

„Klimabahn als Basis der Verkehrswende“¹

Hintergrundargumente zum Weckruf Bahnpolitik

Klimawende erfordert Verkehrswende

Die Klimakrise erfordert wegen der bislang völlig unzureichenden Beiträge des Verkehrssektors zum Klimaschutz dringend eine Verkehrswende. Verkehrswende kann nur gelingen, wenn im ganzen Land, im Fernverkehr, Regionalverkehr und Nahverkehr wie auch im Güterverkehr, die Abhängigkeit vom Autoverkehr (Pkw-wie Lkw-Verkehr) abgebaut wird und die Alternativen zum Autoverkehr überall schnellstmöglich ausgebaut werden.

Beton und Stahl als klimapolitische Problemstoffe: Beton und Stahl werden in hohem Maße im Bereich des Infrastrukturausbaus für Autobahnen, Straßentunnel, Bahnstrecken (Tunnel, Brücken, Tiefbahnhöfe, U-Bahnrohre) eingesetzt. Sie sind in Herstellung und Verbau extrem klimaschädlich. Daher muss es Ziel des Infrastrukturausbaus sein, den Einsatz von Beton und Stahl zu minimieren, durch reduzierte Standards für Breite, Größe und Entwurfsgeschwindigkeit der jeweiligen Verkehrsanlagen und Vermeidung von unnötigen Tunnelprojekten.

Ausbau der Güterbahn

Bahndebatten werden meist von Fragen des Personenverkehrs dominiert. Aber das „Entlastern“ der Straßen hat höchste klimapolitische Relevanz. Deswegen muss der Rückzug der Güterbahn aus der Fläche gestoppt werden. Bei Reaktivierungen muss auch an den Güterverkehr gedacht werden. Deutschland braucht ein dezentrales System der Güterverkehrs- und Güterverteilzentren und KLV-Anlagen, die über moderne Umschlagtechniken, digitale Betriebssteuerung, moderne Zugbildung mit Hilfe von Automatikkupplungen und autonome Schienenfahrten verfügen. Der eigene Gleisanschluss muss wieder zur Norm transportintensiver Betriebe werden.

Von der Korridorbahn zur Klimabahn mit leistungsfähigem Netz

Daraus folgt, dass die Bahn ihren Netzausbau dezentral gestalten muss, statt sich auf wenige Projekte der Hochgeschwindigkeit mit vielen Brücken und Tunnels und spekulationsgetriebene Großstadtbahnhöfe mit langen Tunnelröhren zu konzentrieren. Busse und Bahnen müssen auch in der Fläche ein attraktives Angebot machen. Dafür müssen im Personen- wie im Güterverkehr die Angebote und Netzkapazitäten ausgebaut werden. Und die Takte massiv verdichtet und systematisch abgestimmt werden. Nur so wird massenhaftes Umsteigen möglich. Die vielen Langsamfahrstellen im Netz müssen beseitigt werden. Eingleisige Strecken brauchen mehr Kreuzungsstellen. Das Netz braucht mehr Überholgleise, Weichen und digitale Stellwerke. Für eine hohe Leistungsfähigkeit des Netzes ist eine Harmonisierung der Geschwindigkeiten im mittleren Bereich (120-160 km/h) nötig, dann entfallen die vielen Wartezeiten der Güterbahn und des Nahverkehrs. Zulaufstrecken auf Großstädte müssen mehrgleisig ausgebaut werden, um dort S-Bahnssysteme zu etablieren und die Konflikte zwischen Güter- und Personenbahn zu entzerren. Dafür braucht es einen schnellen und effektiven Ausbau vieler Knoten statt immobilienwirtschaftlich motivierte Bahnhofs-Großprojekte mit maximalem Tunnel-Tiefbau (wie bei S 21). Ziele sind die maximale Steigerung der Leistungsfähigkeit und die Minimierung der Wartezeiten beim Umsteigen sowie der Wartezeiten der Güterzüge..

Von der Stilllegung zur Reaktivierung und zum dezentralen Netzausbau

Statt der jahrzehntelangen Stilllegungen von Strecken, Bahnhöfen und Güteranschlüssen müssen möglichst schnell möglichst viele Streckenreaktivierungen realisiert werden. Hierfür sind vereinfachte Standards und flexible Übergänge zwischen den Betriebsordnungen für Eisenbahnen, Straßenbahnen, Anschlussbahnen und Kleinbahnen nötig. Nötig ist ein dezentraler Netzausbau mit vielen neuen Haltepunkten und Güterbahnhöfen, viel mehr Weichen und Überholgleisen und leistungsfähigen Knoten. Für die 400 vordringlichen Reaktivierungen braucht es ein neues Bund-

Länder-Programm mit schnell abrufbaren Investitionsmitteln. Die bisher stark auf den Straßenbau orientierten Planungskapazitäten des Bundes und der Länder müssen auf den Schienenverkehr verlagert werden, mit breit angelegten Programmen für Umschulung und Weiterbildung. Im Fahrzeugbereich müssen die Potenziale der Elektromobilität und das autonome Fahren engagiert genutzt und auch kleinere Fahrzeugformate für wirtschaftlichen Schienenverkehr in der Fläche entwickelt werden (Schienenbus 2.0 und Cargo Sprinter 2.0). Bei Fahrzeugbau und Streckenlogistik sind angepasste, flexible Standards für ländlichen Bahnverkehr nötig. .

Die leise Bahn

Das gesamte Schienennetz und der Fuhrpark müssen lärmminimiert werden, auch im Bestandsnetz. Dies wird möglich mit Hilfe von Schienenstegdämpfern, gummigepufferten Karosserien, lärmarmen Bremsen und nah an die Schienen gerückten kniehohen Lärmschutzmäuerchen sowie nächtlichen Tempolimits auf Ortsdurchfahrten.

Harmonisierten Geschwindigkeiten statt isolierter Hochgeschwindigkeit

Die größten Umsteigepotenziale im Personenverkehr gibt es im Nahverkehr und Interregionalverkehr. Für die dort maßgeblichen Reiseweiten reichen 200 km/h als Höchstgeschwindigkeit aus, um den Autoverkehr erfolgreich zu konkurrenzieren. Jenseits davon steigen die Investitions- und Betriebskosten und baubedingten CO₂ Emissionen exponentiell und erhöht sich der Verschleiß drastisch. Schneller wird die Bahn durch reduzierte Zu- und Abgangszeiten und Umsteigezeiten und mehr Pünktlichkeit. Das gilt auch für die Güterbahn. Langsamfahrstrecken müssen prioritär beseitigt werden. Ein besseres Baustellenmanagement und Störfallmanagement sowie eine Harmonisierung der Systemtakte sind dringlich für konkurrenzfähige Reisezeiten. Zentrale Hebel für eine attraktive Bahn sind die durchgängig Taktverdichtung auch jenseits der Zielwerte des Deutschlandtaktes und die Harmonisierung der Geschwindigkeiten zwischen Nah- und Fernverkehr, Personen- und Güterverkehr. Mit einer breiten Verstetigung einer hohen Betriebsqualität in allen Bereichen sichert die Bahn eine hohe klimapolitische Effektivität.

Kundennähe durch viele Zugangsstellen

Eine kundennahe Bahn braucht viele Bahnhöfe, Haltepunkte und Güterbahnhöfe. Modell für eine solche Strategie sind die erfolgreichen S-Bahnen und Stadt-Umland-Bahnen mit ihren massiven Fahrgastzuwächsen. Aber auch die Güterbahn braucht dezentrale Netze mit vielen Zugangsstellen für den Wirtschaftsverkehr und leistungsfähigen Umschlagknoten in allen Regionen.

Mehr Ehrgeiz für den Deutschlandtakt: Halbstundentakt als Basis der Personenbahn

Das Ziel von nur stündlichen Verbindungen auf vielen Relationen im bisherigen Konzept des Deutschlandtaktes reicht nicht aus für die Verkehrswende. Für maximale Akzeptanz braucht man mindestens einen landesweiten Halbstundentakt und Taktverdichtungen auf den Hauptstrecken und in Ballungsräume. Dichte Takte sind viel wichtiger als hohe Geschwindigkeiten. Entscheidend ist die Systemgeschwindigkeit, in der alle Warte-, Umstiegs- und Zu- und Abgangszeiten berücksichtigt werden.

Renaissance bewährter Produkte: IR, Nachtzüge und Schienenbus

Die DB hat den InterRegio und die Nachtzüge abgeschafft. Beides waren schwere Managementfehler. Deswegen muss der IR als Basisprodukt des Fernverkehrs wieder eingeführt werden, mit halbstündlichen Verbindungen zwischen allen Ober- und Mittelzentren. Zudem muss die Bahn wieder ein deutsches und europäisches System von Nachtzügen mit Schlaf- und Liegewagen einführen, in dem alle Großstädte und Regionen einbezogen sind. Der Bund muss dafür eine gesetzliche Basis für bestellten Fernverkehr schaffen. Auch der Schienenbus war ein bewährtes und beliebtes Fahrzeug. Als Schienenbus 2.0 müssen alle Bahnen in ihren bisherigen Dieselnetzen moderne Akku-Elektrotriebwagen einsetzen (nicht zu groß, nicht zu schwer, nicht zu

schnell und angepasst auf den Einsatz abseits der Hauptkorridore). So sichern sie wirtschaftlichen Schienenverkehr in der Fläche.

Taktverdichtung im Nahverkehr: im Personennahverkehr müssen starke Taktverdichtungen ermöglicht werden, um das Kapazitätsangebot bei Regionalexpress-, Regionalbahn- und S-Bahnzügen massiv zu steigern und eine weitgehende Substitution von Autoverkehr zu ermöglichen. Die dafür nötigen Investitionen in Fahrzeuge und Fahrwege brauchen oberste Priorität.

Elektromobilität „pur“

Die Zeit der Dieseltraktion geht zu Ende. Alle Hauptstrecken und Verbindungsstrecken müssen durchgängig mit Oberleitungen ausgestattet werden. Und alle bisherigen Dieselnetze abseits der Hauptstrecken erhalten moderne Elektrotriebwagen, dafür werden auch Umrüstprogramme aufgelegt. Statt Prämien für E-Pkw und E-Lkw werden E-Schienenfahrzeuge und E-Busse mit Prämien unterstützt.

Die verknüpfte Bahn, Bus-Schiene-Konzepte und Allianz mit dem Radverkehr

Hohe Akzeptanz in der Fläche sichern Bus-Schiene-Konzepte. Der ländliche Busverkehr darf sich nicht nur auf den Schülerverkehr beschränken, sondern muss auch den Berufs-, Einkaufs-, Freizeit- und Tourismusverkehr bedienen, mit angepassten Fahrzeugkonzepten für elektrische Mini- und Midibusse und Taktverkehre. Dem überlagert erhalten alle Regionen regionale Plus- und Schnellbusnetze. Bund und Länder müssen für angemessene Angebot von Dorf-, Orts- und Stadtbussen in kommunaler Trägerschaft und Regionalbusangeboten in Trägerschaft der Kreise einen gesetzlichen Rahmen mit angemessenen Bedienungsstandards definieren.

Der Öffentliche Verkehr auf Schienen und Straßen muss seine Stationen und Haltestellen mit dem Radverkehr verknüpfen. Dazu gehören Radstationen, Bike & Ride und Fahrradverleih an Bahnhöfen und ausreichend Kapazitäten für die Fahrradmitnahme im Nah- und Fernverkehr und dezentrale Car Sharing Angeboten als Pflichtaufgabe der Mobilitätsanbieter (Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen).

Die günstige Bahn, offensive Tarifpolitik

Eine offensive Tarifpolitik muss den Erfolg der Bahnen in Deutschland unterstützen. Dazu gehört ein einfaches Generalabo nach dem Vorbild der BC 100, aber zu einem deutlich günstigeren Preis. Der komplizierte Tarifschlingel der vielen Verkehrsverbünde und der vielen Sonderangebote muss durchforstet werden für einen einfachen Deutschlandtarif als „Zwilling“ zum Deutschlandtakt. Mit Hilfe von Prämien muss der Erwerb der neuen BC 100 bei Abschaffung privater Autos gefördert werden, die Prämien müssen höher sein als die Subventionen für Autokauf und Autonutzung. Regelmäßiges Bahnfahren kann so zum eingeübten Routineverhalten werden.

Die finanziell gesicherte Bahn, Umschichtung von Budgets

Die Verkehrsbudgets von Bund und Ländern müssen klimapolitisch justiert und von der prioritären Finanzierung des Autoverkehrs auf den vordringlichen Ausbau des öffentlichen Verkehrs auf Straße und Schiene umgeschichtet werden. Bei den Ausgaben für den Straßenverkehr (Straßennetzausbau und Parkraumausbau) muss massiv gespart werden, da der Bedarf durch die Verkehrswende massiv zurückgehen muss.

Die personell gesicherte Bahn, Umschichtung und Umschulung von Personal

Verkehrswende braucht viel Personal. Personal für Planung und Betrieb des Bahnnetzes und der lokalen und regionalen Bahn- und Busnetze. Planung und Bau der Netze müssen viel schneller gehen als bisher. Daher muss ein Großteil des Personals aus dem Straßenbereich abgezogen und für die notwendigen Kapazitätsausbaumaßnahmen im öffentlichen Verkehr umgeschichtet und umgeschult werden. Das gilt auch für das administrative Personal in den Ministerien des Bundes

und der Länder und ihre nachgeordneten Verkehrsverwaltungen. Klimapolitik kann nicht warten, bis neue Generationen von engagierten Planern ausgebildet sind.

¹ Ergänzend zu dem Weckruf für eine neue, klimagerechte Bahnpolitik wurden ausgehend von einer bahnpolitischen Veranstaltung in der Gustav-Heinemann-Bildungsstätte vom 25.-27.6.2021 in Malente zentrale Forderungen für eine neue Bahnpolitik formuliert. Sie benennen den klimapolitischen Handlungsbedarf, um durch eine Harmonisierung der Geschwindigkeiten und eine massive Steigerung der Kapazitäten im Nahverkehr und Güterverkehr eine maximale Verlagerung von der Straße auf die Schiene zu erreichen. Dieser Weckruf mit seinen Anlagen soll möglichen Koalitionspartnern nach der Bundestagswahl wichtige Argumente für ihre verkehrs- und klimapolitischen Koalitionsvereinbarungen geben und wird prominenten Klima- und Verkehrsexperten zur Unterzeichnung vorgelegt