

GRÜNE BAHNSTRATEGIE

GRÜNE BAHNSTRATEGIE

Damit es in Zukunft heißt:
„Einfach Bahnfahren“

www.bahnstrategie.matthias-gastel.de





GRÜNE BAHNSTRATEGIE

Langer Erarbeitungsprozess:

- Austausch mit Bahnverbänden
- Treffen Grüne Eisenbahner*innen
- Treffen BAG Mobilität

Ergebnis war ein 24-seitiges Positionspapier.

Mitte Dezember einstimmig von Bundestagsfraktion verabschiedet.

EINFACH BAHNFAHREN

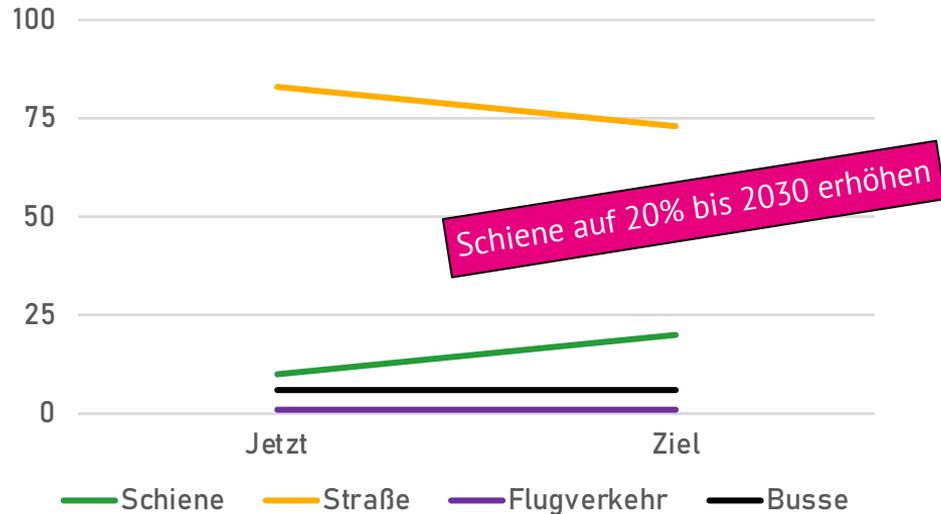
Die Bahn zum stärksten Verkehrsträger machen

ZIELE

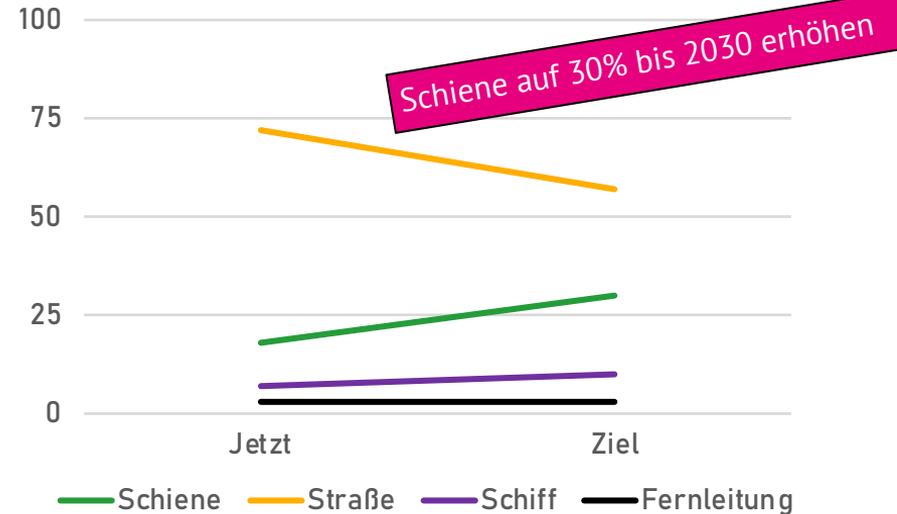


VERKEHRSVERLAGERUNG JETZT ANGEHEN!

Anteil des Modal Split
(Verkehrsleistung) der Schiene
im Personenverkehr [%]



Anteil des Modal Split
(Verkehrsleistung) der
Schiene im Güterverkehr [%]



STRUKTUR BAHNSEKTOR

Klare und transparente
Aufgabenverteilung im Bahnsektor



BAHNWENDE

Für klare Strukturen im Bahnsektor

- Stärkere Orientierung am Fahrgast und den Kunden im Güterverkehr
- Klare Aufgaben für Staat, Eisenbahninfrastrukturunternehmen und –verkehrsunternehmen
- Transparente und faire Finanzierung der Infrastruktur
- Schaffung von fairen Wettbewerbsbedingungen, intramodal wie intermodal
- Stopp des Dieselprivilegs, Kerosin besteuern, Straßenneubau massiv reduzieren



BAHNWENDE

Infrastrukturgesellschaft gründen

- Gründung einer Infrastrukturgesellschaft für die Verbesserung der Qualität im Netz
- Keine Gewinnpflicht für Infrastrukturgesellschaft
- Bessere Kontrolle der Infrastrukturfinanzierung

Bündelung von Netz, Station
und Service und Energie

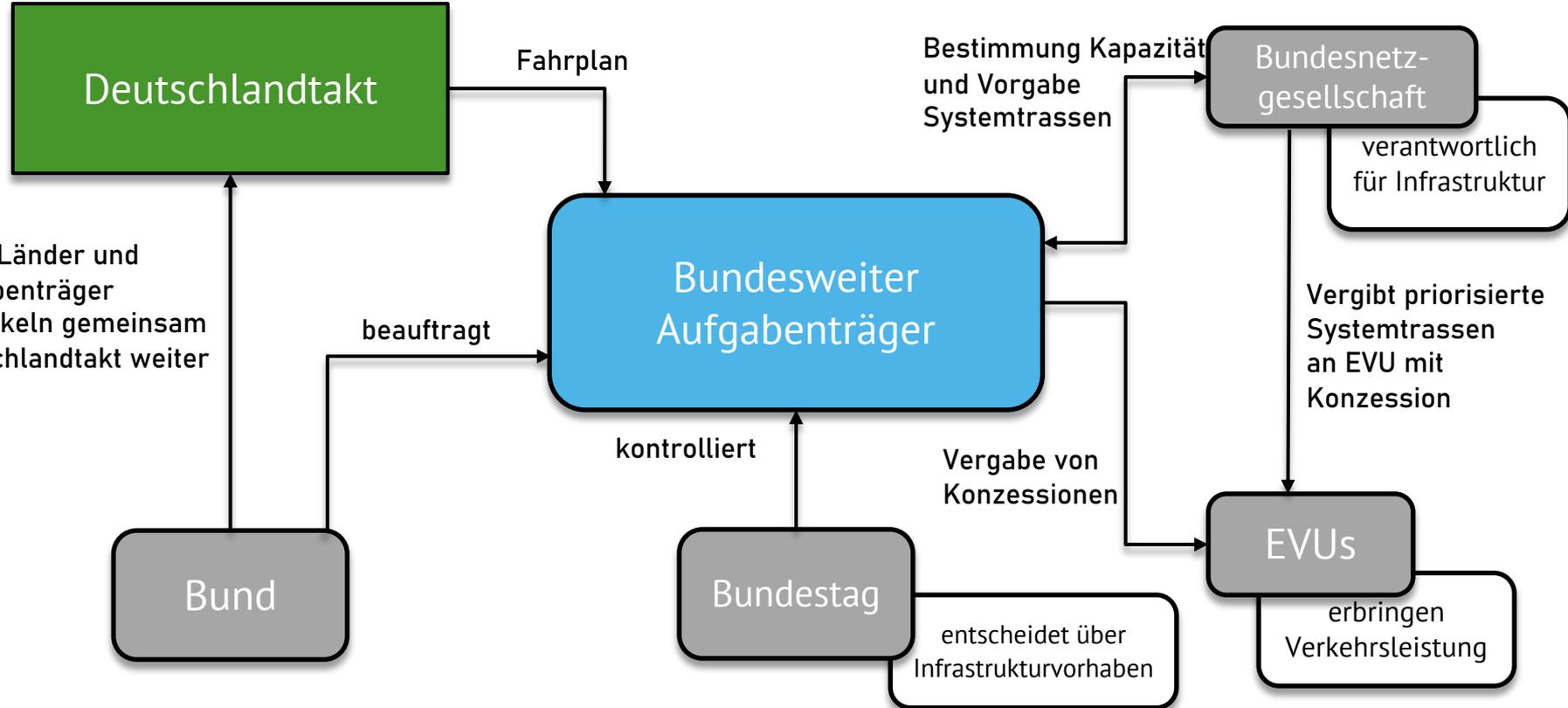
Stopp Gewinnabführungs-
pflicht

Gesellschaftsform ändern



KONZESSIONIERUNGSMODELL

Mit Konzessionen Deutschlandtakt umsetzen





PERSONALMANGEL

Eine starke Bahn braucht mehr Personal

Personalmangel
insbesondere in:

Operativer Bereich

Triebfahrzeugführer,
Fahrdienstleiter, etc.

Planung und Bau

Infrastruktur

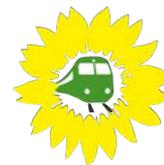
Ausbildung

Kapazitäten
Hochschulen

Umschulungen
z.B. aus Automobilbranche

Attraktive
Arbeitgeber

FAIRER WETTBEWERB, SCHÄDLICHE SUBVENTIONEN ABBAUEN



Externen Kosten im Straßenverkehr offenlegen

- Subventionierung Straßenverkehr beenden
- Erhöhung der LKW-Maut zur Internalisierung der externen Kosten
- Bessere Arbeitsbedingungen im Lkw-Verkehr



ZUKUNFTSFÄHIGER BETRIEB

DEUTSCHLANDTAKT GEWÄHRLEISTEN



Nur mit Konzessionsmodell fährt
auch jeder Fernverkehrszug

- Einführung des Konzessionsmodells
- Subvention von nicht rentablen Fernverkehrsstrecken (insbesondere im FR-Netz*)
- Erstellung eines klaren Einstiegsplan in den Deutschlandtakt.

So kann der Fernverkehr auch in den ländlichen Raum zurückkehren

*FR-Netz: 160 km/h und 200 km/h Linien im Deutschlandtakt

Grüne Bahnstrategie

Deutschlandtakt umsetzen

1. Koordinierung durch Bundesweiten Aufgabenträger
2. Systemtrassen einführen zur Umsetzung des Zielfahrplans
3. Strecken durch Konzessionen vergeben



www.bahnstrategie.matthias-gastel.de



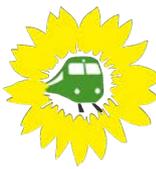
EUROPAWEITES NACHTZUGNETZ

Europaweites Nachtzugnetz einführen



- Koordinierung durch europäische Stelle notwendig
- Deutschland muss sich aktiv an den Planung beteiligen und Unternehmen unterstützen
- Einführung von Hochgeschwindigkeitsnachtzügen für längere Entfernungen

siehe: Autorenpapier zum Nachtzug



- Oberzentren mit weniger als 4 Fernverkehrsagruppen pro Tag
 - Oberzentren mit 4 oder mehr Fernverkehrsagruppen pro Tag
- Stand 10/2019



FERNVERKEHR IN DIE FLÄCHE

Fernverkehr nicht nur
zwischen Metropolen

In jedem Oberzentrum muss jede Stunde ein
Fernverkehrszug halten!



SPNV AUSBAUEN

Zum Umsteigen braucht es einen starken SPNV

- Ausbau der Kapazitäten in Knoten und Engpässen
- Ab 2025 keine Ausschreibungen mit Dieselfahrzeugen
- Bei Ausschreibungen auch Qualitätsaspekte verstärkt berücksichtigen
- Personalmangel aktiv angehen
- Anzahl Aufgabenträger reduzieren
- Gemeinsame Fahrzeugbeschaffungen

Dafür: Erhöhung der Regionalisierungsmittel

INFRASTRUKTUR



TRASSENENTGELTE SENKEN

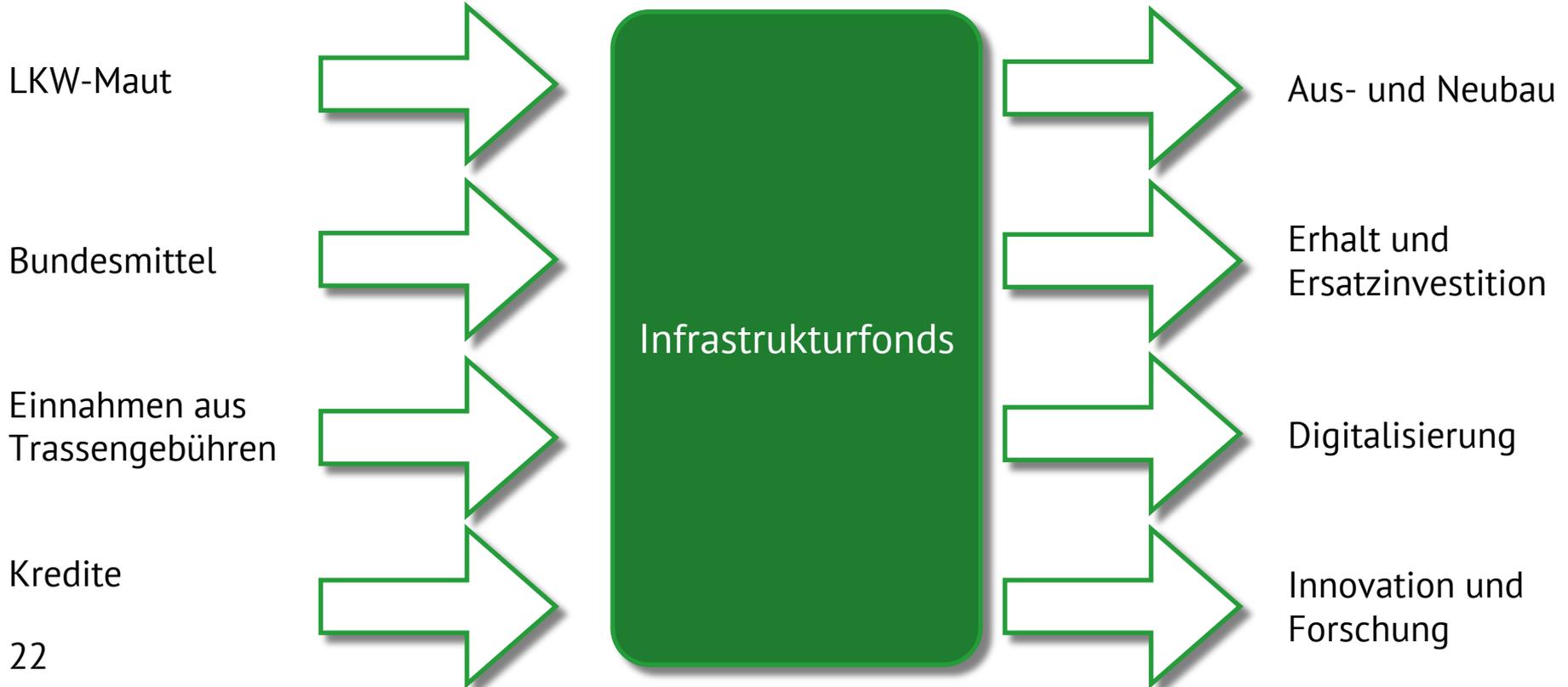
Trassengebühren nach Grenzkostenprinzip

- Komplexe Regulierung vereinfachen
- Bei Trassengebühren statt Vollkosten Grenzkostenprinzip einführen
- Auch Instandhaltung durch Bund unterstützen

LANGFRISTIGE FINANZIERUNG



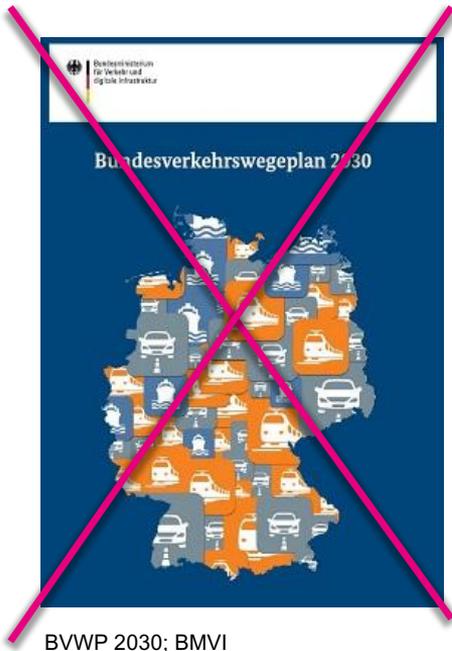
Mit Finanzierungsfond dauerhaft gesichert



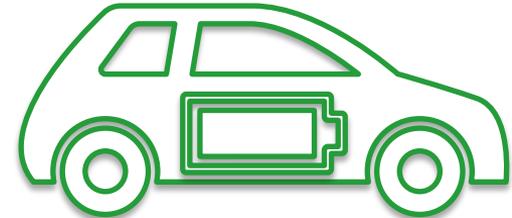
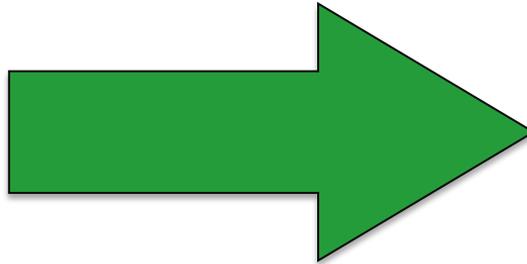
BUNDESVERKEHRSWEGEPLAN ABSCHAFFEN



Der Bundesverkehrswegeplan 2030 ist ein Relikt der Vergangenheit



BVWP 2030; BMVI



Bundesnetzplan für Mobilität



3000 KILOMETER REAKTIVIERUNG

Bis 2030 Strecken zügig reaktivieren

- Schnelle Reaktivierung stillgelegter Strecken
- Gleichzeitig Planungen entwidmeter Strecken (mit ausreichend Bürgerbeteiligung)



ELEKTRIFIZIERUNG VORANTREIBEN





DIGITALISIERUNG UMSETZEN

Schnelle Umsetzung bis 2035

- Je schneller die Umrüstung erfolgt, desto stärker wirken die positiven Effekte
- Fokus zuerst auf internationale Güterverkehrsstrecken
- Umrüstung nutzen, um überall stabileren Betrieb zu ermöglichen
- Fahrzeugumrüstung fördern

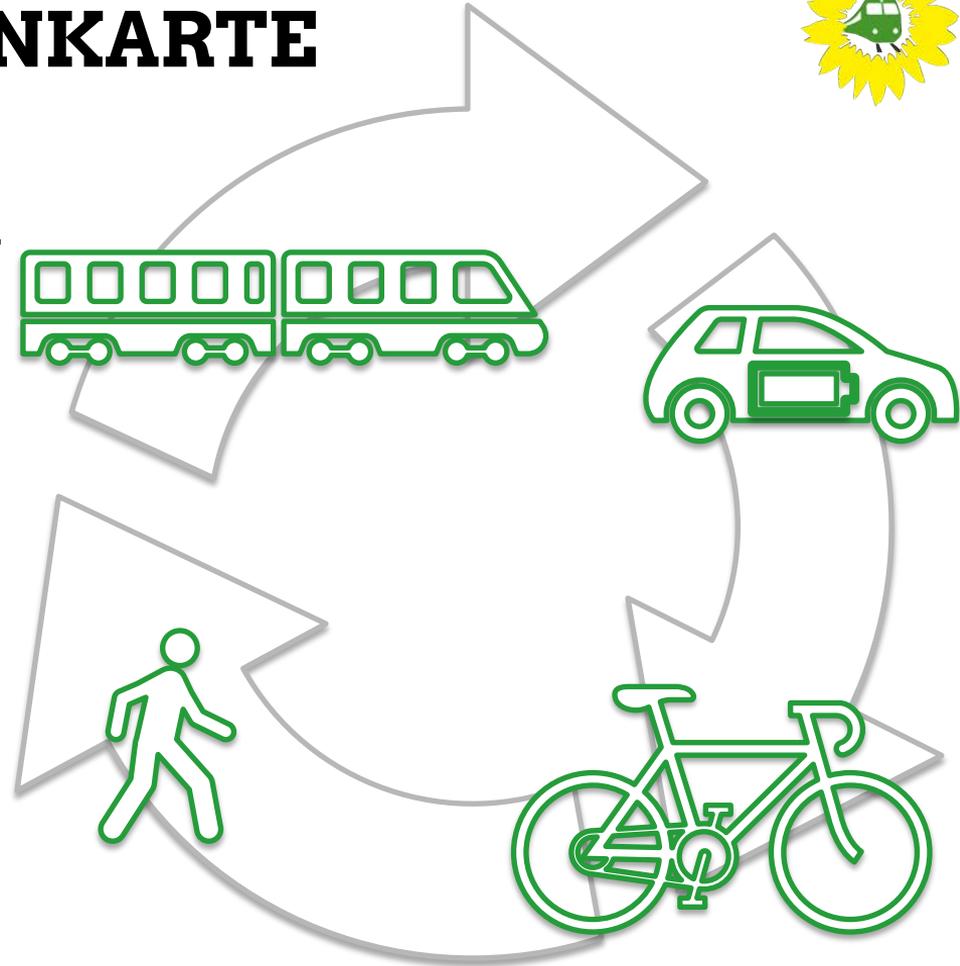


BAHNHÖFE ALS VISITENKARTE

Bahnhöfe zu attraktiven Mobilitätsstationen ausbauen

- Umstieg zwischen Verkehrsmitteln erleichtern
- Sichere Fahrradabstellmöglichkeiten
- Sharingangebote

Dafür: 250 Millionen € pro Jahr



LÄRMSCHUTZ



Für eine leise und leistungsfähige Bahn

- Umsetzung leise Bremsen abschließen
- Neue Ziele für weitere Lärmreduzierung
- Lärmgrenzwerte verschärfen
- Gesamtlärmbetrachtung
- Weitere Maßnahmen vor allem durch Reduzierung der Lärmquellen
- Erhöhung der Mittel zur Lärmsanierung und Lärmschutz



BARRIEREFREHEIT

Eine Bahn für alle

- Hier setzen wir vor allem auf fahrzeugseitige Lösungen, wenn es keine einheitlichen Bahnsteighöhen gibt
- Regionalnetze langfristig auf einheitliche Bahnsteighöhen umrüsten.
- Für Leistungsfähigkeit wird sich Doppelstockanteil an Fahrzeugen erhöhen, dies ist bei stufenfreiem Einstieg im Nahverkehr zu beachten.

GÜTERVERKEHR



NETZAUSBAUSTRATEGIE

Der Güterverkehr braucht mehr Kapazitäten

- Entmischung des Verkehrs auf den Hauptkorridoren
- Engpässe im Güterverkehr beseitigen
- Auch Umleitungsstrecken für Resilienz im Schienennetz ausbauen und elektrifizieren
- Maximal 50 Kilometer zum nächsten KV-Terminal
- Wiederaufbau von Gleisanschlüssen

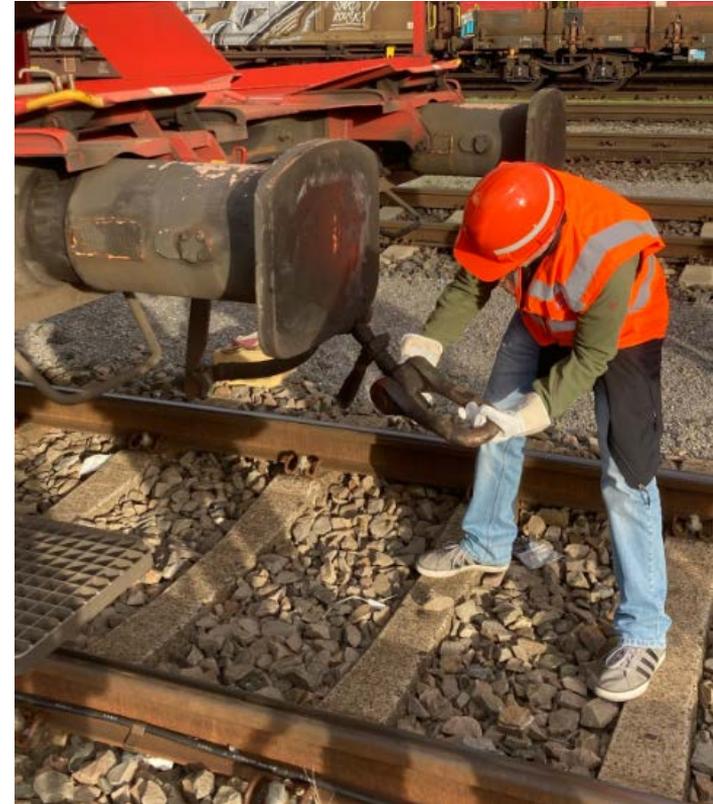




INNOVATIONEN FÖRDERN

Betrieb automatisieren

- Schnelle Einführung der digitalen automatischen Kupplung
- Europäische Standardisierung
- Forschung und Innovationen fördern
- Damit kann auch wieder der Einzelverkehr wirtschaftlich konkurrenzfähig sein

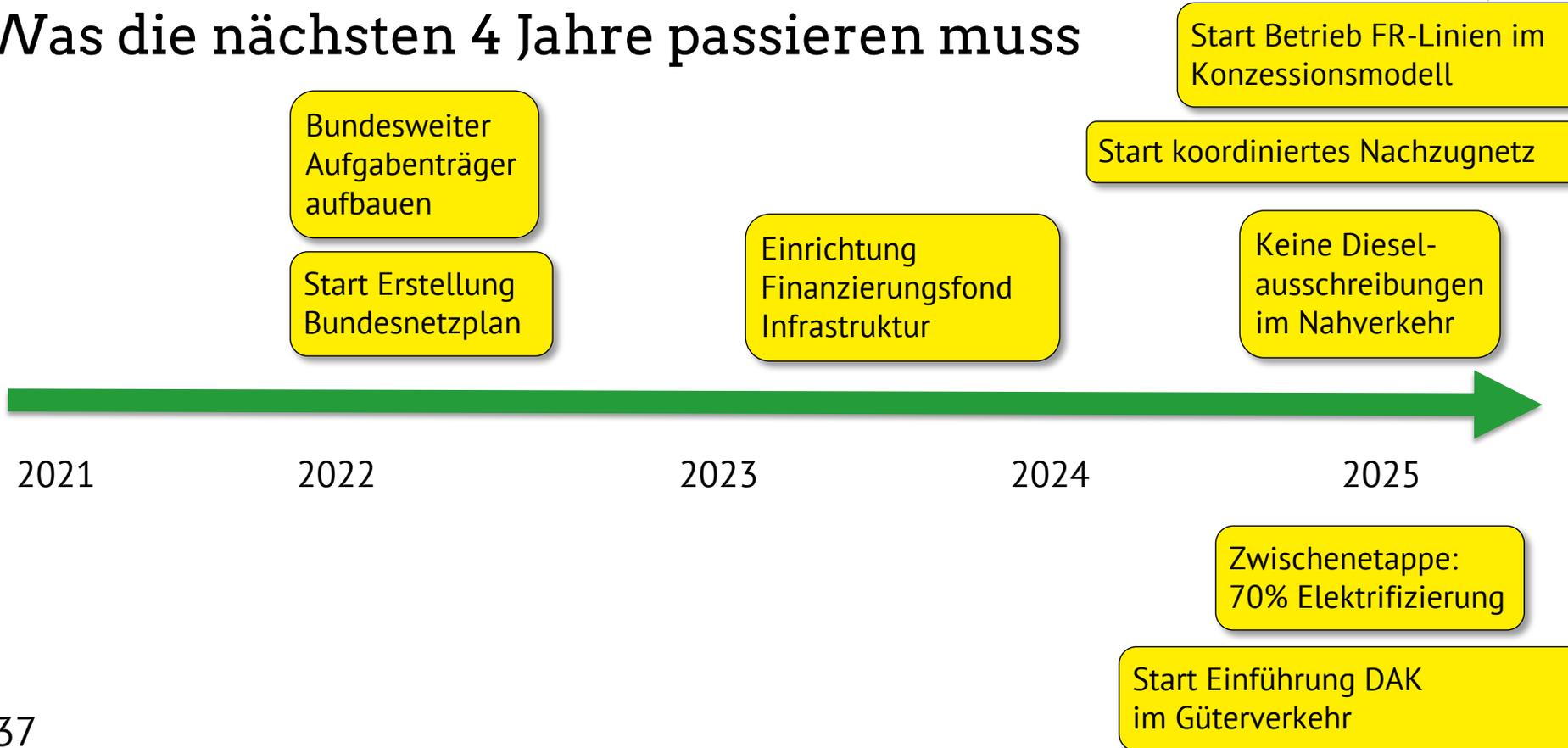


ZUSAMMENFASSUNG



ZEITSTRAHL

Was die nächsten 4 Jahre passieren muss



NÄCHSTE GEPLANTEN SCHRITTE



Umsetzen!



FRAGEN ODER FEEDBACK?

Mehr Infos: www.bahnstrategie.matthias-gastel.de

Fragen oder Feedback gerne an:

Matthias Gastel

TEL: 030 227 74150

MAIL: matthias.gastel@bundestag.de