende Kapazitäten auszubauen.

Um mehr Güterverkehr auf die Schiene zu bringen braucht es auch die Akzeptanz der Anwohnerinnen und Anwohner an den Güterzugtrassen. Deshalb muss der Bahnlärm vermindert werden. Durch das gesetzliche Verbot lauter Güterwagen wird bereits bis 2020 eine Halbierung des Bahnlärms erreicht.

Durch das im vergangenen Jahr verabschiedete Gesetz zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich werden im Bereich der Schiene Anhörungs- und Planfeststellungsverfahren beim Eisenbahn-Bundesamt gebündelt. Durch den Verzicht auf die Aktualisierung der Verkehrsentwicklungsprognose von Schienenprojekten im laufenden Genehmigungsverfahren wird mehr Rechtssicherheit geschaffen. Das trägt zu einem beschleunigten Ausbau der Schieneninfrastruktur bei und stärkt die Zukunftsfähigkeit der Bahn.

Als Eigentümer der Deutschen Bahn AG steht für den Bund nicht die Maximierung des Gewinns, sondern eine sinnvolle Maximierung des Verkehrs auf der

Schiene im Vordergrund. Am integrierten Konzern Deutsche Bahn AG wird festgehalten. Eine Trennung von Netz und Betrieb, sowie eine Privatisierung der DB AG wird abgelehnt.

II. Der Deutsche Bundestag begrüßt, dass

1. seit Juli 2018 alle rund 52.000 km Bundesfernstraßen für Lkw ab einem zulässigen Gesamtgewicht von 7,5 t mautpflichtig sind, denn damit werden die Wettbewerbsbedingungen zwischen Straße und Schiene weiter angeglichen;
2. eine Halbierung der Trassenpreise für den Schienengüterverkehr erreicht wurde;
3. die Sofortmaßnahmen aus dem Masterplan Schienengüterverkehr, den das Bundesverkehrsministerium in der vergangenen Legislaturperiode aufgestellt hat, auf den Weg gebracht sind;
4. für das 740-Meter-Netz für lange Güterzüge die Vorausplanungen begonnen haben und erste bauliche Maßnahmen im Jahr 2019 beginnen;
5. für das Bundesprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr“ ein Entwurf vorliegt;
6. das im Herbst 2018 vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) ins Leben gerufene Zukunftsbündnis Schiene mit sechs Arbeitsgruppen an den Themen Innovationen fördern, Lärmemissionen senken, Wettbewerbsfähigkeit auf der Schiene stärken, Kapazitäten ausbauen, Deutschland-Takt einführen sowie Fachkräftebedarf im Schienensektor decken, arbeitet;
7. die Lärmbelastung im Schienenverkehr deutlich verringert wird. Mehr als 50.000 der Güterwagen der DB Cargo sind bereits mit sogenannten Flüsterbremsen ausgestattet. Auch die privaten Wagenhalter rüsten ihren Fuhrpark entsprechend um, damit ab Dezember 2020 gemäß des Schienenlärmschutzgesetzes keine lauten Güterzüge mehr in Deutschland unterwegs sind. Dadurch wird der Schienenlärm signifikant um 50 Prozent zum Vergleichsjahr 2015 gesenkt. Zudem werden bis 2020 weitere Mittel für Streckensanierungen und „Lärmbrennpunkte“ ausgegeben;
8. im Oktober 2018 der Gutachterentwurf für den Deutschland-Takt vorgestellt wurde. Bis 2030 sollen die Fahrpläne aller Verbindungen aufeinander abgestimmt, für stark genutzte Strecken die Taktung erhöht und der Ausbau des Schienennetzes sowie der Bahnhöfe daran ausgerichtet werden;
9. im November 2018 das BMVI 29 weitere Schienenprojekte vorgestellt hat, die in die höchste Kategorie (Vordringlicher Bedarf) des Bundesverkehrswegeplans gehoben wurden und es dabei dem Ausbau der großen Eisenbahnknoten besondere Priorität beigemessen hat;
10. das nach Beschluss des Bundestages im Dezember 2018 in Kraft getretene Planungsbeschleunigungsgesetz dazu beitragen wird, den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur schneller voran zu treiben. Im Bereich der Schiene werden nun Anhörungs- und Planfeststellungsverfahren beim Eisenbahn-Bundesamt gebündelt;

11. der Bund mit dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) große Infrastrukturprojekte in den Kommunen unterstützt und dafür die Mittel von 333 Mio. Euro auf 665 Mio. Euro im Jahr 2020 erhöht und ab 2021 eine Mrd. Euro jährlich zur Verfügung stellt;
 12. der Bund den Schienenpersonennahverkehr in den Ländern maßgeblich über die seit 2016 auf 8,2 Milliarden Euro pro Jahr deutlich erhöhten und zudem ab 2017 jährlich um 1,8 Prozent dynamisierten Regionalisierungsmittel fördert. Im laufenden Haushaltsjahr stellt der Bund den Ländern hierfür 8,651 Milliarden Euro bereit;
 13. mit der Verabschiedung des Haushalts 2019 der barrierefreie Umbau von deutschlandweit 118 Bahnhöfen mit 330 Mio. Euro bis 2026 sichergestellt wurde;
 14. mit den Eckwerten des Regierungsentwurfs des Bundeshaushalts 2020 und des Finanzplans 2019 bis 2023 Vorsorge für die neue Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III) sowie für zusätzliche Investitionen in moderne Leit- und Sicherungstechnik getroffen wurde;
 15. die Versorgungsaufgaben der Versteigerung der Frequenzen in den Bereichen 2 GHz und 3,4 GHz bis 3,7 GHz eine 5G-fähige Abdeckung der Schienenwege mit mehr als 2.000 Fahrgästen pro Tag mit mindestens 100 MBit/s bis 2022 und alle übrigen Schienenwege mit mindestens 50 MBit/s bis 2024 vorsehen, um die Erwartungen der Fahrgäste an die Nutzung heutiger Telefon- und Datendienste über Mobilfunknetze auch unterwegs besser zu erfüllen;
 16. das BMVI einen Richtlinienentwurf zur Förderung des Austauschs bestehender GSM-R-Funkmodule vorgelegt hat und die haushaltsrechtlichen Voraussetzungen zur Förderung der Umrüstung von GSM-R-Funksystemen zur Erhöhung der Störfestigkeit geschaffen wurden. Damit wird der sicherheitsrelevante Bahnfunk vom öffentlichen Mobilfunk entflochten und so die bessere Versorgung der Bahngäste mit öffentlichen Mobilfunkdiensten gewährleistet;
 17. die Einrichtung eines Deutschen Zentrums für Schienenverkehrsforschung beim Eisenbahn-Bundesamt in Dresden geplant ist;
 18. mit der Berufung eines "Beauftragten der Bundesregierung für den Schienenverkehr" der Schiene ein neuer Stellenwert eingeräumt wurde.
- III. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel
1. die Entlastung, die mit der Halbierung der Trassenpreise für die Eisenbahnverkehrsunternehmen erreicht wurde, nach einer positiven Evaluierung weiter zu verstetigen;
 2. zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs das Steuer- und Abgabensystem (Stromsteuer, EEG-Abgabe, Mehrwertsteuer) zu überprüfen;
 3. das Eisenbahnregulierungsrecht zu evaluieren und wenn erforderlich weiterzuentwickeln, dass mehr Verkehr auf die Schiene verlagert werden kann;

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

4. dafür zu sorgen, das Netz für 740-Meter lange Güterzüge bis 2020 befahrbar zu machen;
5. zeitnah einen Vorschlag zur Finanzierung des 1000-Bahnhöfe-Programms zur Sanierung kleiner Bahnhöfe vorzulegen und dabei den Schwerpunkt auf die Stärkung der Attraktivität der Bahnhöfe und Stationen und des baulichen Umfelds zu setzen. Es ist auf eine finanzielle Beteiligung von Ländern und/oder Kommunen zu achten;
6. baldmöglichst ein Konzept vorzulegen, um den Anteil der elektrifizierten Strecken im deutschen Schienennetz von derzeit knapp 60 auf 70 Prozent bis 2025 anzuheben;
7. den Schienenverkehr, wo möglich, mit Investitionszuschüssen für Batterie- bzw. Batterie-Hybrid-Triebwagen und Brennstoffzellen- bzw. Brennstoffzellen-Hybrid-Triebwagen inkl. Ausstattung/Umrüstung der Depots und Bau und Betrieb von Wasserstofftankstellen sowie Nachladeeinrichtungen zu unterstützen;
8. die Automatisierung des Güterverkehrs und das autonome Fahren auf der Schiene durch Forschung und Förderung zu unterstützen;
9. zu prüfen, welche Voraussetzungen erforderlich sind, um Einzelwagenverkehre wirtschaftlich betreiben zu können;
10. zeitnah mit der DB AG eine neue Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV III) abzuschließen, die das wesentliche Qualitätskriterium Netzverfügbarkeit beinhaltet und einen deutlichen Rückgang des Nachholbedarfs bei der Erhaltung der Bahninfrastruktur bewirkt. Außerdem muss in der LuFV III ein nutzer- und kapazitätsfreundliches Bauen berücksichtigt werden, wobei der Bund nur Kosten mit direktem Infrastrukturbezug finanziert. Ziel der LuFV III muss sein, den Zustand der Infrastruktur transparenter darzustellen sowie eine Verjüngung und geringere Störanfälligkeit der Infrastruktur zu erreichen. Dem Deutschen Bundestag ist fortlaufend über den Stand der Verhandlungen zu berichten;
11. die Digitalisierung der Schiene, auch auf hochbelasteten S-Bahnstrecken (u. a. Pilotprojekt Knoten Stuttgart), voranzutreiben und die Strecken- und Fahrzeugausrüstung mit ETCS sowie die Digitalisierung der Stellwerke zu unterstützen;
12. bis zum 1. September 2019 das Bundesprogramm „Zukunft Schienengüterverkehr“ zur Erprobung innovativer Technologien weiter auszuarbeiten, gegenüber vorhandenen Programmen abzugrenzen und finanziell zu sichern;
13. bei der Umsetzung des Deutschland-Takts die Infrastrukturunternehmen, die Eisenbahnverkehrsunternehmen des Fernverkehrs, die Bundesländer mit den Aufgabenträgern des SPNV sowie die Öffentlichkeit inklusive der Fahrgast- und Verbraucherverbände zu beteiligen;
14. den Zielfahrplan für den Deutschland-Takt in einzelne Realisierungsschritte aufzugliedern und mit den erforderlichen Infrastrukturausbauten so umzusetzen, dass auf wichtigen Hauptachsen der Halbstundentakt bereits vor dem Jahr 2030 eingeführt werden kann;
15. ein Instrumentarium zu entwickeln, mit dem Aufgabenträger beschleunigt Schienenverkehrsprojekte von besonderer Bedeutung realisieren können (z. B. Schienenverkehrsknoten in Mischnutzung aus

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

- S-Bahn, Schienennah- und Fernverkehr sowie strategische grenzüberschreitende Schienenverbindungen);
16. bis Herbst 2020 den Masterplan Schienenverkehr als Grundlage für den Schienenpakt des Zukunftsbündnisses Schiene vorzulegen;
 17. um dem Fachkräftemangel entgegenzutreten, die Bahnbranche bei der Qualifizierung von Personal zu unterstützen und Maßnahmen zu ergreifen, um bei transportbezogenen Ausbildungsberufen sicherzustellen, dass fundierte Kenntnisse über den Schienenverkehr vermittelt werden;
 18. im DB-Konzern für effizientere Strukturen zu sorgen, sowie die Eigentümerfunktion des Bundes bei der Steuerung und Kontrolle stärker wahrzunehmen. Dazu zählen insbesondere klare, schlanke und weniger Hierarchieebenen, die stärkere Nutzung der im integrierten Konzern vorhandenen Synergieeffekte sowie eine abgestimmte Personalplanung zur Stärkung des operativen Betriebs;
 19. auf europäischer Ebene auf eine Vereinheitlichung der Triebfahrzeugführerqualifikationen mit hohen Standards sowie Leit- und Sicherungstechnik zu drängen, um beispielsweise kurzfristige Umleitungsverkehre leichter zu ermöglichen;
 20. mit den Ländern gemeinsam daran zu arbeiten, die Differenz zwischen zugewiesenen und verausgabten Regionalisierungsmitteln nachhaltig zu verringern;
 21. durch den Ausbau von Bahnhöfen sowie die Vorgabe von stufenlosen Einstiegen bei allen Fahrzeugausschreibungen für Neufahrzeuge bundeseigener Eisenbahnverkehrsunternehmen die Barrierefreiheit im Personenverkehr zu gewährleisten;
 22. zügig eine Novelle des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) vorzulegen und damit nach der beschlossenen Änderung des Grundgesetzes die einfachgesetzliche Grundlage für die Erhöhung der GVFG-Mittel von 333 Mio. Euro auf 665 Mio. Euro im Jahr 2020 und ab 2021 eine Mrd. Euro jährlich zu schaffen.

Berlin, den 7. Mai 2019

**Ralph Brinkhaus, Alexander Dobrindt und Fraktion
Andrea Nahles und Fraktion**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.