

## Antrag

### der Fraktionen der CDU/CSU und SPD

#### Die Schiene europaweit stärken – Das Jahr der Schiene erfolgreich nutzen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Kein Verkehrssektor hat in den letzten Jahren in Deutschland und in Europa so viel Aufschwung erfahren wie der Schienenverkehr. Durch den größten Aufwuchs der Mittel im Schienenetat in der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland ist es gelungen, der Bedeutung des Verkehrsträgers Schiene für die Erreichung der Klimaziele, aber auch für die Sicherstellung der Mobilität und der Logistik in Deutschland – gerade auch in schweren Zeiten – gerecht zu werden. Der europäische Schienenverkehr verbindet Deutschland auf klimafreundliche, sichere und komfortable Weise mit seinen europäischen Nachbarn – im Personen- wie im Güterverkehr.

Mit den ambitionierten Klimaschutzzielen des European Green Deal gewinnt der Schienenverkehr in Europa noch weiter an Gewicht. Das Ziel der Europäischen Union, bis 2050 klimaneutral zu werden, lässt sich nur mit einer Stärkung der Schiene in Europa, einem Ausbau des Güter- und Personenverkehrs auf der europäischen Schiene und Schnellzugverbindungen erreichen, die mit dem Luftverkehr konkurrieren können.

Der Verkehrssektor erzeugt derzeit etwa ein Fünftel der Treibhausgasemissionen in Deutschland und in Europa. Um die Emissionen des europäischen Verkehrs nachhaltig zu senken, kommt es entscheidend darauf an, die Rolle des Schienenverkehrs in Europa zu stärken. Güter- und Personentransport mit der Bahn ist effizient, sauber und sicher. Ein Flug auf derselben Strecke ist (auf Basis des derzeitigen Strommixes der Deutschen Bahn AG) mindestens siebenmal klimaschädlicher im Vergleich zur Schiene. 2018 trug der Schienenverkehr europaweit nur 0,4 % zu den verkehrsbedingten Treibhausgas- und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei und verursachte lediglich 2 % des Energieverbrauchs im gesamten Verkehrssektor.

Der Ausbau der Schienenwege in Europa schreitet weiter voran. Insbesondere das Hochgeschwindigkeitsnetz ist zwischen 2015 und 2019 um 17 % auf über 9.000 der gesamt 201.000 Streckenkilometer angewachsen. Bei einem Elektrifizierungsgrad von bislang 56 % muss ein Schwerpunkt des Ausbaus von Schienenwegen in Europa die Elektrifizierung sein.

Mit knapp 40.000 Streckenkilometern sowie einer hohen Netzdichte ist das deutsche Schienennetz mit Abstand das umfangreichste Eisenbahnnetz unter denen der EU-Mitgliedstaaten.

Mit großem Aufwand und einem nie dagewesenen Investitionshochlauf wird der Ausbau des deutschen Schienennetzes mit Hochdruck vorangetrieben. Dabei wird besonders Wert darauf gelegt, die bilateralen Vereinbarungen über Streckenausbauten mit den europäischen Nachbarstaaten zeitnah umzusetzen.

Mit dem Deutschlandtakt und den hierfür notwendigen Neu- und Ausbauprojekten im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans, der Sanierung der Schienenwege über die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III und den Elektrifizierungsvorhaben setzen Bundesregierung und Bahn um, was der Bundestag in seinem Antrag (BT-Drs. 19/9918) gefordert hatte: Sie räumen der Schiene höchste Priorität ein.

Deutschland hat bereits während der EU-Ratspräsidentschaft im Jahr 2020 entscheidende Impulse gesetzt.

Mit dem Konzept des Trans-Europ-Express (TEE) 2.0 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im September 2020 die Weichen für die Stärkung europäischer Schnellzug- und Langstreckenverbindungen gestellt und die Entwicklung eines tragfähigen europäischen Nachtzugkonzepts durch die Eisenbahnverkehrsunternehmen angestoßen.

Besonders der Schienengüterverkehr hat hohes Wachstumspotential. Gerade für Unternehmen muss sich der Umstieg auf die Schienenlogistik lohnen. Dazu zählen der Kombinierte Verkehr, der Ganzzugverkehr oder auch der Einzelwagenverkehr.

Der Einzelwagenverkehr ist das flächige Netzwerk für Güterwagen und Wagengruppen mit mehr als 2.000 Güterverkehrsstellen und über 140 Produktionsanlagen allein in Deutschland. Die Produktionsstandorte der Industrien Stahl, Chemie, Automotive, Papier und Holz verbindet er als wesentlicher Bestandteil ihrer Logistikketten. Im Status quo erwirtschaftet der Einzelwagenverkehr jedoch negative Ergebnisse im dreistelligen Millionenbereich. Die Verkehrsverlagerung von mehr Gütern auf die Schiene ist, ohne einen starken europäischen Einzelwagenverkehr, nicht zu erreichen.

Mit dem Engagement der Bundesregierung zur Implementierung einer europaweit einheitlichen Digitalen Automatischen Mittelpufferkupplung (DAK) werden Einzelwagenverkehre und die Vernetzung des europäischen Schienengüterverkehrs zeitlich und finanziell deutlich attraktiver für den Transport auch kleinerer Gütermengen. Dennoch besteht hier weiterer Handlungsbedarf für ein einheitliches Vorgehen der EU-Mitgliedstaaten im gesamten europäischen Binnenmarkt.

Durch die Beteiligung Deutschlands an der International Passenger Rail Platform kann der europäische Dialog weiter gefördert werden.

Für eine attraktive, konkurrenzfähige europäische Eisenbahn reichen nationale Bemühungen allein nicht aus. In einem Europa, das eng miteinander verbunden ist und in dem nach Verbesserung der pandemischen Lage problemloses Reisen innerhalb der europäischen Grenzen sowie der Binnenhandel und Warentransport schnell wieder uneingeschränkt möglich sein müssen, kann die Bahn nur zum Rückgrat des Verkehrssystems werden, wenn über nationale Grenzen hinaus gedacht wird. Das muss gerade auch für Buchungsmöglichkeiten europäischer Bahntickets gelten.

An die Erfolge der deutschen EU-Ratspräsidentschaft für den Schienenverkehr muss im Jahr 2021 – dem Europäischen Jahr der Schiene – nun angeknüpft und angestoßene Projekte müssen fortgeführt werden.

Am 29. März 2021 hat mit der Auftaktveranstaltung in Portugal die Arbeit im Jahr der Schiene offiziell begonnen. Zahlreiche Veranstaltungen und Konferenzen werden sich in diesem Jahr verstärkt dem Ziel widmen, den Flickenteppich nationaler Bahnsysteme weiter zu einem zusammenhängenden europäischen Netz auszubauen.

Deutschland steht als größtes Bahnland der Europäischen Union nicht nur geographisch im Mittelpunkt des Europäischen Jahrs der Schiene und sollte daher auch in diesem Jahr ein Takt- und Impulsgeber sein. Es gilt, die europäische Dimension des Schienenverkehrs als klimafreundliche Mobilitätsform der Zukunft zu schärfen und seinen Beitrag zur nachhaltigen Stärkung von Wirtschaft, Industrie und Gesellschaft in der EU zu erhöhen.

## II. Der Deutsche Bundestag begrüßt, dass

1. mit den Maßnahmen zum Lärmschutz an Schienenwegen insbesondere die Lärmbelastung im Schienenverkehr in Deutschland deutlich verringert wurde. Dies dient auch der Akzeptanz für den Ausbau europäischer Schienenverbindungen in Deutschland innerhalb der Bevölkerung. Mit den Beschlüssen des Bundestags für Maßnahmen zum über das gesetzliche Maß hinausgehenden Lärmschutz insbesondere an TEN-Schienenstrecken (BT-Drs. 18/7365) sind zudem Rahmenbedingungen geschaffen worden, die den weiteren Ausbau des Schienennetzes in Deutschland weiter beschleunigen können;
2. seit Dezember 2020 gemäß dem Schienenlärmschutzgesetz keine lauten Güterzüge mehr in Deutschland unterwegs sind. Dadurch halbiert sich der wahrnehmbare Schienenlärm der Güterwagen signifikant um 10 Dezibel zum Vergleichsjahr 2015. Dies hat damit auch positive Auswirkungen in der Bevölkerung auf die Akzeptanz für mehr Schienengüterverkehr und den Ausbau der TEN-Strecken;
3. mit dem dritten Gutachterentwurf zum Deutschlandtakt ein Zielfahrplan für das Jahr 2030 erarbeitet wurde, der bereits zahlreiche Verbindungen in Nachbarländer vorsieht. Das ist ein erster wichtiger Schritt auf dem Weg zu einer Europäisierung des Schienenverkehrs;
4. die vier in dieser Legislaturperiode vom Deutschen Bundestag verabschiedeten Gesetze zur Planungsbeschleunigung den Ausbau und die Elektrifizierung von Schienenstrecken schneller voranbringen sollen und die ehrgeizigen Ausbauziele für den Zielfahrplan 2030 möglich machen;
5. mit dem Bedarfsplan Schiene und dem Strukturstärkungsgesetz der Aus- und Neubau der Bundesschienenwege weiter deutlich steigt;
6. mit der „Digitalen Schiene Deutschland“ (u. a. Pilotprojekt Knoten Stuttgart) ein wichtiger Schritt bei der Kapazitätserweiterung stark belasteter Schienenknoten geschafft und die Strecken- und modellhaft auch die Fahrzeugausrüstung mit dem European Train Control System (ETCS) sowie die Digitalisierung der Stellwerke unterstützt wird;
7. durch den Abschluss der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III mit der Deutschen Bahn AG die Ausgaben von Bahn und Bund für die Schieneninfrastruktur bis 2029 auf insgesamt 86 Mrd. Euro deutlich erhöht wurden und den Beteiligten Planungssicherheit für den Ausbau dringend benötigter Kapazitätssteigerungen im deutschen Schienennetz geben. Durch das wesentliche Qualitätskriterium Netzverfügbarkeit wird ein deutlicher Rückgang des Nachholbedarfs bei der Erhaltung der Bahninfrastruktur bewirkt;
8. die im Rahmen der deutschen EU-Ratspräsidentschaft angestoßenen Untersuchungen zur Einführung eines europaweit einheitlichen Systems einer DAK weiter vorangetrieben und finanziert werden;
9. durch die Stabilisierung der Trassenentgelte, die Förderung von Anlagenentgelten und Gleisanschlüssen im Bundeshaushalt der Schienengüterverkehr in Deutschland weiter an Attraktivität gewinnt;

10. mit der Initiative zum Trans-Europ-Express 2.0 des Bundesverkehrsministers im September 2020 ein weiterer wichtiger Meilenstein für ein europäisches Schnellzugnetz angestoßen werden konnte;
  11. die Koordination der Bundesregierung und der Deutschen Bahn AG gemeinsam mit den Staatsbahnen der Niederlande und Österreichs zum weiteren Ausbau des europäischen Nachtzugnetzes führen soll;
  12. Deutschland die Leitung der Arbeitsgruppe zu internationalen Verbindungen im Rahmen der 2020 ins Leben gerufenen International Passenger Rail Platform übernommen hat und sich in diesem wichtigen Punkt aktiv einbringt;
  13. mit dem gemeinsamen Beschluss der Deutsch-Französischen Parlamentarischen Versammlung zum gemeinsamen Ausbau der Strecke Berlin–Paris dieses Vorhaben hohe Priorität hat.
- III. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel
1. in begleitenden Veranstaltungen und Maßnahmen zum Jahr der Schiene für den europäischen Schienenverkehr als nachhaltigen und umweltfreundlichen Verkehrsträger intensiv zu werben; insbesondere den Beitrag der Schiene für Wirtschaft, Industrie und Gesellschaft deutlich zu machen;
  2. die geplanten und bereits im Bundeshaushalt mit Mitteln hinterlegten Machbarkeitsstudien zur Umsetzung des Aachener Vertrags sowie zu weiteren festgelegten grenzüberschreitenden Eisenbahnverbindungen zeitnah in die Wege zu leiten bzw. zum Abschluss zu bringen und dem Deutschen Bundestag vorzulegen;
  3. die Übereinkommen mit den europäischen Nachbarländern zum Ausbau der grenzüberschreitenden Verbindung ohne Verzögerungen umzusetzen;
  4. im Rahmen des Vorsitzes der Arbeitsgruppe zu internationalen Verbindungen im Rahmen der International Passenger Rail Platform die zügige Umsetzung des TEE-2.0-Konzepts zu unterstützen. Dabei ist gemeinsam mit den Mitgliedern der Arbeitsgruppe zu prüfen, ob ebenfalls zeitnah weitere Strecken im Rahmen einer zweiten Umsetzungsstufe des TEE-2.0-Konzepts implementiert werden können;
  5. zu prüfen, inwiefern die TEE-2.0-Verbindungen Teil der Umsetzung des Zielfahrplans zum Deutschlandtakt werden können;
  6. sich dafür einzusetzen, dass die EU-Mitgliedstaaten gemeinsam die Umsetzbarkeit eines Europataktes prüfen, der eine durchgehende Vernetzung europäischer Güter- und Personenfernverkehrsverbindungen und vertaktete grenzüberschreitende Regionalverkehre beinhaltet. Hierfür soll insbesondere angeregt werden, eine Arbeitsgruppe einzurichten, die innerhalb der EU-Institutionen das Ziel Europatakt weiter voranbringt;
  7. sich in den EU-Institutionen dafür einzusetzen, die Europäische Eisenbahnagentur zu stärken, um die Interoperabilität der nationalen Eisenbahnsysteme weiter voranzutreiben;
  8. zu prüfen, welche weiteren Schritte für ein grenzüberschreitendes digitales Zugsteuerungssystem interoperables (European Rail Traffic Management System – ERTMS) ergriffen werden müssen und diese zu verfolgen. Hierzu gehört auch ein entsprechender europäischer Förderrahmen;
  9. die Elektrifizierung der grenzüberschreitenden Strecken in die Nachbarstaaten, insbesondere in Richtung Polen und Tschechien, zu beschleunigen und das Elektrifizierungsziel für das deutsche Schienennetz mit Nachdruck zu verfolgen;

10. die Umsetzung der in der Berliner Erklärung zum Schienengüterverkehr vom 21. September 2020 geeinten notwendigen Projekte gemeinsam mit den EU-Mitgliedstaaten und Eisenbahnverkehrsunternehmen voranzubringen;
11. auf europäischer Ebene die Digitalisierung des Schienenverkehrs verbraucherfreundlich zu vereinheitlichen und zu verbessern. Hierzu gehört insbesondere die Lieferung von Fahrplan-, Echtzeit- und Ticketdaten über einheitliche Schnittstellen, um das Angebot an europäischen Mobilitätsplattformangeboten zu erhöhen;
12. als Voraussetzung für die Digitalisierung ebenso die vollständige Ausstattung der Bahntrassen mit moderner Breitband- und Mobilfunkinfrastruktur, die zugleich den Aufbau eines flächendeckenden Glasfasernetzes in Deutschland unterstützt, mit höchster Priorität zu verfolgen und dabei die kommerzielle Vermarktung stärker zu bewerben;
13. sich auf europäischer Ebene weiter für eine finanzielle Förderung und einheitliche Lösung hinsichtlich der europaweiten Umrüstung auf die DAK im Schienengüterverkehr einzusetzen;
14. über die DAK hinaus die Stärkung des Schienengüterverkehrs – insbesondere des Einzelwagenverkehrs – als europaweit funktionierendes Logistiksystem und Chance zur Verlagerung von Güterverkehr weiter zu stärken. Dazu gehören die Förderung von Anlagenentgelten, Trassenentgeltförderungen und andere noch zu entwickelnde Instrumente;
15. sich auf europäischer Ebene für eine Überarbeitung der KV-Richtlinie 92/106/EWG zur stärkeren Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene einzusetzen, um den heutigen Anforderungen insbesondere im Hinblick auf Digitalisierung gerecht zu werden und dabei Sozialdumping bei den Kabotageregelungen zu verhindern;
16. sich auf europäischer Ebene für eine deutliche Verbesserung der Buchbarkeit grenzüberschreitender Bahnreiseverbindungen einzusetzen, beispielsweise durch die Verpflichtung der Eisenbahnunternehmen zum Verkauf von Durchgangstickets auf Basis der EU-Fahrgastrechteverordnung.

Berlin, den 13. April 2021

**Ralph Brinkhaus, Alexander Dobrindt und Fraktion**

**Dr. Rolf Mützenich und Fraktion**





