Deutscher Bundestag **Drucksache 18/10383**

18. Wahlperiode 22.11.2016

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Antrag

der Abgeordneten Matthias Gastel, Oliver Krischer, Dr. Valerie Wilms, Sven-Christian Kindler, Stephan Kühn (Dresden), Tabea Rößner, Markus Tressel, Annalena Baerbock, Harald Ebner, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Christian Kühn (Tübingen), Steffi Lemke, Nicole Maisch, Peter Meiwald, Friedrich Ostendorff, Dr. Julia Verlinden und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Die Bahnpolitik auf das richtige Gleis setzen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Bundesrepublik Deutschland hat sich mit dem internationalen Klimaschutzabkommen dazu verpflichtet, seine Treibhausgasemissionen wirksam zu verringern. Der Verkehrssektor hinkt bei Energiewende und Klimaschutz bislang beträchtlich hinterher. Seit dem Jahr 2010 steigen die verkehrsbedingten Emissionen sogar wieder an. Der wesentliche Treiber dieser Entwicklungen ist eine nach wie vor hohe Verkehrsleistung durch Personen- und Lastkraftwagen. Für den Klimaschutz kommt es darauf an, den Endenergiebedarf für Mobilität und Transport zu senken und erneuerbare Energien durchzusetzen.

Die Bahn ist Herzstück einer vernetzten und klimafreundlichen Elektromobilität. Ihr Anteil am Modal Split muss wieder deutlich wachsen. Deswegen sind Weichenstellungen für mehr Bahnverkehr eine zentrale Aufgabe der deutschen Verkehrspolitik. Bahnfahren muss im ganzen Land attraktiver - einfach, bequem und verlässlich - werden. Ebenso muss die Schiene im Bereich des Güterverkehrs konkurrenzfähig sein und Marktanteile hinzugewinnen.

Die Bundesregierung offenbart in ihrer Bahnpolitik weitgehende Orientierungslosigkeit. Sie hat versäumt, den Schienenverkehr zu stärken und der Deutschen Bahn AG Ziele vorzugeben. Der Staatskonzern dümpelt vor sich hin – ihn prägen fragwürdige Geschäftsbereiche, ein bedrohlicher Schuldenstand, eine in weiten Teilen marode Infrastruktur, insbesondere abseits der zentralen Fernverkehrsverbindungen, und eine desolate Lage der Schienengüterverkehrssparte. Zudem lasten auf der DB AG Kosten in Milliardenhöhe durch das eigenwirtschaftliche Projekt „Stuttgart 21“, ohne dass ein verkehrlicher Nutzen entsteht.

Wer Klimaschutz und einen starken Bahnverkehr in Deutschland erreichen will, kommt um eine Neuausrichtung der Verkehrspolitik und Infrastrukturplanung nicht umhin. Die Bundesregierung muss damit Schluss machen, einen immer weiteren Anstieg des Straßenverkehrs zu fördern. Sie muss stattdessen faire Wettbewerbsbedingungen für den Verkehrsträger Schiene schaffen. Klimaschutz heißt,

die wahren Kosten im Verkehrssektor abzubilden und Investitionen in klimafreundliche Mobilität umzulenken.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

die Bahnpolitik in Deutschland neu aufzustellen:

1. beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur Priorität auf den Schienenverkehr zu legen, zielgerichtet in Maßnahmen für den Deutschland-Takt, den Knotenausbau, die Engpassbeseitigung, die Produktivitätserhöhung im Schienengüterverkehr durch ein deutschlandweites 740-Meter-Netz und die Streckenelektrifizierung zu investieren und eine verlässliche Finanzierung sicherzustellen;
2. für fairen Wettbewerb unter den Verkehrsträgern zu sorgen, die Lkw-Maut auf alle außerörtlichen Straßen und auf Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen Gesamtgewicht auszuweiten, eine Maut für Fernbusse einzuführen, die Subventionen für Dieselkraftstoffe sozial verträglich abzubauen und sich auf europäischer Ebene dafür einzusetzen, Privilegien des Flugverkehrs bei der Besteuerung stufenweise aufzuheben;
3. technische Innovationen im Schienenverkehr wie etwa die Einführung von Brennstoffzellen- und Batterieantrieben, Mobilfunk und WLAN auf allen Strecken, Fahrgastinformationen in Echtzeit, automatisierte Personenverkehrssysteme, automatische Kupplungen und automatische Umschlagstechnologien gezielt zu fördern;
4. eine Reformkommission einzuberufen, die ein Leitkonzept für einen modernen Bahnverkehr in Deutschland entwickelt, ein Modell für die Ausweitung des Schienenpersonenfern- und des Nachtzugverkehrs entwirft, die Einführung eines Fernverkehrssicherungsgesetzes prüft und eine Strukturreform des DB-Konzerns vorbereitet.

Berlin, den 21. November 2016

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Begründung

Das bundeseigene Unternehmen Deutsche Bahn AG ist mit ca. 18 Milliarden Euro hoch verschuldet und läuft Gefahr, immer höhere Refinanzierungskosten tragen zu müssen. Die Absicht der Bundesregierung, hierauf über mehrere Jahre mit Hilfszahlungen aus dem Bundeshaushalt (in Höhe von insgesamt 2,4 Mrd. Euro) zu reagieren, kommt einem Offenbarungseid gleich. Die Bundesregierung ist mit ihrer Bahnpolitik – bzw. mit ihrem Ausbleiben – genauso gescheitert wie das DB-Management mit ihrem Vorhaben, einen prosperierenden internationalen Logistikkonzern zu errichten („DB2020“). Bislang hat die Bundesregierung nicht darlegen können, inwiefern die geplanten Kapitalspritzen eine nachhaltige und damit sinnvolle Unterstützung darstellen. Sie hat nicht erklären können, welche Ursachen für den hohen Schuldenberg der Deutschen Bahn AG verantwortlich sind und wie diese

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Ursachen behoben werden. Sie hat letztlich keine verkehrspolitische Strategie für die Stärkung des Bahnverkehrs, die die geplante Kapitalspritze für die Deutsche Bahn AG flankiert und damit rechtfertigt.

Der Schienenverkehr hat zentrale Bedeutung für den Klimaschutz. Die Energiewende im Transportsektor wird umso teurer und aufwändiger, je höher sein Endenergiebedarf steigt. Eine Verkehrswende mit Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung auf umweltfreundliche und effiziente Verkehrsmittel wie die Bahn wird hingegen dazu beitragen, den Energiebedarf zu senken und damit die Energiewende im Verkehr zu ermöglichen.

Aus den im Klimaschutzabkommen von Paris vereinbarten Zielen ergibt sich ein unmittelbarer Handlungsbedarf. Neben der Förderung neuer Technologien und einem Ausstieg aus fossilen Verbrennungsmotoren sind insbesondere Investitionen in das deutsche Schienennetz und seine weitere Elektrifizierung erforderlich. Nur dann wird es gelingen, den erwarteten starken Anstieg des Güterverkehrs auf die klimafreundliche Bahn zu verlagern und einen integrierten Taktverkehr – den Deutschland-Takt – mit verlässlichen Anschlüssen an den Regional- und öffentlichen Personennahverkehrs zu etablieren. Bei den Ausgaben für den Schienenverkehr steht Deutschland im europäischen Vergleich weit hinten.

Schon die letzte große Bahnreform von 1994 hatte das zentrale Ziel, die Leistungsfähigkeit und Attraktivität des umweltfreundlicheren Verkehrsträgers Schiene für den Personen- wie für den Güterfernverkehr zu steigern, so dass ihm in Zukunft ein „deutlich höherer Anteil an den Transportaufgaben zukommt“ (vgl. Bundestagsdrucksache 12/4609 (neu) vom 23.3.1993). Die Bahnreform von 1994 hat dies jedoch nicht erreicht. Der Anteil des Schienenverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen stagniert bzw. ist im Schienengüterverkehr sogar rückläufig. Zahlreiche Regionen und Oberzentren wurden seit der Bahnreform vom Schienenpersonenfernverkehr abgehängt.

Die Bundesregierung war in den vergangenen Jahren – insbesondere nach dem Scheitern der Pläne für einen Börsengang – nicht dazu bereit, die Situation des Schienenverkehrs in Deutschland ehrlich zu bewerten, Fehlentwicklungen abzustellen und die Bahnpolitik an messbaren Zielen auszurichten. Das Durchwursteln von Verkehrsminister Dobrindt, das die jetzt in Aussicht gestellten Finanzhilfen aus dem Bundeshaushalt ermöglichen sollen, ist an keiner Zukunft orientiert und eher ein Rückschritt in alte Bundesbahnzeiten. Warum die Bundesregierung das bundeseigene Unternehmen etwa unverändert in aller Welt Speditionsgeschäfte und Busverkehre betreiben lässt, bleibt unerklärt.

Wegen schlechter Konzernbilanzen steht der DB-Vorstand unter Druck und versucht, neue Signale zu setzen. Mit der sog. „Qualitätsoffensive Zukunft Bahn“, der geplanten Ausweitung des Fernverkehrsangebots („Fernverkehrskonzept 2030“) oder der Idee einer verkehrsträgerübergreifenden Mobilitätskarte will er mehr Kundenorientierung anzeigen. In weiten Teilen handelt es sich dabei um überfällige Modernisierungen oder um Angebote, die vor Jahren ausgedünnt worden waren. Wie konsistent der Richtungsschwenk sein wird, ist weitgehend unklar. Der anhaltende Abwärtstrend bei den Gewinnen im Fernverkehr, die Dauerkrise bei DB Cargo und der Verlust von Marktanteilen im Regionalverkehr mindern die Investitionskraft des Konzerns. Schon heute werden Fernverkehrsverbindungen vielerorts nicht eigenwirtschaftlich ausgeweitet, Qualitäts- und Fernverkehrsoffensive sind insgesamt finanziell nicht abgesichert. Solange keine Flankierung durch verkehrspolitische Reformen erfolgt, stellen sie eine riskante Wette dar und könnten weitere gesonderte Zuwendungen aus dem Bundeshaushalt erfordern.

Die Bundesregierung lässt den Bahnverkehr weiter allein auf der Strecke. Sie hat weder eine Haltung zur Abkehr von der Strategie „DB2020“ noch ein Konzept, um die DB AG auf die Erfolgsspur zu führen. Während sie die Elektromobilität auf der Straße mit neuen Steuersubventionen und einer Kaufprämie für Autos päppelt, legt sie ausgerechnet dem elektrischen Bahnverkehr fiskalische Fesseln an und verteuert seine Energiekosten immens. Der Anstieg der Trassenpreise fällt zusammen mit geringeren Mautgebühren für Lastkraftwagen. Der neue Bundesverkehrswegeplan und die Ausbaugesetze wurden vorgelegt, obwohl zahlreiche Schienenprojekte nicht bewertet wurden und daher nicht entscheidungsreif sind.

Der Klimaschutz braucht eine Renaissance der Schiene. Das setzt voraus, die Wettbewerbsnachteile des Umweltbundes abzubauen und die Vernetzung von Bahn, Bus, Carsharing und Radverkehr zu fördern. Eine Verkehrswende und klimafreundliche Mobilität kommen in Gang, wenn gesellschaftliche Folgekosten ehrlich bilanziert und verursachergerecht verteilt werden. Zu einer solchen Reform fehlt der Bundesregierung der Mut – Handlungsspielraum für Investitionen in moderne Mobilität entsteht in Deutschland so nicht.

Unter den Parteien und Fraktionen der Regierungskoalition ist neuerdings Bewegung in die Bahnpolitik gekommen. So treten etwa die Christlich Soziale Union (CSU) für die Einführung einen Fernverkehrssicherungsgesetzes und die Bundestagsfraktion der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands (SPD) für eine signifikante Senkung

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

der Trassenpreise ein, um Wachstum im Schienenverkehr zu ermöglichen. Hier wird der Drang erkennbar, Fehlentwicklungen mit mehr politischer Steuerung und staatlicher Finanzierung der Eisenbahn zu begegnen. Politisches Stückwerk ist jedoch nicht geeignet, um die Marktanteile der Bahn nachhaltig zu erhöhen. Gefragt ist ein umfassendes Schienenverkehrskonzept, das die Mobilitätsbedürfnisse von Bürgerinnen und Bürgern im Zeitalter der Digitalisierung genauso berücksichtigt wie die Erfordernisse des Klima- und Umweltschutzes und einer effizienten Finanzierung. Dazu sollte die Bundesregierung eine breit aufgestellte Reformkommission einberufen, die Wissenschaft, Umwelt- und Verbraucherverbände, Verkehrswirtschaft und Politik zusammenführt und an deren Empfehlungen sich Bund und Länder gemeinsam verkehrspolitisch orientieren können.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.