



VERKEHRSPOLITIK IN DER LEGISLATURPERIODE 2017-21

Fragen und Antworten der zurzeit im 18. Bundestag vertretenen Parteien zur Bundestagswahl 2017



Im September 2017 erfolgt die nächste Bundestagswahl. Bezüglich der verkehrspolitischen Ziele in der nächsten Legislaturperiode hat der Deutsche Bahnkunden-Verband (DBV) die Regierungsparteien um Stellungnahme zu nachfolgenden Fragen gebeten.

Erfahrungsgemäß gab es in der Vergangenheit zum Teil erhebliche Abweichungen zwischen Wahlversprechen bzw. Planungen und der Realität. Beispielhaft sei hier die deutliche Zielverfehlung hinsichtlich der Verkehrsverlagerung im Güterverkehr entsprechend der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie (vgl. auch Fortschrittsbericht 2012, Seite 88) genannt.

Seitens des Deutschen Bahnkunden-Verbandes (DBV) mit seinen Mitgliedsorganisationen und Partnerinstitutionen erfolgt daher in der nächsten Legislaturperiode eine jährliche Prüfung, was seitens der Parteien, insbesondere von denen, die die Regierung stellen, bezüglich des Schienenverkehrs tatsächlich umgesetzt wurde. Über entsprechende Pressemitteilungen bzw. Pressekonferenzen erfolgt eine Information der Öffentlichkeit.

Der Deutsche Bahnkunden-Verband ist Mitglied in:



1 Schienenpersonenfernverkehrsgesetz (SPFVG)

Die Gewährleistung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) ist auch nach der Bahnreform eine Aufgabe der Daseinsvorsorge des Staates und im Grundgesetz (GG) geregelt. Artikel 87e Absatz 4 dieses Gesetzes weist dem Bund die Verantwortung für den SPFV zu:

„Der Bund gewährleistet, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird. Das Nähere wird durch Bundesgesetz geregelt“.

Was plant Ihre Partei in der nächsten Legislaturperiode bezüglich der o.g. bislang fehlenden gesetzlichen Regelung?



Für uns ist klar: Die Bahn ist das zentrale Verkehrsmittel für eine bezahlbare und klimafreundliche Mobilität. Wir haben kritisiert, dass in den vergangenen Jahren zahlreiche Städte ihren Anschluss an den Fernverkehr verloren haben und die Länder für entfallende Verbindungen neue Nahverkehre bestellen mussten. Wir wollen, dass der Bund seiner Verantwortung für den SPFV gerecht wird und im Rahmen eines Fernverkehrsplans ein verlässliches Angebot auf der Schiene sicherstellt. Wir GRÜNE streben dabei im ganzen Land eine Mindestbedienung aller Oberzentren mit mehr als 100.000 Einwohnern im Fernverkehr an.

DIE LINKE.

Die Verantwortung des Bundes für den Schienenpersonenfernverkehr (SPFVG), die sich aus Art. 87e GG ergibt, fordern wir auch immer wieder von der Bundesregierung ein. Daher begrüßen wir auch den Vorstoß mehrerer Bundesländer für ein solches SPFV-Gesetz (Bundesrats-DS 745/16) und werden diesen im Bundestag unterstützen. Auch wenn dieser keinen Erfolg haben sollte, werden wir das Thema mit einem eigenen Entwurf weiterverfolgen und fordern dabei anders als der vorliegende Gesetzentwurf des Bundesrates auch klare, einklagbare Mindeststandards für die SPFV-Versorgung. Zum SPFV gehört unserer Ansicht nach auch der Nachtzugverkehr, der insbesondere auf längeren Strecken ins Ausland eine hervorragende Option ist und damit eine Verlagerung von Verkehr vom Luftverkehr auf die Schiene ermöglicht.

SPD

Hier ist zunächst daran zu erinnern, dass im Zuge der Bahnreform von 1994 entschieden worden ist, dass die Eisenbahnen des Bundes in privatrechtlich organisierte Wirtschaftsunternehmen überführt werden und privaten Wettbewerbern Zugang zum Schienennetz ermöglicht wird. Die SPD hält an der unternehmerischen Selbstständigkeit der Deutschen Bahn AG und ihrer Betriebsparten als integrierten Konzern fest. Dem Bund obliegt gemäß Art. 87 e Abs. 4 GG die Verantwortung für den Ausbau und den Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes. Der Schienenpersonenfernverkehr ist auch in Zukunft eigenwirtschaftlich, d. h. ohne staatliche Zuschüsse, zu betreiben, das Netz wird vom Bund auch weiterhin mitfinanziert.

CDU/CSU
Fraktion im Deutschen Bundestag

Für CDU und CSU ist ein möglichst flächendeckender Schienenpersonenfernverkehr für die Attraktivität des Standorts Deutschland und für den Klimaschutz unverzichtbar. Die Nutzerzahlen der Bahn sind trotz günstiger Reisealternativen angestiegen. Das Interregio-Netz ist in das Intercity-Netz integriert bzw. mit dem Nahverkehr verbunden worden. Weiterhin hat die Deutsche Bahn AG einen erheblichen Ausbau des Angebots in Aussicht gestellt, der u.a. zahlreiche neue Direktverbindungen und einen kürzeren Zeittakt der Züge beinhaltet. CDU und CSU sprechen sich dafür aus, das zugrundeliegende Fernverkehrskonzept schnellstens umzusetzen und den bis zum Jahr 2030 geplanten Abschluss der Umsetzung dieses Konzepts deutlich vorzuziehen.



Der Gewährleistungsauftrag des Bundes für ein Grundangebot im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) ist in Artikel 87e Absatz 4 Grundgesetz (GG) geregelt. Das in diesem Artikel benannte Bundesgesetz, das die Daseinsvorsorge regelt, gibt es allerdings bis heute nicht. Die wiederholt vorgetragene Darstellung des Bundes, er nehme diese grundgesetzliche Verantwortung bereits durch die Bereitstellung von Investitionsmitteln für die Schienenwege ausreichend wahr, entspricht keineswegs dem Anliegen der benannten gesetzlichen Regelung. Diese Auffassung wird von BÜNDNIS 90 DIE GRÜNEN und DIE LINKE geteilt. Unverständlich: Die SPD sieht zu diesem Thema hingegen keinerlei Handlungsbedarf. Gleiches gilt für CDU/CSU.

2 Auflösung von Engpässen im Schienennetz

Mit Fassung vom 23. Dezember 2016 liegt nunmehr das geänderte Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) vor. Für insgesamt 46 Schienenprojekte wurde bislang keine Bewertung durchgeführt.

a.) Welchen konkreten Termin plant Ihre Partei in der kommenden Legislaturperiode für den Abschluß der Bewertung aller im „Potenziellen Bedarf“ gelisteten Projekte des Schienenverkehrs?

b.) Welche ergänzenden Maßnahmen plant Ihre Partei, um für die im Bundesverkehrswegeplan bzw. im BSWAG gelisteten Projekte des Schienenverkehrs eine Rechtsverbindlichkeit hinsichtlich der Realisierung bzw. zügigen Umsetzung herzustellen (z.B. durch ein „Verkehrswege-Planungsbeschleunigungsgesetz“)?



Zu a.) Für eine zielgerichtete Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene ist der Bundesverkehrsplan der Großen Koalition untauglich. Dass zahlreiche Bahnprojekte nicht rechtzeitig bewertet wurden, verdeutlicht, dass es Union und SPD bei der Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur vorrangig um Straßenbau geht. Wir werden in Regierungsverantwortung dafür sorgen, dass die Projekte schnellstmöglich bewertet werden.

Zu b.) Wir sind grundsätzlich zurückhaltend, was die Verkürzung des Rechtsweges bei Infrastrukturprojekten betrifft. Vielmehr sollten Bürgerinnen und Bürger oder Umweltverbände bei der Planung von Bauprojekten umfassender beteiligt werden. Im Bereich der Schienen setzen wir uns dafür ein, die Maßnahmen für den Deutschland-Takt zu priorisieren.

DIE LINKE.

Wir kritisieren, dass so viele Schienenprojekte nicht rechtzeitig bewertet wurden, während jede kleine Ortsumgehung vollständig bewertet und in den Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans eingeordnet wurde. Wir fordern generell eine erhebliche Umlagerung von Mitteln zur Schiene, um die notwendige Verkehrsverlagerung zu ermöglichen. In der Debatte zum Bundesschienenwegeausbaugesetz haben wir dringend notwendige Änderungen, vor allem die Hochstufung wichtiger Schienenprojekte gefordert. Wir werden uns auch in der neuen Legislatur dafür einsetzen, dass ein sehr viel höherer Anteil der Investitionsmittel des Bundes für die Schiene statt für die Straße verwendet wird. Zudem werden wir darauf drängen, dass möglichst alle im BVWP eingestellten Schienenprojekte, auch zeitnah umgesetzt werden.

SPD

siehe unten, Antwort Frage 4.

CDU/CSU
Fraktion im Deutschen Bundestag

Zu a.) Deutschland ist weltweit Vorzeigeland für seine Infrastruktur. Wir haben in dieser Wahlperiode unsere Investitionen in die Infrastruktur um 40 Prozent auf Rekordniveau gesteigert. Die hohen Mittel für Infrastruktur sollen mindestens verstetigt werden. In der Kategorie des „Potenziellen Bedarfs“ sind die Projekte zusammengefasst, die in den „Vordringlichen Bedarf“ aufsteigen können, sobald sie die dafür notwendigen Kriterien erfüllen.

Zu b.) CDU/CSU werden ein Planungsbeschleunigungsgesetz verabschieden. Bei Ersatzneubauten sollen die Verwaltungsverfahren auf eine Instanz beschränkt werden. Für besonders wichtige Projekte werden einzelfallbezogene die Planungs- und Genehmigungsverfahren verkürzt. Dabei orientieren wir uns an den positiven Erfahrungen der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit.



Einen verbindlichen Termin für die Bewertung von Projekten, die im „Potenziellen Bedarf“ gelistet sind, gibt es nicht. Dabei befinden sich hier wichtige Maßnahmen zur Engpassbeseitigung bzw. Kapazitätserhöhung und dienen damit der Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Schiene. Dies ist ein Skandal, zeigt aber, wo die Prioritäten in der Verkehrspolitik gesetzt werden. Besondere Bedeutung kommt der Elektrifizierung von Bahnstrecken als Beitrag zum Klimaschutz zu bzw. der forcierten Umsetzung (siehe auch Frage 4.). Dazu gehört die Planungsbeschleunigung von Elektrifizierungsprojekten. Ziel muss eine Vereinfachung des Planungsrechts sein. Seitens des DBV wird daher ein Planungsbeschleunigungsgesetz mit einer Mindestlaufzeit bis 2050 vorgeschlagen. Dadurch wird die Umsetzung der Klimaschutzziele 2050, d.h. einer klimaneutralen Mobilität, wirksam flankiert.



3 740m-Netz für Güterzüge

Mit dem Projekt „740m-Netz für Güterzüge“ sollen punktuelle Engpässe im Bereich der Infrastruktur aufgelöst werden. Die größere Zuglänge ermöglicht einerseits einen deutlichen bzw. auch dringend notwendigen Effizienzsprung, andererseits eine höhere Kapazität des bestehenden Netzes. Nach Angaben der Deutschen Bahn verkehren derzeit lediglich 11 Prozent der Züge mit der europäischen Standard-Zuglänge

Welche konkreten Maßnahmen plant Ihre Partei in der kommenden Legislaturperiode bezüglich einer zeitnahen Umsetzung dieses Projekts?



Wir wollen, dass der Anteil des Güterverkehrs auf der Schiene bis 2025 auf 25 Prozent ansteigt. Dafür ist es dringend nötig, Engpässe abzubauen und überlastete Knoten auszubauen. Entlang der internationalen Güterverkehrsachsen wollen wir das Schienennetz mit neuen Signalen und Überholgleisen ausstatten, so dass künftig Güterzüge mit der europäischen Standardlänge von 740 Metern Länge durch Deutschland rollen können. Dafür muss das Projekt „740m-Netz für Güterzüge“ im Vordringlichen Bedarf verankert werden.



Das 740m-Netz muss unserer Ansicht nach zügig umgesetzt werden, um den Schienengüterverkehr gegenüber der Straße zu stärken. In der Debatte um das Schienenwegeausbaugesetz haben wir daher eine Aufnahme in den Vordringlichen Bedarf gefordert. Wir fordern des Weiteren eine Renaissance des regionalen Güterverkehrs und einen Ausbau des Einzelwagenverkehrs. Dies ist eine notwendige Voraussetzung, um mehr Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern, weshalb wir uns auch in der neuen Legislatur dafür einsetzen werden. Dazu gehören Reaktivierungen von Schienenstrecken und von Privatgleisanschlüssen, außerdem der Ausbau von Umladestellen. Daneben fordern wir eine deutliche Anhebung der Lkw-Maut und ein Ende des Dieselsteuerprivilegs, das eine milliarden schwere Subvention des Straßengüterverkehrs darstellt.



siehe unten, Antwort Frage 4.



Im Bundesverkehrswegeplan 2030 ist das Maßnahmenpaket 740-Meter-Netz enthalten. Die Bewertung der erforderlichen Maßnahmen ist eingeleitet, wird aber aufgrund der hohen Anforderungen in der Detailtiefe noch einige Zeit beansprucht. CDU und CSU wollen zügig alle rechtlichen Rahmenbedingungen für eine spätere Realisierung schaffen. Der Masterplan Schienengüterverkehr des BMVI sieht vor, dass das Schienennetz schnell mit Überholgleisen so ausgebaut werden soll, dass die zulässigen 740-Meter-Züge auch tatsächlich fahren können. Die Deutsche Bahn hat bekräftigt, dass sie wegen der erwarteten Zunahme ihre Kapazitäten erweitern und die Voraussetzungen für ein Schienennetz, auf dem 740 Meter lange Züge fahren können, schaffen wird.



Auch dieses Projekt ist im Bundesverkehrswegeplan im „Potenziellen Bedarf“ gelistet. Eine Bewertung liegt noch immer nicht vor. Um die Ziele der Nachhaltigkeitsstrategie zu erreichen, muss dieses Projekt dringend in den Vordringlichen Bedarf eingestuft werden. Mit dieser Maßnahme kann die Kapazität auf der Schiene mit vergleichsweise geringen Investitionen erhöht werden. (als Voraussetzung für Verkehrsverlagerungen). Mit dieser Maßnahme wird zudem die Wirtschaftlichkeit bzw. Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs erhöht. Unverständlich: Während BÜNDNIS 90 DIE GRÜNEN, DIE LINKE und CDU die Notwendigkeit dieses Projekts bestätigen, fehlt seitens der SPD ein klares Bekenntnis zum 740m-Netz für den Schienengüterverkehr (siehe Antwort zu Frage 4).

4

Weitere Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken

Noch immer sind wichtige Hauptstrecken im deutschen Schienennetz nicht elektrifiziert (z.B. München – Lindau, Hof – Marktredwitz – Nürnberg/Regensburg bzw. Grenze D/CZ, Dresden – Görlitz, Cottbus – Horka – Görlitz, Itzehoe – Westerland (Sytt)). Im Gegensatz dazu wird zur Förderung der Elektromobilität die Anschaffung von Elektro-Pkw mit Steuergeldern subventioniert. Was plant Ihre Partei in der kommenden Legislaturperiode, um u.a. die Umsetzung der benannten Elektrifizierungs-Projekte als Beitrag zur Förderung der Elektromobilität bis spätestens 2022 umzusetzen?



Wir wollen mit einem Streckenelektrifizierungsprogramm bis 2025 das Schienennetz auf 70 Prozent Elektrifizierungsgrad verbessern und den Einsatz alternativer Antriebssysteme wie beispielsweise den Brennstoffzellenantrieb fördern. So schaffen wir einen großen Sprung zu unserem Ziel, bis 2030 den Umstieg auf 100 Prozent erneuerbare Energien im Bahnnetz zu erreichen.



Wir kritisieren die einseitige Fokussierung des Begriffs Elektromobilität auf den Straßenverkehr. Stattdessen sollte die bestens funktionierende und klimafreundlichere Elektromobilität auf der Schiene gefördert werden. Daher haben wir schon in der Debatte um das Bundesschienenwegeausbaugesetz ein umfangreiches Elektrifizierungsprogramm gefordert, mit dem viele wichtige Strecken schnellstmöglich elektrifiziert werden sollten. Wir werden uns auch in der neuen Legislatur entschieden für weitere Elektrifizierungen im Bahnnetz einsetzen und plädieren perspektivisch für ein komplett elektrifiziertes Bahnnetz. Dies wäre nicht nur für das Klima, die Umwelt und die Anwohnerinnen von großem Vorteil, sondern würde auch deutliche Effizienzsteigerungen bei den Bahnunternehmen ermöglichen, die künftig komplett auf eine Diesel-Infrastruktur verzichten könnten.



Antwort zu 2 a, b, 3 und 4:
Der Bundesverkehrswegeplan 2030 sieht vor, dass bis 2030 rund 69 % der Mittel für die Verkehrswege in den Erhalt investiert werden sollen. Damit sind hierfür bis 2030 rund 141,6 Mrd. Euro reserviert (gegenüber 83 Mrd. EURO zum BWVP 2003/den damaligen Ausbaugesetzen). Den Anteil der Schienenstrecken, die elektrifiziert sind, will die SPD deutlich erhöhen. Wir setzen uns dafür ein, dass die im BWVP 2030/den Ausbaugesetzen enthaltenen Projekte verlässlich finanziert werden und im Bundeshaushalt die dafür notwendigen Mittel zur Verfügung gestellt werden. Für den Bereich Schiene finden sich diverse Projekte im sogenannten potentiellen Bedarf. Wir setzen uns dafür ein, dass alle Maßnahmen dieser Kategorie bis Ende 2017 auf ihre Wirtschaftlichkeit hin berechnet werden.



Im Schienenverkehr wollen wir innovative Technologien testen und die Elektrifizierung wichtiger Bahnstrecken vorantreiben. Wir setzen einen klaren Investitionsschwerpunkt auf die Modernisierung der Schieneninfrastruktur und beschleunigen die Elektrifizierung auch kleinerer Bahnstrecken. Wir werden auch weiterhin innovative Technologien wie die Brennstoffzelle – das heißt der schadstofffreien Umwandlung von Wasserstoff zu Strom – für den Antrieb von Schienenfahrzeugen fördern. In den nächsten Jahren wird diese emissionsarme Alternative zu dieselbetriebenen Loks im Regionalverkehr erprobt.



Noch immer bestehen im deutschen Schienennetz unerfreuliche Elektrifizierungslücken. Im Auftrag der Industrie- und Handelskammer Cottbus wurde z.B. für die Ausbaustrecke Cottbus – Görlitz im August 2016 eine Potenzialanalyse erstellt, die die positiven Impulse für den Schienenverkehr durch eine Elektrifizierung dieser Strecke nachweist. Auch wenn die Elektrifizierung parteienübergreifend Konsens ist: Es besteht die Notwendigkeit einer zügigen Umsetzung! Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang das klar formulierte Elektrifizierungsziel von 70 % des Streckennetzes seitens BÜNDNIS 90 DIE GRÜNEN. Seitens des DBV wird ein Zielwert von 75% für sinnvoll angesehen (Anteil in 2015: rund 61 % des DBAG-Netzes sind elektrifiziert)

5

Veränderung des Modal Splits zugunsten der Schiene

Das Ziel einer Veränderung des Modal Splits zugunsten energieeffizienter und klimaschonender Verkehrsträger wurde bislang deutlich verfehlt. Bis zum Jahr 2015 sollten seinerzeit 25 Prozent Anteil des Schienenverkehrs an der Güterbeförderungsleistung erreicht werden (vgl. auch nationale Nachhaltigkeitsstrategie, Fortschrittsbericht 2012, Seite 88). Dieses Ziel wurde deutlich verfehlt bzw. in der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie 2016 gestrichen! Des Weiteren sind im EU-Weißbuch Verkehr folgende Ziele zum Klimaschutz benannt: „30 Prozent des Straßengüterverkehrs über 300 km sollten bis 2030 auf andere Verkehrsträger wie Eisenbahn- oder Schiffsverkehr verlagert werden, mehr als 50 Prozent bis 2050“. Welche konkreten Maßnahmen plant Ihre Partei, um die obigen Marktanteilsziele nunmehr bis zum Jahr 2022 zu erreichen bzw. mit welchen konkreten Maßnahmen soll die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs zu diesem Zweck verbessert werden?



Um den Güterverkehr erfolgreich auf die Schiene zu verlagern, ist ein Mix von Maßnahmen notwendig. Problematisch sind in erster Linie die gestiegenen Kosten des Schienengüterverkehrs bei gleichzeitig gesunkenen LKW-Mautsätzen. Wir wollen die LKW-Maut auf alle außerörtlichen Straßen ausweiten und externe Kosten in die Mautberechnung einbeziehen. Die Trassenpreise im deutschen Schienennetz wollen wir zugleich deutlich in Richtung der europarechtlich vorgesehenen Höhe der Grenzkostenbepreisung absenken. Darüber hinaus benötigt der Schienengüterverkehr eine Innovations- und Digitalisierungsstrategie, um seine Produktivität zu steigern. Die Förderung des Kombinierten Verkehrs wollen wir GRÜNE wieder anheben.



Für eine Attraktivitätssteigerung der Schiene fordern wir folgende Maßnahmen:

- Klare, politisch bestimmte Modal-Split-Ziele, denen sich alle konkreten politischen Maßnahmen (analog der Schweiz) unterzuordnen haben.
- Kostenwahrheit im Verkehr, d.h. die externen Kosten für Unfälle, Klimaschäden, Lärm u.a. sollten den Verursachern, also bei allen Verkehrsträgern gleichermaßen angelastet werden und nicht wie bislang der Gesellschaft.
- Eine Neuorganisation der DB AG in öffentlicher Hand und eine Orientierung des Unternehmens am Gemeinwohl statt am Bilanzgewinn.
- Verbesserung der politischen Rahmenbedingungen für den Schienenverkehr.
- Einen deutlichen Infrastrukturausbau im Schienennetz (siehe Abschnitt 2-4)



siehe unten, Antwort Frage 9.



Wir halten an dem Ziel fest, Verkehre von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Dazu schaffen wir verbesserte Wettbewerbsbedingungen für das umwelt- und klimafreundliche System Schiene. Damit insbesondere der Güterverkehr auf der Schiene konkurrenzfähiger zu anderen Transportmitteln wird, müssen die Kosten gesenkt werden. Die Senkung der Trassenpreise im Schienengüterverkehr werden wir deshalb konsequent weiterverfolgen. Die notwendige Modernisierung des Schienenverkehrs, insbesondere die Automatisierung des Güterverkehrs und das autonome Fahren auf der Schiene unterstützen wir durch Forschung und Förderung von Zukunftstechnologien. Wir werden damit auch die Vorreiterrolle in der Bahntechnik stärken.



Die Treibhausgasemissionen sind im Verkehrssektor im vergangenen Jahr am stärksten gestiegen (gegenüber 2015 wurden 5,4 Millionen Tonnen mehr emittiert). Grund für diese Entwicklung sind nicht zuletzt die viel zu niedrigen Mautsätze für Lkw, der günstige Preis für Dieselmotoren bzw. Subventionen in Form des Dieselmotorenprivilegs. Verkehrspolitisch sind speziell die steuerlichen Vorteile für Dieselmotoren ein völlig falsches Signal. Die Notwendigkeit einer Veränderung des Modal-Splits zugunsten der Schiene wird parteiübergreifend auch so gesehen (Antwort der SPD siehe Frage 9). Leider legen sich die Parteien dabei nicht auf konkrete, nachprüfbar Ziele fest. Der DBV ist der Auffassung, dass ein Zielwert von mindestens 25% Anteil des Schienenverkehrs an der Güterbeförderungsleistung bis 2025 umgesetzt werden muss.



12

Dresden Hof

10.44

11.11

10.34

Wegliniec

11



6

Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Schienenverkehr

Die Divergenz bezüglich der Preisentwicklung Schienen-/Straßengüterverkehr konterkariert Verlagerungsstrategien auf die Schiene erheblich (verursacht u.a. durch Mautsenkung, niedrigere Besteuerung von Dieseldieselkraftstoff im Vergleich zu Benzin, Zulassung von Lang-LKW im Regelbetrieb, im Gegensatz dazu zusätzliche Kosten auf der Schiene durch EEG-Umlage, Stromsteuer und kontinuierlich steigende Trassenpreise). Welche konkreten Maßnahmen plant Ihre Partei in der nächsten Legislaturperiode, um diese Entwicklung umzukehren?



Wir setzen uns dafür ein, die LKW-Maut auf alle außerörtlichen Straßen und auf Fahrzeuge ab 3,5 Tonnen Gesamtgewicht auszuweiten. Bei der Berechnung der Mautsätze wollen wir externe Kosten berücksichtigen. Die uneingeschränkte Zulassung von Lang-LKW (Gigaliner) durch das Bundesverkehrsministerium haben wir abgelehnt und vorgeschlagen, nur begrenzte Konzessionen für den Kombinierten Verkehr zu vergeben. Eine Erhöhung des zulässigen Gesamtgewichtes werden wir ablehnen. Wir GRÜNE wollen eine Wachstumsstrategie für die Schiene. Die Trassenpreise in Deutschland wollen wir deutlich in Richtung der europarechtlich vorgesehenen Höhe der Grenzkostenbepreisung absenken. Wir erhoffen uns dadurch eine deutliche Stärkung des Schienengüterverkehrs gegenüber dem LKW-Verkehr.



Wir fordern seit langem bessere Rahmenbedingungen für den Schienenverkehr:

- Erhebliche Senkung der Trassenpreise im Schienenverkehr (Grenzkostenprinzip)
- Erhöhung der Lkw-Maut, Erweiterung auf alle Straßen und Einführung der Maut für Fernbusse
- Keine Zulassung von Lang-Lkw / „Gigaliner“
- Abschaffung des Dieseldieselsteuerprivilegs
- Besteuerung von Kerosin
- Reduktion der EEG-Umlage und Stromsteuer für den Schienenverkehr
- Verringerung der Mehrwertsteuer im Schienenpersonenfernverkehr, dafür voller Mehrwertsteuersatz auf Flugtickets auch im grenzüberschreitenden Verkehr
- deutlicher Infrastrukturausbau im Schienennetz (siehe Abschnitt 2-4)



siehe unten, Antwort Frage 9



siehe Antwort zu Frage 5



siehe Stellungnahme zu vorstehender Frage

7 Ausbau des Kombinierten Verkehrs (KV) als Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele

Um die Klimaschutzziele zu erreichen, kommt dem Ausbau des Kombinierten Verkehrs erhebliche Bedeutung zu.

- a) Welche konkreten Maßnahmen plant Ihre Partei in der kommenden Legislaturperiode zum Ausbau des KV, so dass u.a. auch nicht kranbare Sattelauftrieger (Anteil in Deutschland rund 85%) in erheblichem Maß auf die Schiene verlagert werden können?
- b) Welche konkreten Maßnahmen plant Ihre Partei in der nächsten Legislaturperiode zur Verlagerung des grenzüberschreitenden LKW-Verkehrs auf die Schiene als Beitrag zum Klimaschutz/ zur Straßentlastung (z.B. in der Ost-West-Richtung in/aus Richtung Polen)?



Zu a): Wir wollen die bürokratischen Hürden für die Einrichtung von Gleisanschlüssen abbauen und innovative Konzepte für die Nutzung von Güterbahnhöfen vorantreiben. Zudem wollen wir die auf Gleisanschlüsse und KV-Terminals verengte Förderlogik beim Zugang zum System Bahn deutlich ausweiten. Nur so schaffen wir auch im Güterverkehr einen deutlich besseren Zugang zum System Schiene.
Zu b): Wir wollen endlich die in Ost-West-Richtung entscheidenden Verkehrsmagistralen wie Dresden – Görlitz, Berlin – Angermünde – Stettin, und Cottbus – Horka/ Grenze elektrifizieren und so auf die Höhe der Zeit bringen. Für eine Priorisierung all dieser Vorhaben haben wir GRÜNE im Rahmen der Beratungen zum Bundesverkehrswegeplan zahlreiche Anträge gestellt. Ein weiteres Verschleppen dieser Vorhaben wie unter der Großen Koalition bremsen eine Verkehrswende aus.



Der Kombinierte Verkehr ist eine der Maßnahmen, um Güterverkehr für die Langstrecken auf die Schiene verlagern zu können. Daher setzen wir uns für eine Ausweitung und Erleichterung der Förderung ein. Darüber hinaus sind aber auch die bereits unter Punkt 6 aufgeführten Maßnahmen zur Vergünstigung des Schienengüterverkehrs und gleichzeitiger Verteuerung des Straßengüterverkehrs entscheidend, um die Schiene gegenüber der Straße und damit auch das Umladen auf die Schiene attraktiver zu machen. Neben dem Kombinierten Verkehr halten wir aber auch die Wiederherstellung von Nebengleisen und Gleisanschlüssen für essentiell. Der Königsweg ist nicht das Umladen, sondern der Transport vom Sender zum Empfänger komplett auf der Schiene.



Zu a): Es gibt eine Reihe von Anbietern des KV, deren unterschiedliche Produkte in der Erprobungsphase oder schon im Einsatz sind und auf regionaler Ebene auch derzeit bereits gefördert werden. Nicht alle aber passen aufgrund ihrer Ausstattung und Kompatibilität in die Gegebenheiten der Netzinfrastruktur. Wir beobachten auch weiterhin die Marktentwicklung genau, um mögliche weitere Schritte auch auf Bundesebene zu überlegen.
Zu b): Mit der neuen zum 1. Januar 2017 in Kraft getretenen Förderrichtlinie fördert der Bund den Bau von privaten Umschlaganlagen des KV mit rund 93 Mio. Euro pro Jahr. Außerdem wurde der Förderkatalog erweitert und die Antragsbedingungen verbessert. Wir halten auch in der nächsten Wahlperiode an der Förderrichtlinie fest und werden Feinjustierungen vornehmen. Mit dem kürzlich verabschiedeten Fahrpersonalgesetz treten wir in einem ersten Schritt dem Sozialdumping auf der Straße entgegen.



Das Bundesamt für Güterverkehr hat berichtet, dass Unternehmen verstärkt auf kranbare Sattelanhänger anstatt Container oder Wechselbehälter zurückgreifen und dass technische Neuerungen das Verladen nicht kranbarer Anhänger erleichtern. Der Bund unterstützt mittels einer Förderrichtlinie den Kombinierten Verkehr und die Stärkung des intermodalen Verkehrssystems. Die Förderrichtlinie ermöglicht finanzielle Zuschüsse für den Neu- und Ausbau von privaten Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs. Für eine Steigerung des grenzüberschreitenden Kombinierten Verkehrs ist es wichtig, die Bahnsysteme der einzelnen Länder zu harmonisieren.



Um die Klimaschutzziele 2050 zu erreichen, kommt (unabhängig von einer effizienteren Förderpolitik für Gleisanschlüsse) dem zügigen Ausbau des Kombinierten Verkehrs erhebliche Bedeutung zu, d.h. dem Ausbau der Verlagerungsinfrastruktur. Die Aufstockung der Fördermittel für den Neu- bzw. Ausbau von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs ermöglicht im Grundsatz einen entsprechend forcierten Ausbau. Dies allein reicht jedoch nicht aus: Überfällig ist eine deutliche Verkürzung der Planungs- bzw. Genehmigungszeiten. Es nutzt nichts, wenn einerseits zwar Investitionsmittel bereitgestellt werden, diese aber angesichts fehlender baureifer Projekte gar nicht abgerufen werden können! Die Antworten der Parteien lassen leider nicht erkennen, welche Maßnahmen zur Planungsbeschleunigung umgesetzt werden sollen. Hierzu gehört nicht zuletzt auch die Ausbildung entsprechenden Fachpersonals z.B. an den Hochschulen, um einen erhöhten Planungsbedarf abdecken zu können.

8

Verkehrsverlagerung durch Förderung von Gleisanschlüssen

- a) Welche konkreten Maßnahmen plant Ihre Partei bezüglich einer effizienten Förderung von Gleisanschlüssen als Beitrag zur Verlagerung von Verkehren von der Straße auf die Schiene?
b) Bereits seit 2012 wird der Einzelwagenverkehr in Österreich durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) gefördert. Setzt Ihre Partei in der kommenden Legislaturperiode als Beitrag zur Verlagerung von Verkehren auf die Schiene eine vergleichbare Regelung um?



Zu a): Wir wollen vor allem die bestehenden bürokratischen Hürden beim Aufbau von Gleisanschlüssen endlich beseitigen und bei der Ausweisung von Industrie- und Gewerbegebieten eine moderne City-Logistik mit Bahnanchluss ermöglichen. Zudem wollen wir für den Schienengüterverkehr strategisch wichtige Flächen langfristig sichern. Wir sind der festen Überzeugung, dass eine Verkehrswende bei den Güterbahnen nur im Zusammendenken von Verkehrs- und Regionalplanung gelingen kann.

Zu b): Eine solche Regelung ähnlich der österreichischen Lösung ist für uns im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung des Einzelwagenverkehrs auf der Schiene grundsätzlich eine denkbare Lösung. Priorität hat für uns jedoch zunächst die Absenkung der in Deutschland vergleichsweise hohen Trassenpreise für die Nutzung des Schienennetzes.

DIE LINKE.

Wir halten Gleisanschlüsse direkt am Firmengelände größerer Unternehmen und allgemein zugänglich in Industriegebieten für ein entscheidendes Element, um mehr Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern. Daher kritisieren wir auch schon seit langem den fortschreitenden Abbau solcher Gleisanschlüsse seit der Bahnreform. Wir fordern einen Strategiewechsel bei der DB AG, die bis heute regelmäßig Güterverkehrsstellen und Gleisanschlüsse schließt. Dieser Rückzug muss beendet werden, und stattdessen müssen tausende von Gleisanschlüssen wieder hergestellt werden, und bestehende Logistikzentren müssen nachträglich an das Bahnnetz angeschlossen werden. Dazu ist ein stark erweitertes Gleisanschluss-Förderprogramm mit einem sehr viel größeren Budget und erleichterten Förderkriterien notwendig.

SPD

Das Gleisanschlussförderprogramm besteht seit 2004. Wir haben in dieser Legislaturperiode erreicht, dass die Förderung zunächst befristet bis 31.12.2020 mit einer neuen Richtlinie fortgeführt wird. Wir halten an der Förderung von Gleisanschlüssen auch in der nächsten Wahlperiode fest. Hiermit nehmen Investitionen von privaten Unternehmen zum Neubau eines Gleisanschlusses, zur Reaktivierung stillgelegter oder nicht mehr genutzter Gleisanschlüsse und zum Ausbau bestehender Gleisanschlüsse finanziell gefördert. Mit der neuen Förderrichtlinie werden auch auf Eisenbahnstrecken des europäischen Auslands erbrachte Tonnenkilometer berücksichtigt. Generell werden maximal 50 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten als nichtrückzahlbarer Zuschuss bezahlt.

CDU/CSU
Fraktion im Deutschen Bundestag

Im Interesse einer weiteren Verlagerung von Gütertransporten auf die Schiene unterstützt der Bund den Neu- und Ausbau sowie die Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen durch finanzielle Zuwendungen. Das Gleisanschlussförderprogramm besteht seit 2004 und wird mit einer neuen Richtlinie seit dem 31. Januar 2017 zunächst befristet bis 31.12.2020 fortgeführt, die dazu beitragen soll, die Inanspruchnahme des Förderprogramms und damit den Mittelabfluss zu verbessern.



Der Transport vom Sender zum Empfänger komplett auf der Schiene ist ideal, da auf diese Weise Umladearbeiten (hierzu zählt auch der Kombinierte Verkehr) vermieden werden. Dabei kommt dem Erhalt, der Wiederherstellung bzw. dem Neubau von Gleisanschlüssen erhebliche Bedeutung zu. Leider ist die Zahl der Gleisanschlüsse auch in der jüngsten Vergangenheit immer weiter gesunken. Um in nennenswerter Größenordnung Verkehrsverlagerungen von der Straße auf die Schiene zu erreichen, muss das Förderprogramm daher deutlich attraktiver werden, z.B. bezogen auf die Transportverpflichtungen/Mindestmengen oder auch der Höhe der Bezuschussung. Regelungen zur Förderung der Erneuerung von vorhandenen Gleisanschlüssen fehlen in der derzeitigen Förderrichtlinie. Durch eine Einzelwagenförderung analog dem Vorbild Österreichs wird die Gleisanschlussförderung darüber hinaus wirksam flankiert.

9 Verkehrsträgerübergreifende Gleichbehandlung bei der Nutzung der Bundesverkehrswege / Trassenpreise im Schienenverkehr

Grundsätzlich müssen alle Nutzer von Bundesverkehrswegen gleich behandelt werden. Die bisherige Mautbefreiung für Fernbusse verursacht demgegenüber Wettbewerbsverzerrungen zu Lasten der Schiene. Das derzeitige, noch dazu jährlich steigende Trassenpreisniveau trägt dazu bei, Schienenverkehre zu verhindern (Beispiele: Einstellung des Interconnex Warnemünde – Berlin – Leipzig).

a) Findet es Ihre Partei in Ordnung, dass Fernbusse keine Maut für die Nutzung der Bundesverkehrswege entrichten müssen?

b) Welche Maßnahmen wird Ihre Partei in der nächsten Legislaturperiode umsetzen, um diese Ungleichbehandlung zu beheben?

c) Was plant Ihre Partei in der kommenden Legislaturperiode zur Verbesserung des Trassenpreissystems, um das Ziel spürbarer Verkehrsverlagerungen auf die Schiene zu erreichen?



Zu a): Es ist gut, dass die Fernbusse das Verkehrsangebot ergänzen. Um die Wettbewerbsnachteile des Bahnverkehrs auszugleichen, halten wir die Integration der Fernbusse in das Mautsystem nach den Maßstäben der Wegekostenberechnung für fair und richtig.

Zu b): Wir wollen die in Deutschland sehr hohen Trassenpreise für die Schiene in Richtung der europarechtlich vorgesehenen Höhe der Grenzkostenbeziehung absenken und die Fernbusse in das Mautsystem integrieren.

Zu c): Die Trassenpreise wollen wir deutlich in Richtung der europarechtlich vorgesehenen Höhe der Grenzkostenbeziehung absenken und so ein attraktives Preissignal für die Nutzung der Schiene in den Markt senden.

DIE LINKE.

Wir haben uns als einzige Bundestagsfraktion immer konsequent gegen eine Liberalisierung des Fernbusverkehrs ausgesprochen, da dieser den Bahnverkehr auf Mittel- / Langstrecken kannelisiert. Hilfsweise sollten Fernbusse wenigstens eine Maut für die Nutzung von Autobahnen/Bundesstraßen entrichten. Diese Maßnahme ist zur Herstellung einer Wettbewerbsgleichheit jedoch keineswegs ausreichend. Darüber hinaus müssen die Trassenpreise im Schienenverkehr in etwa halbiert werden; es sollte das sog. Grenzkostenprinzip zum Tragen kommen, d.h. die Infrastrukturfixkosten trägt der Bund, und die Betreiber zahlen die Kosten, die tatsächlich durch die Fahrt des Zuges verursacht werden. Außerdem müssen die vollen Fahrgastrechte und die Verpflichtung für Barrierefreiheit auch bei Fernbussen gelten.

SPD

Zu 5, 6, 9a, 9b, 9c
Die Beantwortung erfolgt im Zusammenhang. Deutschland hat sich international dazu verpflichtet, dass die Mobilität in Deutschland bis 2050 CO2-frei stattfindet. Der Schienenverkehr ist hierbei das zentrale Instrument zur Erreichung dieser Ziele. Zur Erreichung der Klimaschutzziele ist für die SPD die Verlagerung der Verkehre von der Straße auf die Schiene der richtige Weg. Ein wichtiges Instrument zur Verwirklichung dieses Zieles ist die Abschaffung der Wettbewerbsnachteile für den Schienenverkehr. Dazu gehören u. a. eine signifikante Senkung der Trassenpreise, eine Absenkung der Stromsteuer auf das von der EU erlaubte Minimum von knapp über Null, die Ausdehnung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen.

CDU/CSU
Fraktion im Deutschen Bundestag

Die gesetzlichen Voraussetzungen für die Erweiterung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen sind geschaffen und werden zum Nutzen aller umgesetzt. Dabei ist auch beschlossen worden, das Einbeziehen der bislang durch Nutzerfinanzierung ausgenommenen Fahrzeugklassen zu prüfen. Die Senkung der Trassenpreise im Schienengüterverkehr werde wir konsequent weiterverfolgen.



Während Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Nutzung der Schienenwege immer weiter steigende Trassen- bzw. Stationsgebühren entrichten müssen, kann der Wettbewerber Fernbus die Bundesverkehrswege noch immer kostenlos nutzen und darauf seine Leistungen zu entsprechend günstigen Konditionen anbieten. Wettbewerber im Schienenpersonenfernverkehr stellen bislang ihre Angebote zumeist wieder ein. Ähnlich wie in dem am 23.06.2017 vorgestellten „Masterplan Schienengüterverkehr“ festgelegt, müssen daher nun dringend auch Korrekturen bezüglich der hohen Trassenpreise im Schienenpersonenverkehr umgesetzt werden. Ziel muss sein, die Trassenpreise auf die europarechtlich vorgesehene Höhe der Grenzkostenbeziehung abzusenken (d.h. Abkehr von der Vollkostenrechnung).

10

Senkung des Mehrwertsteuersatzes für Fahrkarten des öffentlichen Personenverkehrs auf Schiene und Straße auf einheitlich 7 Prozent

Die Senkung des Mehrwertsteuersatzes für Fahrausweise des öffentlichen Personenverkehrs auf Schiene und Straße auf einheitlich 7 Prozent unterstützt entsprechende Verkehrsverlagerungen bzw. eine Abkehr vom Individualverkehr.

Wird benannte Reduzierung des Mehrwertsteuersatzes seitens Ihrer Partei in der nächsten Legislaturperiode als politisches Zeichen unterstützt und umgesetzt?



Wir halten es für problematisch, im Verkehrsmarkt allein auf neue Steuersubventionen zu setzen, um umweltfreundliche Verkehrsmittel zu stärken. Im Vordergrund muss aus grüner Sicht stehen, bestehende ökologisch schädliche Subventionen abzubauen. Wir GRÜNE halten etwa die Kfz- und Dienstwagenbesteuerung für sozial und ökologisch nicht gerecht und wollen diese reformieren. Ebenso ist die Subventionierung von Dieselmotoren für Autos weder verkehrs- noch umweltpolitisch länger zu rechtfertigen. Wir sehen hier den wettbewerbspolitisch wichtigeren Hebel für eine faire Bepreisung von Straßen- und Schienenverkehr, das nutzt am Ende auch dem Personenverkehr auf der Schiene.

DIE LINKE.

Eine Senkung des Mehrwertsteuersatzes für alle Fahrkarten der Bahn, also nicht nur wie bislang im Schienenpersonenfernverkehr, sondern auch im Schienenpersonenfernverkehr, haben wir bereits in der ablaufenden Legislatur gefordert. Diese Forderung ist nach wie vor sinnvoll und richtig, um den Schienenpersonenverkehr preislich attraktiver zu machen und die Benachteiligung insbesondere gegenüber dem Luftverkehr wenigstens etwas zu vermindern. Daher setzen wir uns auch in der nächsten Legislatur weiter entschieden für diese Maßnahme, ebenso wie für alle anderen sinnvollen Schritte zur Förderung des Schienenverkehrs ein.

SPD

Grundsätzlich ist eine Reduzierung des Mehrwertsteuersatzes für den Schienenverkehr unter Wettbewerbsgründen überlegenswert. Allerdings müsste dann aus steuersystematischen Gründen die Mehrwertsteuer für Inlandsflüge und für Fernbusse ebenfalls reduziert werden. Daher sollten, wie oben entsprechend beschrieben, die Rahmenbedingungen für den Schienenverkehr an anderer Stelle verbessert werden.

CDU/CSU
Fraktion im Deutschen Bundestag

CDU und CSU planen keine isolierte Änderung für Bus- und Bahntickets bzw. des ermäßigten Umsatzsteuersatzes für den öffentlichen Personennahverkehr. Für den ÖPNV gilt bereits heute der ermäßigte Mehrwertsteuersatz, wenn die Beförderungstrecke nicht mehr als 50 km beträgt. Daran wollen wir weiterhin festhalten.



Eine Senkung des Mehrwertsteuersatzes für alle Fahrkarten der Bahn, d.h. auch für den Schienenpersonenfernverkehr auf 7 Prozent, dient der aktiven, steuerlichen Förderung umweltschonender bzw. energieeffizienter Verkehrsmittel. Ganz bewusst soll hiermit ein verkehrspolitisches Zeichen gesetzt werden. Völliger Unsinn bzw. kontraproduktiv wäre dagegen eine Senkung der Mehrwertsteuer mit dem Argument „aus steuersystematischen Gründen“ speziell für Inlandsflüge. Gerade der Inlandsflugverkehr kann und muss auf die Schiene verlagert werden. Ein Ausbau des ICE-Sprinteretzes bietet hierfür auch entsprechende Potenziale. Jegliche weitere Steueranreize zur Förderung des Flugverkehrs (erinnert sei in diesem Zusammenhang an die fragwürdige Kerosinsteuerbefreiung) sind überflüssig.



Deutscher Bahnkunden-Verband e. V. | Bundesverband, Wilmsdorfer Straße 113/114, 10627 Berlin | V.i.S.d.P.: Gerhard J. Curth, Präsident
Telefon: 0 30 / 63 49 70 76 | Telefax: 0 30 / 63 49 70 99 | E-Mail: bahnkunden@bahnkunden.de

www.bahnkunden.de