

Beschlussvorschlag des AK Bahnpolitik

zur Verkehrsministerkonferenz (VMK)

am 09./10. Oktober 2019 in Frankfurt/Main

TOP 5.1 Stärkung des Schienenverkehrs in Deutschland

Der AK Bahnpolitik schlägt der Verkehrsministerkonferenz folgenden Beschlussvorschlag vor:

1. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt ausdrücklich die Ziele des Bundes, mit einem Schienenpakt von Politik und Wirtschaft bis 2030 die Zahl der Bahnfahrenden zu verdoppeln und den Anteil des Schienenverkehrs im Gütertransport deutlich zu steigern. Die Verlagerung von Verkehr auf die umweltfreundliche Schiene kann nur gelingen, wenn das System Schiene deutlich leistungsfähiger, zuverlässiger, innovativer und preislich attraktiver wird. Die aktuelle Situation im Eisenbahnverkehr ist allerdings nicht zufriedenstellend und konterkariert die gemeinsame Zielsetzung.
2. Die Länder haben zur Attraktivitätssteigerung im Schienenpersonennahverkehr erhebliche finanzielle Anstrengungen unternommen und dabei mit stetig wachsenden Fahrgastzahlen große Erfolge erzielt. Um die steigenden Personal- und Energiekosten abzudecken und die angestrebten Qualitätsverbesserungen sowie die Verdoppelung der Fahrgastzahlen auch im Schienenpersonennahverkehr zielgerichtet realisieren zu können, ist eine schrittweise Erhöhung der bisher vorgesehenen Ausstattung mit Regionalisierungsmitteln erforderlich.
3. Die Verkehrsministerkonferenz betont ihren Standpunkt, dass auch die Infrastrukturfinanzierung von SPNV-Strecken und deren Elektrifizierung dem Gewährleistungsauftrag des Bundes (vgl. Art. 87e GG) unterliegt. Sie unterstützt ausdrücklich das Gesamtkonzept eines fahrplanbasierten Infrastrukturausbaus entsprechend den Zielstellungen des Deutschlandtaktes. Sie geht weiterhin davon aus, dass der Bund dabei in seiner Zuständigkeit für den Fernverkehr ein flächendeckendes Fernverkehrsangebot für alle Teile des Landes sicherstellen wird.
4. Die VMK misst der Barrierefreiheit im Schienenpersonenverkehr im Zusammenspiel von Bahnhöfen, Zügen und Service große Bedeutung zu. In diesem Zusammenhang fordert sie die Gleichbehandlung von Bahnsteigen mit 55cm und 76cm Höhe durch den Bund.

5. Obwohl die Investitionen des Bundes in den Schienenverkehr in den vergangenen Jahren spürbar erhöht wurden, bleibt das System Schiene in Deutschland insgesamt noch immer unterfinanziert. Die Verkehrsministerkonferenz hält es für erforderlich, die Investitionen in das Schienennetz weiter deutlich anzuheben und auf hohem Niveau zu verstetigen. Die Verdopplung der Pro-Kopf-Investitionen von ca. 77 Euro im Jahr 2018 auf mittelfristig 150 Euro wäre aus Sicht der Verkehrsministerkonferenz eine geeignete Zielstellung. Im Interesse der Verstetigung und der überjährigen Finanzierung von Investitionen schlägt die Verkehrsministerkonferenz die Schaffung eines „Sonderfonds Schienenverkehr Deutschland“ vor.
6. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass für die CO₂-vermeidende Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene auch die Investitionen in das Güterverkehrsnetz und in die Robustheit des Netzes ausgeweitet werden müssen. Neben der Fortsetzung der erfolgreichen Seehafenhinterlandprogramme sind dafür Förderprogramme mit vereinfachten Antragsverfahren für Gleisanschlüsse, Umschlaganlagen des intermodalen Verkehrs und das Rollmaterial notwendig. Die Verkehrsministerkonferenz fordert das BMVI auf, im Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz verbesserte Förderbedingungen zu schaffen und bei der Planung und Realisierung von Schieneninfrastrukturprojekten den Nutzen des Schienengüterverkehrs stärker zu berücksichtigen.
7. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass der Sektor des Schienenverkehrs zunehmend mit dem Thema des Fachkräftemangels konfrontiert ist. Sie hält die Entwicklung eines Maßnahmenkonzepts zur Verbesserung der Attraktivität bei Arbeitsbedingungen, Bezahlung sowie Aus- und Fortbildung für erforderlich. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt, dass erste EVU sich Regeln zum Umgang mit Personalwechseln gegeben haben. Die Verkehrsministerkonferenz fordert alle in Deutschland tätigen EVU auf, diesen Beispielen zu folgen.
8. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt die von der Bundesregierung vorgesehenen Satzungsänderungen im DB Konzern zur Festschreibung volkswirtschaftlicher Ziele wie der Steigerung des Marktanteils der Schiene. Die Verkehrsministerkonferenz erwartet, dass die Bundesregierung ihre Eigentümerfunktion stärker wahrnimmt und bei der DB AG für Strukturen sorgt, die die bahnpolitischen Zielstellungen effizient unterstützen.

9. Die Verkehrsministerkonferenz erwartet, dass Bund und DB AG neben den finanziellen auch personelle Ressourcen dafür schaffen, dass die Bedarfsplanmaßnahmen, darüber hinausgehende Vorhaben im Zusammenhang mit dem Deutschlandtakt sowie verbesserte grenzüberschreitende Verbindungen bis 2030 realisiert werden können.
10. Die Verkehrsministerkonferenz hält eine Überprüfung und Weiterentwicklung des Rechtsrahmens des Schienenverkehrs mit der Zielstellung der Vereinfachung und der Berücksichtigung technologischer Entwicklungen für erforderlich. Dazu gehört auch das bei der DB AG vorhandene Regelwerk. Sie begrüßt in diesem Zusammenhang die angekündigte Novellierung des Eisenbahnregulierungsgesetzes. Sie fordert den Bund auf, die von den Ländern vorgebrachten Anliegen umfassend zu berücksichtigen. Auch die Gewährleistung der vernetzten Personenverkehre im Rahmen der Trassenvergabe muss geregelt werden, um die bestehenden Taktsysteme und die Planungen des Deutschlandtakts zuverlässig umsetzen zu können.
11. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass Planungs- und Realisierungsverfahren von Schienenprojekten zu lange dauern. Der Bund wird daher aufgefordert, weitere Vorschläge der Länder zur Beschleunigung von Planungs-, Genehmigungs- und verwaltungsgerichtlichen Verfahren aufzugreifen. Die Verkehrsministerkonferenz fordert, dass das EBA auskömmlich mit qualifiziertem Personal für seine neue Aufgabe als Anhörungsbehörde ausgestattet wird. Das ist eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass es zu der mit der Rechtsänderung gewollten Verkürzung der Zeiten für Planfeststellungsverfahren kommen kann.
12. Die Verkehrsministerkonferenz unterstützt das Ziel der Bundesregierung zur weiteren Elektrifizierung des Schienenverkehrs und hält dementsprechend den zügigen Ausbau der Elektrifizierung von Schienenwegen von heute ca. 60 auf 75 % des Netzes bis 2030 für erforderlich.
13. Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt im Grundsatz die angekündigte deutliche Mittelerhöhung für die Bestandserneuerung des Schienennetzes durch den Bund und die Verdoppelung der LuFV-Periode auf zehn Jahre, die mit deutlich mehr Planungssicherheit einhergeht. Sie fordert aber, dass die finanzielle Ausstattung der Anlage 8.7 für Verbesserungs- und Ausbaumaßnahmen im Schienenpersonennahverkehr sich proportional zur Gesamtfinanzierungsausstattung der LuFV verhalten muss und dass auch die Finanzierung von S-Bahn-Infrastrukturinvestitionen im Rahmen dieser Anlage ermöglicht wird. Die

Verkehrsministerkonferenz erwartet, dass die Regionalnetze von der Mittelsteigerung angemessen profitieren.

14. Die Verkehrsministerkonferenz unterstützt das Vorhaben des Bundes einer netzweiten Digitalisierung des Schienenverkehrs mit der Umrüstung auf das europäische Zugsicherungssystem ETCS. Damit muss auch eine deutliche Leistungssteigerung des Schienennetzes erreicht werden. Die Verkehrsministerkonferenz stellt fest, dass dies eine Finanzierungsaufgabe des Bundes ist. Die Digitalisierung der Leit- und Sicherungstechnik ist mit einer Kostenverlagerung von der ortsfesten Infrastruktur in die Fahrzeuge verbunden. Daher ist auch eine Bundesfinanzierung der notwendigen Fahrzeugausrüstung zwingende Voraussetzung.

15. Außerdem hält die Verkehrsministerkonferenz zur Stärkung des Schienenverkehrs unter anderem folgende Maßnahmen durch den Bund für erforderlich:

Steuerliche Maßnahmen

- Absenkung der Umsatzsteuer auf Fernverkehrstickets von 19 % auf 7 %
- Maßgebliche Reduzierung der steuer- und abgabenrechtlichen Belastungen bei Stromsteuer, EEG-Umlage und Emissionshandel, auch für alternative Antriebstechnologien

Neue/ verbesserte Finanzierungsinstrumente

- Verankerung eines Bahnhofsprogramms zur Barrierefreiheit durch auskömmliche, langfristig gesicherte Finanzierung zur Modernisierung aller Bahnhofsrößen
- Mittelbereitstellung für ein Streckenreaktivierungsprogramm
- Förderprogramm für Gleisanschlüsse mit vereinfachten Antragsverfahren und für Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs,
- Ausweitung der Investitionen in das Güterverkehrsnetz (auch Resilienzstrecken) und in die Robustheit des Netzes
- Novellierung des Schienengüterverkehrsnetzförderungsgesetzes mit verbesserten Förderbedingungen
- Förderprogramm für alternative Antriebe im Fahrzeugbereich (technologieoffen)
- Fortsetzung der erfolgreichen Seehafen-Hinterland Sofortprogramme zur Stärkung des Schienengüterverkehrs
- Stärkere Berücksichtigung des Nutzens des Schienengüterverkehrs bei der Planung und Realisierung von Schienen-Infrastrukturprojekten

Fahrgastinformation

- Entwicklung und Umsetzung eines Konzeptes zur Verbesserung der Fahrgast- und Kundenkommunikation und Fahrgastbetreuung am Bahnhof, insbesondere bei Störungen im Betriebsablauf.

16. Die Verkehrsministerkonferenz bittet das BMVI, regelmäßig in der Verkehrsministerkonferenz über die Umsetzung der im Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung geplanten und die von den Bundesländern zusätzlich geforderten Maßnahmen zur Stärkung des Schienenverkehrs zu berichten.