

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 (SPNV) 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 Schienenpersonennahverkehr, 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 soll 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 2 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 Mrd. 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 zweiten Halbjahr 2018 im Bundeshaushalt Mittel bereit. Seitdem wurde der Transport auf der Schiene um 525 Mio. Euro entlastet. Für das 740-Meter-Netz haben die Vorausplanungen begonnen. Erste bauliche Maßnahmen folgen in diesem Jahr. Im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD 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 werden 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 Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) 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 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 dem Schienenlärmschutzgesetz 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, soll 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 2030 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 Gesetz zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich dazu beitragen wird, den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur schneller voranzutreiben. 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 1 Mrd. Euro jährlich zur Verfügung stellt;
12. der Bund den Schienenpersonennahverkehr in den Ländern maßgeblich über die seit 2016 auf 8,2 Mrd. 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 Mrd. 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 Funkmodule des Global System for Mobile Communications – Rail (GSM-R) 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, Erneuerbare-Energien-Gesetz-Abgabe, Mehrwertsteuer) zu überprüfen;
3. das Eisenbahnregulierungsrecht zu evaluieren und wenn erforderlich weiterzuentwickeln, dass mehr Verkehr auf die Schiene verlagert werden kann;
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 Fahrzeug-ausrüstung mit dem European Train Control System (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 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 1 Mrd. Euro jährlich zu schaffen.

Berlin, den 7. Mai 2019

Ralph Brinkhaus, Alexander Dobrindt und Fraktion

Andrea Nahles und Fraktion

