

## **Antrag**

**der Abgeordneten Torsten Herbst, Frank Sitta, Dr. Christian Jung, Daniela Kluckert, Oliver Luksic, Bernd Reuther, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Sandra Bubendorfer-Licht, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Karlheinz Busen, Carl-Julius Cronenberg, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Thomas Hacker, Reginald Hanke, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Dr. Gero Hocker, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Gyde Jensen, Pascal Kober, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Dr. Jürgen Martens, Alexander Müller, Christian Sauter, Matthias Seestern-Pauly, Hermann Otto Solms, Bettina Stark-Watzinger, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Benjamin Strasser, Katja Suding, Linda Teuteberg, Stephan Thomae, Manfred Todtenhausen, Gerald Ullrich, Sandra Weeser, Nicole Westig und der Fraktion der FDP**

### **Für ein modernes und wettbewerbles Bahnsystem in Europa**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Auf Initiative der Europäischen Kommission wurde das Jahr 2021 zum Europäischen Jahr der Schiene ausgerufen, bei dem die Vorteile des Schienenverkehrs als sicheres und nachhaltiges Verkehrsmittel in den Mittelpunkt der öffentlichen Wahrnehmung gerückt werden soll. Dafür sollen zahlreiche Aktionen, wie Veranstaltungen, Kampagnen und Initiativen, die Nutzung des Schienenverkehrs fördern.

Allerdings werden Werbekampagnen, PR-Aktionen und Lippenbekenntnisse wenig zu einer größeren Attraktivität der Schiene beitragen. Ebenso wird nur die Bereitstellung von mehr finanziellen Mitteln alleine aus der Bahn keinen Champion machen, wie die immer größeren finanziellen Zuschüsse an die Deutsche Bahn AG beweisen. Ein solches Vorgehen würde sich nach Auffassung der Antragsteller nur allzu schnell als schwarzes Milliardenloch erweisen.

Wer das Europäische Jahr der Schiene nachhaltig im Sinne eines modernen, europäischen Bahnsystems nutzen möchte, muss in erster Linie an einer durchgängig gut ausgebauten Infrastruktur und bei den Wettbewerbsstrukturen ansetzen. Dazu bedarf es mehr Tempo beim Ausbau der grenzüberschreitenden Schieneninfrastruktur. Viele europäische Nachbarländer haben ihre Schienenwege inzwischen bis zur deutschen Grenze ausgebaut und warten teilweise schon seit Jahren darauf, dass auch auf deutscher Seite Schienenanbindungen fertig werden. Auch das schnellere Ausrollen der Europäischen Zuggleit- und Sicherungstechnik ERTMS ist von entscheidender Bedeutung. Nur wenn Züge ohne Wechsel der

Zugmaschine grenzüberschreitend fahren können, gewinnt der internationale Bahnverkehr deutlich an Attraktivität.

Erfolgreich kann der Schienenverkehr nur werden, wenn er über mehr Wettbewerb in allen Segmenten auch zu mehr Qualität gelangt. Dazu sollten integrierte Staatskonzerne, die über das Netz und wesentliche Teile des Betriebs verfügen, der Vergangenheit angehören. Für einen modernen europäischen Bahnverkehr müssen Netz und Betrieb von einander getrennt werden, damit die Netzbetreiber sich auf die hohe Qualität des Schienennetzes konzentrieren können, auf dem dann viele unterschiedliche Eisenbahnverkehrsunternehmen in Konkurrenz zueinander um die Kunden bemühen müssen. Auf diese Weise können Bahnkunden mit besserem Service und besseren Preisen rechnen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. weitere Maßnahmen zur Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren auf den Weg zu bringen, um einen bedarfsgerechten Ausbau der Schieneninfrastruktur sicher zu stellen;
2. endlich die von deutscher Seite seit Jahren zugesagten Schienenanbindungen an das internationale Netz fertigzustellen. Dazu gehören in erster Linie die Anbindungen an die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT), die Anbindung an den Brenntunnel, die Betuwe-Linie, die Feste Fehmarnbeltquerung, sowie die Elektrifizierung der Strecke Dresden-Görlitz;
3. auf europäischer Ebene ein fünftes Eisenbahnpaket anzustoßen, das eine echte Trennung von Netz und Betrieb europaweit beinhaltet und dadurch Wettbewerb und Qualität im Schienenverkehr erhöht;
4. in ihrer Eigentümerfunktion über den Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG eine Kündigung der Gewinnabführungs- und Beherrschungsverträge innerhalb des DB-Konzerns herbeizuführen, um die wirtschaftliche Lage der einzelnen DB-Gesellschaften transparent zu machen und damit notwendige Strukturreformen der DB AG vorzubereiten;
5. auf den forcierten Ausbau von ETCS auf europäischer Ebene hinzuwirken, so dass die Interoperabilität für grenzüberschreitende Verkehre erhöht wird und internationale Zugverbindungen an Attraktivität gewinnen können;
6. sich auf europäischer Ebene für ein ganzheitliches Entschädigungssystem für Fahrgäste im Eisenbahnverkehr einzusetzen.

Berlin, den 13. April 2021

**Christian Lindner und Fraktion**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.