

Antrag V01: Rail New Deal - Zukunft des Schienenverkehrs

1. Schienenverkehr: Sozial-Nachhaltig

Der Klimawandel und dessen Folgen bedrohen unsere Zukunft. Schon seit einigen Jahrzehnten verzeichnen Expert*innen einen anhaltenden dramatischen Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur – ausgelöst durch menschliches Handeln seit Beginn der Industrialisierung. Dafür sind in erster Linie die Treibhausgasemissionen, insbesondere die Emission von CO₂, verantwortlich. Bis heute haben wir es nicht geschafft, einen effektiven Weg zur Begrenzung der globalen Erwärmung und damit zum Aufhalten der Klimakrise einzuschlagen. Einer der zentralen Verursacher des klimaschädlichen CO₂ ist der Verkehrssektor – in Europa ist er (einschließlich des internationalen Luft- und Seeverkehrs) für ein Fünftel der gesamten Treibhausgas-Emissionen verantwortlich. Doch während europäische Haushalte, Energie-Erzeuger und Industrie seit 1990 deutliche Rückgänge der Treibhausgas-Emissionen verbuchen konnten, ist es im Verkehr kaum gelungen, die Werte zu reduzieren. Der Verkehr bleibt also ein Klimasorgenkind.

Bereits vor Jahren stellte die EU-Kommission die Weichen für ein nachhaltigeres Verkehrssystem, indem sie erstmals ein CO₂-Minderungsziel von minus 60 Prozent bis 2050 für den Verkehrsbereich festschrieb. Um diese Ziele zu erreichen, ist eine Verkehrsverlagerung auf die klimafreundliche Schiene unabdingbar. Auch Deutschland hat sich im Klimaschutzplan 2050 ein konkretes Ziel für den Verkehrssektor gesetzt. So sollen die Treibhausgas-Emissionen bis 2030 um mindestens 40 Prozent im Vergleich zu 1990 sinken.

Zahlen des Bundesumweltamtes belegen: Die Bahn ist das klimaschonendste Verkehrsmittel. Die Bahn sorgt für soziale Teilhabe, im ländlichen Raum sind zahlreiche Regionen nicht nur vom Fernverkehr, sondern bereits vom Regionalverkehr abgehängt. Die gewinnorientierte Ausrichtung sorgte für Mobilitätsarmut zahlreicher Bürger*innen.

Der Begriff der Mobilitätsarmut ist gesellschaftlich und politisch noch nicht weit verbreitet, dennoch sind die Auswirkungen im Alltag vieler Menschen spürbar. Mobilitätsarmut meint nicht nur finanzielle Armut, sondern auch fehlenden oder eingeschränkten Zugang zu Mobilität, z.B. nicht vorhandene Infrastruktur oder zu geringe Taktdichte. Mobilitätsarmut führt zu sozialer Isolation und diskriminiert insbesondere Kinder, Jugendliche sowie ältere Personen, die selbst keine, oder nur begrenzte Möglichkeiten haben, den Individualverkehr zu nutzen.

Bis vor wenigen Jahren war die Verkehrspolitik hauptsächlich auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet. Der Schienenverkehr wurde nicht als grundlegender Teil der Daseinsvorsorge betrachtet. Stattdessen wurden Teile des Schienenverkehrs privatisiert, die Liberalisierung vorangetrieben, eine verstärkte Gewinnorientierung und der Wettbewerb auf der Schiene hielten Einzug. Somit wurde der Schienenverkehr vor allem für Regionen unattraktiver, die keinen entsprechenden Profit versprechen.

Züge, Schienen und Weichen wurden und werden immer noch auf Verschleiß gefahren, Bahnhöfe in ländlichen Regionen wurden dichtgemacht und zahlreiche Verbindungen gestrichen. Der Deutsche Bahn Konzern investierte massiv im Ausland und in strittige Großprojekte. Dabei trat vor allem seine Pflicht zur öffentlichen Daseinsvorsorge zunehmend in den Hintergrund. Der Schienenverkehr muss leistungsfähig und attraktiv

45 sein. Denn klar ist: Ohne eine bezahlbare, zuverlässige und umweltfreundliche Bahn
46 können die Nachhaltigkeitsziele im Verkehrssektor nicht erreicht werden!

47 Wir fordern daher:

- 48 • Die Bahn ist ausschließlich Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge.
- 49 • Die Bahn soll den Großteil der Personenbeförderung übernehmen und muss daher in
50 den anstehenden verkehrspolitischen Entscheidungen gegenüber dem motorisierten
51 Individualverkehr priorisiert werden. Auch durch die Ausgestaltung der vom Bund
52 bereitgestellten, finanziellen Mittel.
- 53 • Mobilität ist ein Grundbedürfnis und muss im Nah- und Fernverkehr für alle
54 garantiert werden. Gesellschaftliche Teilhabe, unabhängig von Stadt und Land,
55 Alter, Einschränkungen und finanziellen Möglichkeiten, muss uneingeschränkt
56 möglich sein. Ein Bahnanschluss sorgt auch für soziale Teilhabe und muss sich an
57 berufliche Gegebenheiten und an Freizeitgestaltungen anpassen können, egal ob
58 Tag oder Nacht, egal ob zur Früh- oder Spätschicht.
- 59 • Der Schienenverkehr muss so schnell wie möglich klimaneutral werden. Dafür sind
60 weitere Strecken zu elektrifizieren, der Einsatz von dieselgetriebenen
61 Fahrzeugen auf ein Minimum zu begrenzen und dessen Antriebe durch emissionsfreie
62 Alternativen zu ersetzen.

63 4. Güterverkehr der Zukunft

64 Auch im Güterverkehr wurden infolge der Bahnprivatisierung Strecken und
65 Bahnanschlüsse stillgelegt. Während 1997 noch 10.000 Firmen deutschlandweit einen
66 direkten Gleisanschluss hatten, waren es im Jahr 2017 nur noch 2.000 Firmen. Zwar
67 werden die meisten Güter auf der Schiene heutzutage im Kombinierten Verkehr (LKW und
68 Bahn) transportiert, also von Containerterminal zu Containerterminal, von wo aus die
69 Weiterverteilung meist per Lkw stattfindet - dennoch würden viele Firmen auch gerne
70 direkt auf ihrem Gelände auf die Bahn verladen.

71 Um Zeit und Kosten zu sparen, werden die Güter letztendlich ausschließlich mit der
72 Schiene transportiert. LKWs verstopfen die Straßen, über sie läuft 70 Prozent des
73 Güterverkehrs in Deutschland. Güterzüge hingegen transportieren nur 18 Prozent der
74 Waren. Der LKW-Verkehr hat mittlerweile so stark zugenommen, dass deutschlandweit
75 30.000 LKW-Stellplätze fehlen. Von klimafreundlichem Güterverkehr kann hier keine
76 Rede sein. Doch gerade der Gütertransport auf der Schiene ist besonders
77 energieeffizient: Pro transportierter Tonne und Kilometer verbraucht ein Güterzug nur
78 etwa ein Viertel der Energie, die ein Lkw benötigt. Vor allem für den Transport
79 großer Mengen über weite Strecken ist deshalb die Bahn ökologisch wie ökonomisch
80 schon heute in vielen Fällen das Verkehrsmittel der Wahl. Der Schienengüterverkehr
81 muss beim Klimaschutz eine wichtige Rolle spielen.

82 Um Unternehmen eine Rückkehr bzw. ein Einstieg in das Schienengüternetz ermöglicht
83 und vereinfacht werden kann, müssen Gleisanschlüsse zu den Firmen wiederhergestellt
84 werden. Wir fordern daher:

- 85 • Massiver Ausbau der Infrastruktur für schienengebundenen Güterverkehr. Nicht nur
86 dem Nah- und Fernverkehr müssen eigene Trassen zur Verfügung gestellt, auch dem
87 Güterverkehr. Dies sorgt gleichzeitig für eine Entlastung des restlichen
88 Schienennetzes und beugt Verspätungen im Güter- und Personenverkehr vor. Wir

89 müssen die Engstellen im Netz ausbauen und insbesondere auch Überholgleise, die
90 massiv abgebaut wurden wiederaufbauen, damit Güterzüge nicht immer durch
91 Personenzüge ausgebremst werden. Nur so ist es möglich, die starken, notwendigen
92 Zuwächse der Schiene am Güterverkehr möglich zu machen.

- 93 • Wiederherstellung stillgelegter und Neubau weiterer direkter Gleisanschlüsse zu
94 den Firmen. Zu Unternehmen, wo eine direkte Gleisanbindung nicht möglich ist,
95 müssen Anreize geschaffen werden, im kombinierten Verkehr zwischen LKW und
96 Schiene längere Strecken auf der Schiene zurückzulegen.
- 97 • Investitionen in die Infrastruktur des Güterverkehrs. Es muss sichergestellt
98 sein, dass die Güterzüge jederzeit dem aktuellen Stand der Technik entsprechen.
99 Die Vereinfachung des Planungsrechts, sodass die Antragsstellung für Unternehmen
100 attraktiver und barriereärmer wird.
- 101 • Die Bundesregierung muss daher die notwendigen Rahmenbedingungen schaffen und
102 Förderprogramme auflegen, die ihren Namen auch wert sind.

103 1. Instandhaltung & Modernisierung

104 Die Eisenbahninfrastruktur ist nicht flächendeckend auf dem aktuellsten Stand der
105 Technik. So sind vereinzelt immer noch vollständige mechanische Stellwerke aus dem
106 19. Jahrhundert in Betrieb. Eine moderne Infrastruktur ist aber die
107 Grundvoraussetzung für innovative Transportdienstleistungen. Sowohl von Personen als
108 auch von Gütern. Durch die Digitalisierung des gesamten Schienennetzes kann
109 Verspätungen entgegengewirkt und der Bahnverkehr effizienter genutzt werden. Weitere
110 Potenziale bestehen z.B. in der Einrichtung eines automatischen Fahrbetriebes, was
111 sowohl die Energieeffizienz, als auch die Kapazität steigert, oder in besseren
112 Serviceleistung für Passagiere.

113 Zusätzlich muss bestehende Infrastruktur instand gehalten werden. Gewinne des DB
114 Konzerns werden meistens an den Anteilseigner, den Bund, vertreten, durch das
115 Verkehrsministerium ausgeschüttet, anstatt für die Instandhaltung und Modernisierung
116 aufgewendet zu werden.

117 Wir fordern daher:

- 118 • Die flächendeckende Modernisierung der Eisenbahninfrastruktur. Insbesondere muss
119 der flächendeckende Betrieb über elektronische, bzw. digitale Stellwerke
120 vollendet werden.
- 121 • Die flächendeckende Einrichtung eines kostenfreien und zeitlich unbegrenzten und
122 nicht datenlimitierten WLAN, sowie Steckdosen in
123 allen in Deutschland
124 verkehrenden Personenzügen
125 und an Bahnhöfen sowie Haltestellen.
- 126 • Die konsequente Umsetzung der digitalen Bereitstellung von allen
127 Fahrgastservices - inklusive rechtzeitiger Verspätungsinformationen und eines
128 automatisch ausgefüllten Rückerstattungsformulars bei Online-Buchungen, sowie
129 der Digitalisierung des Fahrgastrechteformulars.
- 130 • Verpflichtende Nutzung der Schnittstellen für Fahrplanauskünfte, Ticketkäufe und
131

132 Verspätungsinformationen der Deutschen Bahn im öffentlichen Personennah- und
133 Fernverkehr für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen. Nach Möglichkeit sollten hier
134 perspektivisch auch andere mobilitätsrelevante Infos wie Leihfahrräder oder
Carsharing Angebote mit eingebunden werden.

- Den Ausbau des Schutzes der kritischen, insbesondere der digitalen, Infrastruktur der Bahn

135 1. Beteiligung

136 Immer mehr Bevölkerungsgruppen bringen sich in politische Prozesse ein, besonders
137 dann, wenn sie nicht einverstanden sind. Auch die steigende Zahl von
138 Bürger*innenbegehren ist ein Zeichen verstärkten Bürger*innenengagements. Doch
139 speziell in der Verkehrspolitik müssen Bürger*innen und andere
140 Interessensvertreter*innen gehört und mitgenommen werden. Sind neue Bahnstrecken
141 geplant, müssen oft Flächen verwendet werden, die zuvor in Privatbesitz waren. Neue
142 Verkehrsabschnitte verursachen zudem Lärm, zum einen während der Bauzeit und
143 natürlich auch nach Eröffnung neuer Verkehrswege. Beim Bau neuer Radwege fallen
144 zunächst oftmals bisherige Parkplätze weg, was bei den direkt Betroffenen zunächst
145 nicht auf Akzeptanz stoßen wird. Betroffene haben ein berechtigtes Interesse, dass
146 auch ihre Anliegen in den Entscheidungsprozess mit einbezogen werden. Auch Verbände
147 können u.a. umweltrechtliche Aspekte einbringen, die genauso in den politischen
148 Prozess mit einfließen müssen.

149 Die politische Aufgabe muss in Zukunft verstärkt sein, die Interessenabwägung in
150 stärkerem Maß als bisher zu moderieren. Den Bürger*innen müssen auch Angebote gemacht
151 werden, wenn ihrem Interesse im Sinne des Gemeinwohls nicht vollständig Zustimmung
152 signalisiert werden kann. Die Mitnahme möglichst aller Interessensvertreter*innen ist
153 Grundlage für die Akzeptanz politischer Entscheidungen und Identifikation mit der
154 lokalen Gemeinschaft. Dazu müssen jedoch alle Betroffenen von Beginn an einbezogen
155 und gehört werden.

156 Wir fordern daher:

- 157 • Ein transparentes und inklusives Verfahren bei Verkehrsobjekten unter
158 Einbeziehung aller Interessent*innen. Die Aufgabe der Politik muss sein, die
159 politische Auseinandersetzung mit Blick auf die beste Lösung für das Gemeinwohl
160 zu moderieren. Das bedeutet auch, die Partizipation von und mit marginalisierten
161 Gruppierungen zu erleichtern.
- 162 • Umfassenden Interessenausgleich zwischen verschiedenen Gruppierungen und
163 Anliegen organisieren. Die Themen Lärmschutz, Umweltschutz und Artenschutz
164 müssen von Beginn jedes politischen Prozesses an mit einbezogen werden.
- 165 • Gleichzeitig ist es wichtig, dass Beteiligung nicht dazu führen darf, den Ausbau
166 zu verlangsamen.

167 1. Investitionen

168 Infrastrukturelle Maßnahmen sind langfristige Investitionen in die Zukunft, die
169 dementsprechend auch langfristige Folgen und Auswirkungen haben. Wir stehen vor der
170 Aufgabe, die Emissionen im Verkehr zu verringern, verstopfte Innenstädte zu entlasten
171 und dem immer größeren Bedürfnis nach Mobilität der Menschen im 21. Jahrhundert
172 nachzukommen.

173 Der Bundesverkehrswegeplan sieht in dem Zeitraum von 2016 - 2030 Investitionen in
174 Höhe von ca. 270 Milliarden Euro vor. Zirka 50% dieser Mittel fließen in den Aus- und
175 Neubau von Straßen, ca. 42% sind für den Bereich Schieneninfrastruktur vorgesehen.
176 Investitionsbedarf besteht selbstverständlich auch im Bereich der
177 Straßeninfrastruktur. Doch um die Mobilität der Zukunft zu gestalten, muss der Anteil
178 der Gelder für Projekte rund um die Schiene deutlich erhöht werden.

179 Wie sehr in Deutschland die Schiene vernachlässigt wird, zeigen aktuelle Zahlen der
180 Allianz pro Schiene für das Jahr 2021. Im europäischen Vergleich sind die Pro-Kopf-
181 Investitionen in die Schieneninfrastruktur viel zu niedrig. Während Deutschland 124€
182 pro Einwohner*in investierte, liegen die Investitionen in anderen europäischen
183 Ländern wie Luxemburg (607€), der Schweiz (413€) und Norwegen (315€) wesentlich
184 höher. Die Investitionen in die Schieneninfrastruktur in Deutschland steigen nur
185 langsam, was in Anbetracht der seit Jahren rapide steigenden Baukosten kaum zu einem
186 Mehr an Bautätigkeit im Schienennetz geführt haben dürfte.

187 Die Eisenbahninfrastruktur in Deutschland hängt bereits hinter dem aktuellen Bedarf
188 zurück. So sind z.B. die für den europäischen Güterverkehr wichtigen Trassen im
189 Großraum Stuttgart chronisch überbelegt. Deutschland kam lange getätigten
190 Ausbauszusagen auch europäischen Partner*innen gegenüber nicht nach. Gleichzeitig
191 konzentriert sich der Ausbau der Streckeninfrastruktur vor allem auf schnell
192 befahrbare Hochgeschwindigkeitsstrecken, die bspw. aufgrund starker Steigungen nicht
193 von Güterzügen befahren werden können.

194 Weiterhin kommt es auf überbelegten Strecken zu Verspätungen, da Züge aufeinander
195 warten müssen oder durch vorausfahrende, langsamere Fahrten blockiert werden.
196 Zusätzliche Gleise, Überhol- und Wartestellen, sowieso zusätzliche Gleise im
197 Bahnhofsbereich sind in den letzten Jahrzehnten zurückgebaut worden, was erneut
198 rückgängig gemacht werden muss. Entsprechend wenig resilient ist das Schienennetz
199 gegenüber Betriebsstörungen und Bauarbeiten.

200 Der Fokus auf Hochgeschwindigkeitsstrecken lässt den Regionalverkehr außer Acht,
201 obwohl der Fernverkehr im Vergleich nur einen Bruchteil des Personenverkehrs auf der
202 Schiene ausmacht.

203 Drei Faktoren entscheiden darüber, ob ein ICE zwischen zwei Städten schnell unterwegs
204 sein kann oder nicht:

205 1) Eine durchgängig auf 300 km/h ausgebaute Trasse

206 Wenn nur Teilstücke bis 300 km/h zugelassen sind, muss der Zug immer wieder auf 250,
207 200 oder gar nur 160 km/h abbremsen. Dadurch sinkt die Durchschnittsgeschwindigkeit
208 rapide - entsprechend steigt die Reisezeit.

209 2) Eine nicht überlastete Strecke

210 In Deutschland teilen sich Fernverkehrszüge die Gleisanlagen mit Regional- und
211 Güterzügen. Je mehr Züge auf einem Streckenabschnitt verkehren, desto größer ist die
212 Gefahr, dass Hochgeschwindigkeitszüge langsamer fahren oder ihre Fahrt stoppen
213 müssen, weil vor ihnen liegende Bereiche nicht freigegeben sind. Ein separates Netz
214 ausschließlich für Hochgeschwindigkeitszüge vermeidet solche Probleme.

215 3) Möglichst wenige, am besten gar keine Zwischenhalte

216 Jeder Stopp kostet Zeit - fürs Bremsen und Beschleunigen und für das Stehen auf dem

217 Bahnhof. Ein dreiminütiger Halt verlängert eine Fahrt um mindestens sechs Minuten im
218 Vergleich zu einem Zug, der mit 200 km/h am Bahnhof vorbeifährt. Ist die Fahrt 300
219 km/h schnell, liegt der Zeitverlust für den gleichen Stopp zwischen acht bis neun
220 Minuten.

221 Wir fordern daher:

- 222 • Wir fordern, Investitionen in den Aus- und Neubau sowie die Instandhaltung der
223 Bahninfrastruktur zu priorisieren. Die beschlossenen Erhöhungen im letzten
224 Bundesverkehrswegeplan halten wir nicht für ausreichend. Zudem meldet die
225 Deutsche Bahn selbst weiteren Bedarf an finanziellen Mitteln an, damit die
226 Pünktlichkeit und Taktung im Bahnverkehr gewährleistet und ausgebaut werden
227 kann. Die Mittel für die Bahninfrastruktur im Bundesverkehrswegeplan sollen
228 mindestens auf das Niveau gehoben werden, die aktuell für den Straßenbau
229 vorgesehen sind.
- 230 • Die Schieneninfrastruktur muss so ausgebaut werden, dass sie dem steigenden
231 Bedarf abdeckt, einen Resilienz gegenüber Betriebsstörungen Verspätungen anderer
232 Züge herstellt.
- 233 • Perspektivisch fordern wir, dass von jeder Landgemeinde, innerhalb von einer
234 Stunde Zugfahrt Zugang zum Fernverkehrsnetz hat. Dazu müssen neue Strecken und
235 Fernbahnhöfe eingerichtet werden, insbesondere in Ostdeutschland. Wir begrüßen
236 die Einrichtung von Sprinter-Verbindungen, die ohne Zwischenhalte zwischen
237 Metropolen verkehren. Um das Hochgeschwindigkeitsnetz weiter auszubauen, müssen
238 Nadelöhre in der jetzigen Streckenführung durch Ausbau des Netzes erweitert
239 werden.. Projekte wie z.B. die Neubaustrecke Bielefeld-Hannover, oder bessere
240 Anbindung des Bahnknotens Frankfurt am Main (Hbf) vorangetrieben werden.
241 Außerdem ist der Neu- und Ausbau von Schnellfahrstrecken mit
242 Spitzengeschwindigkeiten von bis zu 350 km/h erforderlich.
- 243 • Einführung eines deutschlandweiten Taktfahrplans bzw. des sogenannten
244 Deutschlandtaktes. Die Bahnstrecken müssen so ausgebaut und optimiert werden,
245 dass im Idealfall von jedem wichtigen Bahnhof alle 30 Minuten ein Zug in jede
246 Richtung abfährt. Im sogenannten Deutschland-Takt werden lange Umsteigezeiten
247 durch abgestimmte Fahrpläne vermieden.
- 248 • Wiedereinführung der Nachtzüge und europaweiten Nachtzüge (Schlafwagen) auf
249 allen wichtigen Fernverkehrsstrecken, um zu jeder Uhrzeit eine umweltfreundliche
250 Alternative zu haben.
- 251 • Investition in Barrierefreiheit: Um allen Menschen Zugang zum Bahnverkehr zu
252 ermöglichen, müssen alle Bahnhöfe und Züge flächendeckend barrierefrei zu
253 erreichen sein.

254 **1. Metropolregionen**

255 In suburbanen Gebieten ist der Ausbau von Schienenstrecken viel zu langsam
256 vorangekommen. Selbst am Stadtrand sind in den deutschen Großstädten Lücken im
257 Schienennetz vorhanden. Schon am Rande des urbanen Raums wird deutlich, dass der
258 Staat ihrer Pflicht der Daseinsvorsorge häufig nicht nachkommt.

259 Neue Bahnstrecken ziehen lange Genehmigungsprozesse nach sich und wurden bisher von
260 der Politik zu langsam angepackt und umgesetzt. Im Ergebnis fahren viele

261 Pendler*innen aus dem nahegelegenen Umland mit dem Auto in die Stadt, zum Teil, da
262 das Bahnfahren zu umständlich ist oder ganz einfach aus dem Mangel an Alternativen.
263 Für viele Orte in suburbanen Gebieten besteht zwar ein Fahrgastpotential, jedoch
264 keine direkte Schienenverbindung in die nahegelegene Großstadt. Vielerorts müssen
265 sich momentan Nah- und Fernverkehr die Trassen teilen, häufig findet auf derselben
266 Strecke sogar noch Güterverkehr statt. Dadurch entstehen Verspätungen und eine
267 niedrigere Taktdichte.

268 Sofern tatsächlich ein Bahnanschluss vorhanden ist, führen verschiedene Tarifzonen zu
269 einer mangelnden Attraktivität des Schienenpersonennahverkehrs, denn Fahrkarten über
270 Stadt- und Tarifgrenzen hinaus sorgen für teure ÖPNV-Preise. Dies ist für Menschen
271 ein weiterer Grund, das Auto für den Weg in die Stadt zu nehmen.

272 Wir fordern daher:

- 273 • Eine Trennung von S-Bahn-, Regional- und Fernverkehrstrassen sowie
274 Güterzugstrecken in Metropolregionen. Im Umfeld von Großstädten und in
275 Metropolregionen treffen S-Bahnen, Regionalzüge und Fernverkehrszüge
276 aufeinander. Jede dieser Zuggattungen bedient unterschiedliche Haltestellen bzw.
277 Bahnhöfe. Im Ergebnis entstehen dadurch vermehrt Nachteile für alle
278 Bahnfahrer*innen. Der Fernverkehr wird ausgebremst, im Gegenzug muss sich der
279 Regionalverkehr dennoch dem Fernverkehr unterordnen. Durch die Trennung der
280 Trassen ist es möglich, im Nah- und Fernverkehr Taktfahrplan zu errichten, der
281 direkte Anschlüsse am großen Knotenpunkt der Großstadt und stark frequentierten
282 Kreuzungsbahnhöfen innerhalb der Metropolregion ermöglicht.
- 283 • Um den innerstädtischen ÖPNV zu entlasten, müssen Tangentialverbindungen
284 ausgebaut werden. Das sind Verkehrslinien (Bus- oder Straßenbahnlinien), die
285 innerhalb verschiedener Stadt- oder Ortsteile verlaufen, jedoch keine direkte
286 Verbindung mit dem Stadtzentrum schaffen
- 287 • In Städten, in denen kein Schienenpersonennahverkehr gewährleistet ist, müssen
288 die Busspuren maximal ausgebaut sein.
- 289 • Nicht jede Metropolregion gleicht der anderen und die Voraussetzungen für einen
290 bedarfsgerechten und attraktiven öffentlichen Nahverkehr unterscheiden sich
291 zwischen den Ballungszentren durchaus. Daher muss auch in diesen Regionen der
292 Fokus darauf gelegt werden, nicht nur weitere Stilllegungen von Bahnstrecken zu
293 verhindern sondern bereits stillgelegte Strecken zu reaktivieren. Gerade in den
294 Randgebieten von Metropolregionen muss rund um die Uhr eine ausreichende
295 Anbindung an die zentralen Verkehrsknotenpunkte gewährleistet sein. Die Takte
296 bestehender Nahverkehrsverbindungen müssen verdichtet und die Zeiten, in denen
297 Strecken bedient werden, verlängert werden.

298 **1. Ländlicher Raum**

299 Rund 6.500 Kilometer Bahnstrecken sind seit 1990 in Deutschland stillgelegt worden -
300 das ist beinahe ein Fünftel des gesamten deutschen Schienennetzes. Besonders hart
301 traf es dabei die Bundesländer in Ostdeutschland: Fast die Hälfte der stillgelegten
302 Strecken befinden sich dort. Vor allem in ländlichen und dünn besiedelten Regionen
303 werden Strecken aufgegeben. Sie seien ökonomisch nicht rentabel und könnten deswegen
304 nicht weiter betrieben werden, argumentierten die Infrastrukturbetreiber*innen.
305 Die Folgen dieser Politik sind bis heute vom Bahnverkehr abgehängte Regionen -

306 insbesondere in ländlichen Gebieten und strukturschwachen Regionen. Die Bahn musste
307 infolge des geplanten Börsengangs Gewinne erwirtschaften. Bahnstrecken in
308 strukturschwachen Regionen passten nicht in dieses Unternehmensziel. Im Ergebnis
309 erfüllte die Bahn im ländlichen Raum ihre wichtige Aufgabe der öffentlichen
310 Daseinsvorsorge heute häufig nicht oder nur unzureichend. In den betreffenden
311 Regionen sind die Einwohner*innen auf das Auto angewiesen. Kinder, Jugendliche und
312 Senior*innen ohne eigenes Auto können nicht uneingeschränkt am öffentlichen Leben
313 teilnehmen. Von gleichwertigen Lebensverhältnissen zwischen Stadt und Land kann hier
314 keine Rede sein.

315 Unterschiedliche Gesellschaftsgruppen nutzen den ÖPNV auf verschiedene Arten und
316 haben andere Bedürfnisse an die Streckenführung. FINTA* übernehmen, auch wenn unsere
317 Rollenerwartung eine andere ist, immer noch häufig den Großteil der
318 haushaltsbezogenen Care-Arbeit. Sie gehen Einkaufen, begleiten zu Terminen bei
319 Ärzt*innen, übernehmen Hol- und Bringdienst-Aufgaben bei der Freizeitgestaltung von
320 Kindern, oder erledigen Aufgaben wie Paketabholung, Unterstützung von Freund*innen,
321 und vieles mehr. Die in Folge dieser Aufgaben anfallenden Wege unterscheiden sich von
322 denen der stereotypisch eher Männern zugeschriebenen Rollen. Diese Anforderungen gilt
323 es im Rahmen einer feministischen Verkehrsplanung zu berücksichtigen.

324 Der Staat muss den Ausbau, die Wartung und den Betrieb von Bahninfrastruktur, sowie
325 den schienengebundenen Personen- und Güterverkehr als Teil der öffentlichen
326 Daseinsvorsorge sehen. Gewinnorientierte Interessen dürfen nicht über einen
327 Bahnanschluss entscheiden. Die Anbindung des ländlichen Raums an das Schienennetz hat
328 auch Vorteile für die Städte und Metropolregionen. Bewohner*innen ländlicher
329 Regionen, die ansonsten mit dem Auto in die Stadt fahren, haben mit der Bahn eine
330 Alternative und können somit auch die Innenstädte entlasten.

331 Wir fordern daher:

- 332 • Der teilweise bis heute anhaltende Trend der Stilllegung von Bahnstrecken im
333 ländlichen Raum außerhalb der Metropolregionen muss sofort beendet werden.
334 Bahntrassen auf dem Land sind auszubauen und stillgelegte Bahnstrecken zu
335 reaktivieren. Wir fordern die massenhafte Reaktivierung stillgelegter
336 Bahnstrecken im ländlichen Raum. Das beinhaltet auch den Bau und die Errichtung
337 neuer Bahnverbindungen im ländlichen Raum.
338 Zudem sollte jede Großstadt (über
339 100.000 Einwohner) möglichst einen ICE-Halt haben, an dem mehrmals täglich ICES
340 halten.
- 341 • Knotenbahnhöfe bzw. Verkehrshubs in ländlichen Regionen sind zur Förderung einer
342 nachhaltigen Mobilität zu multimodalen „Mobilitätsdreh scheiben“ zu entwickeln.
343 Diese verknüpfen leistungsfähige Angebote des Schienenpersonennahverkehrs auf
344 den Hauptachsen mit örtlichen und regionalen elektrifizierte
345 Busverkehrssystemen, Park+Ride, bedarfsorientierten Angeboten sowie mit E-Car-
346 Sharing-Systemen und Fahrradverleihsystemen. Das Angebotskonzept für den
347 Schienenpersonennahverkehr ist um leistungsstarke vertaktete regionale
348 elektrifizierte Buslinien in Räumen zu ergänzen, die nicht vom Schienenverkehr
349 bedient werden.
- 350 • Hoher Takt und schnelle, dichtere, direktere Verbindungen rund um die Uhr zu
351 Knotenpunkten sicherstellen. Die Anbindung an die Bahnhöfe muss dringend und

352 schnellstmöglich verbessert werden. Deshalb ist es wichtig, den elektrifizierten
353 Busverkehr und den On-Demand-Verkehr auszubauen. Gleichwertige
354 Lebensverhältnisse zwischen Stadt und Land können nur realisiert werden, wenn es
355 möglich ist, ohne eigenen PKW einen umweltfreundlichen Anschluss an das
356 Fernverkehrsnetz zu erhalten. Nur so können alle ländlichen Bewohner*innen am
357 gesellschaftlichen Leben teilnehmen.

358 • Regelmäßige Zwischenhalte, On-Demand-Halte und tangentielle Streckenführung
359 insbesondere auch außerhalb der Stoßzeiten am Morgen und zum Feierabendverkehr,
360 um insbesondere den Bedürfnissen der Care-Arbeit übernehmenden Personen besser
361 gerecht zu werden.

362 • Nachhaltereregungen, die ein Ein- und Aussteigen möglichst wohnortnah zu
363 ermöglichen.

364 • Bahnhöfe müssen sicherer werden! Deswegen brauchen wir geschultes Personal an
365 ausreichend beleuchteten Bahnhöfen zur Erhöhung der Sicherheit und des
366 Sicherheitsgefühls, speziell geschulte Sozialarbeiter*innen und flächendeckende
367 Bahnhofsmissionen. Trotzdem lehnen wir eine pauschale Ausweitung der
Videoüberwachung an Bahnhöfen ab.

368 1. **Rekommunalisierung-/Verstaatlichung**

369 Mobilität ist ein Grundbedürfnis des Menschen und deshalb ein elementarer Teil der
370 Daseinsvorsorge. Es ist Aufgabe des Staates, Mobilität als öffentliches
371 Grundbedürfnis anzusehen, unabhängig von gewinnorientierten Interessen.

372 Nicht alle Investitionen in den Schienenverkehr können zu Beginn Gewinne
373 erwirtschaften.

374 Die Privatisierung der Bahn ist gescheitert. Zahlreiche Strecken wurden stillgelegt,
375 seit Jahren notwendige Investitionen werden mit Blick auf die Gewinnerzielungsabsicht
376 vernachlässigt. Die Bürger*innen können sich nicht auf eine funktionierende
377 Bahninfrastruktur verlassen.

378 Wir fordern daher:

379 • Gemeinsam mit Eisenbahner*innen, Gewerkschaften und Nutzer*innen ist eine
380 moderne öffentliche Bahn im Interesse von Mensch und Umwelt zu entwickeln. Die
381 Deutsche Bahn darf nicht mehr den Renditeinteressen ausgeliefert werden, sie ist
382 Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge.

383 • Damit diese Funktion in Zukunft besser umgesetzt werden kann, als das aktuell in
384 der Organisationsform als Aktiengesellschaft möglich ist muss die Deutsche Bahn
385 wieder in eine öffentlich-rechtliche Organisationsform also eine Körperschaft
386 oder Anstalt öffentlichen Rechts überführt werden, sodass eine staatliche
387 Steuerung vereinfacht wird.

388 • Keine Aufspaltung des DB Konzerns in Netz und Betrieb.

389 1. **Preise**

390 Nahverkehr

391 Nach Zahlen des statistischen Bundesamtes verteuerten sich die Tickets für Bus und
392 Bahn seit dem Jahr 2000 um fast 79%. Die in den letzten zwei Jahrzehnten gestiegenen
393 Energie-, Material- und Lohnkosten dürfen in der Analyse nicht außer acht gelassen

394 werden, jedoch haben sich flächendeckend die Kommunen immer weiter aus der
395 Verantwortung gestohlen und Subventionen für den öffentlichen Verkehrssektor massiv
396 zurückgefahren.

397 Mancherorts mussten die Fahrpreise durch die Verkehrsverbünde so stark erhöht werden,
398 dass sich immer mehr Menschen ÖPNV-Fahrten nicht mehr leisten können. Damit wird die
399 Abwärtsspirale weiter beschleunigt: Schlechteres Angebot führt zu weniger Fahrgästen
400 und damit zu weniger Einnahmen, die Angebote werden unrentabler, also muss das
401 Angebot ausgedünnt werden.

402 Für uns ist klar: Eine Verkehrswende ist auf Basis dieser Zahlen nicht möglich.
403 Dieser Trend der stetigen und fast jährlichen Preiserhöhung muss gestoppt und
404 umgekehrt werden.

405 Wir fordern daher:

- 406 • Unser Ziel ist ein ticketfreier ÖPNV. Das bundesweite 49€-Ticket kann nur ein
407 erster Schritt sein, denn kurzfristig bedarf es auch einer sozialverträglichen
408 Lösung auf kommunaler sowie regionaler Ebene. Darüber hinaus sollen
409 Schüler*innen, Studis, Azubis einen kostenlosen Zugang zum ÖPNV bekommen, wenn
410 sie glaubhaft nachweisen können, dass sie zur Schule gehen, im Studium oder in
411 einem Ausbildungsverhältnis stehen. Unser Ziel ist ein umlagefinanzierter ÖPNV.
- 412 • Nahverkehrsabgabe für Unternehmen / Arbeitgeber*innen: Auch Arbeitgeber*innen im
413 Einzelhandel, in der Gastronomie und im Hotelgewerbe ziehen einen Nutzen aus dem
414 ticketfreien Bussystem. So erhalten Unternehmen beispielsweise infolge des
415 erhöhten Bekanntheitsgrades und der attraktiveren ÖPNV-Anbindung einen
416 erweiterten Zugang zu potenziellen Mitarbeiter*innen und Kund*innen.
- 417 • Touristenabgabe: Entsprechend einer Kurtaxe könnte für Tourist*innen eine ÖPNV-
418 Abgabe eingeführt werden, die auf den Zimmerpreis der jeweiligen Unterkunft
419 „aufgeschlagen“ und dort auch eingezogen wird. Dabei soll die Kommune bzw. die
420 Region selbst entscheiden, ob sie eine Abgabe erhebt.

421 Fernverkehr:

422 Solange das Ticket für eine Bahnfahrt zwischen zwei deutschen Großstädten teurer als
423 ein Ticket für den Flug ist, lassen sich kaum Reisende zum Umstieg auf den
424 Schienenverkehr motivieren.

425

426 Wir fordern daher:

- 427 • Ein faires Preismodell im Fernverkehr. Subventionierte und bezahlbare Preise,
428 die den schienengebundenen Verkehr zur effizientesten Reiseform zwischen
429 deutschen und europäischen Großstädten machen.
- 430 • Kostenlose Nutzung des Fernverkehrs für Schüler*innen, Studierende,
431 Auszubildende, FSJler und Rentner*innen.
- 432 • Abschaffung einer klassenbezogenen Aufteilung in allen Zügen des Nah- und
433 Fernverkehrs

434 sowie bis zur Umsetzung der genannten Forderungen:

- 435 • Entkriminalisierung von Menschen die ohne Fahrschein fahren:
436 Laut § 265a Strafgesetzbuch ist „Beförderungserschleichung“ eine Straftat. Wer

437 dreimal beim Fahren ohne Fahrschein von Kontrolleur*innen erlappt wird, erhält
438 eine Anzeige durch den Verkehrsbetrieb, manchmal sogar schon nach dem ersten
439 Mal. Zahlt die beklagte Person dann immer noch nicht, muss sie in der Regel nach
440 einem Gerichtsverfahren eine Ersatzfreiheitsstrafe von etwa zwei Wochen
441 antreten. Fahren ohne Fahrschein darf keine Straftat sein. Wir fordern daher die
442 Streichung von §265a Strafgesetzbuch.

443 1. Europa / Internationaler Schienenverkehr

444 Schon jetzt gibt es Hochgeschwindigkeitszüge, die mit wenig zeitlichem Mehraufwand
445 mit Flügen konkurrieren können. Die Fahrgastzahlen belegen: Dort, wo
446 Hochgeschwindigkeitsstrecken existieren, werden sie auch angenommen.

447 Wir wollen ein Europa, das sich zum Ausbau eines europäischen Schienennetzes
448 verpflichtet, weit über die bisher existierenden Strecken hinaus.

449 Die EU muss sich im Zuge klimafreundlicher Mobilität zur Aufgabe machen, Alternativen
450 für innereuropäische Flüge zwischen Metropolen auf dem Markt anzubieten. Zu einem
451 europäischen Binnenmarkt und einem Europa der offenen Grenzen gehört aus unserer
452 Sicht auch ein breites europäisches Schienennetz über die Grenzen von einzelnen
453 Nationalstaaten hinaus.

454 Wir fordern daher:

- 455 • Den Bau neuer Hochgeschwindigkeitsstrecken zwischen europäischen Städten und
456 Errichtungen neuer Verbindungen. Wir wollen ein Europa, das sich zum Ausbau
457 eines europäischen Schienennetzes verpflichtet, weit über die bisher
458 existierenden Strecken hinaus.
- 459 • Um allen Europäer*innen Zugang zum europäischen Zugnetz zu ermöglichen, wollen
460 wir das Interrailticket für alle bis 27 Jahren kostenlos anbieten.