

FRAKTIONSBSCHLUSS VOM 28. JUNI 2017

» WIR MACHEN DIE SCHIENE STARK! DAS GRÜNE BAHNKONZEPT



Mobilität zu sichern und für die Menschen im Land attraktive Mobilitätsangebote weiterzuentwickeln – das ist unser Ziel. Die Bahn ist das zentrale Verkehrsmittel für eine bezahlbare, klimafreundliche und ressourcenschonende Mobilität. Deswegen muss der Bahnverkehr in Deutschland wieder eine starke Bedeutung zurückerhalten. Der Anspruch der Bahnpolitik muss sein, ein Bahnsystem zu schaffen, das die Menschen zuverlässig und zügig in jede Region unseres Landes bringt. Als grüne Bundestagsfraktion wollen wir Bahnfahren für alle Menschen einfach und attraktiv machen. Wir wollen auf den Mobilitätswandel der Menschen hin zu umweltfreundlichen Verkehrsmitteln reagieren und attraktive und bezahlbare Angebote mit der Bahn schaffen. Unser Anspruch ist, in Deutschland einen modernen Bahnverkehr für das 21. Jahrhundert zu entwickeln.

Die Bundesregierung blockiert die Verkehrswende. Die Investitionen in den Bahnverkehr sind in Deutschland im internationalen Vergleich skandalös niedrig. Die Bundesregierung subventioniert seit Jahren einseitig Auto und Flugzeug. Aus den Chancen der Bahnreform von 1994 hat sie viel zu wenig gemacht und das Unternehmen Deutsche Bahn AG jahrelang in die falsche Richtung geschickt. Ziele wie der Börsengang oder die Errichtung eines internationalen Logistikchampions waren völlig verfehlt und haben dem Schienenverkehr in Deutschland massiv geschadet. Statt ein schlüssiges Konzept für einen guten Bahnverkehr zu entwickeln, war die Bundesregierung nur an Renditen und Prestigeprojekten wie Stuttgart 21 interessiert.

Es ist Zeit für einen Neuanfang. Ein neuer Bahnchef wird nur dann erfolgreich sein können, wenn er einen klaren Kurs verfolgen kann. Dazu gehört, in Deutschland Strukturen und Rahmenbedingungen des Schienenverkehrs neu aufzustellen. Wir Grüne im Bundestag wollen eine Bahnreform II, welche die Bahn zum Herzstück der vernetzten Mobilität in Deutschland macht.

NACH DEM KLIMAABKOMMEN VON PARIS – ZEIT FÜR EINE VERKEHRSWENDE MIT STARKER BAHN

Deutschland hat sich mit dem Klimaschutzabkommen von Paris dazu verpflichtet, die Treibhausgasemissionen zu verringern. Der Verkehrssektor hinkt beim Klimaschutz noch immer beträchtlich hinterher. Während die klimaschädlichen Emissionen in der Industrie deutlich gesenkt werden konnten, steigen die verkehrsbedingten Emissionen seit 2010 sogar wieder an. Wesentlicher Treiber dieser Entwicklung ist der nach wie vor wachsende Auto- und Lkw-Verkehr auf der Straße. Für wirksamen Klimaschutz kommt es darauf an, den Endenergiebedarf im Verkehrssektor zu senken und auf erneuerbare Energien umzustellen. Um diese Ziele zu erreichen, wollen wir den Anteil des ressourcenschonenden und klimafreundlichen Verkehrsträgers Schiene von derzeit nur 7,5 Prozent im Personenverkehr und 17,2 Prozent im Güterverkehr am gesamten Verkehr deutlich steigern und die Bahn zum Verkehrsmittel der ersten Wahl entwickeln. Wir Grüne im Bundestag wollen die Fahrgastzahlen bei der Bahn in den nächsten 20 Jahren verdoppeln.

DIGITALISIERUNG UND VERNETZTE MOBILITÄT – DIE BAHN BRAUCHT NEUE IDEEN

Deutschland erlebt einen rasanten Umbruch auf dem Mobilitätsmarkt. Neue Mobilitätsangebote wie Fernbusse oder Mitfahrgelegenheiten per App etablieren sich. Reisen lassen sich dank digitaler Möglichkeiten einfach und flexibel organisieren. Diese neuen Angebote und Organisationsformen verändern unser aller Mobilitätsverhalten. Die Menschen reisen nicht mehr nur mit einem Verkehrsmittel, sondern kombinieren unterschiedliche Verkehrsmittel in einer vernetzten Reisekette. Neue internetbasierte Buchungsplattformen könnten ähnlich wie bei Airlines oder Taxiunternehmen schon in naher Zukunft die Buchung für die Fahrt übernehmen, den Bahnunternehmen die Tickethoheit und damit Einnahmen für neue Bahnangebote entreißen. All das wird auch das System Bahnverkehr schon in wenigen Jahren gravierend verändern. Die Bahn muss sich auf die neuen Mobilitätsansprüche einstellen und neue Angebote und Geschäftsmodelle entwickeln. Dann wird sie viele Menschen mitnehmen.

KLARE STRUKTUREN FÜR EINE BESSERE BAHN – FÜR EINE BAHNREFORM II

Die Bahnreform 1994 hat nur einige ihrer Ziele erreicht. Während die Übertragung der Zuständigkeit für den Regionalverkehr an die Länder ein voller Erfolg geworden ist, sind andere Ziele wie mehr Service und Qualität im Fernverkehr nie erreicht worden. Mangels vielfältiger und attraktiver Angebote stagniert seit über zwei Jahrzehnten die Zahl der Fahrgäste im Fernverkehr. In der Bahnpolitik von CDU/CSU und SPD herrscht weitgehende Orientierungslosigkeit. Die Bundesregierung hat versäumt, mit klaren Strukturen die Schiene zu stärken und dem Unternehmen Deutsche Bahn verkehrspolitische Ziele vorzugeben. So dümpelt der Staatskonzern vor sich hin – mit fragwürdigen Geschäftsbereichen wie Lkw-Speditionen in Übersee, mit einem bedrohlich hohen Schuldenstand, mit maroder Infrastruktur gerade abseits der zentralen Fernverkehrsstrecken und einer desolaten Lage im Schienengüterverkehr. Wir Grüne wollen einen Aufbruch in der Bahnpolitik, mit klaren Strukturen und Zielvorgaben durch eine Bahnreform II.

Wir wollen dabei die Interessen der Fahrgäste in den Mittelpunkt rücken. Mit einer konsequenten Regulierung und dem Ende der nicht systemkonformen Rolle eines Staatsunternehmens wollen wir den Wettbewerb auf der Schiene ankurbeln und beflügeln. Wir wollen den Subventionswettbewerb zwischen den Verkehrsträgern beenden und die Kostenwahrheit als Leitstern unseres verkehrspolitischen Handelns stärken. Wir wollen eine solche Bahnreform II in einer Reformkommission vorbereiten, die Wissenschaft, Umwelt- und Verbraucherverbände sowie Verkehrs- und Internetwirtschaft zusammenführt. Für eine Bahnreform II braucht es Elan und gute Ideen – immer am Kunden orientiert. Wir Grüne im Bundestag liefern sie.

EINFACH, GÜNSTIG UND VERNETZT – DER GRÜNE MOBILPASS

Bahnfahren ist für viele Fahrgäste oft noch viel zu kompliziert und aufwändig. Unterschiedliche Tarifsysteme, verschiedene Nutzungsbedingungen je nach Bahnunternehmen und die Angst, nicht den richtigen Fahrschein zu haben, schrecken eher ab als zum Bahnfahren einzuladen. Viele Menschen würden für ihre Reise auch häufiger die Bahn wählen, wenn die Fahrpreise übersichtlicher wären. Der öffentliche Verkehr insgesamt ist viel zu zersplittert und dadurch im Wettbewerb mit dem Straßen- und Flugverkehr im Nachteil. Die Fahrgäste haben nichts davon, dass im geeinten Europa die Kleinstaaterei zwischen nationalen Bahnsystemen genauso Mobilität erschwert wie die Aufteilung Deutschlands in hunderte Verkehrsverbände.

Wir Grüne wollen ein einfaches und bequemes Bahnfahren über alle Grenzen hinweg ermöglichen. Dafür wollen wir die Chancen der Digitalisierung nutzen und einen deutschlandweiten Mobilpass einführen. Auf einer einzigen Karte oder App werden alle Angebote des öffentlichen Verkehrs von Bahn über Bus bis zur Fähre wie auch Carsharing und Bikesharing von einer unabhängigen Buchungsplattform abrufbar sein. Berufliche Wege genauso wie Urlaubsreisen können mit diesem Mobilpass aus einer Hand gebucht und bezahlt werden – ohne langes Studium von Tarif- und Nutzungsbedingungen. Ermäßigungen etwa für Kinder, sozial Schwächere oder Fahrgäste mit BahnCard sind auf der Karte oder App individuell hinterlegt. Mit dem Mobilpass wird grüne Mobilität so einfach wie das Online-Bestellen von Pizza.

VERNETZTER FERNVERKEHR IM GANZEN LAND

In den vergangenen 15 Jahren ging für zahlreiche Städte wie Chemnitz, Cottbus, Heilbronn, Potsdam, Krefeld, Reutlingen, Siegen oder Trier der Fernverkehrsanschluss gänzlich verloren. Auch viele Großstädte wie Dresden, Gelsenkirchen, Lübeck, Mainz, Saarbrücken wurden vom schnellen Fernverkehr immer weiter abgehängt. Das Fernverkehrsnetz reduzierte sich um 3.700 Kilometer, 220 Städte finden sich seit 1994 nicht mehr auf der Fernverkehrslandkarte wieder. Nicht selten mussten die Länder für entfallene Fernverkehrsverbindungen neue Nahverkehre bestellen und bezahlen.

Deutschland muss sich entscheiden, ob in allen großen Städten und Regionen ein Anschluss an schnellen Bahnverkehr garantiert werden soll. Wir Grüne sind überzeugt: Nur mit einem attraktiven Angebot und zuverlässigen Verbindungen kann die Bahn ihre Rolle als klimafreundliches und komfortables Verkehrsmittel voll ausspielen. Anspruch sollte dabei bleiben, den Fernverkehr auf allen Strecken eigenwirtschaftlich zu betreiben. Wo dies derzeit im Übergang zu größerer Auslastung der Züge noch nicht sofort erreicht wird, muss der Bund seiner Verantwortung für den Fernverkehr gerecht werden. Deutschland braucht daher einen Fernverkehrsplan.

Wir Grüne im Bundestag wollen mit einem Fernverkehrsplan nach verkehrlichen, sozialen, ökologischen und landesplanerischen Kriterien das Angebot im Fernverkehr und die anzubindenden Orte definieren. Mit einer Zusammenarbeit von Bund und Ländern streben wir dabei eine Mindestbedienung aller Oberzentren mit mehr als 100.000 Einwohnern im Fernverkehr an.

Um mehr Qualität und Service im Fernverkehr zu erreichen, setzen wir auf eine Marktbelebung durch verschiedene Bahnunternehmen im Wettbewerb. Wir setzen darauf, dass der lebendige Wettbewerb zwischen verschiedenen Unternehmen im Fernverkehr einen Quantensprung im Service bringt – von der Kundenberatung über das WLAN in allen Zügen bis zum guten Snack.

INFRASTRUKTUR FIT MACHEN – DEUTSCHLAND-TAKT UND 100% ERNEUERBARE VORANTREIBEN

Wenn Züge zuverlässig und pünktlich ankommen, Anschlüsse funktionieren und durchgehende Informationen die Reisekette sicherstellen, ist die Bahn fast unschlagbar. Die Strategie, Milliardensummen vorrangig in Hochgeschwindigkeitsstrecken durch den Thüringer Wald oder Prestigeprojekte wie Stuttgart 21 zu investieren, war deswegen nicht zielführend. Die Geschwindigkeit allein zwischen einzelnen Städten zu erhöhen, bringt noch keine positiven Auswirkungen für das Gesamtnetz. Oft wurden in der Vergangenheit jahrzehntelang Neubauprojekte geplant und gebaut, doch erst kurz vor Eröffnung überlegt, wie die Verbindungen auf den Strecken aussehen sollen. Ergebnis dieser undurchdachten und

verfehlten Planung ist, dass sich die Zeit in der Reisekette von Tür zu Tür kaum ändert. Und: Seit der Bahnreform stagniert die Zahl der Fahrgäste im Fernverkehr.

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 von Bundesverkehrsminister Dobrindt, die zentrale Planungsgrundlage für sämtliche Verkehrsprojekte in Deutschland über 15 Jahre, ist im Schienenbereich unzureichend. Anstatt vergleichsweise günstige Streckenelektrifizierungen endlich anzupacken, plant Dobrindt noch immer vielfach Neubauprojekte. So werden weiter Milliarden verbaut, ohne dass der Bahnverkehr spürbare Erfolge verzeichnen kann. Bis heute sind zudem zwei Drittel aller im Bundesverkehrswegeplan gelisteten Schienenprojekte noch nicht einmal der entscheidenden volkswirtschaftlichen Bewertung unterzogen worden. Alle Straßenprojekte bis zur kleinsten Ortsumfahrung hingegen sind bewertet und kategorisiert. Die Umsetzung der Projekte verschiebt sich dadurch um Jahre.

Wir wollen statt der strategie- und ambitionslosen Bahnpolitik von Schwarz-Rot einen „Deutschland-Takt“ nach Schweizer Vorbild vorantreiben. So fahren alle wichtigen Züge stündlich oder alle 30 Minuten. Sie treffen sich kurz vor der halben oder vollen Stunde in den Bahnhöfen der Großstädte und Mittelzentren und vermitteln dort Anschlüsse untereinander, die den Bedürfnissen der Reisenden entsprechen. In der Schweiz wurde ein solches Netz seit Jahrzehnten systematisch geplant, gebaut und weiterentwickelt. Dafür lieben die Menschen in der Schweiz auch ihre Bahn. Wir wollen Aus- und Neubauvorhaben im Bahnnetz danach priorisieren, wie sich kurze und attraktive Umsteigemöglichkeiten schaffen lassen und so die Gesamtreisezeit der Fahrgäste verkürzt werden kann. Bei Neubauprojekten wollen wir mit Dialogforen die Menschen vor Ort beteiligen. Über den Deutschland-Takt hinaus wollen wir die Schienenanbindung zu unseren europäischen Nachbarn verbessern und entsprechende Lücken im Schienennetz schließen.

Wir Grüne im Bundestag wollen neue Strecken so planen, dass neue Kapazitäten im Netz möglich werden. Mit einem Elektrifizierungsprogramm wollen wir bis 2030 das Schienennetz von derzeit 60 Prozent auf 75 Prozent Elektrifizierungsgrad bundesweit verbessern und den Einsatz alternativer Antriebssysteme besser fördern. So schaffen wir einen großen Sprung zu unserem Ziel, bis 2030 den Umstieg auf 100 Prozent Erneuerbare Energien im Bahnnetz zu erreichen.

BARRIEREFREIE BAHNHÖFE ALS VISITENKARTEN DER BAHN – INVESTITIONSPROGRAMM „1000 BAHNHÖFE“

Zahlreiche Bahnhöfe sind in einem trostlosen Zustand. Häufig sind sie mangels Investitionen zu regelrechten Unorten geworden. Zugleich bieten unzählige Bahnhöfe bis heute keinen barrierefreien Zugang vom Bahnhofsumfeld bis in den Zug. Nicht selten stellen defekte Aufzüge ein verzichtbares Ärgernis für Menschen mit Behinderungen, ältere Menschen mit Mobilitätseinschränkungen oder Eltern mit Kinderwagen dar.

Wir Grüne wollen, dass Bahnhöfe wieder zur Visitenkarte ihres Ortes werden und dadurch auch die Schiene als Verkehrsträger stärken, bei dem die Fahrgäste wertgeschätzt werden. Wir wollen deshalb die Attraktivität der Bahnhöfe erhöhen und sie zu modernen Mobilitätszentralen mit Mobilitätsberatung, Auskunft zu Tickets, Bus- und Bahnverbindungen und touristischen Angeboten vor Ort, Radparkhäusern, –abstellanlagen und Radverleih, Carsharing und guter Verknüpfung mit dem örtlichen Nahverkehr weiterentwickeln. Zudem streben wir die Belebung der zumeist verwaisten Empfangsgebäude durch Cafés, Vereine, Tourismusinformativpunkte an.

Wir wollen die Barrieren zur Schiene abbauen. Hier ist ein Zusammendenken von Bahnsteigen und Zügen unabdingbar. Wir Grüne setzen uns dafür ein, dass eine einheitliche Bahnsteighöhe in den jeweiligen regionalen Nahverkehrsnetzen ausgebaut wird.

Daher wollen wir ein Investitionsprogramm „1000 Bahnhöfe“ auflegen. Es soll unter finanzieller Beteiligung der Länder mit 250 Millionen Euro jährlich innovative Konzepte fördern, um Bahnhofsgebäude zu sanieren, Bahnhöfe neu anzulegen, Standorte zu verlegen und barrierefrei umzubauen. Bahnhofsgebäude ohne erfolgreiche Vermarktungsaussicht wollen wir den Kommunen anbieten, um innovative Konzepte selbst umzusetzen.

INVESTITIONEN INS NETZ SICHERN – FINANZIERUNG NEU AUSGESTALTEN

Auch in brütender Hitze und an kalten Wintertagen sollen sich die Menschen auf einen reibungslosen Schienenverkehr verlassen können. Eine gute Instandhaltung ist Voraussetzung für einen guten Bahnbetrieb. Trotz jährlicher Bundesmittel zwischen 3,0 und 3,5 Milliarden Euro für den Erhalt des Schienennetzes ist der Zustand des Schienennetzes marode.

So verschlechtert sich trotz Milliardenzuschüsse an das Infrastrukturunternehmen DB Netz der Brückenzustand im Bahnnetz von Jahr zu Jahr. Wir Grüne im Bundestag wollen daher bei der Neuverhandlung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung für die Laufzeit ab 2020 klare Qualitätskriterien festlegen, die einer unabhängigen Prüfung und Kontrolle unterzogen werden.

Die Trassenentgelte für die Nutzung des Netzes in Deutschland sind im europäischen Vergleich sehr hoch, so dass sich zahlreiche Zugverkehre nicht mehr wirtschaftlich rechnen. Als grüne Bundestagsfraktion wollen wir eine Wachstumsstrategie für die Schiene, für die wir die Trassenpreise deutlich in Richtung der europarechtlich vorgesehenen Höhe der Grenzkostenbepreisung absenken. Im Gegenzug wollen wir die Investitionen des Bundes in der nächsten Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung ab 2020 um die entstehende Einnahmendifferenz aus dieser Absenkung der Trassenentgelte erhöhen.

Wir Grüne im Bundestag sind davon überzeugt, dass mit den Mehreinnahmen aus neuen Bahnverkehren und der neuen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung das Netz spürbar besser erhalten wird als heute. So schaffen und erhalten wir ein gutes Netz – von Sylt bis zur Zugspitze.

DIE DEUTSCHE BAHN WEITERENTWICKELN – FÜR MEHR WETTBEWERB UND WACHSTUM AUF DER SCHIENE

Die Verzahnung von Netz und Betrieb bei der Deutschen Bahn birgt auch über 20 Jahre nach der Bahnreform erhebliches Diskriminierungspotenzial. So werden Züge der Nicht-DB-Unternehmen mitunter ausgebremst, um die Pünktlichkeitsziele der Deutschen Bahn zu erfüllen.

Wir Grüne im Bundestag hingegen wollen die Qualität und den Service aller Bahnunternehmen auf Dauer verbessern. Wegen des notwendigen diskriminierungsfreien Zugangs zum Netz setzen wir uns für eine saubere Trennung von Netz und Betrieb ein. Wir streben anstatt eines gemeinsamen Konzernverbundes zwei getrennte Unternehmen der Netzsparte und der Transportsparte an. Mit der Zusammenführung der Infrastruktursparte (Netz, Stationen und Energie) zu einer Netzgesellschaft in unmittelbarem Bundeseigentum und einer Struktur jenseits des Aktienrechts wollen wir die Qualität des Netzes und den Service für alle Bahnunternehmen verbessern.

Diese Netzgesellschaft des Bundes soll in privatwirtschaftlicher Form organisiert sein. Die Gewinne der Netzgesellschaft werden vollständig in den Erhalt des Netzes investiert. Statt bisheriger Renditevorgaben des DB-Konzerns soll dauerhaft eine „schwarze Null“ erzielt werden.

Mit der Loslösung des Netzes von den Transportunternehmen wollen wir einen verkehrsträgerübergreifenden Finanzierungskreislauf etablieren. Dabei fließen Einnahmen aus der Ausweitung der Lkw-Maut ab 3,5 Tonnen ein, so können über den Bundeshaushalt Projekte des Schienenverkehrs finanziert werden. Damit beschleunigen wir den dringend notwendigen Ausbau des Netzes an Engpässen und überlasteten Knoten wie Hamburg, Köln, München oder Frankfurt am Main.

Als Grüne im Bundestag ist uns eine wirksame politische Kontrolle des Infrastrukturzustandes wichtig. Wir wollen daher die politische Kontrolle der Netzgesellschaft durch den Bundesrechnungshof und eine umfassende Rechenschaftspflicht durch einen Netzzustandsbericht gegenüber dem Bundestag und seinen Ausschüssen sicherstellen. Nur so schaffen wir, dass Instandhaltungsbedarfe im Bahnnetz frühzeitig erkannt werden. So erreichen wir einen besseren Zustand des Netzes als heute.

Wir wollen zudem die Wertschöpfung des Bundesunternehmens Deutsche Bahn mit einem Pilotprojekt Gemeinwohlbilanz dokumentieren. Ziel der Bilanzierung ist eine nachvollziehbare, plausible und konsistente Einschätzung, wo sich das Unternehmen auf dem Weg zum Gemeinwohl befindet. Die Bilanzerstellung ist dabei standardisiert und zertifiziert. Die Erkenntnisse, die hieraus gewonnen werden, wollen wir anderen Unternehmen zur Verfügung stellen, die ihr wirtschaftliches Handeln mit Hilfe einer Gemeinwohlbilanz auch ökologisch ausrichten wollen.

STÄRKEN DER SCHIENE AUSSPIELEN UND STRAßEN ENTLASTEN – MEHR GÜTER AUF DIE SCHIENE

Trotz des wachsenden Verkehrs in der Logistik haben die Güterbahnen einen schweren Stand: Sie arbeiten nicht selten an der Wirtschaftlichkeitsschwelle, ihr Anteil an den Verkehrsträgern im deutschen Güterverkehr stagniert um 17 Prozent. Nachbarländer wie Österreich oder die Schweiz erreicht seit Jahren Werte von weit über 30 Prozent.

Problematisch sind die hohen Kosten der Güterbahn im direkten Vergleich mit dem Lkw-Verkehr. Ursache hierfür ist eine steigende Schienenmaut bei zugleich gesunkenen Lkw-Mautsätzen. Die Wettbewerbssituation der Schiene wurde so immer weiter verschlechtert. Mit der zunehmenden Häufung von schlecht gemanagten Baustellen im Schienennetz steht zudem die Zuverlässigkeit des Schienengüterverkehrs in Frage.

Wir Grüne im Bundestag wollen, dass der Anteil des Güterverkehrs auf der Schiene bis 2025 auf 25 Prozent steigt. Dafür ist der Aufbau der Schiene als zentraler Systemcarrier im langlaufenden Verkehr innerhalb der Logistikkette notwendig. Wir wollen einen Wandel der Güterbahnen vom reinen Transporteur zum Dienstleister der Logistikbranche unterstützen.

Dafür wollen wir den dringend notwendigen Ausbau an Engpässen und überlasteten Knoten zuerst anpacken. Zudem wollen wir das Netz entlang der internationalen Güterverkehrsachsen mit neuen Signalen und Überholgleisen ausstatten. Anstatt der bisher üblichen Güterzüge mit bis zu 600 Metern Länge können künftig Güterzüge von bis zu 740 Metern Länge durch Deutschland rollen (740-Meter-Netz). So entlasten wir je Güterzug unsere Autobahnen um 52 Lkw.

Wir Grüne setzen uns für eine Innovationsstrategie im Güterverkehr ein, um die Produktivität und Qualität, bspw. durch automatisiertes Rangieren, dauerhaft zu steigern. Wir Grüne wollen eine technologieoffene Förderung bereitstellen, um die Digitalisierung der Güterbahnbranche in den Markt zu treiben. Dabei wollen wir die von Schwarz-Rot gesenkte Förderung des Kombinierten Verkehrs rückgängig machen und auf 150 Millionen Euro jährlich aufstocken.

DAMIT DIE BAHN LEISE WIRD – SCHIENENLÄRM ZÜGIG REDUZIEREN

Lärm macht krank und im Bahnverkehr ist vor allem das Rollgeräusch von Güterzügen eine erhebliche Lärmquelle für viele Menschen in Deutschland. Mehr als 2.000 Kilometer Strecke des gesamten deutschen Schienennetzes sind sanierungswürdig. Wir wollen das Lärmsanierungsprogramm bei den bestehenden Strecken entlang eines bundesweiten Gesamtkonzepts vorantreiben und das Lärmsanierungsprogramm mit 200 Millionen Euro jährlich ausstatten.

Für das Ziel, mehr Menschen und Güter auf die Schiene zu bekommen, wollen wir den Gesundheitsschutz ernst nehmen und mehr Akzeptanz für die Schiene schaffen. Uns Grünen im Bundestag ist daher wichtig, Schienenlärm am Zug zu bekämpfen. Wir erwarten das Ende der Graugussbremse in Deutschland bis 2020. Leise Lärmtechnologien reduzieren den Lärm um bis zu 10 dB(A) und halbieren den wahrgenommenen Lärm.

Wir streben weiterhin finanzielle Anreize zur Umrüstung auf leisere Bremstechnologien an. Wir wollen ein flächendeckendes Lärm-Monitoring und eine stärkere Spreizung der Trassenentgelte nach lauterem und leiseren Zügen umsetzen. Die Förderrichtlinien zum Lärmschutz wollen wir so flexibilisieren, dass der aktive Lärmschutz verbessert wird und bspw. Lärmdämpfung am Gleis, Schienenstegdämpfer oder hochabsorbierende Lärmschutzwände förderfähig sind. Um den Lärm im Schienenverkehr auch nach 2020 weiter zu reduzieren, nehmen wir den aktiven Lärmschutz an der Lok, an der Strecke und moderne Bremssysteme in den Blick.

DIGITALISIERUNG DER SCHIENE VORANTREIBEN – GRÜNES INNOVATIONSPROGRAMM „SCHIENE 4.0“

Die Digitalisierung und Möglichkeiten durch neue Technologien finden auf der Schiene noch zu wenig Anwendung. Wenn wir das System Schiene für das 21. Jahrhundert zukunftsfähig aufstellen wollen, dann führt daran kein Weg vorbei.

Schon heute schaffen digitale Technologien viele Möglichkeiten, Transport und Reisen angenehmer zu machen. Entscheidend ist, diese Technologien zur Marktreife und in den flächenmäßigen Einsatz zu bringen. Wir wollen einen systematischen Einsatz innovativer Technologien, um die Schiene im Wettbewerb der Verkehrsträger auf der Höhe der Zeit zu bringen.

Wir wollen daher Innovationen auf der Schiene deutlich stärker vorantreiben und ein Grünes Innovationsprogramm „Schiene 4.0“ auflegen. Damit wollen wir Forschung und Entwicklung für eine Qualitätssteigerung der Bahn und Kapazitätserhöhung der Schieneninfrastruktur mit einem jährlichen Betrag von 30 Millionen Euro unterstützen. Die förderfähigen Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten erstrecken sich über die gesamte Produktionskette im Schienenverkehr – von klimafreundlichen Antriebslösungen über ein fahrgastfreundliches Baustellenmanagement bis hin zum zeitgemäßen Ticketvertrieb auf dem Smartphone von Tür zu Tür.

AUF EINEN BLICK: SO MACHEN WIR DIE BAHN ZUR ERSTEN WAHL

- Grüne Bahnpolitik stellt die Kunden in den Mittelpunkt. Mit dem Grünen Mobilpass wollen wir den Umstieg zur Bahn und das Vernetzen mit anderen Verkehrsträgern so leicht wie möglich gestalten – von der Buchung bis zum Ziel.
- Grüne Bahnpolitik setzt auf mehr Investitionen in Erhalt und zielgerichteten Aus- und Neubau unseres Bahnnetzes. So wollen wir Engpässe beseitigen und neue Angebote schaffen.
- Grüne Bahnpolitik denkt vernetzt. Wir wollen die Idee des Deutschland-Takts vorantreiben und umsetzen. Denn dieser schafft passgenaue Anschlüsse und bringt alle schneller ans Ziel.
- Grüne Bahnpolitik für alle bedeutet konsequente Barrierefreiheit von Zügen, Bahnhöfen, Informationen und Vertrieb. So schaffen wir Mobilität für alle – vom Kleinkind bis zur Seniorin.
- Grüne Bahnpolitik bedeutet einfacher und unbürokratischer Zugang zum Netz. Das Netz muss in unmittelbares Bundeseigentum überführt werden und allen Bahnunternehmen wettbewerbsneutral zur Verfügung stehen. So schaffen wir vielfältigere Angebote auf der Schiene.
- Grüne Bahnpolitik fördert den Wettbewerb im Bahnverkehr. Wir sehen fairen Wettbewerb nicht als Selbstzweck, sondern als Treiber für Innovationen und bessere Qualität im Service.
- Grüne Bahnpolitik setzt auf ausreichende Kapazitäten für Güterverkehr. Auf internationalen Güterverkehrskorridoren wollen wir die Güterverkehre bündeln und die Planbarkeit verbessern.
- Grüne Verkehrspolitik will guten Lärmschutz an der Schiene. Wir wollen den Lärmschutz an Bestandsstrecken verbessern und leise Züge durch niedrigere Trassenpreise begünstigen.
- Grüne Bahnpolitik macht den Bahnstrom grün. Bis 2030 wollen wir die Umstellung auf 100 Prozent Erneuerbare Energien im deutschen Bahnnetz schaffen. Dann fahren alle CO₂-frei.