

2022/U/3

Beschluss

Überweisung an die Bundestagsfraktion

Für eine moderne und umweltfreundliche Bahn

1. Das Schienennetz muss unter Strom!

Um Bahnfahren wirklich umweltfreundlich und klimaneutral zu schaffen, ist nicht nur der Ausbau von Strecken, sondern auch eine umfassende Elektrifizierung aller Bahnstrecken nötig. Mit einem Elektrifizierungsgrad von gerade mal 62 % belegt Deutschland einen der letzten Plätze in Europa. In Rheinland-Pfalz beträgt der Elektrifizierungsgrad sogar nur 42 %. Also auf mehr als der Hälfte der Strecken in Rheinland-Pfalz fahren Dieselmotoren. Das Ziel der neuen Ampel-Regierung ist es bis 2030 75% der Bahnstrecken zu elektrifizieren. Mit dem derzeitigen Tempo der Elektrifizierung wird dieses Ziel jedoch krachend verfehlt werden. So konnten wir in den letzten Jahren lediglich 65 km pro Jahr elektrifizieren, ab diesem Jahr wären jedoch 500 km pro Jahr notwendig, um das gesteckte Ziel zu erreichen. Insbesondere dafür muss mehr Geld in die Hand genommen werden. Die Elektrifizierung von einem Kilometer Gleis kostet je nach Topographie zwischen 2 und 3 Millionen Euro. Daher ist es in der Vergangenheit oft an den fehlenden finanziellen Mitteln gescheitert. Was dies für Konsequenzen zur Folge hat, haben wir 2017 gesehen. Aufgrund der Sperrung der für den Güterverkehr sehr wichtigen Rheintalstrecke wegen einer Havarie bei Tunnelarbeiten sind hunderte Güterzüge ausgefallen oder kamen mit mehreren Tagen Verspätung an. Das Problem dabei war, dass nicht genügend Ausweichstrecken elektrifiziert waren und teilweise Dieselloks angehängt wurden, damit die Güterzüge die Ausweichstrecken überhaupt befahren konnten. Dies verursachte einen Schaden von 2 Milliarden Euro. Zudem ist es natürlich auch ein ökologisches Desaster, wenn man sich die Ökobilanz von Dieselloks bzw. Dieselmotoren anschaut, die oft Jahrzehnte alt sind und noch nicht mal Rußpartikelfilter haben. Eine Diesellok stößt im Güterverkehr im Schnitt pro Kilometer 1,5-mal mehr CO₂ aus im Vergleich zu einer E-Lok. Im Schienenpersonennahverkehr liegt der Faktor bei etwa 1,2 pro Kilometer. Es werden jährlich Millionen Liter Diesel verbraucht und Millionen Tonnen CO₂ ausgestoßen. Gerade jetzt, wo wir erneuerbare Energien massiv ausbauen werden, müssen wir auch die Bahnstrecken unter Strom setzen, damit dort Züge mit grünem Strom fahren können. Daher sollten jetzt auch wirklich die finanziellen Mittel bereitstellen um das vorgegebene Ziel von 75 % und mehr zu erreichen und es nicht nur bei Lippenbekenntnissen lassen.

2. Güter auf die Schiene!

Die Anzahl der Unternehmen, die einen direkten Anschluss an das Schienennetz durch einen eigenen Gleisanschluss haben ist in den letzten Jahrzehnten stetig gesunken. Viele Unterneh-

men die einst ihre Ware per Bahn abtransportiert haben oder per Bahn beliefert wurden setzen jetzt auf den Transport über die Straße. 1997 zählte man bundesweit noch 10.000 Gleisanschlüsse bei Unternehmen. 2019 zählte die Bundesnetzagentur nur noch 1600 Anschlüsse. Immer mehr Unternehmen versuchen eine Trendwende zu schaffen und mehr Güter auf die Bahn zu verlagern, indem sie Gleisanschlüsse bauen wollen oder ihre Anschlüsse reaktivieren. Doch sie stoßen oft an zahlreiche Hürden. Sei es finanzielle, bürokratische oder juristische Hürden. Insbesondere über bürokratischen Schwierigkeiten klagen Unternehmen. Es würde Jahre dauern bis neue Genehmigungen erteilt würden. Selbst die Unternehmen, die einen Bahnanschluss haben und diesen wieder reaktivieren wollen sagen, dass es schlicht zu teuer sei und die Bahn zu unzuverlässig, um Ware über die Schiene transportieren zu lassen. Viele Güterzüge kommen nicht pünktlich oder mit mehreren Tagen Verspätung an. Insbesondere aufgrund der vielen Baustellen im Schienensystem und der Überbelastung vieler Strecken häufen sich längere Verspätungen. Das sind einige der Gründe, warum nur 19 % der Waren in Deutschland mit der Bahn transportiert werden und ganze 72 % mit dem LKW. Hier muss ein Umdenken stattfinden. Wir müssen es schaffen eine Trendwende hinzubekommen. Ein Vorbild ist die Schweiz, wo 37 % der Ware mit dem Zug transportiert werden. Die Schweiz gibt proportional viel mehr Geld für die Bahn aus, sodass es attraktiver ist Ware mit der Bahn zu transportieren. Daher müssen wir um mehr Güter auf die Bahn zu bekommen massiv ins Schienennetz investieren. Wir müssen das Planungsrecht vereinfachen, sodass es nicht Jahre dauert bis Genehmigungen vorliegen und Unternehmen abgeschreckt sind überhaupt einen Antrag zu stellen. Wir müssen die Engstellen im Netz ausbauen und insbesondere auch Überholgleise, die massiv abgebaut wurden wieder aufbauen, damit Güterzüge nicht immer durch Personenzüge ausgebremst werden. Auch hier darf es nicht bei Lippenbekenntnissen bleiben! Wir fordern den Aus- und Neubau von kleinen bis großen Güterumschlagepaltze/-zentern an Bahnhauptstrecken und an Bahnnebenstrecken. Diese sollen, so geplant und gebaut werden, dass ein schnelles umschlagen zwischen Wagon und LKW ermöglicht wird. Des Weiteren sollen viel mehr Container und LKW-Trailer-Verladestationen an den Hauptstrecken der Bahn errichtet werden. Somit soll es den Firmen und Unternehmen ermöglicht ihre Güter und Waren per Bahn zu transportieren, auch wenn diese nicht über einen direkten Bahnanschluss verfügen. Es wird ein Kraftakt werden um Güter von der Straße auf die Schiene zu holen. Um hier eine Trendwende zu schaffen müssen alle Akteur*innen an einem Strang ziehen. Die Bundesregierung muss dafür die notwendigen Rahmenbedingungen hergeben und Förderprogramme auflegen, die ihren Namen auch wert sind.

3. Die Reaktivierung von Bahnstrecken darf nicht nur ein Lippenbekenntnis sein, sondern muss endlich Realität werden

Schon seit Jahren steigen die Fahrgastzahlen der Bahn stetig an, daher ist es nun dringend notwendig, stillgelegte Bahnstrecken zu reaktivieren. Gerade dadurch können viele Menschen im ländlichen Raum an den ÖPNV angeschlossen werden. Zudem wird auch gerade der ländliche Raum attraktiver für Familien und Pendler*innen. Gerade der fehlende ÖPNV und das Gefühl

„abgehängt“ zu sein ist einer der Gründe, warum wenig Menschen aufs Land ziehen wollen. Beispiele zeigen: Sobald Bahnstrecken reaktiviert und wieder regelmäßige Zugverbindungen angeboten werden, werden diese Angebote genutzt. Unzählige Studien haben bereits gezeigt, dass ein an den Bahnverkehr angeschlossener Bahnhof die Attraktivität von Orten und Gemeinden für die Bevölkerung und die Wirtschaft erhöht. Durch die Reaktivierung von Bahnstrecken können viele Ortschaften und Regionen in Deutschland schnell und kostengünstig profitieren. Denn eine Reaktivierung ist immer günstiger und schneller umsetzbar, als ein Neubau einer Bahnstrecke. Es liegt also viel Potenzial vor, kurzfristig mehr nutzbare Schieneninfrastruktur zu schaffen. Da auch viele kleinere Ortschaften in den letzten Jahren von der Stilllegung betroffen waren, bietet dies auch große Chancen im ländlichen Raum. Gerade auch um das Ziel einer Fahrgast Verdoppelung bis 2030 in den kommenden Jahren umzusetzen bedarf es weiterer Strecken. Gleichzeitig müssen wir die Finanzierung vereinfachen. Die Novellierung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes ist ein wichtiger Schritt. Dies genügt allerdings nicht. Es muss einen deutlichen Schub geben – hohe Investitionen sind unabdingbar, um die Bahn zu stärken und eine echte Mobilitätswende hinzubekommen.

4. Eine sicherer, schnellere und komfortable Bahn.

Viele Bahnstrecken sind veraltet und die Leit und Sicherungstechnik ist noch aus Vorkriegs- und Nachkriegszeiten. So ist die Signaltechnik veraltet, viele Bahnübergänge nicht beschränkt oder Schrankenanlagen werden noch manuell geschaltet. Dies führt, dass auf diesen Strecken die Züge wesentlich langsamer fahren müssen. Deshalb fordern wir, dass alle Bahnstrecken auf den neuesten Stand der Technik ausgebaut werden. Dafür müssen alle Bahnübergänge mit vollautomatischen Schrankenanlagen ausgestattet werden und die Leit-, Signal und Zugsicherungstechnik erneuert und ausgebaut werden. Viele Bahnhöfe und Haltepunkte sind veraltet und deren Bahnsteighöhen sind vielerorts zu niedrig. Somit ist es nicht möglich barrierefrei in den Zug einzusteigen. Daher fordern wir den Ausbau und die Erneuerung von Bahnsteigen, sodass die Barrierefreiheit für alle Fahrgäste ermöglicht wird. Um die Bahn für Menschen attraktiver zu machen, ist es wichtig, dass die verschiedensten Personenbeförderungsmitteln und Fahrpläne aufeinander abgestimmt sind. Wir fordern einen Deutschlandweiten Taktfahrplan nach Schweizer Vorbild. Der Taktverkehr und -fahrplan soll mit ÖPNV, SPNV, SPfV so abgestimmt werden, dass ein realistisches und zeitnahes Erreichen eines Anschlusses ermöglicht wird. Um dies bei großen Knotenpunkte zu ermöglichen müssen Bahnhöfe Ausgebaut und oder Teils Erneuert werden.

Überweisen an

Bundestagsfraktion