

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 Ependiller, 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