



POSITIONSPAPIER ZUR BAHNPOLITIK der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Im Rahmen ihrer Sommerklausur vom 11. bis 13. September 2019 in Berlin hat die rheinland-pfälzische Landtagsfraktion von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ein Positionspapier beschlossen.

Aktive Bahnpolitik ist aktive Klimapolitik – Die Bahn als Rückgrat der Verkehrswende

- **Rheinland-Pfalz braucht Bundes-Investitionsoffensive in die Schienenwege**
- **Deutschlandtakt schnellstmöglich umsetzen**
- **Zugtickets müssen günstiger werden**
- **Güterverkehr stärken – Die Menschen vom Bahnlärm entlasten**

Dass die Bahn eine entscheidende Rolle beim Klimaschutz spielt, ist längst klar. Sie ist grundsätzlich ein sicheres, energieeffizientes, potentiell leistungsfähiges Verkehrsmittel und deshalb das Herzstück einer mobilen, vernetzten und klimafreundlichen Zukunft – in Deutschland und in Rheinland-Pfalz. Investitionen in die Bahn und deren Infrastruktur sind nachhaltige Investitionen in die Zukunft. Die Versäumnisse, vor allem des Bundes, bei den Investitionen von gestern sind unsere Schulden von morgen. Ankündigungen helfen uns nicht weiter.

Die Verkehrswende muss jetzt, auf und mit der Schiene, konsequent vorgebracht werden. Wer verkehrspolitisch umsteuern will, muss vorrangig die Schwerpunkte bei der Finanzierung der Infrastruktur verändern: Die unveränderte Fixierung des Bundesverkehrsministeriums auf den Straßenneubau steht einer Verkehrswende im Wege und im eklatanten Widerspruch zu den umwelt- und klimapolitischen Zielsetzungen in Rheinland-Pfalz. Der Fahrkartenkauf gleicht einem Puzzlespiel, die Reisezeiten sind oftmals unattraktiv und viele Fahrten sind nach wie vor teurer als ein Flug auf der gleichen Strecke. Stellwerkstörungen, defekte Klimaanlage, Oberleitungsstörungen und fehlendes Personal sind allen Bahnkundinnen und Bahnkunden bekannt. Die Nutzung der Bahn in Deutschland ist nicht nur für Berufspendlerinnen und Berufspendler oft eine Zerreißprobe.





Die GRÜNE Landtagsfraktion Rheinland-Pfalz will Bahnfahren in Deutschland als Alternative zu CO₂-intensiven Verkehrsmitteln wie Auto und Flugzeug und Teil einer klimafreundlichen Mobilität allen Menschen ermöglichen und familienfreundlich gestalten, zum Beispiel mit modernen Nachtzugangeboten für europaweite Reiseziele. In welcher Weise nimmt der Bund dafür aber seine Eigentümerrolle des Schienennetzes und des Schienenfernverkehrs wahr? Diese Fragestellung stand im Fokus unserer Gespräche bei der Bahn AG, der Allianz pro Schiene und dem VDV.

Der Bund ist bei der Bahnpolitik vollkommen konzeptlos

Unsere Position ist klar:

1. Rheinland-Pfalz braucht Bundes-Investitionsoffensive in die Schienenwege

Seit Ende des Zweiten Weltkriegs wurden bundesweit mehr als 15.000 Schienenkilometer außer Betrieb genommen. Notwendige Reaktivierungen von Strecken gehen aber nur schleppend voran. Es scheint bisher der politische Wille im Bundesverkehrsministerium zu fehlen, genügend Finanzmittel und Planungskapazitäten beim Eisenbahnbundesamt zur Verfügung zu stellen. Für Strecken wie die Trierer Weststrecke, die S-Bahn-Linie Homburg-Zweibrücken und die Hunsrückbahn ist dies fatal. Die Länder werden hier im Stich gelassen. Wer, wie die Bundesregierung, die Passagierzahlen bei der Bahn bis zum Jahr 2030 verdoppeln will, muss mehr Finanzmittel bereitstellen und mehr Planungskapazitäten schaffen.

Von Verkehrsminister Scheuer hörten wir bisher nur Ankündigungen, Taten folgten keine: Sein Elektrifizierungsprogramm bleibt auf halber Strecke stehen und somit deutlich hinter dem von der Bundesregierung selbst gesteckten Ziel, bis 2025 insgesamt 70 Prozent der Schienenwege zu elektrifizieren, zurück. Ebenfalls gehen die Projekte zur Errichtung von Ladeinfrastruktur oder Wasserstofftankstellen an den Bahnhöfen kaum voran. Diese wären notwendig, damit an den nicht zu elektrifizierenden Strecken batterie- oder wasserstoffbetriebene Fahrzeuge zum Einsatz kommen könnten.

Wer Klimaschutz ernst nimmt, der nimmt auch die Finanzierung der Schieneninfrastruktur ernst. Die Bundesregierung agiert hier jedoch völlig planlos und lässt vor allem Pendlerinnen und Pendler im Stich, die auf eine funktionierende und gut ausgebaute Infrastruktur angewiesen sind.





2. Deutschlandtakt schnellstmöglich umsetzen

Auch der Deutschlandtakt, auf den sich die Bundesregierung in ihrem Koalitionsvertrag verständigt hat, kommt nicht voran. Ein konkreter Ausbauplan ist überfällig. Wo bleibt der Plan für den versprochenen, gut getakteten und verlässlichen Fahrplan? Wo der Plan für die kürzeren Umstiegszeiten? Wo die Barrierefreiheit für Menschen mit eingeschränkter Mobilität? Der Bundesverkehrsminister lässt hier die Bahnkundinnen und -bunden planlos am Bahnsteig stehen. Die Modernisierung von Bahnstationen und die Herstellung von barrierefreien Zugängen sowie taktilen Leitsystemen zu den Zügen müssen deutschlandweit schnell vorangehen.

Gerade in Rheinland-Pfalz wird die planlose Bahnpolitik der CSU-Verkehrsminister der vergangene Jahre offensichtlich: Bereits seit Dezember 2011 ist die Fernverkehrsanbindung Trier eingestellt. Es ist völlig inakzeptabel, dass Bürgerinnen und Bürger auf eine neue Anbindung bis mindestens 2029 warten sollen. Ebenso müssen die Bahnhöfe Bingen, Worms und Frankenthal wieder regelmäßig vom Fernverkehr bedient werden, um den Deutschlandtakt zu realisieren.

3. Zugtickets müssen günstiger werden

Die politischen Rahmenbedingungen sind seit Jahren von CSU-Verkehrministern so ungünstig gesetzt worden, dass die Schiene im Wettbewerb mit dem Straßen- und Luftverkehr kaum bestehen kann. Während der Schienenverkehr Strom- und Ökosteuern zahlen muss, zahlen Fluggesellschaften in Deutschland keinen Cent Energiesteuern auf Kerosin. Während Züge ab dem ersten gefahrenen Kilometer Trassenpreise für die Nutzung des Schienennetzes zahlen müssen, zahlen Lkw nur auf Bundesstraßen die Maut. Damit die Bahnunternehmen in Rheinland-Pfalz faire Wettbewerbsbedingungen bekommen, treten wir dafür ein, dass die Schienenmaut abgesenkt, die Mehrwertsteuer für Fernverkehrsverbindungen gesenkt und dabei die Qualität gesteigert wird. So können auch die Preise für die Endkunden wettbewerbsfähig werden.

In Zukunft muss gelten: Mobilität aus einer Hand, ein Ticket für alle Angebote. Hier nehmen die Bahn und der Bund eine wichtige Rolle bei der Digitalisierung der Bahn ein, denn nur diese kann alle Angebote, die in den Ländern und bundesweit existieren, zusammenführen.





4. Güterverkehr stärken – Die Menschen vom Bahnlärm entlasten

Der Schienengüterverkehr hat erhebliche Umwelt- und Klimavorteile. Unsere Straßen sind beim Warentransport an ihren Kapazitätsgrenzen. Gleichzeitig wird der Transport von Gütern auf der Schiene durch hohe Trassenpreise künstlich verteuert. Hier muss dringend umgesteuert werden.

Den scheinbaren Widerspruch zum Lärmschutz müssen die Deutsche Bahn und der Bund auflösen und das Maßnahmenpaket des Beirats Leiseres Mittelrheintal gegen Bahnlärm am Mittelrhein umsetzen. Hierzu gehören beispielsweise Fahrverbote oder gesetzliche Geschwindigkeitsbegrenzungen für Güterwagen mit lauten Graugussbremsen und lärmabhängige Trassenpreise als Anreiz zur schnellen Umrüstung und Modernisierung veralteter und lauter Güterwaggons. Als langfristige Maßnahme unterstützen wir die Forderung nach einer alternativen Güterverkehrsstrecke zwischen Troisdorf und Bischofsheim.

