

Fraktionsbeschluss vom 15. Dezember 2020

Einfach Bahnfahren - Die Bahn zum stärksten Verkehrsmittel entwickeln

Mobilität sichern und im ganzen Land attraktive, klimafreundliche, barrierefreie und bezahlbare Angebote entwickeln – das ist unser Ziel. Um dieses Ziel zu erreichen, arbeiten wir an der deutlichen Stärkung der Schiene. Für uns Grüne im Bundestag heißt das: Am Bahnhof pünktlich mit Bus, Tram, Fahrrad oder zu Fuß ankommen, das Fahrrad sicher abstellen, noch schnell Kaffee und Croissant besorgen und dann mit dem schon zuhause gebuchten Ticket die Bahnfahrt beginnen – ohne sich über Verspätungen, umgekehrte Wagenreihungen oder gar ausfallende Züge ärgern zu müssen. Der Fahrgast soll sich auf die nächste Bahnfahrt freuen können. Bahnfahren muss noch mehr in Verbindung gebracht werden mit Entspannung, ruhigem Lesen und Arbeiten und dem angeregten Austausch mit anderen Reisenden – und selbstverständlich dem zuverlässigen Erreichen des Zieles. Das muss auch für mobilitätseingeschränkte Menschen gelten. Wir Grüne im Bundestag wollen, dass mit einem attraktiven Fahrplan in den nächsten Jahren an jedem größeren Bahnhof unkomplizierte, schnelle und bequeme Umstiege in jede Richtung möglich werden und so die Bahn im ganzen Land zum modernen, klimafreundlichen Verkehrsmittel des 21. Jahrhunderts wird.

Wir wollen eine Verkehrspolitik einleiten, mit der die Schiene wieder mehr Städte und Dörfer erreicht. Deswegen braucht es einen Ausbau des Fernverkehrsnetzes, die Reaktivierung alter Bahnstrecken und die Erweiterung oder den Neubau von S-Bahnnetzen. Mit neuen Linien und Haltestellen wollen wir die Anbindungen von Stadt und Umland verbessern und eine Alternative schaffen zu Staus und zugeparkten Städten. Wir wollen an Bahnhöfen und wichtigen Knotenpunkten Mobilitätsstationen aufbauen, an denen Fahrrad, verschiedene Sharing-Angebote und ÖPNV zusammenkommen, die als Knotenpunkte klimafreundlicher Mobilität örtlichen Handel, Cafés und Innenstädte beleben und die ländlichen Räume besser an die städtischen Zentren anbinden. Ob in der Stadt oder auf dem Land: Für Bürger*innen sollen diese Verkehrsmittel zu für jeden bezahlbare, zuverlässige und alltägliche Mobilität werden.

Mit dem Comeback der Schiene wollen wir Grüne den jahrzehntelangen Rückzug der Bahnen aus der Fläche umkehren. Künftig soll jede größere Stadt regelmäßig durch Fernverkehrszüge angefahren werden und auch ländliche Regionen sollen wieder einen guten Anschluss an ein hochwertiges Fernverkehrsnetz bekommen. Mit Streckenreaktivierungen und neuen Bahnstrecken wollen wir Grüne im Bundestag dafür sorgen, dass zahlreiche Mittel- und Kleinstädte sowie Dörfer erstmals seit Jahrzehnten wieder an die Schiene angebunden werden. Wir wollen gut vertaktete und

zuverlässige Busnetze als Ergänzung zu gestärkten und ausgebauten Bahnangeboten und als Zubringer zur Bahn. So erhalten mehr Menschen den Zugang zur Bahn – auch ohne eigenes Auto.

Nur mit dem massiven Ausbau des Schienenverkehrs wird Deutschland seine Klimaschutzziele erreichen. Die Antriebswende, also die Abkehr von fossilen Verbrennungsmotoren, ist wichtig, wird für das Erreichen der Klimaziele jedoch nicht reichen. Insbesondere in den Städten muss die Anzahl der Pkw deutlich reduziert werden. Der Lkw-Verkehr gehört in weiten Teilen auf die Schiene verlagert. Die Bahn ist in der Lage, mehr Menschen und Güter umweltfreundlicher und effizienter zu transportieren. Um die Klimaziele des Pariser Abkommens erreichen zu können, muss es uns gelingen, den Anteil der Reisenden in den öffentlichen Verkehrsmitteln sowie der per Bahn transportierten Güter deutlich zu steigern. Deutschland steht in seiner Verkehrspolitik an einem Wendepunkt: Statt weiter auf flächenintensiven Straßenneubau und immer mehr Auto- und Lastwagenverkehr zu setzen, ist es Zeit, den hohen Anteil des Autos am Verkehrsgeschehen, den zuletzt immer weiter gewachsenen Pkw-Bestand und die starke Abhängigkeit vieler Pendler*innen vom Auto zu verringern. Darüber hinaus wollen wir die Dominanz des Lastwagens im Güterverkehr brechen, denn gerade beim Gütertransport ist der Schienenverkehr bereits heute unschlagbar effizient und klimaschonend.

Die Schiene gehört auch in der europäischen Verkehrspolitik zurück in den Mittelpunkt. Wir Grüne im Bundestag wollen, dass schnelle Fernverkehrszüge Europas Städte und Regionen verbinden und Reisende endlich problemlos Zugverbindungen buchen können – über alle nationalen Bahnsysteme hinweg. Grenzüberschreitende Verkehre gehören genauso in den Fokus wie inländische Strecken und müssen vor dem Hintergrund der europäischen Integration beim Ausbau des Schienenverkehrs eine besondere Priorität bekommen. Es braucht schnelle Züge auf modern ausgebauten Strecken, die unsere europäischen Metropolen ohne Umsteigen in kurzer Zeit verbinden. Junge Menschen, Familien, Geschäftsreisende und Senior*innen sollen künftig den umweltfreundlichen Nachtzug nutzen können, wenn sie über weitere Distanzen in Deutschland und Europa unterwegs sind. Abends in Köln losfahren und am nächsten Morgen kurz vor Rom wieder aufwachen: So wird komfortables Reisen möglich, ganz ohne Flugstress, Sicherheitskontrollen und größerer Umwelt- und Klimabelastungen.

Mit der Bahn in die Zukunft der Mobilität – das ist unsere Vision. Dieser Weg erfordert eine klare verkehrspolitische Richtungsentscheidung: Für Investitionen – weg vom Straßenneubau und hinein ins Schienennetz. Für faire Wettbewerbsbedingungen auf dem Mobilitätsmarkt, die klimafreundlichen Verkehrsmitteln Vorfahrt gewähren und statt viel Verkehr zu erzeugen nachhaltige Mobilität ermöglichen. Wir Grüne im Bundestag verstehen uns als Wegbereiter für eine starke Bahn, die das Rückgrat der modernen Mobilität der Zukunft bildet.

Der Weg zur Umsetzung dieser Vision

Mit dem Übereinkommen von Paris ist Deutschland die Verpflichtung eingegangen, alle Anstrengungen zu unternehmen, die nötig sind, um die Treibhausgasemissionen zu reduzieren und das globale 1,5-Grad-Ziel zu erreichen. Doch der Verkehrssektor verfehlt seit Jahren seinen Beitrag zum Klimaschutz. Während in der Industrie, beim Wohnen und im Energiesektor die klimaschädlichen Treibhausgasemissionen spürbar sinken, bewegen sich die Treibhausgasemissionen im Verkehr innerhalb der letzten 10 Jahre auf nahezu konstantem sehr hohem Niveau. Die 2020er-Jahre müssen einen Wendepunkt in dieser Entwicklung herbeiführen – bundesweit, europaweit und global.

Der weiterhin wachsende Pkw- und Lkw-Verkehr auf den Straßen war in den vergangenen Jahren entscheidender Treiber dieser Entwicklung. Konsequente Klimaschutzpolitik heißt, den Endenergiebedarf im Verkehrssektor drastisch zu senken und den verbleibenden Bedarf aus erneuerbaren Energiequellen zu beziehen. Wir Grüne im Bundestag wollen deshalb den Anteil der Schiene als ressourcenschonendes und klimafreundliches Verkehrsmittel von aktuell lediglich zehn Prozent im Personenverkehr auf 20 Prozent bis 2030 und von etwa 19 Prozent im Güterverkehr auf 30 Prozent am gesamten Verkehr bis 2030 steigern. Busse, Straßenbahnen und Züge sollen neben dem Fahrrad zukünftig die Verkehrsmittel der ersten Wahl für kürzere Strecken sein und auch auf den Mittel- und Langstrecken die Vorherrschaft des Autos ablösen.

Eine neue Bahnstrategie

Eine bessere Bahn mit klaren Strukturen – für eine neue nationale Bahnstrategie

Die Bahnreform vor über 25 Jahren war ein Umbruch mit Licht und Schatten in der deutschen Verkehrspolitik. Die seither geltenden Zuständigkeiten der Länder beim Regionalverkehr entwickelten sich vielfach zu Erfolgsgeschichten. Viele Fahrgäste profitieren von neuen Zügen und besseren Angeboten und kommen mit Regionalbahnen verlässlich und komfortabel an ihre Ziele. Auf der anderen Seite stehen verwahrloste Bahnhöfe, stillgelegte Strecken und eine unübersichtliche Zahl an Verbänden und Tarifen, die Bürger*innen erschweren, sich für die Bahn zu entscheiden. Auch im Schienenfernverkehr ist das Bild gemischt. ICE und IC sind beliebte Angebote, doch die einstigen Ziele in Punkto Service, Qualität und Dichte des Netzes sind auch nach einem Vierteljahrhundert nie erreicht worden. Im Gegenteil: Viele Menschen sind in ihrer Heimatregion vom Fernverkehr abgeschnitten. Mehrere Bundesregierungen haben einfach dabei zugeschaut, wie sich der Fernverkehr immer weiter aus der Fläche zurückzog, so dass er sich inzwischen vielerorts fast ausschließlich auf die großen Magistralen beschränkt. Die vor Jahren verfolgte politische Ausrichtung auf eine Privatisierung der Deutschen Bahn und der damit einhergehenden Renditemaximierung hat entscheidend dazu beigetragen, dass sich die Bahn aus der Fläche zurückgezogen, Bahnhöfe verkauft und Strecken stillgelegt hat. Die Privatisierung kam nicht, die Renditepflicht und ein in seiner Leistungsfähigkeit eingeschränktes Schienennetz blieben. Die Verkehrsminister der letzten Jahrzehnte haben die Deutsche Bahn überwiegend sich selbst überlassen, bisweilen auch beliebig eingegriffen. Eine politische Steuerung in Richtung einer Erhöhung der Verkehrsanteile gab es trotz politischer Verantwortung nicht. Auch deswegen ist die Deutsche Bahn permanent im

Krisenmodus, wieder ähnlich abhängig von finanziellen Zuwendungen des Staates wie vor der Bahnreform. Sie ist mit hunderten Auslandsbeteiligungen strukturell überdehnt und in ihren Aufgaben und Zielen noch immer nicht so ausgerichtet, dass sie einen nennenswerten Beitrag zur Verkehrswende leisten kann.

Als klassische Auto- und Straßenbauparteien haben Union und SPD bis heute keine Vorstellung von einem starken Bahnverkehr in Deutschland. Sie lassen seit Jahren unklar, welche Rolle die Bundesregierung im Verhältnis mit der bundeseigenen Deutschen Bahn AG einnehmen soll. Das Bundesunternehmen ist aufgrund der Rechtsform einer gewinnorientierten Aktiengesellschaft, für das Parlament nicht zu kontrollieren. Bis heute fehlt der Deutschen Bahn ein langfristig ausgerichteter, strategischer Auftrag mit klar messbaren Zielen. So konnte sich die DB zu einem Konzern mit weltweit operierenden Geschäftsfeldern entwickeln, die nur noch wenige Berührungspunkte mit dem Kerngeschäft Eisenbahn in Deutschland haben, wie beispielsweise Minenverkehr in Australien, Wasserbusse in Kopenhagen oder Weinlogistik in Übersee.

Da die Deutsche Bahn AG in den kommenden Jahren weiterhin hohe Investitionen in den Neu- und Ausbau sowie den Erhalt der Schieneninfrastrukturen und in die Erneuerung des Zugmaterials bzw. Wagenbestandes vornehmen muss, drängen sich Fragen nach der langfristigen Sicherung des Finanzierungsbedarfs auf. Die aktuellen Mittel für den Neu- und Ausbau im Bundeshaushalt der Bundesregierung reichen nicht aus, um den mittelfristigen Investitionsbedarf für die Schieneninfrastruktur in den nächsten Jahren zu decken. Mit der Corona-Pandemie droht nun ein langfristiger finanzieller Schaden, der das Potenzial hat, das bundeseigene Unternehmen und seine Wettbewerber über Jahre in eine Krise zu stürzen. Bereits in ihren Gewinnprognosen vor der Coronakrise zeichnete die Deutsche Bahn düstere Zukunftsaussichten. Inzwischen ist klar, dass die Bahn tief in den roten Zahlen steckt. Damit verschärfen sich die Investitionsprobleme der Deutschen Bahn, sowohl im Netz als auch im Betrieb.

Für eine Stärkung der Schiene in Deutschland braucht es den politischen Willen der Bundesregierung, den Lippenbekenntnissen für den Bahnverkehr endlich politische Taten folgen zu lassen. Mehr Geld alleine wird die Probleme der Bahn nicht lösen. Die dringend zu steigenden Investitionen in Netz und Fahrzeuge sind nur dann nachhaltig, wenn auch Strukturen erneuert und das System Schiene als Ganzes gestärkt wird.

Für uns Grüne steht daher fest, dass es eine neue Bahnstrategie braucht, mit der die verkehrspolitischen Ziele und die daraus abgeleiteten Aufgaben des Staates und der Bahnunternehmen klar definiert werden. Im Mittelpunkt dieser Strategie stehen die Fahrgäste im Nah- und Fernverkehr und die Kunden im Güterverkehr. Vor allen Strukturfragen, die seit Jahren diskutiert werden, steht die Notwendigkeit der Schaffung fairer Wettbewerbsbedingungen zwischen Schiene, Straße und Luftverkehr. Ohne einen auf Klima- und Umweltschutzziele ausgerichteten verkehrspolitischen Neuanfang wird die Verlagerung auf die Schiene nicht gelingen. Dazu gehört auch, im Bundeshaushalt die Priorität „Schiene vor Straße“ festzulegen. Parallel dazu müssen Strukturanpassungen im Bahnwesen und bei der bundeseigenen Deutschen Bahn vorgenommen werden. Immer mehr Geld in die Deutsche Bahn hineinzupumpen, wenn die internen Konzernstrukturen und die äußeren Rahmenbedingungen für einen starken Bahnverkehr nicht passen, ergibt keinen Sinn. Für die Bahnbranche braucht es jedoch eine langfristig finanzierbare Lösung. Wer die Schiene stärken will, muss Wachstum, Qualitätssteigerungen und erhebliche

Verkehrsverlagerungen weg von Straße und Flugverkehr sicherstellen. Wir sind aber sicher: Verbesserungen lassen sich vor allem dann erreichen, wenn viele fachliche Kompetenzen an Veränderungsprozessen beteiligt werden, einander zuhören und am Ende gemeinsame Entscheidungen getroffen werden. Deswegen setzen wir auf eine Umgestaltung des Bahnsektors unter Beteiligung von Politik, Wissenschaften, Gewerkschaften und Unternehmen sowie Verbänden für einen starken Schienenverkehr in Deutschland.

Anders als beim geplanten Börsengang der DB wollen wir Grüne, dass die Beschäftigten in der Bahnbranche vom Wachstum des Schienenverkehrs profitieren. Die Unternehmen in der Bahnindustrie, dem Bahnverkehr und der Bahninfrastruktur werden durch das Wachstum in der gesamten Branche noch stärker zum Jobmotor.

Eine starke Schieneninfrastruktur für ein leistungsfähiges Schienennetz

Die Misere, die den Bahnverkehr vielerorts in einer Mischung aus Unzuverlässigkeit, maroder Infrastruktur und fehlenden Innovationen prägt und viele potentielle Bahnfahrer*innen bis heute vom Zusteigen abhält, hat eine toxische Ursache: Eine hohe Renditeerwartung auf dem Netz bei gleichzeitigem Sparzwang führte zu einem Investitionsstau und einer Vernachlässigung der Infrastruktur. Verantwortlich hierfür sind die einseitigen politischen Zielsetzungen der Bundesregierungen der vergangenen Jahre. Sie haben dafür gesorgt, dass das Netz bewusst auf Verschleiß gefahren und viel zu wenig in den Erhalt der Infrastrukturen investiert wurde. Heute steht die Bahn vor einem Sanierungsrückstau in der Infrastruktur von 57 Mrd. Euro. Jede sechste Brücke, jede sechste Weiche und jedes sechste Gleis sind marode und müssten eigentlich ausgetauscht werden. Mit diesen infrastrukturellen Voraussetzungen lassen sich die verkehrspolitischen Ziele für die Bahn nicht erreichen.

Wir Grüne im Bundestag schlagen eine nachhaltige, auf mehr Schienenverkehr in Deutschland ausgerichtete Struktur vor: In einem ersten Schritt wollen wir alle bundeseigenen Unternehmen der Infrastruktursparten (Netz, Stationen, Immobilien und Energie) zu einem Unternehmen verschmelzen und die Rechtsform der Aktiengesellschaft aufgeben. Dadurch verbessern wir die Steuerung des Bahnkonzerns im Infrastrukturbereich und Investitionen können gezielter ausgerichtet werden. In einem zweiten Schritt kann die Infrastruktursparte in eine Infrastrukturgesellschaft in Bundeseigentum und außerhalb des Aktienrechts überführt werden, denkbar wäre hierfür eine Anstalt öffentlichen Rechts. Somit lassen sich die Qualität des Netzes und der Service für alle Transportgesellschaften verbessern. Diese neue Gesellschaft wird von der Gewinnerzielungsabsicht befreit. Die Infrastrukturgesellschaft bekommt einen klaren Auftrag zur Orientierung am Gemeinwohl, sie muss die Kapazitäten im Schienennetz erhöhen und einen diskriminierungsfreien Zugang in einem störungsarmen Netz sicherstellen. Damit bringen wir den dringend notwendigen Ausbau des Netzes an neuralgischen Engpässen und den chronisch überlasteten Knoten voran.

Sämtliche Einnahmen der Netzgesellschaft z.B. aus Trassenentgelten, verbleiben in der Netzgesellschaft. Sie wird damit zu einem echten Infrastrukturfonds. Neben den eigenen Einnahmen bekommt sie Mittel aus der LKW-Maut, weitere Bundeszuweisungen und darf für Investitionen auch eigenständig Kredite aufnehmen. Somit stehen die notwendigen Investitionsmittel für Schienennetz langfristig zur Verfügung. Umwege über Ausschüttungen an den Bund und komplizierte Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung entfallen künftig.

Die Beförderungs- und Transportaufgaben der DB verbleiben in der Hand des Bundes. Wir wissen, dass ein bundesweiter, guter Bahnverkehr mit guten, sicheren und zukunftsfähigen Arbeitsplätzen auch ein starkes öffentliches Bahnunternehmen braucht. Schritte zur Neugestaltung des Eisenbahnsystems dürfen nicht auf dem Rücken der Beschäftigten erfolgen, sondern müssen gemeinsam mit ihnen gestaltet werden. Wir Grüne lehnen eine Privatisierung der Deutschen Bahn weiterhin konsequent ab. Für eine bessere Kontrolle wäre eine Umwandlung der Beförderungs- und Transportaufgaben in eine GmbH denkbar. Das bundeseigene Unternehmen soll als maßgeblicher Akteur auf einem wachsenden Schienenverkehrsmarkt seine Gewinne nicht mehr an den Bund abführen, sondern beispielsweise in moderne Fahrzeuge investieren. Mit dieser neuen Struktur wird auch die Komplexität in diesen Bereichen des Konzerns reduziert und so der klare Fokus auf das Erbringen von qualitativ hochwertigem Eisenbahnverkehr ermöglicht. Damit wird die Grundlage für die Erhöhung der Transportmengen im Güterverkehr, eine Erhöhung des Verkehrsanteils der Schiene auf 20% im Personenverkehr bis 2030 und eines gezielten Abbaus des Sanierungsrückbaus in den kommenden 10 Jahren gelegt.

Für uns Grüne im Bundestag steht fest, dass es auf eine effektive Kontrolle des Infrastrukturzustandes ankommt. Wir wollen daher die Infrastrukturgesellschaft durch ein in seinen Kompetenzen und seiner Personalausstattung gestärktes Eisenbahnbundesamt kontrollieren lassen. Damit wird auch eine umfassende Rechenschaftspflicht durch einen aussagekräftigen Netzzustandsbericht gegenüber dem Bundestag garantiert. So werden Instandhaltungs- und Instandsetzungsbedarfe im Netz zu einem frühen Zeitpunkt erkannt und ein zielgerichtetes langfristiges ausgelegtes Entgegensteuern wird ermöglicht. Die Infrastrukturgesellschaft ermöglicht eine einfachere Finanzierung - die inzwischen üblichen Eigenkapitalerhöhungen durch den Bund, deren Verwendung intransparent ist, sind dann nicht mehr nötig. Durch diese neuen Strukturen wird auch dem Bundesrechnungshof eine bessere Kontrolle ermöglicht.

Die Bahnbranche schafft Arbeitsplätze

Der Bedarf an Fachkräften wird in den kommenden Jahren massiv ansteigen. Bis 2030 werden allein bei der DB Netz AG 86 Prozent der Beschäftigten in den Ruhestand gehen. Zugleich sorgt der Wandel in der Mobilitätsbranche auch für eine Verlagerung von Arbeitsplätzen. Durch den technologischen Wandel verlieren andere Bereiche im Mobilitätssektor an Bedeutung als Jobmotor. Wir Grüne im Bundestag wollen Menschen ermöglichen, an der Mobilität von morgen tatkräftig mitwirken zu können und langfristig gesicherte Arbeitsverhältnisse vorzufinden. Wichtig dafür sind klar ausgerichtete Umschulungsprogramme, die es Arbeitnehmer*innen ermöglicht, neue Arbeitsplätze zu finden. Basis für neue attraktive Arbeitsplätze und eine leistungsfähige Bahnindustrie ist Planungssicherheit. Mit unserer Bahnstrategie und dem anvisierten Wachstumskurs können Unternehmen und Beschäftigte im Bahnsektor und in der Bahnindustrie sicher sein, wie es in den kommenden Jahren weitergeht. Unsere „Schiene-first“-Politik schafft die Planungssicherheit für die Erhöhung der Bau- und Ausbildungskapazitäten und für die Planung des künftigen Personalbedarfs. Mit der Beendigung des bisherigen Hin- und Hers in der Bahnpolitik wird zudem die Grundlage gelegt für Innovationen durch mehr Forschung und Entwicklung. Auch Unternehmen aus anderen Branchen können mit ihrem Wissen und ihren Fähigkeiten in die Bahnbranche einsteigen und damit vom Wachstum bei der Schiene profitieren.

Darüber hinaus müssen wir die Ausbildung in den benötigten Zukunftsberufen stärken. Das geht von neuen Triebfahrzeugführer*innen bis hin zu gut ausgebildeten Ingenieur*innen, die neue Strecken planen, bauen und Instand halten. Ein attraktiver Bahnverkehr lebt von gut qualifiziertem und motiviertem Personal. Wir Grüne wollen gute Arbeitsbedingungen statt Überlastung und Stress. Vorrangig muss es darum gehen, einen größeren Puffer u.a. beim Fahrpersonal zu schaffen, um Beeinträchtigungen des Bahnverkehrs durch Personalausfälle besser vorzubeugen und auch auf unvorhergesehene Kapazitätsspitzen flexibel reagieren zu können. Ein weiteres Ziel muss sein, mehr Frauen für die Bahnbranche zu begeistern. Längst ist erwiesen, dass Teams aus Frauen und Männern leistungsfähiger sind und bessere Ergebnisse erzielen können.

Um junge Menschen für Jobs in der Bahnbranche zu begeistern, sind verbindliche Sozialstandards, moderne Arbeitsumgebungen und feste Tarifbindung wichtige Voraussetzungen. Es braucht zudem eine verstärkte Ausrichtung auf die Bahn in den Studiengängen, damit überhaupt wieder das notwendige Fachwissen vermittelt werden kann. Dafür wollen wir auch Gelder für die Lehre zur Verfügung stellen und bahnbezogene Lehrstühle ausbauen und neu schaffen.

Komplexität im DB Konzern reduzieren

Die Deutsche Bahn hat über 700 Tochterunternehmen, in denen sie über Beteiligungen unternehmerisch tätig ist. Kontrolle und Steuerung werden so immens erschwert. Die Bundesregierung hat keine Ahnung davon, wie es um Auslandstöchter oder einzelne Konzernsparten bestellt ist. Die Konzernstrukturen müssen dringend gestrafft werden damit sich die Deutsche Bahn wieder mehr auf das Kerngeschäft konzentrieren kann. Die DB-Tochter Arriva, die in Europa Busse und Nahverkehrszüge betreibt, sollte verkauft werden, sobald sich angemessene Erlöse erzielen lassen. Auch das Logistikunternehmen Schenker, das in 140 Ländern mit Lkws und Luftverkehr unterwegs ist, muss perspektivisch verkauft werden. Das Versprechen von 2003, dass Synergieeffekte zwischen einem Lkw-Logistiker und der Bahn-Logistik eintreten, hat sich leider nicht bewahrheitet. Im Gegenteil: vielfach konkurrieren DB Schenker und andere Konzerntöchter um ein und dieselbe Verkehrsleistung. Dieser Wettbewerb im Unternehmen macht keinen Sinn. Dazu konnten auch die Gewinnabführungen an den deutschen Mutterkonzern nicht in dem Maße erbracht werden, dass das Inlandsgeschäft der DB nennenswert hätte gestützt werden können. Dass DB Schenker Konkurrenzverkehr auf der Straße in Deutschland anbietet und sich kaum im kombinierten Verkehr betätigt, zeigt wie gering der Beitrag dieses Unternehmens zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene ist. Die expansive Ausweitung der Geschäftstätigkeit der Deutschen Bahn im Ausland bindet finanzielle Mittel und lenkt die Aufmerksamkeit des Managements weg von den Kundinnen und Kunden in Deutschland. Solche Fehlentwicklungen wollen wir beenden. Die Bahn sollte alle ihre Investitionen vor allem im außereuropäischen Ausland auf den Prüfstand stellen. So kann sie ihre Strukturen vereinfachen und den Blick wieder auf das Wesentliche lenken.

Betrieb

Den Deutschlandtakt umsetzen

Wenn Busse und Züge zuverlässig, häufig und pünktlich verkehren, Anschlüsse funktionieren und durchgehende Informationen die Reisekette sicherstellen, ist der öffentliche Verkehr nahezu unschlagbar. Wir Grüne im Bundestag wollen innerhalb der

nächsten zwei Jahrzehnte eine Mobilitätsgarantie im öffentlichen Verkehr schaffen und den Deutschlandtakt nach Schweizer Vorbild als Herzstück dieser bundesweiten Mobilitätsgarantie umsetzen.

Der Deutschlandtakt bedeutet, dass in allen Knotenbahnhöfen die Züge zur selben Zeit halten. Somit werden Umsteigezeiten verkürzt und das Umsteigen an sich vereinfacht. Dazu soll auf allen wichtigen Relationen alle 30 Minuten ein Zug fahren. Jede Regionalstrecke profitiert von einfach merkbaren Fahrplänen, häufiger fahrenden Zügen und guten Umsteigezeiten. Diese Ziele werden durch einen Zielfahrplan realisiert, der gemeinsam von allen Beteiligten des Güter-, Nah- und Fernverkehrs erarbeitet wird.

Der Zielfahrplan legt klar und transparent fest, wann und wo in Deutschland Züge fahren. Basierend darauf werden Engpässe identifiziert, Fahrzeiten optimiert und Bahnhöfe sowie Strecken aus- und neugebaut. Zwar will auch die Bundesregierung einen Deutschlandtakt – hat den Zielfahrplan als dessen Grundlage jedoch bereits vor seiner Umsetzung massiv reduziert. Wir Grüne wollen einen Deutschlandtakt, der einen wirklichen Fortschritt bedeutet: Mehr Züge fahren lassen, mehr Städte anbinden, kurze und zuverlässige Umsteigezeiten.

Für den Fernverkehr bedeutet das: Die Metropolen sollen untereinander mindestens halbstündlich miteinander verbunden werden, die Großstädte stündlich. Damit dies gelingt, müssen alle Städte mit mehr als 100.000 Einwohner*innen an den Fernverkehr angebunden werden. In ländlich geprägten Räumen ohne nahe Großstadt wollen wir zusätzlich Städte mit der Funktion eines Oberzentrums regelmäßig mit Fernverkehrszügen anfahren. Zudem muss auch die Anbindung von beliebten Tourismuszielen Teil eines guten Fernverkehrsangebots werden, damit bereits bei Beginn der Reise der entspannte Urlaub beginnen kann. Gerade im Tourismus sind saisonale und ereignisabhängige bedarfsgerechte Bahnangebote notwendig. Der Weg zu einem Deutschlandtakt sowohl im Nah- als auch im Fernverkehr ist weit. Viele große Infrastrukturprojekte sind noch nicht begonnen und werden erst nach 2030 fertiggestellt. Wir dürfen nicht so lange warten. Daher wollen wir in Etappen den Deutschlandtakt einführen, eng gekoppelt mit den jeweils passenden Infrastrukturmaßnahmen.

Der Deutschlandtakt ist zudem das Instrument, um endlich die Emissionen im Verkehrssektor zu reduzieren. Er ist damit die Chance für Mobilität **UND** Klimaschutz. Um die Klimaziele tatsächlich zu erreichen, braucht es eine massive Ausweitung des Bahnangebots und immer wieder eine Evaluation und ggf. Anpassungen der Angebote. Wir Grüne wollen mit dem Ausbau der Schieneninfrastruktur, der Verbesserung der Angebote bei Bahn und Bus, einer Bremse beim Neubau von Straßen und durch den Abbau ökologisch schädlicher Subventionen alles dafür unternehmen, dass die klimafreundlichen Verkehrsträger gestärkt und die Klimaziele erreicht werden.

Ein Grund, warum nach den aktuellen Plänen der Bundesregierung der Deutschlandtakt nie vollständig realisiert werden kann, ist das fehlende Modell zur Umsetzung. Statt unkoordinierter Verantwortungslosigkeit oder des ambitionslosen Delegierens der Aufgabe an die Deutsche Bahn braucht es klare Zuständigkeiten. Für den Nahverkehr kann an die bereits bestehenden Strukturen der Aufgabenträger angeknüpft werden. Im Fernverkehr braucht es eine neue Organisation.

Aufbau einer Koordinierungsstelle für den Fernverkehr – der Bundesweite Aufgabenträger für den Schienenverkehr

Der Bund muss wieder aktiv in die Organisation des Fernverkehrs eingreifen. Er muss bestimmen, welche Städte wie oft am Tag von welchen Zügen erreicht werden. Solch eine grundlegende Aufgabe für ein Mobilitätsangebot kann nicht einfach sich selbst überlassen werden. Wir haben mittels einer Studie darlegen lassen, wie ein solches Mobilitätsangebot sichergestellt werden kann¹: Durch klare Aufgaben an die Eisenbahnunternehmen und durch finanzielle Unterstützung auf Strecken, die nicht eigenwirtschaftlich gefahren werden können.

Zentral für die Umsetzung des Deutschlandtaktes ist eine Koordinierungsstelle, die genau dieses Mobilitätsangebot in die Tat umsetzt. Sie ist die Zentrale, die die Fahrpläne im Fernverkehr in Deutschland bestimmt und gleichzeitig die Schnittstelle zu den Aufgabenträgern des Nahverkehrs auf der Schiene. Nur bei eng verzahnter Koordination zwischen Fernverkehr- und Nahverkehrsangeboten kann der Deutschlandtakt funktionieren wie ein Uhrwerk. Dieser Bundesweite Aufgabenträger für den Schienenverkehr ist dem Verkehrsministerium unterstellt und arbeitet eng mit dem Eisenbahnbundesamt und der Bundesnetzagentur zusammen. Andere Länder haben gezeigt, dass durch eine solche Organisation das Angebot auf der Schiene stark erweitert werden kann, mehr Städte ein attraktives Angebot auf der Schiene erhalten und dadurch mehr Menschen gerne Zug fahren. Durch den Bundesweiten Aufgabenträger werden die Entwicklung und Nutzung des Netzes sowie die geplanten Verkehre zielgerecht gesteuert. So kann der im Grundgesetz stehende Auftrag des Gemeinwohls im Schienenverkehr endlich auch im Fernverkehr umgesetzt werden.

Nur mit klaren Zuständigkeiten wird der Deutschlandtakt zum erhofften Erfolg. Damit kehren die zuletzt aus dem Zielfahrplan gestrichenen Angebote im Fernverkehr wieder dorthin zurück und viele neue Verbindungen werden geschaffen. Gemeinsam mit den Aufgabenträgern der Länder sorgt der Bundesweite Aufgabenträger dafür, dass wieder alle Regionen in Deutschland mit dem Zug erschlossen und vernetzt werden.

Der Bundesweite Aufgabenträger sorgt durch Konzessionen für einen attraktiven Fernverkehr in allen Regionen

Für über eine Millionen Menschen aus Städten wie Chemnitz, Cottbus, Heilbronn, Potsdam, Landshut, Krefeld, Reutlingen, Siegen oder Trier konnte die Bundesregierung in den letzten Jahren kein regelmäßig verkehrendes Fernverkehrsangebot sicherstellen. Im Zusammenhang mit dem geplanten Börsengang und dem Zwang zur Eigenwirtschaftlichkeit konnten solche Verbindungen nicht mehr realisiert werden. Mit der endgültigen Abwicklung des Interregio-Netzes zu Beginn des Jahrtausends verloren zahlreiche Großstädte und ganze Regionen ihren Anschluss an das Fernverkehrsnetz. Wir haben heute eine Ausgangsbasis für einen Wettbewerb im Fernverkehr, der nicht so geregelt ist, dass sich daraus ein sinnvolles Fahrgastangebot ergibt und der praktisch so gut wie gar nicht stattfindet. Wenn wir die Wachstumsziele im Schienenverkehr erreichen wollen, dann brauchen wir neben einer

¹ KCW-Gutachten zum Deutschlandtakt: https://www.gruene-bundestag.de/fileadmin/media/gruenebundestag_de/themen_az/mobilitaet/pdf/Studie_Deutschlandtakt.pdf

starken Deutschen Bahn in Bundeshand weitere Unternehmen, die Verkehrsleistungen auf der Schiene erbringen. Daher wollen wir einen fairen Wettbewerb unter klaren Bedingungen, der dazu beiträgt, deutlich mehr Fahrgäste und Güter für die Bahn zu gewinnen und zu besseren Angeboten führt. Der Umfang des Angebots im Fernverkehr – also welche Städte in welchem Takt angebunden sind – wird durch den Bundesweiten Aufgabenträger definiert. Das Erbringen der Fernverkehrsleistungen ist Sache von Eisenbahnverkehrsunternehmen. Der Aufgabenträger stellt auch ein Mindestangebot im Fernverkehr sicher bei dem auch raumordnerische und strukturpolitische Zielstellungen berücksichtigt werden aus dem sich jedoch ein sinnvolles und verlässliches Fahrgastangebot ergibt. Mit diesem neuen Ordnungsrahmen für den Fernverkehr auf der Schiene tragen verschiedene Akteure zur Gewährleistung eines qualitativ hochwertigen, netzweit präsenten, wettbewerblichen und fahrgastfreundlichen Fahrplanangebotes bei.

Daher braucht es ein anderes Modell, wie Fernverkehr organisiert wird. Der Bundesweite Aufgabenträger soll durch Konzessionen sicherstellen können, dass der Zielfahrplan des Deutschlandtaktes schrittweise umgesetzt wird.

Das Konzessionsmodell sieht vor, dass der Bundesweite Aufgabenträger die Strecken des Deutschlandtaktes im Fernverkehr in Bündeln vergibt. Dabei können sich verschiedene Eisenbahnverkehrsunternehmen auf diese Bündel bewerben. Weniger profitable Strecken werden entweder zusammen mit hoch profitablen Strecken vergeben oder vom Bund mit Zahlungen unterstützt. Mit diesem Modell ist es möglich, dass alle Unternehmen, die sich am Konzessionsmodell beteiligen, vom Wachstum des Schienenverkehrs profitieren.²

Neben dem Hochgeschwindigkeitsverkehr kann das Konzessionsmodell den Fernverkehr auch dort finanzieren, wo der eigenwirtschaftliche Verkehr versagt. Damit können wir unser Ziel umsetzen, alle Großstädte mit mehr als 100.000 Einwohner*innen an den Fernverkehr anzubinden. Zudem ermöglicht das Konzessionsmodell einen regelmäßigen Fernverkehr in der Fläche, der auch Anschluss an das Hochgeschwindigkeitsnetz herstellt. Ab 2023 wollen wir mit Vergaben nach dem Konzessionsmodell beginnen und wieder für eine gute Anbindung der ländlich geprägten Räume mit attraktivem Eisenbahnverkehr sorgen.

Die Deutsche Bahn wird vor allem zu Beginn des Systemwechsel eine herausragende Rolle spielen, da sie über die erforderlichen Züge und das Personal verfügt. Wir sind uns der Herausforderungen dieses Systemwechsels bewusst und werden daher die Erfahrungen bei der Vergabe des ersten Konzessionsbündels nach einigen Jahren kritisch evaluieren und gegebenenfalls Anpassungen vornehmen. Bereits zu Beginn vermeiden wir anfängliche Schwächen aus den Nahverkehrsausschreibungen und setzen auf einen Qualitätswettbewerb. Alle Unternehmen, insbesondere die Deutsche Bahn, die am Wettbewerb teilnehmen, sind das Rückgrat der Wachstumsziele im Schienenverkehr.

Unser Konzessionsmodell wird so ausgestaltet, dass es für einen fairen Wettbewerb und nicht für einen Unterbietungswettkampf sorgt. Tarifbindung, gute Arbeitsplätze, Möglichkeiten für Ausbildung, duales Studium sowie Weiterbildung und Qualifizierung für

² Um für den wachsenden Schienenverkehr genug Fahrzeuge für alle am Wettbewerb teilnehmenden Unternehmen vorzuhalten, wollen wir die Schaffung eines Fahrzeugpools – ähnlich wie ihn einige Bundesländer aufgebaut haben – unter Aufsicht des Bundesweiten Aufgabenträgers prüfen.

Arbeitnehmer*innen, Qualität und Zuverlässigkeit im Service, wir werden das zur Voraussetzung der Konzessionsvergaben machen.

Die für den Fernverkehr eingesetzten Züge sollen modernen Reisetandards und unterschiedlichen Bedürfnissen der Reisenden entsprechen. Die Reisezeiten sollen effizient zum Arbeiten genutzt werden können, was an einem Teil der Sitzplätze ausreichend dimensionierte Tische voraussetzt. Funktionierende WLAN-Angebote, eine gute Mobilfunkabdeckung und Steckdosen an allen Sitzplätzen gehören ebenso dazu. Die Züge sollten außerdem über Bereiche für Familien mit kleinen Kindern sowie Abstellflächen für Kinderwagen und Fahrräder verfügen.

Ein europaweites Nachtzugnetz und Sprinterverkehre einführen

Die Deutsche Bahn stellte ihr Nachtzugangebot ein – begründet mit Unwirtschaftlichkeit des über mehr als zehn Jahre zusammengeschrumpften Angebots in das zuletzt praktisch nicht mehr investiert wurde. Wir Grüne im Bundestag wollen ein europaweites Nachtzugnetz als attraktive Alternative zum Fliegen. Der Bundesweite Aufgabenträger soll gemeinsam mit den verantwortlichen Organisationen und der EU ein modernes Nachtzugnetz einführen, das auf Strecken von bis zu 2.000 Kilometern verkehren soll.

Abends in Hamburg einsteigen und morgens entspannt in Barcelona aufwachen, das ist unsere Vision schneller europäischer Nachtzüge. Mehrere Kategorien, von Schlaf- über Liegewagen, Privatsphäre bietenden Ruhekapseln und bequeme Liegesessel, erlauben für jeden Geldbeutel und jedes Komfortbedürfnis ein passendes Angebot. Das zunehmend zusammenwachsende europäische Hochgeschwindigkeitsnetz bietet gute Voraussetzungen für moderne, ganz neu konzipierte, leise laufende und schnelle Nachtsprinter unter den Sternen. Wir setzen uns deshalb dafür ein, dass die Trassenentgelte in den Nacht- und Tagesrandstunden schnell abgesenkt werden und somit ein fairer Wettbewerb mit dem Flugverkehr geschaffen wird. Ein gutes Nachtzugnetz kann nur unter fairen Wettbewerbsbedingungen funktionieren. Dafür braucht es beispielsweise die Abschaffung der Mehrwertsteuerbefreiung für den deutschen Streckenanteil internationaler Flüge. Auf EU-Ebene muss die Mehrwertsteuerbefreiung für in-neuropäische Flüge abgeschafft werden.

Neben dem Nachtzugnetz braucht es ein Sprinter-Netz, das am Tag schnelle Non-Stop-Verbindungen von Metropole zu Metropole anbietet und Anreize schafft, dass eine tatsächliche Verlagerung von Kurzstreckenflügen auf die Bahn stattfindet. Die vorgesehenen Infrastrukturausbauten schaffen auch für solche Verbindungen zusätzliche und dringend benötigte Kapazitäten.

Schienenpersonennahverkehr stärken und ausbauen

Doch unser Fokus liegt nicht nur auf dem Fernverkehr. Die alltäglichen Strecken der Menschen werden zumeist mit dem Nahverkehr zurückgelegt. Die in den letzten 20 Jahren Stück für Stück umgesetzte Neuausrichtung des Nahverkehrs führte zu wachsenden Fahrgastzahlen. Somit konnten wichtige Fortschritte für eine nachhaltige und attraktive Mobilität erzielt werden. Zugleich sanken die Kosten pro Zugkilometer, die Bundesländer konnten so mit dem gleichen Geld mehr Nahverkehrsleistungen ausschreiben. Jedoch trübt sich die Erfolgsbilanz des Regionalverkehrs in den letzten Jahren etwas ein. Es kommt zu Insolvenzverfahren der Eisenbahnunternehmen, die Strukturen der Aufgabenträger sind teilweise zu kleinteilig und es gibt vermehrt Zugausfälle wegen des fehlenden Personals.

Wir Grüne im Bundestag verstehen uns als Garanten eines guten und attraktiven Schienenpersonennahverkehrs und wollen an dem Besteller-Ersteller-Prinzip mit Ausschreibungen festhalten. Allerdings muss die aktuell ausgeübte Praxis evaluiert und weiterentwickelt werden. Insbesondere benötigt es eine Reform der in manchen Bundesländern zu kleinen Aufgabenträger. So wird auch sichergestellt, dass die Beschaffung von Fahrzeugen in ausreichender Stückzahl erfolgt, um Kosten zu sparen. Wir wollen hier auch Fahrzeugbeschaffungen über Ländergrenzen hinweg ermöglichen und fördern. Fahrzeuge müssen geeignet sein, steigende Fahrgastzahlen aufzunehmen und die auf stark ausgelasteten Strecken zunehmend anspruchsvollen Fahrpläne fahren zu können. Dafür ist mehr denn je auf die zügige Beschleunigung der Fahrzeuge sowie die ausreichende Anzahl von Sitzplätzen und Mehrzweckflächen zu achten. Zudem müssen bei den Anschaffungen die gesamten Life-Cycle-Costs der Fahrzeuge berücksichtigt werden. Fahrzeuge, die zwar sehr günstig in der Anschaffung sind, können sich durch häufige und aufwändige Wartung im Endeffekt dennoch als insgesamt teurer herausstellen.³

Zusammenhängende Netze sollten von einem Verkehrsunternehmen erbracht werden. So wird die Komplexität reduziert und Schnittstellen werden vermieden. Insbesondere die klassischen S-Bahn-Systeme in Berlin oder Hamburg sind extrem komplex und haben eigene, teilweise sehr spezielle Anforderungen. Nur für solche Systeme sehen wir die Möglichkeit, den Ländern über eine Mehrheitsbeteiligung an den ausführenden Unternehmen die Direktvergaben zu ermöglichen, um bei diesen speziellen Eisenbahnsystemen die Komplexität zu reduzieren.

Der Wettbewerb hat zu einer Reduzierung der Kosten pro Zugkilometer geführt. Dieser Preiskampf darf jedoch nicht auf dem Rücken der Beschäftigten erfolgen. Daher ist für uns die Tarifbindung in den Ausschreibungen eine zwingende Voraussetzung, wie es bei den letzten Ausschreibungen inzwischen zurecht Standard ist. Vor einer Vergabe ist die wirtschaftliche Auskömmlichkeit der Angebote intensiv zu prüfen. Weder auf Ebene der Länder noch auf Ebene des Bundes dürfen Ausschreibungsmodelle zu Lasten der Beschäftigten ausgestaltet werden.

Zudem steht für uns fest: Der Bahnverkehr der Zukunft muss mehr sein als nur Daseinsvorsorge. Ziel muss es sein, die objektive und subjektive Sicherheit für Bahnreisende und den Komfort massiv zu stärken – gerade gegenüber dem Auto, das für viele Menschen nach wie vor das Sinnbild des individuellen Reisekomforts ist. Neben WLAN sollten bequeme Sitze, gute Beleuchtung, und ein hochwertiges Ambiente in allen Zügen Standard sein.

Um die Klimaziele zu erreichen, müssen Nah- & Regionalverkehr deutlich ausgebaut werden. Dazu gehören kürzere Reisezeiten und die Erhöhung der Kapazitäten im Schienennetz zur Verdichtung der Takte. Dafür sind weitere Erhöhungen der Regionalisierungsmittel notwendig, um den Ländern die Ausweitung der Angebote im Rahmen des Deutschlandtaktes zu ermöglichen.

³ Auch "bahnbetriebliche" Kriterien sollten beachtet werden. Hierzu gehören technische Ausstattungsmerkmale, mit denen sich Fahrpläne bestmöglich einhalten lassen wie die automatische Fahr- und Bremssteuerung, um die zulässige Maximalgeschwindigkeit optimal ausfahren zu können oder auch Türen in ausreichender Anzahl und Breite für einen zügigen Fahrgastwechsel und kurze Standzeiten in den Stationen

Ab 2025 wollen wir keine Ausschreibungen mit Dieselfahrzeugen mehr zulassen. Die bisherigen Testläufe mit alternativen Antriebstechniken sind erfolgsversprechend. Insbesondere auf kürzeren Strecken ohne Fahrdracht können batteriegetriebene Fahrzeuge eingesetzt werden, während längere Strecken, die noch nicht elektrifiziert sind, mit Brennstoffzellenzügen befahren werden können. Damit haben auch die Schienenfahrzeughersteller ausreichende Planungssicherheit und können mit innovativen Fahrzeugen auf den Märkten punkten. Dieselfahrzeuge jüngerer Baujahre können für den Betrieb mit alternativen Antrieben umgerüstet werden. Bevorzugt wollen wir jedoch die Strecken zeitnah elektrifizieren, wo dies sinnvoll und wirtschaftlich darstellbar ist.

Bei den Ausschreibungen von Verkehrsleistungen wollen wir neben dem Preis auch Qualitätsaspekte als Vergabekriterien einführen. So können auch innovative Angebote besser berücksichtigt werden. Hierzu gehören beispielsweise Vorgaben für personelle Reserven und verbindliche Bereitschaftsdienste für einen verlässlichen Betrieb. Auch ein Bonus für die Beschaffung von besonders geräuscharmen Zügen wäre so möglich. Zudem müssen die Vertragsstrafen für Verspätungen verursachergerecht ausgelegt werden.

Der einzige Dschungel, den wir abholzen wollen: Den Tarifdschungel im Bahnverkehr

Häufig scheitert eine Fahrt mit dem Zug bereits beim Kauf des benötigten Fahrscheins. Wie viele Zonen es braucht oder ob das Fahrrad oder der Hund jetzt auch ein Ticket brauchen, sind oft schier unlösbare Herausforderungen. Die Benutzung aller öffentlichen Verkehrsmittel muss einfacher werden. Daher fordern wir Grüne die Einführung eines Mobilpasses, mit dem alle Verkehrsmittel komfortabel und aus einer App buchbar und bezahlbar sind. Basis für den Mobilpass ist eine Vertriebspflicht gegen eine geringe, marktübliche Provision, die für alle Mobilitätsangebote und Mobilitätsplattformen gilt.

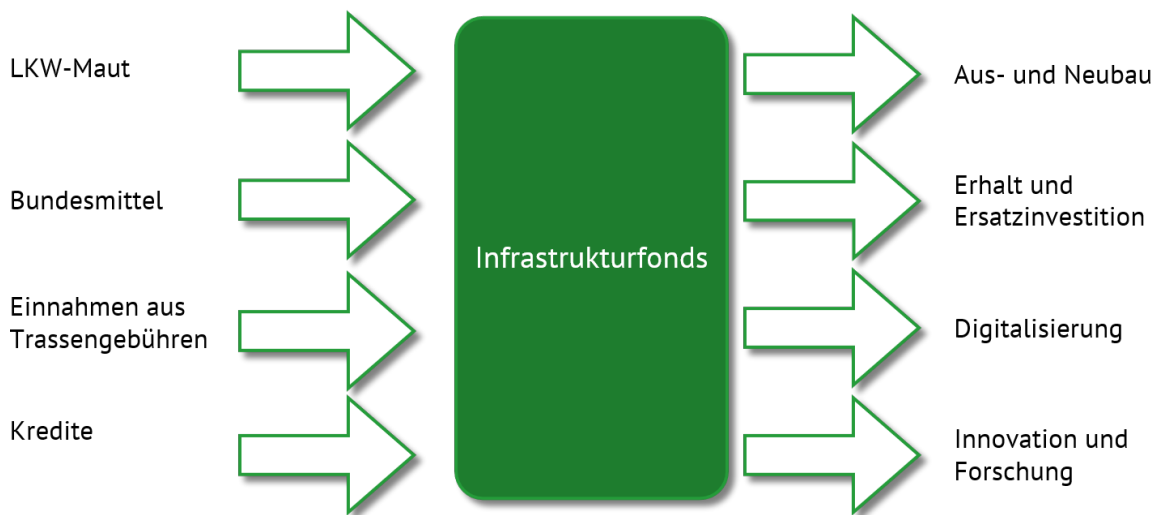
Ein weiteres Problem beim Bahnfahren ist die Vielfalt an schwer durchschaubaren Preisangeboten in Form von Normalpreisen und nur begrenzt verfügbaren Sparpreisen und Super-Sparpreisen, die wiederum nicht die City-Ticket-Funktion für den Zielort beinhalten. Daher braucht es einen Tarif, der für Fahrten gilt, die nicht nur in einem Verkehrsverbund stattfinden. Die Verantwortung für diesen Deutschlandtarif muss auch bei dem Bundesweiten Aufgabenträger liegen, der gemeinsam mit den Bundesländern und den Verkehrsunternehmen dieses Tarifsystem gestaltet. Er muss genug Flexibilität bieten, Sparangebote einzelner Unternehmen berücksichtigen und zugleich sicherstellen, dass Tickets bei verschiedenen Unternehmen gelten. Dazu gehört eine Anschlussgarantie, damit zum Beispiel nach einem verpassten Anschluss auch mit Zügen anderer Verkehrsunternehmen weitergefahren werden kann.

Infrastruktur

Signalstörungen, kaputte Weichen oder vorausliegende Streckenabschnitte, die noch durch einen anderen Zug belegt sind: Tag für Tag bekommen Pendler*innen zu spüren, wie sehr die fehlende Finanzierung der Schieneninfrastruktur das Netz kaputtgespart hat und der Ausbau der Kapazitäten vom Bund fortwährend verschleppt wurde. Deswegen braucht es eine Infrastrukturgesellschaft, die nicht auf Kosten der Pünktlichkeit Gewinne macht, sondern eine ausreichende und langfristig gesicherte Finanzierung sowie den Ausbau der Kapazitäten im gesamten Netz – durch Aus- und Neubau sicherstellt.

Mit dem Infrastrukturfonds das System Schiene auskömmlich und langfristig finanzieren

Neben der Umstrukturierung der Verantwortlichkeit für die Infrastruktur zu einer Infrastrukturgesellschaft braucht diese Organisation auch andere Finanzierungsstrukturen. Bisher ist für den Neu- und Ausbau eine jährliche Finanzierung als Zuweisung aus dem Bundeshaushalt vorgesehen. Dieses Konstrukt ist eine der Ursachen für die zu geringen Planungs- und Baukapazitäten, denn langfristige Planungssicherheit ist hierdurch nicht gegeben.



Aufbau eines Infrastrukturfonds zur langfristigen Finanzierung der Infrastruktur – für Aus- und Neubauten kann es zusätzliche, zweckgebundene Mittel durch den Bund geben

Der Deutschlandtakt setzt eine deutliche Erhöhung der Investitionssummen voraus. Bis zum Ende dieses Jahrzehntes sind mehr als fünf Milliarden Euro für kleinere Maßnahmen wie Überholgleise, Beseitigung von Langsamfahrstellen, Anpassungen des Lichtraumprofils oder den Wiedereinbau von Überleitstellen vorzusehen. Diese erhöhen die Kapazitäten im Schienennetz kurzfristig und korrigieren die Einsparungen, die in den letzten Jahren gemacht wurden. Darüber hinaus sind bis 2030 weit über 70 Milliarden Euro für den Abbau des Investitionsstaus zum Erhalt des Schienennetzes notwendig. Den Ausbau und die Erhöhung der Kapazitäten im Regionalverkehr wollen wir mit weit über 20 Milliarden Euro bis 2030 fördern. Dazu kommen größere Infrastrukturvorhaben, die allesamt wichtige Bausteine im Deutschlandtakt sind. Die dafür notwendige Finanzsumme beläuft sich auf mindestens 75 Milliarden Euro bis 2040. Diese Summen verdeutlichen, dass die Infrastrukturgesellschaft immense Investitionssummen umsetzen muss.

Wir bauen die Infrastrukturgesellschaft daher als Infrastrukturfonds nach Schweizer Vorbild auf, der eine überjährige Finanzierung des Aus- und Neubaus der Infrastruktur sicherstellt. Der Infrastrukturfonds bzw. die Infrastrukturgesellschaft ist kreditfähig. Das bedeutet, sie kann sich selbst über Kredite das notwendige Kapital für ihre Investitionen in die Schieneninfrastrukturen besorgen und zwar dann, wenn sie es benötigt. Zudem verbleiben die Einnahmen aus den Trassengebühren bzw. der sogenannten „Schienenmaut“ direkt in der Gesellschaft. Ergänzt werden die Trasseneinnahmen durch Mittel aus dem Bundeshaushalt und – unter dem Grundsatz „Verkehr finanziert Verkehr“ – auch Teile der Lkw-Maut.

Mit diesen Mitteln kann die Infrastrukturgesellschaft den Aus- und Neubau finanzieren, das Streckennetz erhalten und die Digitalisierung des gesamten Streckennetzes vorantreiben. Zudem können mit einer solchen langfristigen Finanzierung auch Forschungsprojekte besser vorangetrieben werden.

Für die Erhöhung der Planungs- und Baukapazitäten kann auch auf bereits existierende Kapazitäten im Straßenbereich zurückgegriffen werden, da der Ausbau der Schiene auch mit einer Reduzierung der Neu- und Ausbauprojekte der Straße einhergeht.

Trassenentgelte reduzieren – Benachteiligung der Schiene stoppen

Die Trassenpreise für die Nutzung des deutschen Schienennetzes sind mit dem Eisenbahnregulierungsgesetz einem komplexen Regulierungswerk unterworfen. Während die Trassenentgelte im Schienenpersonennahverkehr fest an die jährliche Zahlung der Regionalisierungsmittel gekoppelt sind, sind die Preise im Schienenpersonenfernverkehr und Güterverkehr nach dem Vollkostenprinzip ausgestaltet. Mit diesem Vollkostenansatz – einem System mit sehr hohen Trassenentgelten – rechnen sich zahlreiche Zugverkehre nicht mehr.

Wir wollen eine Wachstumsstrategie für die Schiene im Trassenpreissystem abbilden, bei der wir die Trassenpreise in Richtung der europarechtlich vorgesehenen Höhe der Grenzkosten senken, also den unmittelbaren Kosten des Zugbetriebs, wie es heute bereits in den meisten europäischen Ländern üblich ist. Zugleich wollen wir die Bundesmittel um die entstehende Einnahmendifferenz aufstocken, und zwar nicht nur investiv, sondern auch für Aufwandstatbestände, also Betriebs- und Instandhaltungskosten. Zudem müssen auch nichtbundeseigene Infrastrukturbetreiber in die Senkung der Trassenpreise miteinbezogen werden, sofern auf ihnen Fahrten des Deutschlandtaktes stattfinden. Anreize für verschleißarme und leise Züge könnten wie in der Schweiz durch die Trassenpreise realisiert werden. Wir Grüne im Bundestag sind davon überzeugt, dass mit den dadurch entstehenden Mehreinnahmen durch neue Zugverkehre, erzielbare Einspareffekte und Erlöspotentiale im Bereich der Straße und der Luft das Netz dauerhaft leistungsfähiger wird als bisher. So schaffen und erhalten wir ein gutes Netz – von Sylt bis zur Zugspitze.

Vom Bundesverkehrswegeplan zum Bundesnetzplan für nachhaltige Mobilität

Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 wurde 2016 von der Großen Koalition aufgestellt und ist bereits jetzt ein Dokument längst vergangener Zeiten. Ohne Rücksicht auf dringend notwendige Reduzierungen von Straßenbauprojekten und ohne eine verkehrsträgerübergreifende Perspektive fließt immer noch über die Hälfte der Gelder in die Festigung des asphaltierten Status quo, so als gäbe es keine Klimakrise und andere Umweltprobleme. Die Aufwendungen für die Bahn sind nicht ausreichend, um ihren Anteil im Verkehrsmix zu erhöhen. Radverkehr, Sharing-Konzepte und „weiche“ Faktoren wie Flächen-, Generationen- oder Ressourcengerechtigkeit finden so gut wie keine Berücksichtigung. Zudem wird das Silodenken der einzelnen Verkehrsträger im BVWP nicht aufgebrochen.

Ein wachsender Teil der Bevölkerung erkennt inzwischen die negativen Folgen der erdrückenden Kfz-Dominanz wie Lärm, Emissionen oder Unfallgefahren. Die vielfach zitierte Verkehrs- und Mobilitätswende muss sich daher auch in langfristigen Plänen der Bundesregierung wiederfinden. Wir Grüne im Bundestag wollen den

Bundesverkehrswegeplan zu einem zeitgemäßen integrierten Rahmenprogramm für die Mobilität in Deutschland weiterentwickeln – einen Bundesnetzplan für Mobilität. Dieser lässt das Dogma einer auto- und bauzentrierten Infrastrukturplanung hinter sich und stellt stattdessen die tatsächlichen Mobilitätsbedürfnisse der Menschen in den Mittelpunkt. Die externen Effekte des Verkehrs und ihre Internalisierung müssen bereits bei der Planung berücksichtigt werden. Außerdem braucht es eine Kostenwahrheit und eine volle Transparenz über Risiken im Bau verschiedener Infrastrukturen. Mit dem Schönrechnen von Projekten muss endlich Schluss sein. Der Fokus verschiebt sich beim Bundesnetzplan für Mobilität vom Verkehr und der kontinuierlichen Schaffung neuer Verkehrswege hin zur Bereitstellung von Mobilitäts- und Transportangeboten. Ein Bundesnetzplan koordiniert dabei deutschlandweit die Anstrengungen des Bundes zur Errichtung und Umgestaltung von Infrastruktur, vereinfacht den Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln und ermöglicht eine nachhaltige Mobilität für alle.

Das aktuelle Verfahren beruht auf völlig veralteten Verkehrsprognosen, die auch den Klimazielen nicht gerecht werden. Der erforderliche Nachweis über den gesamtgesellschaftlichen Vorteil von Verkehrsprojekten wird hauptsächlich über die Kriterien „Reisezeit“ und „Reisekosten“ erbracht, die nicht geeignet sind, den Nutzen von Infrastruktur real abzubilden. Vage Zeitersparnisse von nur wenigen Minuten auf der Straße werden zu hoch gewichtet und Kosten beispielsweise für die Umwelt und durch induzierten Verkehr wurden nicht ausreichend berücksichtigt. Eine Ausrichtung der Infrastrukturplanungen auf das Erreichen des 1,5-Grad-Klimaziels, auf das sich Deutschland im Pariser Klimaschutzabkommen völkerrechtlich verpflichtet hat, fehlt bislang völlig.

Die Wirtschaftlichkeitsberechnung des Bundesverkehrswegeplans mit der Nutzen-Kosten-Berechnung benachteiligt systematisch Schienenprojekte. Auch bei der Finanzierung ist der Anteil an Neubauten im Straßenwesen unverändert hoch. Dabei ist das Fernstraßennetz in Deutschland längst vollendet, die Schieneninfrastruktur hat dagegen noch großes Verbesserungs- und Ausbaupotential.

3.000 Kilometer Reaktivierung und 75% Elektrifizierung des Streckennetzes bis 2030

Für eine flächendeckend umweltfreundliche Mobilität wollen wir 3.000 Kilometer Bahnstrecken bis 2030 reaktivieren. Langfristig sehen wir sogar das Potential für über 4.000 Kilometer Reaktivierung von Bahnstrecken. Dadurch werden gerade im ländlichen Raum Menschen wieder an einen leistungsfähigen und attraktiven öffentlichen Verkehr angeschlossen. Zudem erhalten zahlreiche Mittelstädte so den dringend notwendigen Anschluss an das Bahnnetz. Dort, wo auch unter Berücksichtigung der Reaktivierungs- und Neubaumöglichkeiten kein Schienenverkehr möglich ist, braucht es zuverlässige und regelmäßig verkehrende Regio-Bussysteme.

Zuerst müssen sämtliche Stilllegungspläne gestoppt werden. Wir wollen vorrangig die Schienenwege mit ausreichendem Fahrgastpotential reaktivieren, auf denen noch nutzbare Gleise liegen und bei denen die notwendigen Arbeiten zügig durchgeführt werden können. Zeitgleich müssen weitere sinnvolle Strecken, die bereits entwidmet sind, unter Einbeziehung der Bürger*innen vor Ort geplant und gebaut werden. Für eine zügige Umsetzung dieser Projekte braucht es eine Neufassung der Bewertungsmethodik – Standardisierte Bewertung genannt – für die Reaktivierungsprojekte, die soziale und ökologische Aspekte sowie die Betriebsstabilität besser berücksichtigen kann.

Mit einem Elektrifizierungsprogramm wollen wir den Elektrifizierungsgrad im Schienennetz bis 2030 von derzeit 62 Prozent auf 75 Prozent bundesweit erhöhen und darüber hinaus den Einsatz alternativer Antriebssysteme besser fördern. Zudem setzen wir auf neue Schienenverbindungen zu unseren europäischen Nachbarn, um einen Beitrag für mehr grenzüberschreitendes Reisen per Bahn zu liefern. Dafür muss auch die grenzüberschreitende Infrastruktur konsequent elektrifiziert und vereinheitlicht werden. Das erleichtert insbesondere dem Güterverkehr den Grenzübertritt und spielt auch im grenzüberschreitenden Pendlerverkehr eine wichtige Rolle. Bis 2030 wollen wir 100 Prozent Strom aus erneuerbarer Energie für den Bahnverkehr. Mit Verwirklichung des Elektrifizierungsprogramms und der Offensive für alternative Antriebstechnologien zum Diesel ist die Bahn bereits ab 2030 bei weit über 95 Prozent der Verkehrsleistung weitgehend emissionsfrei unterwegs.

Neue Schienenwege für die Verkehrswende – mehr Akzeptanz für Bahngroßprojekte des Deutschlandtakts

Die Verkehrswende ist ein Kraftakt, der sich über einen langen Zeitraum aus vielen kleinen und großen Projekten zusammensetzt. Die Bundesregierung hat bisher weder für die Verkehrswende noch für die Umsetzung der Vorhaben des Deutschlandtakts „getrommelt“. Ein massiv ausgebautes Schienennetz bildet künftig das Rückgrat der Verkehrswende. Deshalb brauchen wir einen breiten politischen wie gesellschaftlichen Konsens für den Ausbau- und Neubau des Bahnnetzes. Entscheidend ist daher, dass die zahlreichen Vorteile des Deutschlandtakts für das ganze Land, die jeweilige Region und die einzelnen Bürger frühzeitig und umfassend kommuniziert werden.

Um das Schienennetz für mehr Verkehrsverlagerung aufnahmefähiger und entsprechend leistungsfähig zu machen, brauchen wir über Dekaden hohe Investitionen in den Aus- und Neubau von Schienenwegen und vor allem in die Modernisierung und Erweiterung der wichtigen Eisenbahnknoten des Landes. Dabei steht fest: Wenn der Bund an vielen Stellen gleichzeitig in kleine wie große Schienenprojekte investiert, dann wird dies nicht ohne Konflikte um widerstrebende Interessen über die Bühne gehen. Der Bund muss aus diesem Grund die Bürger*innen mitnehmen, für alle Etappen des Deutschlandtakts die geplanten Angebotsverbesserungen mit den dafür notwendigen Infrastrukturprojekten regionsspezifisch aufbereiten und frühzeitig aktiv kommunizieren. Das schafft Transparenz, unterstreicht den vielfältigen Nutzen des Deutschlandtakts und sorgt auf diese Weise für mehr Akzeptanz der notwendigen Bahnbauprojekte. Die ehrliche Beteiligung der Bürger*innen, eine entsprechende Kommunikationsstrategie für den Aus- und Neubau im deutschen Eisenbahnnetz und die schrittweise Umsetzung des Deutschlandtakts bildet einen eigenen Schwerpunkt bei dem Bundesweiten Aufgabenträger, den wir fordern. Für Neubauten von Schienenwegen setzen wir auf eine enge Bündelung mit bestehenden Verkehrswegen, um unnötige Neuzerschneidungen zu vermeiden.

Davon unberührt ist die obligatorische Einrichtung von Dialogforen im Zuge von bedeutenden Aus- und Neubauvorhaben im Schienennetz, die sich unverändert projektspezifisch an die unmittelbar Betroffenen der Planung richten.

Besseren Lärmschutz schaffen

Ein zentraler Aspekt für mehr Akzeptanz für Bahnverkehr ist die Reduzierung des Lärms durch den Schienenverkehr. Der Lärm, der durch Verkehrsmittel verursacht wird, kann die Lebensqualität der betroffenen Menschen beeinträchtigen und sogar ein ernstzunehmendes

Gesundheitsproblem darstellen. Wir Grüne im Bundestag wollen, da viele Menschen verschiedenen Lärmquellen ausgesetzt sind, wegkommen von der Einzelbetrachtung und eine Gesamtlärmbetrachtung einführen. Die Schiene ist durch die Einführung der leisen Bremsen bereits ein gutes Stück des Weges vorangekommen.

Das von Grünen und Bürgerinitiativen geforderte Ziel einer „Halbierung des Schienenlärms“ kann als erfüllt angesehen werden. Daher müssen neue Ziele und strengere Lärmgrenzwerte für die weitere Lärmreduzierung definiert und ambitionierte Programme für den aktiven und passiven Lärmschutz angepackt werden. Bei neuen Bahnstrecken und Ausbaustrecken ist umfassender Lärmschutz selbstverständlich. Hierfür muss das gesamte Niveau des gesetzlichen Lärmschutzes angehoben werden. Lärmschutzvorsorge sollte am besten durch direkte Reduzierung an der Lärmquelle beginnen. Diese Maßnahmen haben die beste Wirkung und wirken nicht lokal, sondern auf dem gesamten Fahrweg. Studien für den „innovativen Güterzug“ haben aufgezeigt, dass weitere Schritte der Lärmreduzierung möglich sind. Diese sollten für neue Güterwagen Standard werden. Für Bestandsfahrzeuge wollen wir Fördermittel bereitstellen, wenn sich durch eine Umrüstung eine Lärmreduzierung um mindestens 5 Dezibel im Vergleich zu einem konventionellen Güterwagen erzielen lässt.

Die aktive Lärmreduzierung muss durch passende Ausschreibungen auch im Nahverkehr und durch Anreize im Fern- und Güterverkehr sowie entsprechende Regularien zügig umgesetzt werden. Das Lärmmonitoring ist ein geeignetes Instrument, zu laute Güterwagen mit Flachstellen an den Rädern zu identifizieren. Damit können Lärmquellen reduziert und Fortschritte beim Lärmschutz quantifiziert werden. Den Auslösewert für Lärmsanierung in Wohngebieten wollen wir von aktuell 57 Dezibel nachts auf 52 Dezibel absenken. Die Mittel für die erforderlichen Maßnahmen wollen wir schrittweise erhöhen. Die erforderlichen Lärmsanierungen wollen wir besser mit den Lärmaktionsplanungen der Kommunen abstimmen. Die Infrastrukturbetreiber müssen ihre Planungskapazitäten deutlich aufstocken, um die Fördermittel abrufen und Lärmschutzmaßnahmen tatsächlich realisieren zu können.

Digitalisierung und Innovationen für eine leistungsfähige Bahn nutzen

Eine digitale Schieneninfrastruktur mit modernen Fahrzeugen verbessert die Pünktlichkeit und erhöht die Sicherheit des Verkehrsträgers Schiene. Die bisherigen Infrastrukturen sind vielfach veraltet und brauchen ein Update ins 21. Jahrhundert. Auch deswegen ist die Bahn nicht so verlässlich, wie es viele Fahrgäste von ihr erwarten. Daher wollen wir der Digitalisierung auf der Schiene in den kommenden 10 Jahren einen entscheidenden Schub nach vorne geben.

Den Ausbau der Schieneninfrastruktur mit dem Zugbeeinflussungssystem European Train Control System (kurz ETCS) wollen wir aktiv vorantreiben. Die europaweit einheitliche Sicherungstechnik wollen wir insbesondere für die Erleichterung der grenzüberschreitenden Verkehre und in zusammenhängenden Netzen schnellstmöglich realisieren. Je schneller die Umrüstung im Gesamtnetz erfolgt, desto schneller setzen auch die positiven Effekte wie ein stabilerer und leistungsfähigerer Schienenverkehr ein. Deswegen wollen wir am Ausbauziel bis 2035 festhalten. Dafür braucht es mehr Personal für die Leit- und Sicherungstechnik, das in den vergangenen Jahren leider abgebaut wurde. Da auch die Fahrzeuge umgerüstet werden müssen, benötigt es hier eine finanzielle Unterstützung durch die EU und den Bund, um die einmalig hohe Investition auffangen zu

können. Auch bei Ausschreibungen im Schienenpersonennahverkehr ist auf die Pläne zum Ausbau zu achten. Da die Umsetzung bis 2035 geplant ist, sollten Ausschreibungen für Neufahrzeuge die Ausrüstung mit ETCS bereits berücksichtigen. Neben der Umstellung der Sicherungstechnik braucht es auch eine dringend notwendige Modernisierung der Stellwerke. Über 600 Stellwerke funktionieren rein mechanisch und sind im Schnitt 77 Jahre alt. Durch die Modernisierung dieser Anlagen wird die Betriebsstabilität im Schienennetz erhöht und der Personalmangel bei den Fahrdienstleitern verringert.

Neben der Standardisierung der Leit- und Sicherungstechnik in Europa braucht es auch weitere einheitliche Normen und Regeln, die gerade den grenzüberschreitenden Verkehr erleichtern, wie zum Beispiel eine vereinheitlichte Sprache und Nomenklatur im internationalen Zugverkehr. Zudem wollen wir den Einsatz von Drohnen und satellitenbasierter Erdbeobachtungen zur Einsatzreife bringen, um das Vegetationsmanagement zu stärken und Sturmschäden vorzubeugen, Absenkungen im Gleisbett oder Oberleitungsschäden zu vermeiden oder frühzeitig zu erkennen. Der zielgerichtete Einsatz von Innovationen kann dabei das Bauen beschleunigen und die Zuverlässigkeit der Infrastruktur und Fahrzeuge erhöhen.

Programm „5.700 schöne Bahnhöfe“ für Bahnhöfe mit hoher Aufenthaltsqualität

Zahlreiche Bahnhöfe sind in einem trostlosen Zustand. Häufig sind sie wegen Flickschusterei bei der Investitionspolitik und mangelnder Instandhaltung zu trostlosen Orten geworden. Seit 1999 wurden über 2.300 Empfangsgebäude verkauft oder abgerissen. Im ländlichen Raum sind viele Bahnhofsgebäude nicht mehr im Eigentum der Deutschen Bahn. Viele Gebäude stehen seit Jahren leer oder sind verfallen. Wir Grüne haben den Anspruch, die Bahnhöfe und Haltepunkte des Schienennetzes wieder einladender zu gestalten. Mit ihrer zentralen Lage im Verkehrsnetz bieten Bahnhofsgebäude vielfältige Potentiale für neue Nutzungen. Städte und Dörfer sollen einen vorzeigbaren, attraktiven Übergang zwischen dem öffentlichen Stadtraum und dem System Bahn bekommen. Wir wollen daher für alle 5.700 Stationen ein „5.700-Schöne-Bahnhöfe-Programm“ auflegen. Damit soll die Aufenthaltsqualität im Bahnsteigbereich und im Bahnhofsumfeld flächendeckend verbessert werden. Günstige und sichere Schließfächer, ein Laden oder Kiosk, Toiletten und komfortable, saubere und windgeschützte Wartemöglichkeiten sowie bequeme Sitzgelegenheiten und schnelles WLAN müssen selbstverständlicher Teil der Bahnhöfe werden. An großen Bahnhöfen sollen Cafés, Einkaufsmöglichkeiten oder Coworking-Spaces zum Verweilen einladen. Auch Service- und Sicherheitspersonal soll wieder sichtbarer im Bahnhof und seinem Umfeld in Erscheinung treten.

Kern des „5.700-Schöne-Bahnhöfe-Programms“ ist es, dass Bahnhöfe aus einem Guss sich auch in einer Vollfinanzierung mit einfachen Förderrichtlinien, die mit ausreichend Finanzmitteln unterfüttert sind, wiederfinden. Wir wollen weg vom heutigen Förder-Wirrwarr und hin zu einer klaren Eigentümerversantwortung des Bundes, wie er sie für andere Bundesimmobilien auch übernimmt. Dazu gehört, dass künftig sogenannte „Aufwandstatbestände“, also auch Instandhaltungskosten bei Verkehrsstationen, Kosten zur Sanierung von Bahnhofsgebäuden und Teile der Betriebskosten durch den Bund ausfinanziert werden. Vielerorts sind ehemalige Bahngrundstücke, Bahnhofsvorplätze und Bahnhofsgebäude mittlerweile in kommunaler und privater Hand. Fördermittel aus dem 5.700-Schöne-Bahnhöfe-Programm können von allen relevanten Akteuren genutzt werden,

sofern sie zu attraktiveren Bahnhöfen als Mobilitätsdreh scheiben beitragen. Wir setzen uns im Rahmen der Nachnutzung von Bahnhofsgebäuden für eine Vereinfachung der Genehmigungsprozesse bei Umnutzung und Zwischennutzungen ein, die für kommunale, gemeinnützige und private Eigentümer heute oft eine unüberwindliche Hürde darstellen.

Bahnfahren muss gut mit anderen Verkehrsmitteln verknüpft werden. Deshalb wollen wir Bahnhöfe - insbesondere auch im ländlichen Raum - zu Mobilitätsstationen ausbauen, die eine Auswahl von nachhaltigen Mobilitätsdienstleistungen gebündelt an einem Ort anbieten. Das Angebot kann dabei etwa aus E-Roller- und Fahrradverleihsystemen, lokalen Buslinien und Taxen sowie gute Park&Ride-Anlagen bestehen. Bei Bedarf sind auch Verleihstationen für Lastenräder denkbar. Zentrale Bahnhöfe der größeren und mittleren Städte wollen wir zu Mobilitätsdreh scheiben des Öffentlichen Nahverkehrs in Kombination mit touristischen Angeboten weiterentwickeln. Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen wollen wir anfangs mit jährlich 100 Millionen Euro fördern und diese Förderung sukzessive hochfahren. Hierzu gehört auch, dass an Bahnhöfen Fahrradreparaturstationen und Ladestationen für E-Bikes errichtet werden. Wir wollen zusätzlich zu einem attraktiven Basisangebot einen Innovations- und Attraktivierungswettbewerb auflegen und diesen mit jährlich 50 Millionen Euro untersetzen. Dadurch sollen die Städte und Gemeinden noch mehr als bisher die Möglichkeit erhalten, eigene Beteiligungsformen und kommunale Konzepte in eigener Regie voranzutreiben. Hierfür wollen wir das Bundesprogramm „Stadt und Land“ ausbauen. Im Sinne der Stadtentwicklung, der Verdichtung, der Nutzung vorhandener Bausubstanz und dem Ziel, Bahnhöfe und das Bahnumfeld als Visitenkarte von Stadt und Bahn zu gestalten ist es ein gesellschaftliches Ziel, dass historische Bahngelände nicht verfallen.

Durchgehende Barrierefreiheit ermöglichen

Für Barrierefreiheit brauchen wir endlich auch bei der Bahn einen klaren Umsetzungshorizont, den wir im Jahr 2030 sehen. Die stufenfreie Erreichbarkeit aller Bahnsteige, barrierefreien Zugang vom Bahnsteig in den Zug und den Zugang zu Serviceeinrichtungen haben wir dabei ebenso im Blick wie beispielsweise die Bedürfnisse von Menschen mit Seh- oder Hörbeeinträchtigung. Es braucht hier Reisenden-Informationssysteme nach dem Zweisinn-Prinzip (Sehen und Hören) sowie durchgehende Leitsysteme, die für alle Menschen eine gute und schnelle Orientierung ermöglichen. Auch digitale Möglichkeiten, wie Blindenleit-Apps, können bei der Erreichung der Barrierefreiheit von Bahnhöfen und Zügen eine wichtige Rolle spielen.

Die historisch sehr unterschiedlich entwickelten Bahnsteighöhen stellen eine große Herausforderung für barrierefreie Ein- und Ausstiege dar. Daher setzen wir auch auf fahrzeugseitige Lösungen, um schnelle barrierefreie Übergänge vom Bahnsteig in den Zug zu ermöglichen. Langfristig wollen wir alle Bahnsteige, sofern diese nicht zu eigenständigen S-Bahn-Netzen mit einem angepassten Fahrzeugkonzept gehören, auf eine einheitliche Bahnsteighöhe von 55 beziehungsweise 76 Zentimetern umbauen.

Wir erkennen an, dass es für die tief liegenden Einstiege von Doppelstockwagen bislang keine standardtaugliche Lösung für 76 Zentimeter hohe Bahnsteige gibt. Wir brauchen angesichts des angestrebten Wachstums auf der Schiene – das nur mit einer Doppelstock-Strategie machbar ist – einen offenen und transparenten Dialog zwischen Herstellern, Infrastrukturbetreibern, Behinderten- und Reisendenverbänden, um zu praxistauglichen Lösungen zu gelangen. Diese Lösungen müssen die Barrierefreiheit für die beiden gängigen

Bahnsteighöhen fahrzeugseitig abbilden können, da auch mittelfristig keine einheitliche Höhe absehbar sein wird.

Eine weitere Voraussetzung für barrierefreies Reisen mit der Bahn sind Unterstützungsleistungen für Menschen, die den Weg zwischen Bahnhofseingang bzw. Mobilitätsstation und ihrem Platz im Zug nicht alleine bewältigen können. Diese Unterstützung muss während der gesamten Betriebszeit angeboten werden. Die spontane Inanspruchnahme muss dabei an möglichst vielen Stationen möglich sein.

Güterverkehr

Schienengüterverkehr zum vorherrschenden Verkehrsmittel der Logistik machen

„Mehr Güter von der Straße auf die Schiene“ – diese verkehrspolitische Forderung hat jeder Bundesverkehrsminister der letzten Jahrzehnte ausgerufen. Doch beim Modal Split im Güterverkehr dominiert der Lkw. Seit der Bahnreform ist der Marktanteil des Schienengüterverkehrs nur leicht auf rund 19 Prozent geklettert, hier wurde das Ziel der ersten Bahnreform klar verfehlt. Denn bis heute fehlt ein konsistentes Konzept, wie die Verkehrsverlagerung auf die Schiene organisiert werden kann.

Wir wollen die Losung „Mehr Güter von der Straße auf die Schiene“ mit Leben füllen und den Güterverkehr auf der Schiene endlich stark machen. Mit einer entsprechenden Ausbaukonzeption müssen die Voraussetzungen geschaffen werden, dass Güterverkehr auf der Schiene langfristig mindestens 40 Prozent Marktanteil erringen kann. Zusammen mit einer gestärkten Binnenschifffahrt und Rohrfernleitungen kommen die energieeffizienten und umweltschonenden Verkehrsträger in Zukunft so auf mehr als 60 Prozent Marktanteil.

Der Handlungsdruck im Güterverkehr und der Logistik ist allein aus klimapolitischen Gründen sehr hoch. Denn der Straßengüterverkehr ist für fast ein Drittel der Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors verantwortlich. Mit einem Energieeinsatz, der nur etwa einem Fünftel des Straßengüterverkehrs entspricht, ist der Güterverkehr auf der Schiene schon heute unschlagbar energieeffizient. Da die Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr bereits zu 93 Prozent mit der elektrischen Traktion erbracht wird und einen Grünstromanteil von mehr als 60 Prozent aufweist, ist die Schiene vor allem im Güterverkehr der klimafreundlichste Verkehrsträger. Ihm gehört die Zukunft des Gütertransports in Deutschland.

Aus bundespolitischer Perspektive ergeben sich vier Handlungsfelder, bei denen jetzt die Weichen für die Verkehrsverlagerung auf die Schiene und die Stärkung des Schienengüterverkehrs gestellt werden müssen:

Faire Wettbewerbsbedingungen für die Güterbahnen

Der Güterverkehr auf der Schiene wird gegenüber dem Straßengüterverkehr bis heute massiv benachteiligt. Das Geschäftsmodell der Güterbahnen ist vor dem Hintergrund des verzerrten Wettbewerbs zum Lkw-Güterverkehr angespannt. Allein die Dieselsubventionen für den Straßenverkehr belaufen sich jährlich auf mehr als acht Milliarden Euro, davon entfallen rund vier Milliarden Euro auf den Straßengüterverkehr. Diese besonders absurde Förderung eines fossilen Kraftstoffs muss in den nächsten Jahren – spätestens aber bis Ende 2025 – vollständig abgeschafft werden.

Auch die Lkw-Maut deckt die vom Straßengüterverkehr verursachten Kosten, wie zum Beispiel Lärmkosten, Unfallkosten oder Klimafolgekosten, nicht ansatzweise ab. Daher müssen die durch den Lkw-Verkehr verursachten externen Kosten vollumfänglich dem Lkw angelastet werden. Dazu muss die Wegekostenrichtlinie entsprechend angepasst werden. Die Höhe der Lkw-Maut ist im Vergleich mit den Trassenpreisen der Bahn unangemessen niedrig. Die Lücke in der Bemannung von Lkw zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen muss geschlossen werden. Die Lkw-Maut muss zudem zu einer echten CO₂-basierten streckenabhängigen Maut weiterentwickelt werden. Weil die Bundesregierung all das bisher versäumt hat wird statt einer Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene der gegenteilige Verlagerungsweg subventioniert. Besonders belastende Lkw-Verkehre, so auf den alpenquerenden Transitstrecken, sollen mit einem Aufschlag versehen werden. Auch die unzureichende Kontrolle der Sozialvorschriften und technischen Standards im Lkw-Verkehr verschaffen dem Straßengüterverkehr einen strukturellen Wettbewerbsvorteil, denn dem gegenüber gilt der Eisenbahnverkehr als einer der am strengsten reglementierten Bereiche des Verkehrswesens. Die Aktivitäten des Straßenkontrolldienstes im Bundesamt für Güterverkehr sind daher durch Personalaufstockung massiv auszuweiten und die Bußgeldhöhe bei Verstößen ist entsprechend anzupassen.

Netzausbaustrategie für den Schienengüterverkehr

Die Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene steht und fällt mit dem Aufbau zusätzlicher Kapazitäten durch den Aus- und Neubau von Strecken sowie der Kapazitätssteigerung in den Eisenbahnknoten. Um langfristig 40 Prozent Marktanteil des Schienengüterverkehrs zu erreichen, braucht es eine abgestimmte Ausbaustrategie für das gesamte Schienennetz. Auf den bereits heute überlasteten Korridoren – insbesondere den europäischen Güterverkehrskorridoren – bedeutet dies, dass in Zukunft für die Entmischung von schnellfahrendem Fernverkehr und „langsamem“ Regional- und Güterverkehr mindestens vier Gleise zur Verfügung stehen müssen. Auf wichtigen Korridoren sind entsprechende Planungen bereits im Bedarfsplan Schiene enthalten.

Nach diesem Muster müssen schrittweise auch andere wichtige Korridore, in denen sich relevante Fernverkehre und Güterverkehre überlagern, ausgebaut werden. In der Angebotsplanung für den Deutschlandtakt sind die Belange des Güterverkehrs stets zu berücksichtigen, so dass die Betriebsqualität und damit die Verlässlichkeit des Güterverkehrs gegenüber heute deutlich verbessert werden kann.

Für die Verbesserung der Redundanz und Resilienz im Schienennetz kommt bei einer immer stärkeren Auslastung der Hauptstrecken den Umleitungs- und Ausweichstrecken nicht nur für den Güterverkehr eine zunehmende Bedeutung zu. Diese Ausweichstrecken sind zu elektrifizieren und leistungsfähig auszubauen, damit sie im Störungs- und Havariefall zur Verfügung stehen und die umgeleiteten Verkehre aufnehmen können.

KV-Terminal, „Railport“, Gleisanschluss- und Freiladegleise – neue Zugangsstellen für den Schienengüterverkehr

Neben dem massiven Ausbau des Streckennetzes nach den Belangen des Schienengüterverkehrs bildet der Bau zusätzlicher Zugangsstellen die zweite wichtige Säule der Infrastrukturpolitik des Bundes. Für KV-Terminals und Railports („Güterbahnhof 4.0“) stellt der Bund einen Masterplan auf, in dem der mittel- und langfristige Investitionsbedarf möglichst standortscharf ermittelt wird. Mit dem Masterplan müssen gleichzeitig potentielle Flächen für Güterverkehr und Logistik gesichert werden. Im Zielzustand ist das Netz von

Terminals des Kombinierten Verkehrs und Railports so dicht, dass der Lkw-Vor- und Nachlauf zu diesen Einrichtungen nicht länger als 50 Kilometer ausfällt. Der Masterplan ist im Bundeshaushalt mit entsprechenden Mitteln von mindestens 100 Millionen Euro jährlich zu unterfüttern.

Ergänzend zu diesem Netz wird die Zahl der Gleisanschlüsse bis 2030 um mindestens 1.500 neue beziehungsweise reaktivierte Gleisanschlüsse und Freiladegleise ergänzt. Dazu wird die Gleisanschlussförderung des Bundes von Bürokratie entschlackt, vereinfacht und neu ausgerichtet.

Innovationen im Schienengüterverkehr fördern

Der Bahnbetrieb ist durch die Spurbindung und die Leit- und Sicherungstechnik wie kein anderes System für die weitgehende Automatisierung geradezu prädestiniert. Mit der Automatisierung des Bahnbetriebs können erhebliche Potentiale zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit gehoben werden. Doch leider dauert gerade die Einführung von Neuerungen im Schienenverkehr besonders lange. Ein Beispiel dafür ist die bereits seit Ende 1960er-Jahre vorbereitete Einführung der automatischen Mittelpufferkupplung, die nach Jahrzehnten der Inaktivität frühestens zu Beginn der 2030er-Jahre zur Verfügung steht. Eine schnelle und flächendeckende Einführung würde eine Revolution für den Schienengüterverkehr bedeuten. Nach Abschluss der Erprobung muss eine schnelle Einführung der sogenannten Digitalen Automatischen Kupplung (DAK) im europäischen Güterverkehr erfolgen. Diese einmalige hohe Investitionssumme können die Unternehmen derzeit nicht allein bezahlen, hier ist eine Unterstützung notwendig. Nur so kann die Schiene zum Rückgrat des Güterverkehrs werden. Aufgrund der Langlebigkeit der Fahrzeuge und Infrastrukturen im Schienenverkehr ist eine zukunftsorientierte Planung umso wichtiger.

Die Forschung im Bereich der Bahntechnik ist auf allen Gebieten deutlich zu forcieren. Insbesondere die Anwendungsforschung für die weitgehende Automatisierung des Schienengüterverkehrs mit vollautomatischer Lade- und Rangiertechnik sowie Lärmreduzierung ist in den Mittelpunkt der Forschungsaktivitäten des Bundes zu rücken. Wir wollen dazu die bestehenden Forschungsprogramme im Bereich Bahn bündeln und die Mittel für die Bahnforschung, insbesondere beim Deutschen Zentrum für Schienenverkehrsforschung deutlich erhöhen.

Für fairen Wettbewerb und den Abbau ökologisch schädlicher Subventionen

Das Umweltbundesamt listet ökologisch schädliche Subventionen im Gesamtumfang von über 50 Milliarden Euro pro Jahr auf. Einige davon, so die Steuervergünstigung von Dieselmotoren oder die Steuerbefreiung von Kerosin, verzerren den Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern und benachteiligen die Bahn. Wir wollen diese Subventionen schrittweise abbauen, um wirksame Anreize für die Verlagerung von Verkehren hin zu umweltverträglichen Verkehrsmitteln zu setzen und die Klimaziele zu erreichen. Insbesondere wollen wir eine CO₂-Komponente in der Dienstwagenbesteuerung verankern und die Energiesteuerbefreiung bei Kerosin beenden.

Wir wollen die EEG-Umlage sowie die Trassenpreise für die Bahn senken. Die Lkw-Maut soll auf kleinere Lastwagen und alle Straßen ausgeweitet werden. Beim Aus- und Neubau von Autobahnen und Bundesstraßen wollen wir kräftig auf die Bremse treten, da Deutschland

ausreichend durch Straßen erschlossen ist. Einen objektiven Bedarf zum Neubau von Bundesfernstraßen gibt es – von Ausnahmen abgesehen – nicht.

Eine zuverlässige Bahn für eine klimafreundliche Mobilität

Der Verkehrssektor bremst sämtliche Klimaschutzbemühungen in Deutschland und Europa. Während in anderen Bereichen eine Senkung der Treibhausgase erreicht werden konnte, bleiben die Emissionen im Verkehrsbereich konstant auf einem hohen Niveau. Hier muss es gelingen, mit einer mutigen und nach vorne gerichteten Verkehrspolitik die dringend benötigte Verkehrswende einzuleiten. Rückgrat dieser Verkehrswende ist eine im Personen- wie im Güterverkehr leistungsfähige und zuverlässige Bahn. Ergänzt wird diese durch ein gestärktes Angebot an Bussen und deutlich bessere Voraussetzungen für den Fahrrad- und Fußverkehr sowie alternative Antriebe bei Lastwagen und Autos. Insbesondere für mittlere und längere Distanzen muss die Eisenbahn zum Rückgrat der Mobilität werden. Daher fordern wir Grüne im Bundestag eine Bahnoffensive, die die langjährigen Versprechungen nach einer besseren und pünktlicheren Bahn endlich in die Tat umsetzt. Dabei haben wir den gesamten Bahnsektor im Blick, sowohl den Nahverkehr, den Fernverkehr als auch den Güterverkehr, der für die Klimaziele der wichtigste Faktor ist. Deswegen heißt es für uns: Den Menschen klimafreundliche Mobilitätsalternativen anbieten, starke Anreize zur Verlagerung von Güterverkehren auf die Schiene schaffen. Grün stellt die Weichen, damit in Zukunft die Devise lautet: „Einfach Bahnfahren“.