

**mofair-Positionierung zum Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen****„Die Bahnpolitik auf das richtige Gleis setzen“  
(Drucksache 18/10383 vom 22. November 2016)**

Zu Abschnitt I und zur Begründung des Antrags:

Die Analyse der Probleme seitens der Grünen-Bundestagsfraktion ist korrekt. Die Schiene kann und muss dazu beitragen, die ambitionierten Klimaschutzziele, denen sich die Bundesrepublik Deutschland im internationalen Klimaschutzabkommen verpflichtet hat, zu erreichen. Die Bahn, und nicht allein die individualisierte Mobilität im E-Auto, muss das „Herzstück einer vernetzten und klimafreundlichen Elektromobilität“ sein.

Faire Wettbewerbsbedingungen sind dafür die Voraussetzung, und zwar *für* die Schiene als Verkehrsträger gegenüber den anderen Verkehrsträgern, vor allem der Straße und dem Luftverkehr, aber eben auch *auf* der Schiene, damit sich die innovationsfördernden Eigenschaften des Wettbewerbs voll entfalten können. Die Grünen-Fraktion erkennt, dass der Verkehrsträger Bahn nicht gleichbedeutend ist mit der Deutschen Bahn AG und ihren Tochtergesellschaften.

Die Charakterisierung der Bahnpolitik als „orientierungslos“ ist sehr pointiert, geht aber in der Sache nicht ganz fehl. Sie hat Recht, wenn sie feststellt, dass die Kapitalspritze an die Deutsche Bahn ohne eine konsistente bahnpolitische Strategie letztlich nicht gerechtfertigt werden kann, eher wirkt die Finanzspritze wie „ein Rückfall in alte Bundesbahnzeiten“. Vor diesem Hintergrund wird die Ausweitung des Fernverkehrsangebot wie „eine riskante Wette“ kritisiert die Grünen-Fraktion. Hinzufügen müsste man noch, dass die Deutsche Bahn grundgesetzwidrig (Artt. 87e und 106a) versucht, sich wenigstens einen Teil der zu erwartenden Unterdeckung über Ausgleichszahlungen der Aufgabenträger aus dem Regionalisierungsmitteltopf zurückzuholen.

Auch die fiskalischen Probleme, denen der Bahnverkehr gegenüber dem Straßenverkehr zu begegnen hat, werden korrekt benannt: Ständige Verteuerung des Bahnstroms durch Stromsteuerbelastung und Anhebung der EEG-Umlage – obwohl doch Elektromobilität das Gebot der Stunde ist und die Bahn hier einen zeitlichen Vorsprung von fast eineinhalb Jahrhunderten hat. – Nur die Bahn muss dabei sowohl den Betrieb als auch die Instandhaltung ihrer Infrastruktur aus dem eigenen System heraus bestreiten, nämlich über Trassen- und Stationsgebühren.

Zu den Maßnahmen im Einzelnen (Abschnitt II):

1. Volle Zustimmung zur Priorisierung des Schienenverkehrs und den dazu notwendigen Schwerpunktsetzungen beim Infrastrukturausbau inklusive der Elektrifizierung weiterer Strecken.
2. Auch hier Zustimmung zur Herstellung fairer fiskalischer Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern. In der Aufzählung fehlt die Einführung einer nutzungabhängigen PKW-Maut, die aus unserer Sicht mittelfristig kommen muss, weil die Internalisierung externer Kosten des Verkehrs immer unvollständig bleiben wird.

3. Die Förderung technischer Innovationen ist ein sehr wichtiger Punkt und aus verschiedenen Gründen: Zum einen, weil die Erwartungen der Fahrgäste (WLAN-Versorgung) sehr schnell wachsen und hier keine Lücke zum Autoverkehr entstehen darf, zum anderen, weil gerade im Bahnverkehr die Abschreibungszyklen der Fahrzeuge deutlich länger sind als im Autoverkehr (ca. 30-40 Jahre gegenüber ca. 12 Jahren). Es müssen auch Werkzeuge gefunden werden, wie technische Innovationen auch in laufenden Verkehrsverträgen beanreicht bzw. anderweitig gefördert werden können.
4. mofair fordert die Aufwertung der Bahnpolitik durch die Erstellung eines Masterplans Schiene im Rahmen einer konsistenten strategischen Neuausrichtung der Verkehrspolitik in Deutschland. Hierfür ein nationaler Bahnbeauftragter im Range eines Staatssekretärs berufen werden, der die Bahnpolitik koordiniert und ihr ein „Gesicht“ gibt. Die von den Grünen angeregte „Reformkommission“ deutet in eine ähnliche Richtung.

