

Bahn 2035

Weichenstellungen für eine starke Eisenbahn zum 200-jährigen Jubiläum

Die Menschen werden zum 200-jährigen Jubiläum der Eisenbahn im Jahr 2035 wieder stolz auf die Eisenbahn sein können. Dafür treten wir Grüne an. Innerhalb von zehn Jahren können wir die Trendwende schaffen. Der Satz "Pünktlich wie die Eisenbahn" wird wieder Realität. Die Eisenbahn wird 2035 so viele Güter und Personen pünktlich und zuverlässig transportieren wie noch nie in ihrer Geschichte. Wir haben dafür in der Regierung in den letzten drei Jahren erste Schritte zur Trendwende bei der Schiene umgesetzt. Diese Ambitionen müssen in den nächsten Jahren weiter fortgesetzt und gesteigert werden. Mit dieser Strategie zeigen wir auf, wie der Weg zur einer starken Bahn 2035 aussieht.

Ziele

Im politischen Raum besteht Konsens über die Ziele für den Schienenverkehr im Zieljahr 2030. Wir werden diese Ziele für 2035 ambitioniert fortschreiben und wollen, dass 2035 30 Prozent des Schienengüterverkehrs sowie 15 Prozent des Personenverkehrs auf der Schiene unterwegs ist. Mit diesem Verlagerungspfad bewegen wir uns auf das Niveau von Schweiz und Österreich zu. Diese Ziele werden wir eingebettet in eine Gesamtstrategie für eine Mobilität der Zukunft gesetzlich verankern, die Menschen und Güter bequem, klimafreundlich, naturschonend sowie energieeffizient mit möglichst geringem Flächenverbrauch transportiert. Wir achten insbesondere darauf, dass die Mobilität der Zukunft energieeffizient ermöglicht wird, denn der Strombedarf wird durch die Transformation in anderen Branchen deutlich steigen. Die Antriebswende im Straßenverkehr wird daher nur funktionieren, wenn Teile des Verkehrs auf energieeffiziente Verkehrsmittel verlagert werden. Der Schienenverkehr hat hier große Potentiale für eine effiziente Nutzung von Erneuerbaren Energien.

Der Deutschlandtakt wird maßgeblich sein für die gesamte Infrastrukturplanung und auf die Verlagerungsziele ausgerichtet. Im Sinne eines einheitlichen Zielbilds für die Infrastruktur werden auch die Entwicklung der Digitalisierung sowie der Bestandsinfrastruktur in den Deutschlandtakt aufgenommen. Im Anschluss werden sinnvolle Etappen erarbeitet, die Infrastrukturmaßnahmen gebündelt umgesetzt und die neuen Möglichkeiten für gute Angebote nutzt. Damit wird ein klarer und verlässlicher Zeitplan ermöglicht.

Kulturwandel aus der Krise

Aufgrund der Vernachlässigung der letzten Jahrzehnte ist die Schiene in Deutschland in einer schweren Krise. Die in den letzten drei Jahren ergriffenen Maßnahmen werden erst nach einiger Zeit ihre Wirkung zeigen. Gleichzeitig ist für uns klar: Wenn die Schiene gestärkt aus der Krise hervorgehen soll, braucht es zahlreiche weitere Maßnahmen.

Die geringe Pünktlichkeit, viele Störungen und Ausfälle sind für Reisende sowie die Wirtschaft nicht hinnehmbar. Noch viel mehr nagt dieser Zustand an den Eisenbahner*innen in Deutschland. Sie halten den Betrieb am Laufen, jeden Tag. Eisenbahner*innen leiden unter diesem Zustand und an der noch immer zu geringen Unterstützung aus der Politik. Sie werden zu oft allein gelassen, obwohl sie am wenigsten am aktuellen Zustand der Schiene schuld sind.

Die Eisenbahner*innen müssen darauf vertrauen können, für ihren täglichen Einsatz fair bezahlt und behandelt zu werden. Dazu gehören tarifliche Entlohnung und Betriebsräte. Die Sicherheit von Arbeitsplätzen werden, am besten dadurch gewährleistet, indem der Sektor weiter durch Verkehrsverlagerungen auf die Schiene wächst. Der Sektor insgesamt und jedes Eisenbahnunternehmen stehen in der Verantwortung, ausreichend Personal für die zukünftigen Aufgaben zu qualifizieren. Dabei muss insbesondere die demographische Entwicklung zwingend berücksichtigt werden. Wir lehnen es ab, wenn Eisenbahnverkehrsunternehmen sich gegenseitig Mitarbeitende aggressiv abwerben. Gegen Aggression und Gewalt gegen Bahnpersonal muss entschlossener vorgegangen werden. Für viele Eisenbahner*innen ist ihre berufliche Tätigkeit mehr als nur ein Job. Sie sind zu Recht stolz auf das, was sie tun. Wir wollen, dass unsere Eisenbahner*innen die politische Unterstützung bekommen, die sie verdienen.

Auch in Österreich und der Schweiz war die Bahn in der Krise. Sie haben ihren Weg aus diesen Krisen gemeistert. Reisende, Industrie und vor allem die Angestellten sind dort zurecht stolz auf ihre Bahn, die wie ein Uhrwerk funktioniert. Das zeigt: Mit einer Mentalität des Anpackens und Ermöglichens sowie einer Politik, die die Schiene wirklich stärken will, wird die Eisenbahn auch in Deutschland wieder zum verlässlichen Mobilitäts- und Transportgaranten.

Wir Grüne wollen gemeinsam mit allen, die es mit der Schiene ernst meinen, den Weg aus der Krise gehen. Dabei werden wir nicht mit politischen Lösungen von gestern kommen. Wir lernen von den guten Beispielen aus dem Ausland und finden darauf basierend eigene Lösungen.

Entscheidend für Veränderungen ist ein Mentalitätswandel in Ministerien und Ämtern, weg vom Beharren auf dem Bisherigen und mehr Offenheit für Veränderung und Innovation im Schienensektor. Wir werden Beamte*innen und Angestellten den Rücken stärken, mutige Entscheidungen im Sinne der Ziele für die Schiene zu treffen. Dafür werden wir das zuständige Ministerium und die Behörden grundlegend reformieren. Die Schweiz und Österreich zeigen: Behörden mit einem Verlagerungsauftrag für die Schiene sind der Schlüssel für ein starkes und funktionierendes Bahnsystem. Das Eisenbahnbundesamt bekommt neben seiner vorrangigen Funktion als Sicherheitsbehörde den Auftrag, die politisch festgelegten Ziele für den Bahnverkehr zu unterstützen und sich stärker für Innovationen zu öffnen. Eisenbahnbundesamt und Ministerium werden gemeinsam mit der DB InfraGO dafür sorgen, dass Infrastrukturvorhaben rechtzeitig und im Kostenrahmen fertiggestellt werden. Den ansteigenden Bedarf an Planungs- und Genehmigungskapazitäten werden wir bei der Reform berücksichtigen. Das reformierte Eisenbahnbundesamt greift ein, wenn es Entwicklungen gibt, die nicht im Einklang mit den Zielen stehen, wie aktuell bei den stark steigenden Trassenpreisen. Es wird sicherstellen, dass zukünftig der Fernverkehr zu jeder Stunde in jedem Oberzentrum hält. Alle Richtlinien und Regelwerke werden auf Aktualität, Effizienz und Zieleinhaltung geprüft und verschlankt. Wir werden insbesondere Zulassungsprozesse vereinfachen und dies bei der Reform der Regelwerke berücksichtigen. Dabei setzen wir auch auf Erfahrungen vergangener Zulassungen und auf eine verstärkte Standardisierung. Dafür bekommt das reformierte Eisenbahnbundesamt ausreichendes und entsprechend qualifiziertes Personal. Es wird zur Übersetzerin - von den politischen Zielen hin zu pünktlich fahrenden Zügen im Rahmen des Deutschlandtakts.

Die Deutsche Bahn wird sich auf ihr Kerngeschäft – Bahnverkehr in Deutschland und Europa – konzentrieren. Durch die Regierungsarbeit in den letzten drei Jahren wurde die Anzahl der Beteiligungen von 756 auf circa 270 reduziert.

Die Reform der Infrastrukturgesellschaft werden wir in der Logik der aktuellen Reform fortführen, abschließen und anschließend fortlaufend evaluieren. Zu den nächsten Reformschritten gehört die Überführung der Infrastruktur der DB Energie in die DB InfraGO. Die Unternehmensteile der Energieversorgung werden im Unternehmen der Deutschen Bahn verbleiben. Damit werden die Anzahl der Schnittstellen weiter reduziert und die oberen Managementebenen noch stärker verschlankt. Etwaige Gewinne der Infrastruktur müssen – ohne Umwege über die Holding - vollständig in der Infrastruktur verbleiben. Die Aufsichtsratsvorsitzende der Infrastrukturgesellschaft InfraGO soll daher zukünftig nicht mehr dem Konzernvorstand angehören dürfen, sondern unabhängiger sein.

Entscheidend ist für uns, dass Strukturen effizienter werden, auf die verkehrspolitischen Ziele einzahlen und das bundeseigene Bahnunternehmen ein attraktiver Arbeitgeber bleibt. Wenn diese Ziele mit den beschriebenen Maßnahmen erfüllt werden, ist die Debatte von Trennung und Netz und Betrieb nicht mehr notwendig.

Sorgloses Reisen mit einfachen Tickets, keinen Barrieren und pünktlichen Zügen

Reisende können nur entspannt in den Zug steigen, wenn sie sich sicher sind, am Ziel anzukommen. Wir als Grüne stehen für verlässliche, durchgehende Reiseketten.

Einfaches Reisen startet mit dem Buchen von Tickets. Durch die gesetzliche Verpflichtung von Standards und Schnittstellen werden zukünftig alle Verkehrsangebote multimodal aus jeder App buchbar. Wir unterstützen die europäischen Ambitionen zur deutlichen Vereinfachung der Buchung von internationalen Reisen. Wir werden rechtlich absichern, dass bei einem Anschlussverlust das Ticket immer gültig bleibt, damit Reisende ihre Fahrt bis zum Ziel fortsetzen können. Wir werden dafür sorgen, dass es einen Basistarif gibt, der zukünftig in jedem Zug gilt, unabhängig vom Unternehmen. Das vereinfacht das flexible Reisen und stärkt die Schiene als starke Alternative zum Individualverkehr. Die Digitalisierung im Ticketing unterstützen wir, weil Kosten im Vertrieb eingespart werden können und damit Fahrgäste von günstigeren Fahrkarten profitieren können. Angebote für den öffentlichen Verkehr müssen aber allen Reisenden zugänglich bleiben. Im Sinne der Inklusivität und Kundenfreundlichkeit sollte auch für Menschen, die nicht online buchen können oder wollen, der Zugang zum Ticketkauf, zu Sparangeboten und zur Bahncard gewährleistet werden. Es steht Bahnunternehmen offen, kostensparende Vertriebswege durch Rabattierungen attraktiver zu machen

Die Bahn ist ein Verkehrsmittel, das für alle Reisenden nutzbar sein muss. Deswegen ist es notwendig, alle Barrieren schnellstmöglich zu beseitigen und bis dahin in jedem Fall gleichberechtigtes Reisen für alle durch Unterstützung von Bahnhofs- oder Zugpersonal zu garantieren. Die Anpassung von Bahnsteigen zur Ermöglichung stufenfreier Ein- und Ausstiege wollen wir schneller voran treiben und ergänzen durch Züge mit unterschiedlichen Einstiegshöhen und einer barrierefreien Durchgängigkeit im Zug. Ergänzend und übergangsweise setzen wir auf fahrzeuggebundene Einstiegshilfen, die entweder selbständig genutzt werden können oder die durch verpflichtend mitzuführendes Zugpersonal jederzeit und an jedem Ort einen barrierefreien Einstieg ohne Voranmeldung sicherstellen. Damit muss nicht mehr gewartet werden, bis alle Bahnsteige die passende barrierefreie Höhe haben. Alle Bahnhöfe müssen perspektivisch so ausgebaut werden, dass sie für jede Person ohne Hilfe nutzbar sind. Rampen können, wo die erforderliche Fläche vorhanden ist, Aufzüge entlasten, ergänzen und Barrierefreiheit absichern. Reisende im E-Rollstuhl, mit viel Gepäck,

Kinderwagen oder Fahrrädern sind dann nicht mehr zwingend auf den Aufzug angewiesen, daher müssen diese Rampen auch gefördert werden können. Wo keine barrierefreien Zugänge existieren und dafür compatible Rampen nicht baubar sind, ist die Nachrüstung von Aufzügen zeitnah durchzuführen. Zudem sind auch Selbstrettungsmöglichkeiten im Brand- und Katastrophenfall für Menschen mit Behinderungen und/ oder Mobilitätseinschränkungen sicherzustellen.

Eine zuverlässige Mobilfunkversorgung in der Bahn ist entscheidend für mobiles Arbeiten sowie Information und Unterhaltung der Fahrgäste und damit für die Attraktivität der Bahn insgesamt. Wir setzen uns für den schnellen Ausbau von 5G entlang der Schiene und besonders in Bahntunneln ein.

Das Deutschlandticket ist ein großer Erfolg, vor allem weil Reisende den Durchblick durch den Tarifdschungel nicht mehr benötigen. Wir wollen ein attraktives Preis-Leistungs-Verhältnis für das Deutschlandticket sichern und die Zahl der Nutzer*innen erweitern. Beim Deutschlandticket sollen wieder die ursprünglichen Fahrgastrechte gelten, sodass bei größeren Verspätungen auch andere Züge genutzt werden können. Wir fordern eine familienfreundliche Weiterentwicklung des Deutschlandtickets und möchten eine kostenlose Mitnahme von Kindern und Jugendlichen bis 14 Jahre in Begleitung von Erwachsenen auf dem Ticket ermöglichen. Neben dem solidarischen Deutschlandsemesterticket sollten auch Azubis und Freiwilligendienstleistende bundesweit ein vergünstigtes Deutschlandticket erhalten können. Außerdem setzen wir uns für einheitliche Regeln für die Fahrradmitnahme im Rahmen des Deutschlandticket ein. Es ist uns eine Herzensangelegenheit, öffentliche Verkehrsmittel für alle Menschen zugänglich zu machen.

Wir werden mit den Ländern einen ambitionierten Modernisierungspakt Öffentlicher Verkehr schließen. Dazu wirken wir auf die Länder ein, um einheitliche Standards zu setzen. Im schienengebundenen Nahverkehr ist das Angebot so schnell wie möglich auf einen Stundentakt zu verbessern, einen flächendeckenden Halbstundentakt streben wir ab 2035 an. Im restlichen öffentlichen Nahverkehr soll flächendeckend ein Stundentakt das Grundangebot sichern. Nachts soll mindestens alle zwei Stunden ein entsprechendes öffentliches Verkehrsmittel angeboten werden. On-Demand-Angebote, die eine gleichwertige oder bessere Abdeckung sicherstellen, sind als Alternative möglich. Im Modernisierungspakt wird auch die Finanzierung auf neue Grundpfeiler gestellt. Die Ausweitung des Angebots benötigt eine auskömmliche Finanzierung, die jedoch an Konditionen gebunden wird. So soll perspektivisch eine ÖPNV-Finanzierung gefunden werden, die eine angemessen hohe Beteiligung aller Länder gewährleistet. Für den Bundesanteil können neue Finanzierungswege notwendig werden, denkbar wäre beispielsweise der schrittweise Abbau umweltschädlicher Subventionen sowie Einnahmen aus dem Emissions-Zertifikate-Handel. Wir beachten dabei die Einflüsse des Deutschlandtickets auf die Finanzierung. Die Mittelverwendung ist in angemessener Zeit transparent darzustellen. Die Standardisierung von Fahrzeugen und Prozessen wird die Kosteneffizienz erhöhen.

Wir werden dafür sorgen, dass im Deutschlandtakt zukünftig alle Oberzentren und Großstädte wie Chemnitz oder Heilbronn stündlich an den Fernverkehr angeschlossen werden. Dafür setzen wir vorrangig auf eigenwirtschaftliche Verkehre im Wettbewerb. Wo dieser nicht wirtschaftlich ist, werden wir zuerst Anreize durch die Senkung der Trassenpreise setzen. Sollte auch dann kein Unternehmen diese Angebote fahren, können diese Leistungen vergeben werden. Das Eisenbahnbundesamt wird die neue Funktion des Aufgabenträgers für den

Schienenpersonenfernverkehr übernehmen und wo erforderlich die Ziele des Gemeinwohls im Rahmen des Deutschlandtakts sicherstellen.

Deutschland im Zentrum von Europa wird zum neuen Herzen eines europäischen Nachtzugnetzes. Damit machen wir es möglich, Mittelstrecken vom Flugzeug auf die Schiene zu verlagern. So stellen wir die Weichen für die Bahn als das Reisemittel der Wahl für den Tourismus in Europa. Die großen Investitionen für zusätzliche Nachtzüge ist für die Unternehmen aktuell nicht zu leisten. Dazu sind die Zulassungen in einigen Ländern mit hohen Risiken verbunden, die weder Unternehmen noch Hersteller übernehmen können. Die größte Hürde ist derzeit die Beschaffung von Wagenmaterial für die Unternehmen. Wir werden ein Lastenheft zu Verfügung stellen, das eine europaweite Zulassung von Nachtzugwagen garantiert. Anschließend fördern wir die Beschaffung von neuen Zügen für den Nachtzugmarkt. Die Belange der Nachtzüge werden wir im Deutschlandtakt berücksichtigen und bei nicht rentablen Relationen Anreize für die Bedienung unter Koordinierung des reformierten Eisenbahnbundesamts setzen. Bei dem Aufbau eines europäischen Nachtzugnetzes orientieren wir uns bezüglich der Ausstattung, Wagenmaterial sowie Unterstützung an Vorbildern wie Finnland, Österreich und Italien.

Weniger Stau, mehr Schiene – Güter auf die Schiene verlagern

Der Schienengüterverkehr hat große Bedeutung für eine klimafreundliche und energieeffiziente Wirtschaft der Zukunft. Daher werden wir den Schwerpunkt auf zwei große Wachstumsfelder legen.

Das erste Feld ist, den bereits jetzt stark wachsenden Kombinierten Verkehr deutlich zu stärken und auszubauen. Diese Form des Transports vereinigt die Stärken von Straße, Schiene und Wasserstraße. Dafür werden wir bestehende Verladeterminals ausbauen und zusätzliche Terminals errichten. Batterieelektrische Lastwagen sollten in den Terminals geladen werden können. Wir werden sicherstellen, dass es ausreichend Kapazitäten im Schienennetz für dieses Wachstumsfeld gibt.

Das zweite Feld liegt im grenzüberschreitenden Verkehr. Mit Lkw viele hunderte Kilometer quer durch verschiedene Länder zu fahren, macht Autobahnen unnötig kaputt, benötigt viel Energie und ist anfällig für Sozialdumping zu Lasten der Fahrer*innen. Wir werden daher die Transitstrecken für die Schiene (Transeuropäische Netze TEN-V) nach dem Vorbild der Schweiz ausbauen und uns in der EU dafür einsetzen, regulative Maßnahmen für faire Wettbewerbsbedingungen zwischen Schiene und Straße umzusetzen. Auch Verkehre aus und nach Deutschland haben wir im Blick. Das schont die stark belasteten und maroden Autobahnbrücken. Jeder vermiedene Lkw spart hier Geld. Dazu werden die Autobahnen von einem Teil der Lkw-Ströme entlastet, was auch die Sicherheit im Straßenverkehr verbessert. Dabei müssen insbesondere die Grenzübergänge der Schiene nach Polen und Tschechien ausgebaut und elektrifiziert werden.

Für alle Maßnahmen werden wir den Schienengüterverkehr anhand der politischen Ziele im Deutschlandtakt berücksichtigen. Bei der Erweiterung der Schieneninfrastruktur ist der Schienengüterverkehr gleichberechtigter Akteur. Wir werden dafür sorgen, dass Güterzüge weniger durch Überholvorgänge stehen, sondern kontinuierlich rollen. Dies werden wir beim Infrastrukturausbau verstärkt berücksichtigen. Das erhöht die Verlässlichkeit und ist ein entscheidender Faktor für die Stärkung des Schienengüterverkehrs.

Den Einzelwagenverkehr werden wir übergangsweise bis maximal 2035 finanziell für die Bedienung von Gleisanschlüssen fördern. Wir streben mittelfristig eine sich selbst tragende Marktstruktur an. Dies gelingt durch die Unterstützung bei der Einführung neuer Technologien, wie der Digitalen Automatischen Kupplung, sowie durch die Verbesserung der Infrastruktur und einem besseren Zugang zur Schiene für die Industrie.

Die Digitale Automatische Kupplung ist für alle Bereiche des Schienengüterverkehrs relevant. Deutschland wird sich auf EU-Ebene für eine verlässliche Migrationsstrategie einsetzen. Es braucht eine planbare Implementierung mit klarem, verpflichtendem Zieldatum. Wir werden die europaweite Einführung mit nationalen Mitteln unterstützen. Die Koordinierung muss europaweit erfolgen, eine nationale Unterstützung erfolgt durch das reformierte Eisenbahnbundesamt. Voraussetzung ist, dass die Kupplung ihre Einsatzfähigkeit beweist und die Vorteile für den Güterverkehr der Zukunft nachgewiesen sind.

Erweitern, Digitalisieren, Reparieren – Ohne gute Infrastruktur fährt kein Zug

Aktuell sind 25 Prozent des deutschen Streckennetzes – über 8.000 Kilometer – durchschnittlich acht Stunden am Tag überlastet. Das Schienennetz wird aktuell nur mit der Schulnote befriedigend bewertet, der Sanierungsstau auf circa 90 Milliarden Euro beziffert. Ohne eine funktionierende und entsprechend erweiterte Infrastruktur wird kein Zug pünktlich fahren.

Das Ziel der Steuerung von Sanierung, vor allem aber von Digitalisierung sowie Erweiterung der Schieneninfrastruktur wird der Deutschlandtakt, dessen Umsetzung durch den Infraplan gesteuert wird. Bis 2030 wird das Kernnetz durch grundlegende Sanierungen in einem besseren Zustand sein. Ebenso müssen die notwendigen Sanierungen im Flächennetz besser gebündelt werden. Nur so werden die Eisenbahnunternehmen ihren Betrieb verlässlicher planen können. Dann kommen wir mit der Sanierung schneller und konsequenter voran. Im Falle von Streckensperrungen braucht es Schienenersatzverkehre, die höherwertiger als bisher angeboten werden sollen. Der aktuelle Ersatzverkehr auf der Riedbahn ist hier das Vorbild.

Kleine und mittlere Maßnahmen (beispielsweise Überholgleise und zusätzliche Weichen für den Gleiswechselbetrieb) werden die Pünktlichkeit wieder deutlich verbessern. Dafür haben wir bereits in der Regierung die Förderkriterien gesetzlich stark vereinfacht. Kleine und mittlere Maßnahmen verbessern die Pünktlichkeit. Die Überlastung im Schienennetz sowie die Verbesserung der Resilienz im Schienennetz kann nicht ohne zusätzliche Infrastruktur reduziert werden. Für bessere Taktungen und attraktive Reisezeiten für den Deutschlandtakt werden wir Strecken aus- und neu bauen. Wir werden dabei nach transparenten Dialogverfahren, die der Bund fachlich besser begleiten muss, mit einer guten Beteiligung aller Betroffenen Entscheidungen für die Erweiterung der Bahninfrastruktur treffen. Mehr Menschen wollen Bahn fahren, mehr Unternehmen Güter auf die Gleise schicken, dafür brauchen wir mehr Platz auf den Schienenwegen und neue Strecken. Es wäre falsch, an fragwürdigen Autobahnprojekten festzuhalten und gleichzeitig den Kapazitätsausbau auf der Schiene zu blockieren. Wir werben für einen neuen Schienenkonsens und einen Ausbaupakt, der nicht nur die Metropolen verbindet, sondern auch neue Bahnanschlüsse für Orte in ländlichen Räumen bringt, unter anderem in Form von Regionalhalten an Neubaustrecken und Reaktivierungen. Wir achten darauf, dass zusätzliche Infrastruktur über den gesamten Lebenszyklus wirtschaftlich zu betreiben ist und verzichten auf nicht notwendige Ingenieurbauwerke. Zur Verbesserung der Ressourcen- und Klimabilanz setzen wir

zunehmend auf klimaschonendere Baustoffe wie Recycling-Beton. Den Bahnverkehr wollen wir bis 2035 vollständig klimaneutral betreiben, die dafür notwendige Elektrifizierung von 5.000 Kilometer Bahnstrecken gehen wir priorisiert an. Wir schaffen mit einem ambitionierten Ausbau der Infrastruktur die Voraussetzungen, dass die Menschen und Güter pünktlich ankommen.

Die Digitalisierung der Schiene werden wir nach dem Zielbild der Digitalen Schiene vorantreiben. Viele Stellwerke sind massiv überaltert und müssen dringend modernisiert werden. Hierbei geht es nicht primär um den Ersatz von alter Technik, sondern um ein Ausschöpfen der Potenziale von Digitalisierung und Modernisierung, sodass mehr Kapazität entsteht, die die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit erhöht. Der Bund muss dabei die Finanzierung infrastruktur- und fahrzeugseitig langfristig absichern und den Ausbau sowie die Umrüstung der Fahrzeuge in einer Gesellschaft koordinieren. Die gesetzlichen Voraussetzungen haben wir in den letzten drei Jahren geschaffen. Daher sind sowohl Fahrzeuge als auch Infrastruktur so umzurüsten, dass alle Potentiale der Digitalisierung ausgeschöpft werden, beispielsweise durch Einführung des neuen Funkstandards für Züge (FRMCS) sowie dem Einstieg ins teilautomatisierte Fahren. Nur so kann die Digitalisierung ein Baustein zur Kapazitätserhöhung für die Schiene sein und dem Fachkräftemangel begegnet werden. Bei dem dringend benötigten Ersatz alter Stellwerke müssen die Planungs- und Genehmigungsabläufe massiv verkürzt werden. Wir werden es ermöglichen, dass der Ersatz eines bestehenden Stellwerks in zwei Jahren abgeschlossen ist.

Die Bahnhöfe als Visitenkarte der Schiene sind bisher zu sehr vernachlässigt worden, insbesondere durch eine unzureichende Finanzierung. Wir Grüne in der Regierung haben durch eine Gesetzesänderungen erstmals für eine Finanzierungsgrundlage der Bahnhöfe gesorgt. Der leistungsfähigere Ausbau der Bahnknoten, die vollständige Barrierefreiheit der Stationen und gute bauliche Zustände von Bahnhöfen und deren Umfeldern wollen wir besser als bisher finanzieren. Daneben stärken wir die Kommunen mit Förderprogrammen bei der Errichtung von Mobilitätshubs, wie beispielsweise für Fahrradparkhäuser.

Ein starkes Fundament für eine starke Infrastruktur – Finanzierung

In der Beschleunigungskommission Schiene wurde eine neue Finanzierungsarchitektur Schiene vereinbart, die der Umsetzung harrt. Entscheidend ist, dass die Finanzierung über einen Zeitraum von mindestens sechs Jahren verlässlich und gesichert ist. Das senkt auch die Baupreise, weil nur durch ausreichende Planungssicherheit Planungs- und Baukapazitäten in den Unternehmen bereitgestellt werden können. Daneben ist eine auskömmliche Finanzierung sicherzustellen, um die Verlagerungsziele erreichen zu können. Außerdem muss die Anzahl der Fördertöpfe und vor allem Finanzierungsaufgaben radikal vereinfacht und reduziert werden. Wir setzen auf Anteile aus den LKW-Mauteinnahmen, auf angemessene Nutzerentgelte und auf freiwerdende Haushaltsmittel durch den schrittweisen Abbau ökologisch schädlicher Subventionen sowie auf Umschichtungen bisheriger Aus- und Neubaumittel für die Straße hin zur lange vernachlässigten Schiene. Damit ist die Finanzierung der Bestandsinfrastruktur bis 2035 gesichert.

Die Finanzierung des Bestandsnetz erfolgt über eine sich stetig fortschreibende Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung InfraGO. Dabei wird zukünftig auch die Sanierung miteingeschlossen. DB InfraGO bringt die Einnahmen aus den Trassenentgelten abzüglich der Betriebskosten als ihren Eigenanteil in die Finanzierung ein. Die Kenngrößen der Leistungs-

und Finanzierungsvereinbarung werden vollständig neu evaluiert und müssen die reale Entwicklung des Schienennetzstatus abbilden. Die Finanzierungsquellen aus dem Haushalt wie der Lkw-Maut werden gesetzlich abgesichert, um eine langfristige Verlässlichkeit gewährleisten zu können.

Für die Erweiterung der Infrastruktur sowie die Digitalisierung für den Deutschlandtakt wird es einen zweiten Finanzierungsweg geben. Vorbild ist die Finanzierung der Schiene in Österreich. Das Nachbarland verteilt die Investitionskosten auf die nutzenden Generationen.

Die Entwicklung der Trassenpreise werden wir verlässlicher und planbarer gestalten. Das Trassenpreissystem soll in Richtung einer Grenzkostenkalkulation entwickelt werden, um Anreize für Mehrverkehre auf der Schiene zu schaffen. Die Höhe der Nutzerentgelte kann sich auch an der Nachfrage orientieren. Die neue Flexibilität nutzen wir beispielsweise, damit die Fernverkehrsangebote in der Fläche weiter ausgebaut werden können.

Wir haben in den drei Regierungsjahren mit einer erheblich verbesserten Finanzierung, dem Start einer umfassenden Grundsanierung des Schienennetzes und der Reform bei der Deutschen Bahn vieles zugunsten einer Stärkung der Bahn in die Wege geleitet. Darauf aufbauend wollen wir die Stärkung der Schiene fortsetzen. Das hier vorgestellte Programm ist unser Vorschlag, damit 2035 die Menschen wieder stolz auf die Eisenbahn sein können.