# M-01 Grüne Mobilität für eine lebenswerte Zukunft

| | |
|---|---|
| Gremium: | Bundesvorstand |
| Beschlussdatum: | 21.03.2016 |
| Tagesordnungspunkt: | M Mobilität |

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

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

Wir Grüne wollen offen mit Bürgerinnen und Bürgern über den neue Mobilität und ihre Chancen sprechen. Deutschland braucht eine Verkehrswende, um seine Klimaziele zu erreichen und umzusetzen, was im internationalen Klimaschutzabkommen von Paris vereinbart wurde. In der EU ist der Verkehr für ein Viertel aller $CO_2$-Emissionen verantwortlich und der einzige Sektor, in dem sie seit 1990 gestiegen sind. Während die klimaschädlichen Emissionen der Industrie deutlich gesenkt werden konnten, sind sie im Verkehr um 22% angestiegen. Ohne eine Änderung der Mobilität werden wir den Klimawandel nicht stoppen. In Zukunft wollen wir uns mit Hilfe von Wind- und Sonnenenergie statt Diesel und Benzin fortbewegen – und zwar so, dass wir schnell und flexibel von A nach B kommen ohne Staufrust und lästige Parkplatzsuche. Wir wollen weg vom Öl im Straßenverkehr in den nächsten zwei Jahrzehnten und rein in eine grüne Mobilität mit Elektromobilen, einer Verdoppelung von Bus und Bahn-Angeboten und der Vernetzung aller Verkehrsmittel.

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

## Sackgassen verlassen

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

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

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

## Intelligent und vernetzt unterwegs

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

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

Intelligente Mobilität heißt auch Carsharing. Teilen boomt aus guten Gründen: Wer nur ab und zu ein Auto mietet, senkt seine Fixkosten und kann bei Bedarf auf unterschiedliche Fahrzeuge zurückgreifen. Um Wartung und Reparatur kümmern sich andere. Wir Grüne haben Carsharing von Beginn an unterstützt. Es verringert Fahrzeugdichte und erhöht die Lebensqualität in Städten. Das Carsharing-Konzept unserer grünen Verkehrssenatoren in Bremen wird seit Jahren in ganz Deutschland gelobt.

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

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

Eine Offensive für den ÖPNV

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

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

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

Beim Ausbau des ÖPNV ist der Bund weiter gegenüber Ländern und Kommunen in der Pflicht. Er muss auch nach 2019 den Ausbau der Infrastruktur für den ÖPNV und dabei künftig ebenso Erhaltungsmaßnahmen unterstützen. Wir wollen die finanzielle Förderung des Bundes auf kleinere Maßnahmen wie etwa den Ausbau von Mobilitätsstationen ausweiten. WLAN in Bahnen und ÖPNV etwa muss selbstverständlich werden. Die finanziellen Mittel für den öffentlichen

Verkehr aus dem Entflechtungsgesetz dürfen nicht beim Deal um die Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen verschachert werden. Wir fordern den Bund auf, ihre Zweckbindung abzusichern und ein „Zukunftsprogramm Nahverkehr“ zur Angebots- und Qualitätsverbesserung mit jährlich mit mehr als 1 Mrd. Euro auszustatten.

Radfahren Raum und Sicherheit geben

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

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

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

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

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

Effiziente und saubere Autos

Autos müssen auf der Straße sauber sein – nicht auf dem Papier oder im Testlabor. In 29 Regionen Deutschlands liegt die Luftbelastung durch Stickoxide über den zulässigen Grenzwerten – ein unhaltbarer Zustand. Die Bundesregierung muss aufhören, die gesundheitlichen Gefahren, die von Verbrennungsmotoren ausgehen, zu verharmlosen. Die massiven Abweichungen zwischen Labor- und Straßenmessungen bei Diesel-Pkw waren seit Jahren

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

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

Elektromobilität umfassend fördern

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

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

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

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

Gute Bahnen

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

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

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

Bundesnetzplan

Deutschland baut seit Jahrzehnten der Zunahme von Auto- und Lkw-Verkehr hinterher. Jeder neue sogenannte Engpass hat bislang die Planungsabteilungen in den Verwaltungen zum Aus- und Neubau von Straßen animiert. Statt Verkehre zu vermeiden oder zu verlagern, wurden in Deutschland überall Landschaft zubetoniert, immer mehr Lärm und Abgase erzeugt und der Ressourcenverbrauch vermehrt. Weil die Haushalte keine ausgreifenden Autobahnbauten mehr hergeben, setzt die Bundesregierung auf teure ÖPP-Projekte, die vordergründig privates Kapital mobilisieren, am Ende aber nur die Gewinne auf Kosten der Allgemeinheit

privatisieren. Sie werden künftige Generationen finanziell erheblich belasten, sind deshalb sozial ungerecht und führen zu einer schleichenden abschnittsweisen Privatisierung. Eine Autobahn-AG in der Art, wie sie die Bundesregierung konzipiert, und die Einbindung renditegetriebener Kapitalinteressen in die Infrastrukturentwicklung lehnen wir Grüne entschieden ab.

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

Für fairen Wettbewerb im Verkehrssektor

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

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

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