

M-01 Mobilität

Antragsteller*in: Bundesvorstand
Beschlussdatum: 21.03.2016

Grüne Mobilität für eine lebenswerte Zukunft

1 Wir Grüne wollen Mobilität klimafreundlich und bequem für alle gestalten. Immer mehr
2 Menschen nutzen im Alltag Fahrrad, Bus und Bahnen und kombinieren verschiedene
3 Verkehrsmittel und stimmen so mit den Füßen ab: Der öffentliche Nahverkehr erreicht von Jahr
4 zu Jahr neue Fahrgastrekorde, das Fahrradfahren boomt und auch Carsharing-Anbieter melden
5 immer höhere Nutzer*innenzahlen. Diesen Trend zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds, der
6 besonders in den Ballungsräumen ausgeprägt ist, muss eine zukunftsfähige Verkehrspolitik
7 weiter verstärken. Das Auto – als Symbol für Fortschritt und Aufstieg in die Jahre gekommen
8 – gehört wird immer mehr zum Gebrauchsgegenstand und verliert als Statussymbol gerade bei
9 Jüngeren an Strahlkraft. Auch wenn das Auto noch immer gerade in ländlichen Regionen oft
10 Mobilitätsgarant ist, bietet ein rationaler Umgang mit dem Auto die Chance für neue
11 Mobilitätsangebote. Denn viele Menschen in Deutschland gestalten ihre individuelle Mobilität
12 freier und flexibler.

13 Die Verkehrspolitik in Deutschland muss sich daher grundlegend erneuern. Sie muss sich am
14 Verkehrsgeschehen der Zukunft orientieren und nachhaltige Mobilität für alle in den
15 Mittelpunkt stellen. Statt weiter Jahr für Jahr Milliarden in den Bau neuer Straßen zu
16 stecken, brauchen wir intelligente Netze mit guten Umsteigemöglichkeiten. Wir Grüne wollen
17 es Bürgerinnen und Bürgern einfach machen, mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln, auf
18 sicheren Rad- und Fußwegen und mit sauberen Autos ihre Ziele zu erreichen. Und wir wollen
19 eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur, die die Zukunftsfähigkeit Deutschlands als
20 nachhaltigem Wirtschaftsstandort sichert.

21 Wir Grüne wollen offen mit Bürgerinnen und Bürgern über den neue Mobilität und ihre Chancen
22 sprechen. Deutschland braucht eine Verkehrswende, um seine Klimaziele zu erreichen und
23 umzusetzen, was im internationalen Klimaschutzabkommen von Paris vereinbart wurde. In der EU
24 ist der Verkehr für ein Viertel aller CO₂-Emissionen verantwortlich und der einzige Sektor,
25 in dem sie seit 1990 gestiegen sind. Während die klimaschädlichen Emissionen der Industrie
26 deutlich gesenkt werden konnten, sind sie im Verkehr um 22% angestiegen. Ohne eine Änderung
27 der Mobilität werden wir den Klimawandel nicht stoppen. In Zukunft wollen wir uns mit Hilfe
28 von Wind- und Sonnenenergie statt Diesel und Benzin fortbewegen – und zwar so, dass wir
29 schnell und flexibel von A nach B kommen ohne Staufrust und lästige Parkplatzsuche. Wir
30 wollen weg vom Öl im Straßenverkehr in den nächsten zwei Jahrzehnten und rein in eine grüne
31 Mobilität mit Elektromobilen, einer Verdoppelung von Bus und Bahn-Angeboten und der
32 Vernetzung aller Verkehrsmittel.

33 Es geht darum, jedes Verkehrsmittel in seiner Stärke und intelligent vernetzt weiter zu
34 entwickeln. Darin liegen auch enorme ökonomische Chancen. Dafür müssen wir aber auch klar
35 benennen, welche Subventionen und Regeln das heutige Verkehrsgeschehen prägen und welche
36 sozialen Folgen und ökologischen Schäden dadurch entstehen. Ähnlich wie im Energiebereich
37 wollen wir Lobbys zurückdrängen, die am Gestern ausgerichtet sind und einer Neuausrichtung
38 der Verkehrspolitik im Wege stehen. Statt Straßenneubau, mehr Lkw-Verkehr und Subventionen
39 für Diesel und Dienstwagen wollen wir in der Verkehrspolitik umsteuern - ab 2017 auch mit
40 einem Bundesministerium für Mobilität, das die Mobilitätsanforderungen und -bedürfnisse der

41 Menschen in den Vordergrund stellt und nicht wie bisher die Interessen der
42 Verkehrswirtschaft.

43 **Sackgassen verlassen**

44 Wer in Deutschland von A nach B kommen will, dem wird vor allem das Autofahren leicht
45 gemacht. Unser Land hat ein umfassendes Netz an Autostraßen, Parkplätzen und Tankstellen.
46 Wer dagegen den öffentlichen Verkehr und damit einen umweltschonenden Mix aus Bahnen und
47 ÖPNV nutzen möchte, der braucht oft Geduld und starke Nerven. Der Bahnverkehr wurde weiter
48 ausgedünnt und ist zergliedert in zahlreiche Verbundsysteme und Tarifgebiete, die nahtlose
49 und zuverlässige Anschlüsse erschweren. Überall im Land sind Bahnhöfe und Haltestellen
50 teilweise seit Jahren in traurigem Zustand.

51 Unser Verkehrssystem ist nicht zukunftsfähig. Im Straßenverkehr gibt es jährlich tausende
52 Unfälle, Verletzte und Tote. Es belastet die Luft in Städten und verschuldet schwere
53 Atemwegs- und Krebserkrankungen. Es macht Menschen krank, weil es zu laut ist. Es produziert
54 Jahr für Jahr Staus in einer Gesamtlänge von über einer Million Kilometer. Allein die
55 Handwerksunternehmen in der Köln-Bonner Region verlieren jährlich 240 Millionen Euro, weil
56 ihre Firmenfahrzeuge nicht vorankommen. Unsere Verkehrsinfrastruktur ist vielerorts in einem
57 maroden Zustand. Tausende Bahn- und Straßenbrücken müssen dringend erneuert werden. CDU/CSU
58 und SPD haben über Jahrzehnte nicht durchfinanzierte Neubauten beschlossen, die jene
59 Milliardensummen verschlungen haben, die wir schon lange für Erhalt und Sanierung brauchen.
60 Überteuert Prestigeprojekte wie der Flughafen BER graben gezielten Investitionen in eine
61 verlässliche Alltagsmobilität das Wasser ab. Regelrechten Wildwuchs gibt es bei den
62 Regionalflughäfen – viele sind verkehrlich weitgehend überflüssig und werden nur durch
63 steuerfinanzierte Millionensubventionen künstlich am Leben gehalten.

64 Rad- und Fußverkehr sind allzu oft noch die Stiefkinder der deutschen Verkehrspolitik. Seine
65 Potentiale für ein nachhaltiges Mobilitätssystem werden nicht ausgeschöpft. Während Pedelecs
66 boomen und eine veränderte Infrastrukturplanung erfordern, verschläft die Bundesregierung
67 die Chancen. Noch immer sterben im Straßenverkehr viel zu viele Radfahrer oder werden schwer
68 verletzt. Dass sich nur etwa die Hälfte der Radfahrerinnen und Radfahrer im Straßenverkehr
69 sicher fühlt, ist ein Armutszeugnis für eine moderne Gesellschaft.

70 **Intelligent und vernetzt unterwegs**

71 Moderne und leistungsfähige Mobilität setzt auf eine gute Vernetzung öffentlicher
72 Verkehrsangebote. Unsere Mobilität gewinnt an Qualität, wenn wir Bahnen und Busse, ÖPNV,
73 Fahrrad und Carsharing nahtlos und mithilfe digitaler Informationen kombinieren können.
74 Statt im Stau zu stehen und den letzten freien Parkplatz zu suchen, steigen wir flexibel
75 ein, zu und um, um unsere Ziele zu erreichen. Mit ein paar Klicks verschaffen wir uns freie
76 Fahrt.

77 Wir wollen selbstbestimmte Mobilität stärken. Es muss leichter werden, die geeignetste
78 Fahrtoption bequem über Internet auszuwählen, zu buchen und zu bezahlen. Wir wollen
79 bedienungsfreundliche Plattformen auf Basis von Open Data ausbauen, ohne dabei den
80 Datenschutz von Verbraucherinnen und Verbrauchern zu gefährden. Die tarifäre Kleinstaaterei
81 des öffentlichen Verkehrs ist eine lang gewachsene ungute Tradition. Der öffentliche Verkehr
82 muss hier noch viel einfacher werden: Fahrgäste sollten ihre Fahrkarten auch über
83 Verbundgrenzen hinweg problemlos buchen können.

84 Intelligente Mobilität heißt auch Carsharing. Teilen boomt aus guten Gründen: Wer nur ab und
85 zu ein Auto mietet, senkt seine Fixkosten und kann bei Bedarf auf unterschiedliche Fahrzeuge
86 zurückgreifen. Um Wartung und Reparatur kümmern sich andere. Wir Grüne haben Carsharing von
87 Beginn an unterstützt. Es verringert Fahrzeugdichte und erhöht die Lebensqualität in

88 Städten. Das Carsharing-Konzept unserer grünen Verkehrssenatoren in Bremen wird seit Jahren
89 in ganz Deutschland gelobt.

90 Doch die Erfolgsgeschichte wird noch immer auf Ebene des Bundes ausgebremst. Das
91 Bundesverkehrsministerium blockiert die gesetzliche Grundlage, auf der Kommunen Carsharing-
92 Parkplätze rechtssicher ausweisen könnten. Wo Carsharing derzeit existiert, müssen Kommunen
93 kreativ werden und rechtlich improvisieren. Grüne Mobilitätspolitik setzt auf moderne
94 Verkehrsregeln. Alle rechtlichen Vorbehalte der Bundesregierung gegen Carsharing sind
95 konstruiert und nicht mehr zeitgemäß. Carsharing leistet einen Beitrag zu Umwelt- und
96 Gesundheitsschutz, entlastet Innenstädte vom Parkplatzsuchverkehr und sichert bezahlbare
97 Mobilität für alle. Die Carsharing-Branche braucht Investitionssicherheit. Wir Grüne kämpfen
98 daher dafür, dass Kommunen Mobilitätsstationen im öffentlichen Straßenraum errichten und
99 reservierte Stellplätze auch einzelnen Unternehmen zuordnen können.

100 Auch bei Transportdienstleistungen wollen wir es Verbraucherinnen und Verbrauchern leichter
101 mache, die Möglichkeiten der digitalen Share Economy zu nutzen. Wir werden darauf drängen
102 dass – anders als bei einigen derzeit expandierenden Anbietern – Datenschutz, Verbraucher-
103 und Arbeitnehmerrechte strikt eingehalten werden.

104 **Eine Offensive für den ÖPNV**

105 In Städten kommen 70 Prozent aller klimaschädlichen Emissionen aus dem Verkehr. Gleichzeitig
106 sind 90 Prozent aller Autofahrten in deutschen Städten kürzer als 6 Kilometer. Das sind
107 ideale Distanzen zum Umsteigen auf Bus, Bahn, Rad und Zufußgehen.

108 Der ÖPNV erfreut sich insbesondere in den großen Städten und Ballungsgebieten eines
109 wachsenden Zuspruchs. Damit er attraktiv bleibt, sind in den nächsten Jahren hohe
110 Investitionen in Fahrzeuge und Infrastruktur nötig. Bezahlbare Mobilität für alle in Stadt
111 und Land muss das Ziel bleiben. Ein moderner öffentlicher Verkehr bietet intelligente
112 Mobilitätsdienstleistungen an. Dafür müssen sich die Verkehrsverbünde wandeln, einfache und
113 günstige Tarife anbieten, Familienfreundlichkeit gewährleisten und ansprechende Stationen
114 mit umfassender Barrierefreiheit schaffen. Wo Kundinnen und Kunden noch immer oft als
115 „Beförderungsfall“ behandelt werden und einem Dickicht komplizierter Regeln begegnen, ist
116 für ein positives Image und Freude am Fahren noch viel zu tun. Wir wollen, dass sich das E-
117 Ticket schneller zum bundesweiten Standard entwickelt. Das Ziel muss lauten „eine Fahrkarte
118 für alle Verkehrsmittel des Umweltverbunds“. Wir Grüne unterstützen Initiativen in Ländern
119 und Kommunen, die Finanzierungsgrundlagen des ÖPNV zu erneuern. Für einen attraktiven und
120 leistungsfähigen Nahverkehr brauchen wir ergiebige und verlässliche
121 Finanzierungsinstrumente. Ein solidarisches Bürgerticket zur vereinfachten Nutzung von
122 Bussen, Bahnen und weiteren Mobilitätsangeboten kann dabei lokal der Einstieg in ein
123 erweitertes und fahrgastfreundliches öffentliches Verkehrssystem sein. Deshalb wollen wir
124 kommunale Pilotprojekte unterstützen.

125 Unser Ziel ist eine Mobilitätsgarantie im ganzen Land ohne eigenes Auto: Um den ÖPNV in
126 ländlichen Regionen zu verbessern, wollen wir Mindeststandards setzen und Angebote wie
127 Rufbusse, Sammeltaxis und Ridesharing ausweiten. Für innovative Mobilitätsdienstleistungen
128 wollen wir attraktive Rahmenbedingungen einführen, ohne Sozial- und Arbeitsstandards
129 auszuhöhlen. Unser Ziel ist die Weiterentwicklung von Bike&Ride und Park&Ride zu
130 Mobilitätsstationen mit sicheren Abstellmöglichkeiten, Elektro-Lade-Einrichtungen und Car-
131 Sharing. Wir wollen die Umstellung von Fahrzeugen des ÖPNV auf Elektro- und
132 Wasserstoffantriebe fördern, um Betriebskosten zu senken und Abgase zu mindern.

133 Beim Ausbau des ÖPNV ist der Bund weiter gegenüber Ländern und Kommunen in der Pflicht. Er
134 muss auch nach 2019 den Ausbau der Infrastruktur für den ÖPNV und dabei künftig ebenso
135 Erhaltungsmaßnahmen unterstützen. Wir wollen die finanzielle Förderung des Bundes auf

136 kleinere Maßnahmen wie etwa den Ausbau von Mobilitätsstationen ausweiten. WLAN in Bahnen und
 137 ÖPNV etwa muss selbstverständlich werden. Die finanziellen Mittel für den öffentlichen
 138 Verkehr aus dem Entflechtungsgesetz dürfen nicht beim Deal um die Neuordnung der Bund-
 139 Länder-Finanzbeziehungen verschachert werden. Wir fordern den Bund auf, ihre Zweckbindung
 140 abzusichern und ein „Zukunftsprogramm Nahverkehr“ zur Angebots- und Qualitätsverbesserung
 141 mit jährlich mit mehr als 1 Mrd. Euro auszustatten.

142 **Radfahren Raum und Sicherheit geben**

143 Das Fahrrad erlebt eine Renaissance. In vielen Städten hat der Radverkehr deutlich
 144 zugenommen. Immer mehr Menschen nutzen das Rad für ihre Wege im Alltag. Neue Technik,
 145 Materialien und Designs machen aus dem guten alten Drahtesel ein innovatives, praktisches
 146 und schnelles Transportmittel. Die Elektrifizierung erschließt dem Rad neue Zielgruppen,
 147 ermöglicht höhere Durchschnittsgeschwindigkeiten und macht auch entfernte Ziele bequem
 148 erreichbar. Mit Lastenrädern ist vom Wochenendeinkauf über das Kindertaxi bis zum
 149 gewerblichen Transport vieles möglich.

150 Schnell, preiswert und bequem ankommen - moderne Mobilitätspolitik setzt auf fahrradgerechte
 151 Städte. Kommunen wie Kopenhagen, Portland oder Münster leisten Pionierarbeit für mehr
 152 Fahrradverkehr und zukunftsfähige Stadtentwicklung. Gemeinsam genutzte Verkehrsräume (shared
 153 space) können den öffentlichen Straßenraum für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen sicherer
 154 und lebenswerter machen. Die Niederlande zeigen, wie mit systematischer Radverkehrsförderung
 155 ein ganzes Land fahrradfreundlich wird. Städte und Regionen auf der ganzen Welt eifern
 156 diesen Vorbildern nach.

157 Auch in Deutschland bekommt Fahrradpolitik Rückenwind. 82 Prozent der Deutschen wünschen
 158 sich eine städtische Verkehrspolitik, die weniger an den Bedürfnissen des Autoverkehrs
 159 ausgerichtet ist und stattdessen ÖPNV, Fuß- und Radwege ausbaut. Für diesen Trend haben wir
 160 Grüne immer geworben - heute ist er da. Der Radverkehr ist ein Schlüssel für
 161 klimafreundliche Mobilität. In Baden-Württemberg, Bremen und Hessen gehen unsere grünen
 162 Verkehrsminister bei der Förderung des Radverkehrs beispielgebend voran mit innovativen
 163 Vorschlägen zur Radstrategie und Radkultur.

164 Ein fahrradfreundliches Verkehrssystem braucht gute Infrastruktur und gerechte
 165 Verkehrsregeln. Wo Radfahren zunimmt und zunehmen soll, müssen Verkehrsflächen neu
 166 aufgeteilt und die Qualität der Radverkehrsinfrastruktur verbessert werden. Wir wollen mit
 167 einer grünen Radstrategie gute Radverkehrsverhältnisse im ganzen Land und für die
 168 Gesellschaft in ihrer ganzen Breite. Radfahren muss für alle leichter, bequemer und sicherer
 169 werden – vom Kindergartenkind bis zur Generation „Siebzig plus“ setzen wir auf eine
 170 zeitgemäße Radkultur.

171 Wir Grüne wollen gezielt die Kombination von Rad und öffentlichem Verkehr verbessern - auch
 172 mit dem ICE, was Bundestag und Bundesrat einstimmig beschlossen haben. Gute Radwege zu
 173 Bahnhof und Haltestelle und sichere Abstellmöglichkeiten erhöhen die Attraktivität des
 174 öffentlichen Verkehrs und vergrößern sein Einzugsgebiet. Damit sich eine „neue
 175 Radverkehrskultur“ in Deutschland entwickeln kann, muss der Bund zum engagierten und
 176 verlässlichen Partner der Länder und Kommunen bei der Radverkehrsförderung werden. Eine
 177 flächendeckende intakte Radinfrastruktur und Radschnellwege müssen gemeinsame Aufgabe aller
 178 Straßenbaulastträger sein.

179 **Effiziente und saubere Autos**

180 Autos müssen auf der Straße sauber sein – nicht auf dem Papier oder im Testlabor. In 29
 181 Regionen Deutschlands liegt die Luftbelastung durch Stickoxide über den zulässigen
 182 Grenzwerten – ein unhaltbarer Zustand. Die Bundesregierung muss aufhören, die
 183 gesundheitlichen Gefahren, die von Verbrennungsmotoren ausgehen, zu verharmlosen. Die

184 massiven Abweichungen zwischen Labor- und Straßenmessungen bei Diesel-Pkw waren seit Jahren
185 bekannt. Seit Monaten bleibt die Bundesregierung die Ergebnisse der Nachprüfungen von
186 Dieselfahrzeugen bei normalen Straßenfahrten schuldig. Sie hintertreibt damit eine
187 sachorientierte Verständigung über notwendige Konsequenzen. Wir Grüne fordern, den
188 Abgasskandal zügig und umfassend aufzuklären. Abgas- und Verbrauchstests müssen realistisch
189 und ihre Ergebnisse transparent werden. Wir wollen, dass unabhängige Institutionen wirksame
190 Kontrolle durch regelmäßige Feldüberwachung schaffen. Da die Luftbelastung durch Diesel-Pkw
191 noch über Jahre anhalten wird, muss sich die Bundesregierung mit den Ländern zügig auf
192 einheitliche Maßnahmen verständigen, um Feinstaub und Stickoxide wirksam zu verringern. Wir
193 Grüne fordern, das Bundesimmissionsschutzrecht zu reformieren und Kommunen rechtliche
194 Instrumente an die Hand zu geben, ihre Umweltzone zu verstärken so dass die Grenzwerte
195 eingehalten werden können. Die Einführung einer Blauen Plakette ist als Weiterentwicklung
196 der bestehenden Plakettenverordnung notwendiger denn je. Wenn alles andere nicht hilft,
197 können zum Gesundheitsschutz auch gezielte Fahrverbote notwendig werden.

198 Derzeit wird diskutiert, inwieweit automatisiertes Fahren Sicherheit und Effizienz des
199 Autoverkehrs verbessern kann. Wir unterstützen die Forschung in diesem Bereich. Zugleich
200 setzen wir uns im Interesse der Nutzer*innen für hohe Standards in Sachen Datenschutz und
201 Verkehrssicherheit ein. Wir wollen, dass die Autofahrer jederzeit die Hoheit über die
202 Sammlung, Weitergabe und Verwertung ihrer Daten behalten. Autofahrer müssen selbst
203 entscheiden können, ob sie Systeme des automatisierten Fahrens nutzen möchten. Sie müssen
204 Systeme abschalten und übersteuern können. Autohersteller und Handel wollen wir
205 verpflichten, offenzulegen, welche Daten sie sammeln und zu welchem Zweck sie sie verwenden.

206 **Elektromobilität umfassend fördern**

207 Energiewende heißt, nicht länger fossile Treibstoffe in Motoren zu verbrennen, sondern
208 Effizienztechnologien und alternative Antriebe einzusetzen. Wir wollen, dass
209 Elektromobilität auf Basis erneuerbarer Energien endlich losbraust. Dies gilt auch für
210 elektrisch betriebene Busse und Nutzfahrzeuge. Elektromobilität funktioniert auf der Schiene
211 und muss dort weiter ausgebaut werden. Bahnstrom muss zügig zu 100 Prozent grün werden.
212 Elektrofahrräder boomen regelrecht, aber sie brauchen rasch eine gute Infrastruktur, um ihre
213 Potentiale voll auszuspielen. Mit Elektroautos haben wir die Chance, den Autoverkehr
214 klimafreundlicher zu machen, statt die Klimakatastrophe weiter zu befeuern. Wir wollen den
215 Ausbau Erneuerbarer Energien und intelligenter Energiespeicher mit moderner E-Mobilität
216 zusammenbringen – und damit Energie- und Verkehrswende verbinden. Die Bundesregierung hat
217 beim Ausbau der Elektromobilität auf der Straße versagt. Ihre Steuer- und Ordnungspolitik
218 erschwert die Marktdurchdringung von Elektroautos, begünstigt schwere Verbrennungslimousinen
219 und setzt so Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie und Arbeitsplätze aufs Spiel.

220 Die in der großen Koalition diskutierte Absatzförderung für Elektrofahrzeuge lehnen wir ab,
221 da sie keine ökologische Lenkungswirkung entfaltet. Es ist notwendig, alte Subventionen
222 abzubauen. Die einseitige steuerliche Förderung von Diesel gegenüber Benzin ist weder
223 umwelt- noch verkehrspolitisch länger begründbar. Eine Kaufprämie aus dem allgemeinen
224 Steuertopf, die nicht einmal eine feste Absatzquote vorgibt, ist sozial ungerecht und
225 verkehrspolitisch untauglich. Sie ist in dieser Form nichts anderes als eine weitere
226 milliardenschwere Subvention für Automobilkonzerne, die mit übermotorisierten und schweren
227 Sprintschluckern weltweit Milliarden verdient – und deren wahren Preis die Gesellschaft
228 zahlt.

229 Wir Grüne wollen Elektromobilität im Straßenverkehr gezielt durch eine Förderung aller
230 Kommunen stärken, die für innerstädtischen Logistikverkehr nur noch E-Fahrzeuge und
231 Lastenfahrräder zulassen, sowie durch ein zeitlich befristetes Marktanzreizprogramm für
232 Elektro-Nahverkehrsbusse und Elektroautos. Wir brauchen dafür eine Beschaffungsoffensive der

233 öffentlichen Hand für Elektrofahrzeuge aller Art. Kaufanreize für Elektroautos wollen wir
234 aufkommensneutral durch eine Umgestaltung der Kfz-Steuer mit ökologischer Lenkungswirkung
235 und die Einführung eines Bonus-Malus-Systems gegenfinanzieren. Die Bundeskanzlerin erinnern
236 wir daran, dass der entscheidende Hebel für weniger Kraftstoffverbrauch und eine
237 wettbewerbsfähige E-Automobilproduktion ambitionierte Flottengrenzwerte bleiben – für diese
238 sollte sie sich künftig in Brüssel einsetzen. Wir Grüne sprechen uns für ambitionierte
239 Vorgaben für Neuwagen ab 2025 aus, um Treibhausgasemissionen wirksam zu vermindern.

240 **Gute Bahnen**

241 Der Ausbau des Schienenverkehrs ist entscheidend für das Erreichen unserer Klimaschutzziele.
242 Wir Grüne wollen den öffentlichen Verkehr stärken und seine Fahrgastzahlen bis 2035
243 verdoppeln. Dafür muss der Bund wieder zum Garanten eines guten öffentlichen
244 Verkehrsangebots werden. Als Eigentümer fast des gesamten Schienennetzes darf er die
245 Infrastruktur nicht länger verrotten lassen und muss verlässlich in Erhalt und Ausbau
246 investieren. Mehr Schienenverkehr trifft bei den Menschen nur dann auf Akzeptanz, wenn der
247 Lärmschutz an Bestands- und Neubaustrecken forciert wird. Der Lärmschutz an bundeseigenen
248 Schienenwegen darf nicht von der Haushaltslage einzelner Länder abhängen. Wir brauchen eine
249 einheitliche Verkehrslärmgesetzgebung inklusive deren Finanzierung, die einzelne Lärmquellen
250 wie auch deren Zusammentreffen als Umgebungslärm adressiert.

251 Es ist höchste Zeit, eine neue Kultur der Bahnreise zu entwickeln. Zugfahren muss wieder
252 Freude machen, weil man das Unterwegssein genießen kann und pünktlich ankommt. Mit dem
253 Deutschland-Takt wollen wir Fernverkehr und regionalen ÖPNV optimal aufeinander abstimmen
254 und funktionierenden Reiseketten ermöglichen. Als Reaktion auf den Fernbus hat die Deutsche
255 Bahn AG ein neues Fernverkehrskonzept präsentiert – ob sie wirtschaftlich in der Lage sein
256 wird es umzusetzen, ist jedoch ungewiss. Wir Grüne begrüßen den Kurswechsel weg von einem
257 ausgedünnten Hochgeschwindigkeitsverkehr zwischen wenigen Metropolen und hin zur Bahn in der
258 Fläche, mit dem der Staatskonzern wieder mehr Städte und Regionen anfahren und Kundinnen und
259 Kunden zurückgewinnen will. Damit die Bahn ein starkes Rückgrat der Mobilität in Deutschland
260 wird, darf sich der Bund als Eigentümer des größten Bahnunternehmens nicht länger aus der
261 Entwicklung des Bahnverkehrs heraushalten. Es fehlt eine Zukunftskonzeption für den
262 Schienenverkehr in Deutschland.

263 Deutschland braucht eine Bahnreform II, die die Interessen der Fahrgäste in den Mittelpunkt
264 stellt. Sie sollte in einer Regierungskommission, die Wissenschaft, Umwelt- und
265 Verbraucherverbänden und Verkehrswirtschaft zusammenführt, vorbereitet werden. Wir Grüne
266 wollen, dass mehr Städte an den Fernverkehr angeschlossen werden. Dies kann z.B. durch ein
267 Fernverkehrs-Sicherstellungsgesetz, wie es der Bundesrat einstimmig fordert, erreicht
268 werden. Wir Grünen wollen den Ausschreibungswettbewerb des Schienenpersonennahverkehrs auf
269 den nicht eigenwirtschaftlich zu erbringenden Fernverkehr ausweiten und das internationale
270 Angebot einschließlich des Nachtzugverkehrs stärken. Eine Bahnreform muss das Netz von den
271 Transportgesellschaften der DB AG sauber trennen und in neutrale staatliche Verantwortung
272 überführen. Nur so können mehr Wettbewerb und mehr Angebot auf der Schiene entstehen.

273 **Bundesnetzplan**

274 Deutschland baut seit Jahrzehnten der Zunahme von Auto- und Lkw-Verkehr hinterher. Jeder
275 neue sogenannte Engpass hat bislang die Planungsabteilungen in den Verwaltungen zum Aus- und
276 Neubau von Straßen animiert. Statt Verkehre zu vermeiden oder zu verlagern, wurden in
277 Deutschland überall Landschaft zubetoniert, immer mehr Lärm und Abgase erzeugt und der
278 Ressourcenverbrauch vermehrt. Weil die Haushalte keine ausgreifenden Autobahnbauten mehr
279 hergeben, setzt die Bundesregierung auf teure ÖPP-Projekte, die vordergründig privates
280 Kapital mobilisieren, am Ende aber nur die Gewinne auf Kosten der Allgemeinheit
281 privatisieren. Sie werden künftige Generationen finanziell erheblich belasten, sind deshalb

282 sozial ungerecht und führen zu einer schleichenden abschnittswisen Privatisierung. Eine
283 Autobahn-AG in der Art, wie sie die Bundesregierung konzipiert, und die Einbindung
284 renditegetriebener Kapitalinteressen in die Infrastrukturentwicklung lehnen wir Grüne
285 entschieden ab.

286 Wir wollen eine Umkehr im bisherigen System der Infrastrukturplanung in Deutschland. Wir
287 unterstützen die Ziele des Weißbuchs Verkehr der EU-Kommission, 30 Prozent des
288 Straßengüterverkehrs bis 2030 und 50 Prozent bis 2050 auf die Schiene bzw. auf den
289 Schiffsverkehr zu verlagern und einen Großteil des Personenverkehrs über mittlere
290 Entfernungen bis 2050 mit der Eisenbahn zu bewältigen. Deswegen ist die Praxis, alle 15
291 Jahre in Bundesverkehrswegeplänen ein Sammelsurium von Einzelprojekten aufzulisten, nicht
292 zukunftsfähig – und schon gar nicht finanzierbar. Auch der Bundesverkehrswegeplan 2015, den
293 Verkehrsminister Dobrindt vorgelegt hat, ist eine Wunschliste mit viel zu vielen Projekten,
294 die weder Natur- und Umweltschutzanforderungen entsprechen noch finanzierbar sein werden.
295 Eine klare Priorisierung zugunsten des klimafreundlichen Schienenverkehrs und einer
296 intelligenten Vernetzung fehlt ebenso wie eine klare Priorisierung bei den
297 Straßenbauprojekten. Wir Grüne fordern stattdessen einen Bundesnetzplan, der Erhalt vor
298 Neubau festschreibt und den Ausbau der Infrastruktur auf zentrale Routen und den
299 Deutschland-Takt konzentriert. Mit dem Deutschland-Takt, einem bundesweit verknüpften
300 Taktfahrplan, verlagern wir mehr Verkehr auf die Schiene, steigern die Verlässlichkeit von
301 Reiseverbindungen und verkürzen die Reisezeiten.

302 **Für fairen Wettbewerb im Verkehrssektor**

303 Der Bahnverkehr braucht faire Bedingungen. Die massive staatliche Subventionierung des
304 Luftverkehrs ist ein ökologischer Blindflug. Die Einführung einer Kerosinsteuer und die
305 Abschaffung der Mehrwertsteuerbefreiung für Auslandsflüge sind überfällig. Es ist ein
306 politisches Steuerungsversagen der Bundesregierung, dass die Betriebskosten für die
307 umweltfreundliche Schiene seit Jahren ansteigen, während sinkende Mautgebühren und
308 Kraftstoffsubventionen immer mehr Lkw-Verkehr erzeugen.

309 Der umweltfreundliche Bahnverkehr wird gegenüber der klimaschädlichen Straße und dem
310 klimaschädlichen Flugverkehr extrem unfair behandelt. Während jede Lokomotive auf jedem
311 Streckenkilometer EU-weit eine in der Höhe unbegrenzte Maut bezahlen muss, sind nur knapp 1%
312 des Straßennetzes mautpflichtig. Die Airlines bekommen in der EU jedes Jahr 30 Mrd. Euro vom
313 Steuerzahler geschenkt, weil sie von der Kerosin- und auf Auslandsflügen von der
314 Mehrwertsteuer befreit sind. All das macht das Fliegen künstlich billig und das Bahnfahren
315 künstlich teuer. Das ist in massivem Maße unökologisch und sozial ungerecht.

316 Wir Grüne fordern „Gleiches Recht für alle!“ Entweder wird bei allen eine Energiesteuer
317 erhoben oder bei niemandem, entweder zahlen alle Mehrwertsteuer oder keiner. Dann hat die
318 umweltfreundliche Schiene eine faire Chance. Die Schweiz zeigt uns, wie es gehen kann. Dort
319 zahlen alle LKW ab 3,5 Tonnen auf allen Straßen eine Maut, die dreimal so hoch ist wie in
320 Deutschland. Deshalb finden dort auch keine Verlagerungen von Autobahnen auf Bundes- und
321 Landstraßen oder von großen auf kleine LKW statt. Wir Grüne wollen die Nutzerfinanzierung
322 ausweiten, in die Maut alle Lkw ab 3,5 t und schrittweise das gesamte Straßennetz der
323 Bundes- und Landesstraßen einbeziehen und den Kombinierten Verkehr stärker. Wir sprechen uns
324 dafür aus, dass auch Fernbusunternehmen ihren Beitrag zur Erhaltung der Infrastruktur
325 leisten und ihren Mitarbeiter*innen gute Arbeitsbedingungen bieten sollen.