

Die drei Kernforderungen der Bahnverbände in den Wahlprogrammen



Anfang des Jahres hat die Allianz pro Schiene gemeinsam mit sieben weiteren Bahnverbänden ihre drei Kernforderungen an die Politik vorgestellt. Die nächste Bundesregierung muss die Infrastruktur für den Deutschlandtakt ausbauen, die Digitalisierung der Schiene vorantreiben und die Verkehrswende forcieren, heißt es in dem gemeinsamen Papier. Der Schiene muss Priorität eingeräumt werden und Tempo bei der Umsetzung gemacht werden. Im Bezug auf diese drei Kernforderungen hat die Allianz pro Schiene eine Analyse der Wahlprogramme der im Bundestag vertretenen Parteien

durchgeführt und dabei darauf geachtet, wie diese Aspekte sich in den entsprechenden Passagen der Wahlprogramme wiederfinden lassen.

Die Ergebnisse sind in der folgenden Tabelle aufgelistet. Die Verdichtungen und Zitate aus den Wahlprogrammen sind nach Parteien und den drei Kernforderungen Infrastruktur, Digitalisierung und Verkehrswende sortiert. Die Analyse wurde auf Grundlage der am 23.08.2021 öffentlich zugänglichen Wahlprogramme erstellt.

						
 Schieneinfrastruktur	„Schieneverkehr mit dem Deutschlandtakt stärken“ (S.48)	Deutschlandtakt rasch umsetzen und einen Europatakt aufbauen (S.11)	besser ausgebautes und abgestimmtes öffentliches Nah- und Fernverkehrsnetz nach Schweizer Vorbild (S.190)	Aufwuchs der Investitionsmittel in Schiene, Straße und Radwege soll verlässlich fortgesetzt und zügig verbaut werden (S.23)	„Angebot und Streckennetz der Bahn muss flächendeckend ausgebaut werden und bezahlbar sein, sodass alle Ziele bequem und mit der Bahn erreichbar sind“ (S.63)	Weiterentwicklung und Realisierung des Deutschlandtakts für resilientere und besser aufeinander abgestimmte Bahnangebote in Stadt und Land um für alle bezahlbare Mobilitätsangebote zu machen (S.29f)
	„Bahnverkehrswegebau massiv beschleunigen“ (S.48)	Investition in den Aus- und Neubau des Schienennetzes, in den Lärmschutz und den Ausbau und die Attraktivitätssteigerung von Bahnhöfen (S.11)	Ausbau des Schienennetzes, Beseitigung von Engpässen und die Erweiterung des Hochgeschwindigkeitsnetzes (S.190)	Privatisierung des Betriebs, Netz soll im Eigentum des Bundes bleiben, durch diese organisatorische Trennung kann sich der Bund voll auf die Bereitstellung und Modernisierung der Infrastruktur konzentrieren (S.22)	„öffentliche[n] Investitionen in die Schieneninfrastruktur um das Fünffache erhöhen“ (S.63)	„Zugverkehr wieder stärker in die Fläche bringen“ (S.30)
	Rekordinvestitionen in Schiene und Straße auf einem hohen Niveau halten (S.130)	„Reaktivierung alter Bahnstrecken“ (S.11)	Oberstes Ziel des Deutschlandtakts muss Verkürzung der Reisezeiten auf allen Verbindungen sein (S.190)	„Alle bisher nur von Dieselfahrzeugen befahrbaren Bahnstrecken müssen zügig elektrifiziert	Stillgelegte Bahnstrecken schnellstmöglich reaktivieren (S.30)	
„Mittel für Maßnahmen zur Verbesserung des Schienengüterverkehrs des vordringlichen Bedarfs im	engere, verlässliche Taktungen					

 <p>Schieneinfrastruktur</p>	<p>Bedarfsplan Schiene erhöhen“ (S.48)</p>	<p>bis 2030 75 Prozent des Schienennetzes elektrifizieren (S.11)</p>	<p>Verdichtung des Netz an Verladestellen und multimodalen Güterverkehrszentren (Straße, Schiene und Wasserwege) (S.189)</p>		<p>oder auf alternative und nachhaltige Antriebstechnologien umgestellt werden“ (S.63f) „mit einem Reaktivierungsprogramm zahlreiche in den letzten Jahrzehnten stillgelegte Bahnstrecken wiederaufbauen und so ganze Regionen wieder ans Gleisnetz anschließen“ (insb. 2500km im Osten) (S.64) „ICE-Strecken [...] perspektivisch auf moderne Trassen für bis zu 250 km/h ausbauen“ (S.64) „Geld gezielt in die Strecken- und Netzmodernisierung [...] investieren, um notwendige Kapazitätssteigerungen zu erreichen“ (S.64)</p>	<p>Schließung von Lücken und Engpässen sowohl im innerdeutschen als auch im grenzüberschreitenden Schienennetz sowie in den Bahnknoten (S.30)</p> <p>zügiger Aus- und Neubau und Elektrifizierung (S.30)</p> <p>bis 2035 100 Milliarden Euro zusätzlich in Schienennetz und Bahnhöfe investieren und zweckgebundene Regionalisierungsmittel erhöhen (S.30)</p> <p>bundeseigene Infrastruktur vom Gewinndruck befreien (S.30)</p> <p>„Pro-Kopf Investitionen an das europäische Niveau angleichen“ (S.30)</p> <p>Finanzierung durch Infrastrukturfond, der sich auch aus Einnahmen aus der Lkw-Maut speist (S.30)</p> <p>„Kombination von Straße, Schiene und Wasser</p>
--	--	--	--	--	---	---

 <p>Schieneinfrastruktur</p>						<p>ertüchtigen und Industrie und Gewerbe wieder ans Bahnnetz anschließen – auch in der Fläche“ (S.38)</p> <p>Bahnhöfe zu modernen, barrierefreien Mobilitätsstationen aufwerten. „Die Kombination von Bahn mit dem Fahrrad- und Busverkehr wird dadurch deutlich verbessert, dazu sollen auch die Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder im Zug erweitert werden“. (S.30)</p> <p>„Investitionen in moderne Güterverkehrstechnik, intermodale Güterverkehrszentren und Umschlagterminals für den kombinierten Güterverkehr“ (S.38)</p>
 <p>Digitalisierung</p>	<p>Bedarfsgerechte Investition in Infrastrukturausbau (Digitalisierung von Schiene und Fahrzeugen (ETCS-Ausbau)) (S.48)</p> <p>„Bundesprogramm „Zukunft</p>	<p>„Neue Mobilitätsdienstleistungen, die vernetzte Mobilitätsangebote auf digitalen Plattformen nutzbar machen“ (S.11)</p>	<p>keine Angabe</p>	<p>„mehr Digitalisierung“ im Schienenverkehr (S.22)</p>	<p>öffentlichen Verkehr durch eine digitale Verkehrssteuerung attraktiver machen. Übersicht und Buchbarkeit aller Verkehrssysteme in einer App (öffentliche</p>	<p>zügige Digitalisierung des Netzes (S.30)</p> <p>auf Chancen der Digitalisierung und Vernetzung bei der Organisation der Logistik setzen (S.38)</p>

	<p>Schiengüterverkehr“ ausweiten“ (S.48)</p>	<p>„Schiene weiter digitalisieren“ (S.11)</p> <p>Investition in Erneuerung und Digitalisierung von Loks und Waggons (S.12)</p>			<p>Mobilitätsplattform) (S.100)</p>	
 <p>Verkehrswende</p>	<p>Mehr Güterverkehr von Straße auf Schiene und Wasserstraße (S.48)</p> <p>Multi-modale Terminals für kombinierten Verkehr ausbauen (S.48)</p> <p>„Trassenpreise reduzieren“ (S.48)</p> <p>Europaweite Verbindungen unterstützen (Tag und Nacht) (S.48)</p> <p>Umland von Metropolen stark an Bus und Bahn anbinden (S. 124)</p>	<p>„Verkehrswende voranbringen und bis 2030 das modernste und klimafreundlichste Mobilitätssystem Europas aufbauen“ (S.11)</p> <p>wohnnaher Anschluss an den öffentlichen Verkehr für alle (S.11)</p> <p>Unterstützung des 365-Euro-Ticket oder Modellprojekte für einen ticketfreien Nahverkehr (S.11)</p> <p>Bahnfahren innereuropäisch günstiger und attraktiver als Fliegen machen (S.11)</p> <p>„Kostennachteile der Schiene gegenüber der Straße parallel zum Kapazitätsaufbau im</p>	<p>keine Angabe</p>	<p>„mehr Personen und Güter auf der Schiene [...] transportieren“ (S.22)</p> <p>„mehr Wettbewerb, mehr Digitalisierung und niedrigere Trassenpreise für die Nutzung der Schienenwege“ (S.22)</p>	<p>„Güterverkehr [...] auch unter 300 Kilometer Entfernung wieder auf die Bahn“ (S.64)</p> <p>„europaweites Nachtzugnetz, bis 2030 alle europäischen Großstädte im abgestimmten Taktfahrplan für die Fernbahn“ (S.64)</p> <p>alternativer Verkehrswegeplan, mit dem die sozialökologische Mobilitätswende vollzogen wird, schienengebundener Personen- und Güterverkehr hierbei im Mittelpunkt (S.64)</p> <p>Struktur- und Transformationsbeihilfen des Bundes nicht für Straßenneu- und -ausbauprojekte einsetzen (S.64)</p>	<p>Bekanntnis zu einer leistungsfähigen und verlässlichen Bahn als Rückgrat einer nachhaltigen Verkehrswende (S.29)</p> <p>Trassenpreise deutlich senken, um Anreize für Verkehrsverlagerungen auf die Schiene zu verstärken (S.30)</p> <p>„starke Verlagerungen von Straßen und Flugverkehr auf die Schiene“ (S.30)</p> <p>„Güterverkehr von der Straße auf die Schiene verlagern“ (S.38)</p> <p>„alle deutschen Großstädte regelmäßig an den Fernverkehr anbinden“ (S.30)</p>



Verkehrswende

Schienengüterverkehr verringern“ (S.12)

Recht auf Mobilität vor allem für den ländlichen Raum (S.39)

alle Großstädte wieder ans Fernverkehrsnetz anschließen (S.11)

neue schnelle Zug- und Nachtzugverbindungen in die Nachbarländer (S.11)

„für nicht elektrifizierte Strecken verbindliche Nutzungen wie den Einsatz von wasserstoffbetriebenen Zügen unterstützen“ (S.11)

Ausbau und Modernisierung des Schienengüterverkehrs (S.12)

„Attraktivität des Nahverkehrs verbessern, durch Investitionen in das Angebot und die Qualität von Zügen und Bussen und durch Reaktivierung“ (S.11)

Automobilindustrie sozial und ökologisch umbauen, Vorrang hat die Produktion von Fahrzeugen für kollektive Mobilitätskonzepte wie E-Busse, Züge und Straßenbahnen (S.65)

Subventionen in fossile Treibstoffe abschaffen (S.66)

innerdeutschen und innereuropäischen Flugverkehr so weit wie möglich auf die Schiene verlagern, Verbot von Kurzstreckenflügen (<5h, <500km) (S.65)

Unterstützung von Last-Mile Konzepten (Cargo-Tram) (S.66)

Trassenpreise für den Personenverkehr werden mindestens halbiert (S.64)

„schnelle Sprinterzüge und Nachtzüge, die alle großen europäischen Metropolen bezahlbar miteinander verbinden“ (S.30)

„Takte im Regionalverkehr verdichten“ (S.30)



Wahlprogramm der UNION zur Bundestagswahl 2021, zuletzt aufgerufen am 23.08.21 unter <https://online.fliphtml5.com/kxyi/eyjg/>

Wahlprogramm der SPD zur Bundestagswahl 2021, zuletzt aufgerufen am 23.08.21 unter [Zukunftsprogramm der SPD](#)

Wahlprogramm der AfD zur Bundestagswahl 2021, zuletzt aufgerufen am 23.08.21 unter [20210611_AfD_Programm_2021_DRUCK_AK.indd](#)

Wahlprogramm der FDP zur Bundestagswahl 2021, zuletzt aufgerufen am 23.08.21 unter [FDP_BTW2021_Wahlprogramm_1.pdf](#)

Wahlprogramm von Bündnis 90/Die Grünen zur Bundestagswahl 2021, zuletzt aufgerufen am 23.08.21 unter [Bundestagswahlprogramm 2021 \(gruene.de\)](#)

Wahlprogramm von Die Linke zur Bundestagswahl 2021, zuletzt aufgerufen am 23.08.21 unter [DIE_LINKE_Wahlprogramm_zur_Bundestagswahl_2021.pdf \(die-linke.de\)](#)

Berlin, 26. August 2021

