

Beschlussempfehlung und Bericht

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

**zu dem Antrag der Abgeordneten Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar,
Oliver Krischer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/28441 –**

Die deutsche Bahnpolitik in eine europäische Verkehrswende einbetten

A. Problem

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, mit dem sie betonen, dass vor dem Hintergrund der Herausforderungen der Klimakrise der Schienenverkehr heute der Problemlöser für den Verkehrssektor sei. Zur Stärkung des Schienenverkehrs im Zuge einer Verkehrswendestrategie in der Europäischen Union sei ein umfassender Aus- und Neubau von Eisenbahninfrastruktur eine zentrale Säule, um eine Verlagerung von Personen- und Güterverkehr auf die Schiene zu erreichen. Für das Gelingen der Verkehrswende seien faire Wettbewerbsbedingungen im Verkehrsmarkt von existenzieller Bedeutung. Zu den strukturellen Wettbewerbsverzerrungen im deutschen Verkehrsmarkt zählten auch die im EU-Vergleich überdurchschnittlich hohen Entgelte für die Nutzung der Trasseninfrastruktur. Deutschland sei ferner das einzige Land in der Europäischen Union, das keinen Aufgabenträger bzw. Organisation zur Bestellung gemeinwirtschaftlicher Personenverkehre habe. Die Einrichtung eines bundesweiten Aufgabenträgers für den Fernverkehr sei aber notwendig zur Umsetzung des Zielfahrplans des Deutschlandtakts. Nach dem Willen der Antragsteller soll der Bundestag die Bundesregierung u. a. auffordern, sich für eine ambitionierte Umsetzung des europäischen Green Deal einzusetzen und zur Ausrichtung der Verkehrspolitik auf eine Verkehrswende in Europa bis 2030 maßgeblich beizutragen; umgehend Maßnahmen zu ergreifen und den Deutschlandtakt schrittweise umzusetzen; faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern zu schaffen; die Investitionen in den Aus- und Neubau sowie die Modernisierung der Eisenbahninfrastruktur massiv zu erhöhen und die Verkehrsinfrastrukturpolitik neu auszurichten sowie Initiativen für einen Einheitlichen Europäischen Eisenbahnraum zügig voranzutreiben.

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 19/28441 abzulehnen.

Berlin, den 5. Mai 2021

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 19/28441** in seiner 221. Sitzung am 15. April 2021 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung und an den Ausschuss für Wirtschaft und Energie, den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit und an den Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, mit dem sie auf die Bedeutung der Eisenbahn für Europas Entwicklung seit der Industrialisierung verweisen. Vor dem Hintergrund der Herausforderungen der Klimakrise sei der Schienenverkehr heute der Problemlöser für den Verkehrssektor. Zur Stärkung des Schienenverkehrs im Zuge einer Verkehrswendestrategie in der Europäischen Union sei ein umfassender Aus- und Neubau von Eisenbahninfrastruktur eine zentrale Säule, um eine Verlagerung von Personen- und Güterverkehr auf die energieeffiziente und klimafreundliche Schiene zu erreichen. Für das Gelingen der Verkehrswende seien faire Wettbewerbsbedingungen im Verkehrsmarkt von existenzieller Bedeutung. Zu den strukturellen Wettbewerbsverzerrungen im deutschen Verkehrsmarkt zählten auch die im EU-Vergleich überdurchschnittlich hohen Entgelte für die Nutzung der Trasseninfrastruktur. Deutschland sei das einzige Land in der Europäischen Union, das keinen Aufgabenträger bzw. Organisation zur Bestellung gemeinwirtschaftlicher Personenverkehre habe. Die Einrichtung eines bundesweiten Aufgabenträgers für den Fernverkehr sei notwendig zur Umsetzung des Zielfahrplans des Deutschlandtakts. Trotz entsprechender Ankündigungen seitens der Bundesregierung komme die Verlagerung von Gütern auf die Schiene nicht voran. Nach dem Willen der Antragsteller soll der Bundestag die Bundesregierung u. a. auffordern, sich für eine ambitionierte Umsetzung des europäischen Green Deal einzusetzen und zur Ausrichtung der Verkehrspolitik auf eine Verkehrswende in Europa bis 2030 maßgeblich beizutragen; umgehend Maßnahmen zu ergreifen und den Deutschlandtakt schrittweise umzusetzen; faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern zu schaffen; die Investitionen in den Aus- und Neubau sowie die Modernisierung der Eisenbahninfrastruktur massiv zu erhöhen und die Verkehrsinfrastrukturpolitik neu auszurichten sowie Initiativen für einen Einheitlichen Europäischen Eisenbahnraum zügig voranzutreiben.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Energie** hat den Antrag auf Drucksache 19/28441 in seiner 117. Sitzung am 5. Mai 2021 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. die Ablehnung des Antrags.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit** hat den Antrag auf Drucksache 19/28441 in seiner 109. Sitzung am 5. Mai 2021 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. die Ablehnung des Antrags.

Der **Ausschuss für die Angelegenheiten der Europäischen Union** hat den Antrag auf Drucksache 19/28441 in seiner 93. Sitzung am 5. Mai 2021 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. die Ablehnung des Antrags.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat den Antrag auf Drucksache 19/28441 in seiner 112. Sitzung am 5. Mai 2021 beraten.

Die **Fraktion der CDU/CSU** erklärte, der Antrag enthalte Punkte, denen sie durchaus zustimmen könne, wobei sie als Stichwort „Interoperabilität“ nannte. Auch die geforderte rasche Planungs- und Bauumsetzung der BVWP-Schienenprojekte wolle sie positiv hervorheben. Allerdings stelle sie erhebliche Diskrepanzen zwischen den im Antrag formulierten Wünschen und der Realität – auch in den Bundesländern – fest. Wenn man den Marktanteil der Schiene im europäischen und innerdeutschen Verkehr stärken wolle, müsse man als Hauptkonkurrent der Bahn das Auto in den Blick nehmen. Auch wenn es Supersparpreise der Bahn und sehr preiswerte Flugtickets gebe, bewerteten nach wie vor viele Menschen offenbar das Auto als komfortabelstes und günstigstes Verkehrsmittel. Es nütze aber nichts, anderen Verkehrsträgern sozusagen „Knüppel zwischen die Räder“ zu werfen, sondern man müsse die Bahn als Verkehrsträger attraktiver machen. Weil sie diesen Ansatz verfolge, lehne sie den Antrag ab.

Die **Fraktion der SPD** erklärte, der vorliegende Antrag lasse offen, wie sich die Antragsteller die Finanzierung vorstellten, wenn man das Vollkostenprinzip durch das Grenzkostenprinzip ersetzen würde. Zu den Forderungen zur Weiterentwicklung der EU-Wegekostenrichtlinie erklärte sie, Deutschland sei das erste Land, das das Thema der Berücksichtigung von Umweltschäden zumindest angegangen sei. Die Kranbarkeit aller Sattelaufleger sei sicher wünschenswert, angesichts der Kosten müsse man sinnvollerweise aber eine EU-weite Regelung treffen, was längere Zeit in Anspruch nehme. Sie teile die Forderungen der Antragsteller nach mehr Kontrollen im Straßengüterverkehr, weshalb die Koalitionsfraktionen sich auch für mehr Personal stark gemacht hätten. Eine Kerosinbesteuerung könne nicht national, sondern höchstens europaweit Sinn machen; hierzu stehe die Bundesregierung in Verhandlungen. Der vorgeschlagene Fonds sei eine interessante Idee, durch die Überjährigkeit gebe es aber schon ein ähnliches Instrument.

Die **Fraktion der AfD** führte aus, der Antrag ziele nicht auf fairen Wettbewerb, sondern es gehe um neue Hemmnisse insbesondere für den Straßenverkehr, deren praktische Umsetzung fraglich sei. So nütze eine Verteuerung des Dieselmotors nichts, wenn ausländische Lkw mit einem vollen Tank durch Deutschland hindurch fahren könnten. Flugtickets weiter zu verteuern, würde die Fluggesellschaften noch stärker belasten, die schon die Luftverkehrssteuer zu entrichten hätten. Beim Bahnverkehr tendiere der Antrag in Richtung eines staatlich bestellten Fernverkehrs und weg vom Wettbewerb. Das berge auch die Gefahr einer Politisierung der Preise für die Bahntickets, was aus ihrer Sicht die falsche Richtung darstelle. Zum Thema Grenzkostenprinzip führte sie aus, die Bahnreform habe sich am Vollkostenprinzip orientiert. Wenn man das Grenzkostenprinzip anwenden und die Trassenpreise anders regeln wolle, müsse man auch an anderen Stellen die Finanzierungsstrukturen, u. a. bei der LuFV und den Regionalisierungsmitteln, angehen.

Die **Fraktion der FDP** führte aus, auch sie sehe Potential für die Verlagerung von Verkehr auf die Schiene, sowohl im Bereich des Personenverkehrs wie auch des Güterverkehrs. Allerdings wolle sie das nicht vorschreiben, sondern sie sei davon überzeugt, dass der richtige Ansatz darin bestehe, positive Anreize zu geben und günstige Angebote zu machen. Der Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN verfolge einen planwirtschaftlichen und wettbewerbsfeindlichen Ansatz. Nur durch die Verteuerung eines Verkehrsmittels könne man keinen Umstieg der Passagiere erzwingen. Personen mit Wohnsitz in der Nähe zu einem europäischen Nachbarland könnten auch leicht ihren Abflugort ins Ausland verlagern.

Die **Fraktion DIE LINKE.** erklärte, sie stimme dem Antrag in der Grundaussage völlig zu. Sie teile die Auffassung, dass es nicht sinnvoll sei, alle Verkehrsträger zu fördern, weil man auf diese Weise auch immer „mehr vom Falschen“ bekomme. Man brauche eine Umverteilung im Verkehr. Wenn man das Urteil des Bundesverfassungsgerichts analysiere, werde deutlich, dass die bisherigen Maßnahmen nicht ausreichend seien, um die Klimaschutzziele zu erreichen. Das liege daran, dass Flugverkehr und Autoverkehr weiterhin eine Zunahme zu verzeichnen hätten. Dadurch würden die Erfolge, die beispielsweise durch den Bahnverkehr im Klimaschutz erreicht werden könnten, überkompensiert und zunichte gemacht. Die Forderung des Antrags nach einem Aufgabenträger auf Bundesebene ziele praktisch auf die Vorbereitung für den Wettbewerb im Fernverkehr, was sie grundsätzlich ablehne.

Die Fraktion **BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** erklärte, mit dem Antrag setze sie auf Instrumente, mit denen der Deutschlandtakt und seine Umsetzung ernsthaft anzugehen seien. Hierfür sei die Schaffung eines einheitlichen Aufgabenträgers eine Grundvoraussetzung, insbesondere wegen der erforderlichen Koordination. Ein solcher Aufgabenträger sei auch unverzichtbar für grenzüberschreitenden Nachtzugverkehr. Notwendig seien weiterhin Systemtrassen und ein neuer Zielfahrplan, in dem der Güterverkehr und die von den Bundesländern angestrebte Stärkung des Regionalverkehrs stärker berücksichtigt würden. Zu den fairen Wettbewerbsbedingungen gehöre die Absenkung der Trassenpreise auf das Grenzkostenprinzip. Für den Ausbau des Schienenverkehrs brauche man eine echte Offensive; der vorgeschlagene Infrastrukturfonds könne eine längerfristige Finanzierung gewährleisten. Wichtig sei die Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums, einschließlich einer komfortablen grenzüberschreitenden Buchungsplattform.

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 19/28441.

Berlin, den 5. Mai 2021

Michael Donth
Berichtersteller

