

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss)

**zu dem Antrag der Abgeordneten Sabine Leidig, Ingrid Remmers,
Dr. Gesine Löttsch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 19/14376 –**

Elektrifizierungsprogramm für den Schienenverkehr

A. Problem

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, wonach der Deutsche Bundestag feststellen soll, dass ein höherer Elektrifizierungsgrad des deutschen Schienennetzes mit Blick auf die Klimaziele erforderlich sei, um den Dieselantrieb bei der Bahn stark zu reduzieren. Hierdurch werde die Luftverschmutzung verringert und die Verwendung erneuerbarer Energien zum Antrieb der Bahn ermöglicht. Ferner fordern sie Unterstützung seitens des Bundes für Kommunen bei Investitionen im Zusammenhang mit dem öffentlichen Personennahverkehr, um die Verkehrswende zu ermöglichen.

B. Lösung

Ablehnung des Antrags mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

C. Alternativen

Annahme des Antrags.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,
den Antrag auf Drucksache 19/14376 abzulehnen.

Berlin, den 28. April 2020

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Cem Özdemir
Vorsitzender

Michael Donth
Berichtersteller

Bericht des Abgeordneten Michael Donth

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 19/14376** in seiner 149. Sitzung am 5. März 2020 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Beratung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Der Antrag beinhaltet im Wesentlichen, dass der Deutsche Bundestag feststellen soll, dass ein höherer Elektrifizierungsgrad des deutschen Schienennetzes mit Blick auf die Klimaziele erforderlich sei, um den Dieselantrieb bei der Bahn stark zu reduzieren. Hierdurch werde die Luftverschmutzung verringert und die Verwendung erneuerbarer Energien zum Antrieb der Bahn ermöglicht. Ferner wird mit dem Antrag die Unterstützung seitens des Bundes für Kommunen bei Investitionen im Zusammenhang mit dem öffentlichen Personennahverkehr gefordert, um die Verkehrswende zu ermöglichen. Der Deutsche Bundestag soll nach dem Antrag außerdem die Bundesregierung auffordern, die unverzügliche Umsetzung der im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 beschlossenen Elektrifizierung und der weiteren Ausbauten des Schienennetzes sicherzustellen, alle Elektrifizierungsmaßnahmen aus dem „Potenziellen Bedarf“ in den „Vordringlichen Bedarf“ aufzunehmen und die zum Ausbau erforderlichen Haushaltsmittel umgehend einzustellen. Die Bundesregierung solle ferner einen Vorschlag für das Haushaltsgesetz vorlegen, um ein Sonderprogramm für die Elektrifizierung des deutschen Schienennetzes aufzulegen bzw. Haushaltsmittel entsprechend zu erhöhen, ein Förderprogramm für den bundesweiten Einsatz von Akkutriebwagen und Wasserstoffzügen als Lückenergänzung sowie die dafür notwendigen Infrastrukturmaßnahmen auflegen bzw. erweitern und die kommunale Elektromobilität stärker fördern.

III. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat die Vorlage in seiner 67. Sitzung am 11. März 2020 beraten.

Die **Fraktion der CDU/CSU** erklärte, die im Antrag erhobenen Forderungen seien zu erheblichen Teilen bereits umgesetzt oder befänden sich in der Umsetzung. Die Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken voranzutreiben, sei ein erklärtes Ziel auch ihrer Schienenpolitik. Dafür würden Haushaltsmittel im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans eingesetzt und das GVFG habe man so gestaltet, dass Tank- und Ladeinfrastruktur für Akku- oder Hybridzüge förderfähig seien. Ferner werde die Reaktivierung stillgelegter und die Grundsanierung bestehender Bahnstrecken gefördert, wobei die Elektrifizierung ein wesentlicher Faktor sei. Sie bezweifle, dass eine pauschale Aufwertung der Schienenprojekte in den „Vordringlichen Bedarf“ wirtschaftlich wäre und einen Mehrwert aufweisen würde. Die Beispiele aus anderen Ländern seien nicht einschlägig, da das Schienennetz in Deutschland um ein Vielfaches größer sei.

Die **Fraktion der SPD** führte aus, auch nach ihrer Ansicht sei Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken eine maßgebliche Voraussetzung für das Gelingen der Verkehrswende. Im Koalitionsvertrag habe man sich verpflichtet, bis zum Jahr 2025 einen Anteil von 70 % des Schienennetzes zu elektrifizieren; aktuell stehe man bei 60 %. Die im Antrag erhobenen Forderungen seien in dieser Form nicht realisierbar. Projekte könnten nicht „mit einem Federstrich“ in den „Vordringlichen Bedarf“ gehoben werden. Dem Bundesverkehrswegeplan seien ausführliche Beteiligungsprozesse vorausgegangen; es gebe dort keinen Änderungsbedarf. Das GVFG ermögliche die Elektrifizierung von Regionalstrecken oder Strecken in Länderhoheit. Es gebe Förderprogramme für den Einsatz von Wasserstofftechnologie und anderer alternativer Antriebe. Außerdem sei im Hinblick auf die Elektrifizierung von Strecken Planungsbeschleunigung und -vereinfachung wichtig.

Die **Fraktion der AfD** erklärte, auch sie teile die Zielsetzung des Antrags, die Elektrifizierung des Streckennetzes in Deutschland voranzutreiben. Sie teile aber nicht die darin enthaltene Forderung, Projekte ohne weiteres aus dem „Potenziellen Bedarf“ in den „Vordringlichen Bedarf“ zu heben, weil dies eine Umgehung der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung bedeute. Eine volkswirtschaftliche Betrachtung müsse in jedem Fall vor der Umsetzung eines solchen Projekts durchgeführt werden. Über die Ausgestaltung der hierbei anzuwendenden Kriterien könne diskutiert werden. Sie habe den Eindruck, dass für die Errichtung von Oberleitungen an Autobahnen viel Geld in ein System fließen würde, das wenig erfolgversprechend sei, weshalb sie darauf verzichten würde.

Die **Fraktion der FDP** führte aus, auch sie teile das Ziel, den Elektrifizierungsgrad des Eisenbahnnetzes zu erhöhen, um insgesamt eine höhere Leistungsfähigkeit zu erhalten. Das gegenwärtige Tempo der Elektrifizierung sei völlig unbefriedigend. Der Antrag gehe nicht adäquat auf die Frage der Finanzierung ein. Angesichts der Mittelausstattung des Elektrifizierungsprogramms könne man nicht die notwendigen Größenordnungen erreichen. Außerdem fehle im Antrag das Thema Planungsbeschleunigung, denn selbst bei Vorhandensein ausreichender Mittel fehle es dann häufig an den notwendigen rechtlichen Voraussetzungen. Auch nach ihrer Ansicht müssten wirtschaftliche Erwägungen beachtet werden, weshalb eine Hochstufung von Projekten in den „Vordringlichen Bedarf“ ohne Ansehen der Nutzen-Kosten-Rechnung nicht zielführend für die Priorisierung sei.

Die **Fraktion DIE LINKE.** erklärte, ihr Antrag bilde einen Gegenpol zur Elektromobilitätsstrategie der Bundesregierung, die ausschließlich die Förderung von motorisiertem Individualverkehr im Blick habe, wofür umfangreiche Förderprogramme aufgelegt würden, was sie für den falschen Weg halte. Die Förderung der Elektromobilität müsse vor allem auf der Schiene und allgemein im öffentlichen Verkehr stattfinden. Sie begrüße die Aufstockung im Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz; diese sei aber nicht ausreichend. Die Elektrifizierung sei ein zentraler Aspekt. Aktuell sei nicht erkennbar, wodurch das unbefriedigende Tempo beschleunigt werden solle. Nur wenn man wisse, wann die Elektrifizierung einer Strecke geplant sei, könne man auch darauf fußende Anschaffungen sinnvoll tätigen. Um die Klimaschutzziele zu erreichen, benötige man eine deutlich höhere Elektrifizierung der Bahn, die sonst mit Diesel und somit zu 100 % fossil fahre.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** merkte an, sie unterstütze die Stoßrichtung des Antrags der Fraktion die DIE LINKE., auch wenn sie einige Aspekte anders formulieren würde. Die Errichtung von Oberleitungen auf Autobahnen sei nur sinnvoll im Rahmen eines Gesamtkonzeptes, das klar mache, welche Verkehre elektrifiziert werden sollten und wo die Strecken hinführen sollten. Sie führte aus, dass das von der Bundesregierung im Hinblick auf den Elektrifizierungsgrad angestrebte Ziel bis zum Jahr 2025 nicht erreicht werde und auch das für 2019 angekündigte Elektrifizierungsprogramm noch nicht vorliege. Man brauche aber ein höheres Maß an Streckenelektrifizierung zur Erreichung von Klimaschutzziele sowie für die bessere Nutzung der Kapazitäten des Schienennetzes.

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Ablehnung des Antrags auf Drucksache 19/14376.

Berlin, den 28. April 2020

Michael Donth
Berichtersteller