

Antrag 2022/U/3
Jusos Rheinland-Pfalz**Empfehlung der Antragskommission**
Überweisen an: Bundestagsfraktion**Für eine moderne und umweltfreundliche Bahn**

1 1. Das Schienennetz muss unter Strom!
2 Um Bahnfahren wirklich umweltfreund-
3 lich und klimaneutral zu schaffen, ist nicht
4 nur der Ausbau von Strecken, sondern
5 auch eine umfassende Elektrifizierung al-
6 ler Bahnstrecken nötig. Mit einem Elektri-
7 fizierungsgrad von gerade mal 62 % be-
8 legt Deutschland einen der letzten Plätze
9 in Deutschland. In Rheinland-Pfalz beträgt
10 der Elektrifizierungsgrad sogar nur 42 %. Al-
11 so auf mehr als der Hälfte der Strecken in
12 Rheinland-Pfalz fahren Dieselmotoren. Das Ziel
13 der neuen Ampel-Regierung ist es bis 2030
14 75% der Bahnstrecken zu elektrifizieren. Mit
15 dem derzeitigen Tempo der Elektrifizierung
16 wird dieses Ziel jedoch krachend verfehlt
17 werden. So konnten wir in den letzten Jah-
18 ren lediglich 65 km pro Jahr elektrifizieren,
19 ab diesem Jahr wären jedoch 500 km pro
20 Jahr notwendig, um das gesteckte Ziel zu
21 erreichen. Insbesondere dafür muss mehr
22 Geld in die Hand genommen werden. Die
23 Elektrifizierung von einem Kilometer Gleis
24 kostet je nach Topographie zwischen 2 und
25 3 Millionen Euro. Daher ist es in der Ver-
26 gangenheit oft an den fehlenden finanziel-
27 len Mitteln gescheitert. Was dies für Conse-
28 quenzen zur Folge hat, haben wir 2017 ge-
29 sehen. Aufgrund der Sperrung der für den
30 Güterverkehr sehr wichtigen Rheintalstre-
31 cke wegen einer Havarie bei Tunnelarbeiten
32 sind hunderte Güterzüge ausgefallen oder
33 kamen mit mehreren Tagen Verspätung an.
34 Das Problem dabei war, dass nicht genü-
35 gend Ausweichstrecken elektrifiziert waren
36 und teilweise Dieselloks angehängt wur-

37 den, damit die Güterzüge die Ausweich-
38 strecken überhaupt befahren konnten. Dies
39 verursachte einen Schaden von 2 Milliarden
40 Euro. Zudem ist es natürlich auch ein ökolo-
41 gisches Desaster, wenn man sich die Öko-
42 bilanz von Dieselloks bzw. Dieselzügen an-
43 schaut, die oft Jahrzehnte alt sind und noch
44 nicht mal Rußpartikelfilter haben. Eine Die-
45 sellok stößt im Güterverkehr im Schnitt pro
46 Kilometer 1,5-mal mehr CO₂ aus im Ver-
47 gleich zu einer E-Lok. Im Schienenpersonen-
48 nahverkehr liegt der Faktor bei etwa 1,2 pro
49 Kilometer. Es werden jährlich Millionen Li-
50 ter Diesel verbraucht und Millionen Tonnen
51 CO₂ ausgestoßen. Gerade jetzt, wo wir er-
52 neuerbare Energien massiv ausbauen wer-
53 den, müssen wir auch die Bahnstrecken un-
54 ter Strom setzen, damit dort Züge mit grü-
55 nem Strom fahren können. Daher sollten
56 jetzt auch wirklich die finanziellen Mittel
57 bereitstellen um das vorgegebene Ziel von
58 75% und mehr zu erreichen und es nicht nur
59 bei Lippenbekenntnissen lassen.

60 2. Güter auf die Schiene!

61 Die Anzahl der Unternehmen, die einen
62 direkten Anschluss an das Schienennetz
63 durch einen eigenen Gleisanschluss haben
64 ist in den letzten Jahrzehnten stetig gesun-
65 ken. Viele Unternehmen die einst ihre Wa-
66 re per Bahn abtransportiert haben oder per
67 Bahn beliefert wurden setzen jetzt auf den
68 Transport über die Straße. 1997 zählte man
69 bundesweit noch 10.000 Gleisanschlüsse
70 bei Unternehmen. 2019 zählte die Bun-
71 desnetzagentur nur noch 1600 Anschlüsse.
72 Immer mehr Unternehmen versuchen ei-
73 ne Trendwende zu schaffen und mehr Gü-
74 ter auf die Bahn zu verlagern, indem sie
75 Gleisanschlüsse bauen wollen oder ihre An-
76 schlüsse reaktivieren. Doch sie stoßen oft

77 an zahlreiche Hürden. Sei es finanzielle, bü-
78 rokratische oder juristische Hürden. Insbe-
79 sondere über bürokratischen Schwierigkei-
80 ten klagen Unternehmen. Es würde Jah-
81 re dauern bis neue Genehmigungen erteilt
82 würden. Selbst die Unternehmen, die einen
83 Bahnanschluss haben und diesen wieder
84 reaktivieren wollen sagen, dass es schlicht
85 zu teuer sei und die Bahn zu unzuverläs-
86 sig, um Ware über die Schiene transpor-
87 tieren zu lassen. Viele Güterzüge kommen
88 nicht pünktlich oder mit mehreren Tagen
89 Verspätung an. Insbesondere aufgrund der
90 vielen Baustellen im Schienensystem und
91 der Überbelastung vieler Strecken häufen
92 sich längere Verspätungen. Das sind eini-
93 ge der Gründe, warum nur 19 % der Wa-
94 ren in Deutschland mit der Bahn transpor-
95 tiert werden und ganze 72 % mit dem LKW.
96 Hier muss ein Umdenken stattfinden. Wir
97 müssen es schaffen eine Trendwende hin-
98 zubekommen. Ein Vorbild ist die Schweiz,
99 wo 37 % der Ware mit dem Zug transpor-
100 tiert werden. Die Schweiz gibt proportio-
101 nal viel mehr Geld für die Bahn aus, so-
102 dass es attraktiver ist Ware mit der Bahn
103 zu transportieren. Daher müssen wir um
104 mehr Güter auf die Bahn zu bekommen
105 massiv ins Schienennetz investieren. Wir
106 müssen das Planungsrecht vereinfachen,
107 sodass es nicht Jahre dauert bis Genehmi-
108 gungen vorliegen und Unternehmen abge-
109 schreckt sind überhaupt einen Antrag zu
110 stellen. Wir müssen die Engstellen im Netz
111 ausbauen und insbesondere auch Überhol-
112 gleise, die massiv abgebaut wurden wieder
113 aufbauen, damit Güterzüge nicht immer
114 durch Personenzüge ausgebremst werden.
115 Auch hier darf es nicht bei Lippenbekennt-
116 nissen bleiben! Wir fordern den Aus- und

117 Neubau von kleinen bis großen Güterum-
118 schlagepältze/-zentern an Bahnhauptstre-
119 cken und an Bahnnebenstrecken. Diese sol-
120 len, so geplant und gebaut werden, dass
121 ein schnelles umschlagen zwischen Wa-
122 gon und LKW ermöglicht wird. Des Weite-
123 ren sollen viel mehr Container und LKW-
124 Trailer-Verladestationen an den Hauptstre-
125 cken der Bahn errichtet werden. Somit soll
126 es den Firmen und Unternehmen ermög-
127 licht ihre Güter und Waren per Bahn zu
128 transportieren, auch wenn diese nicht über
129 einen direkten Bahnanschluss verfügen. Es
130 wird ein Kraftakt werden um Güter von der
131 Straße auf die Schiene zu holen. Um hier
132 eine Trendwende zu schaffen müssen alle
133 Akteur*innen an einem Strang ziehen. Die
134 Bundesregierung muss dafür die notwen-
135 digen Rahmenbedingungen hergeben und
136 Förderprogramme auflegen, die ihren Na-
137 men auch wert sind.

138 3. Die Reaktivierung von Bahnstrecken darf
139 nicht nur ein Lippenbekenntnis sein, son-
140 dern muss endlich Realität werden

141 Schon seit Jahren steigen die Fahrgastzah-
142 len der Bahn stetig an, daher ist es nun
143 dringend notwendig, stillgelegte Bahnstre-
144 cken zu reaktivieren. Gerade dadurch kön-
145 nen viele Menschen im ländlichen Raum
146 an den ÖPNV angeschlossen werden. Zu-
147 dem wird auch gerade der ländliche Raum
148 attraktiver für Familien und Pendler*innen.
149 Gerade der fehlende ÖPNV und das Ge-
150 fühl „abgehängt“ zu sein ist einer der Grün-
151 de, warum wenig Menschen aufs Land zie-
152 hen wollen. Beispiele zeigen: Sobald Bahn-
153 strecken reaktiviert und wieder regelmä-
154 ßige Zugverbindungen angeboten werden,
155 werden diese Angebote genutzt. Unzählige
156 Studien haben bereits gezeigt, dass ein an

157 den Bahnverkehr angeschlossener Bahnhof
158 die Attraktivität von Orten und Gemeinden
159 für die Bevölkerung und die Wirtschaft er-
160 höht. Durch die Reaktivierung von Bahn-
161 strecken können viele Ortschaften und Re-
162 gionen in Deutschland schnell und kos-
163 tengünstig profitieren. Denn eine Reakti-
164 vierung ist immer günstiger und schneller
165 umsetzbar, als ein Neubau einer Bahnstre-
166 cke. Es liegt also viel Potenzial vor, kurzfris-
167 tig mehr nutzbare Schieneninfrastruktur zu
168 schaffen. Da auch viele kleinere Ortschaft-
169 ten in den letzten Jahren von der Stilllegung
170 betroffen waren, bietet dies auch große
171 Chancen im ländlichen Raum. Gerade auch
172 um das Ziel einer Fahrgast Verdoppelung
173 bis 2030 in den kommenden Jahren umzu-
174 setzen bedarf es weiterer Strecken. Gleich-
175 zeitig müssen wir die Finanzierung verein-
176 fachen. Die Novellierung des Gemeindever-
177 kehrsfinanzierungsgesetzes ist ein wichti-
178 ger Schritt. Dies genügt allerdings nicht. Es
179 muss einen deutlichen Schub geben – ho-
180 he Investitionen sind unabdingbar, um die
181 Bahn zu stärken und eine echte Mobilitäts-
182 wende hinzubekommen.

183 4. Eine sicherer, schnellere und komfortable
184 Bahn.

185 Viele Bahnstrecken sind veraltet und die
186 Leit und Sicherheitstechnik ist noch aus
187 Vorkriegs- und Nachkriegszeiten. So ist die
188 Signaltechnik veraltet, viele Bahnübergän-
189 ge nicht beschränkt oder Schrankenanla-
190 gen werden noch manuell geschaltet. Dies
191 führt, dass auf diesen Strecken die Züge
192 wesentlich langsamer fahren müssen. Des-
193 halb fordern wir, dass alle Bahnstrecken auf
194 den neuesten Stand der Technik ausgebaut
195 werden. Dafür müssen alle Bahnübergänge
196 mit vollautomatischen Schrankenanlagen

197 ausgestattet werden und die Leit-, Signal
198 und Zugsicherungstechnik erneuert und
199 ausgebaut werden. Viele Bahnhöfe und
200 Haltepunkte sind veraltet und deren Bahn-
201 steighöhen sind vielerorts zu niedrig. Somit
202 ist es nicht möglich barrierefrei in den Zug
203 einzusteigen. Daher fordern wir den Aus-
204 bau und die Erneuerung von Bahnsteigen,
205 sodass die Barrierefreiheit für alle Fahrgäs-
206 te ermöglicht wird. Um die Bahn für Men-
207 schen attraktiver zu machen, ist es wich-
208 tig, dass die verschiedensten Personenbe-
209 förderungsmitteln und Fahrpläne aufein-
210 ander abgestimmt sind. Wir fordern ei-
211 nen Deutschlandweiten Taktfahrplan nach
212 Schweizer Vorbild. Der Taktverkehr und -
213 fahrplan soll mit ÖPNV, SPNV, SPFV so abge-
214 stimmt werden, dass ein realistisches und
215 zeitnahes Erreichen eines Anschlusses er-
216 möglicht wird. Um dies bei großen Knoten-
217 punkte zu ermöglichen müssen Bahnhöfe
218 Ausgebaut und oder Teils Erneuert werden.