

Antworten zu den Wahlprüfsteinen des Deutschen Bahnkunden-Verbandes

1. Verkehrsverlagerung (Personen- und Güterverkehr) von der Straße auf die Schiene

a) *Wie beurteilt Ihre Partei das Thema „Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene“?*

Die LINKE hat sich bereits in den 90er Jahren gegen den vorherrschenden Trend zum Straßen- und Autobahnverkehr gewehrt und die Stilllegung von Schienenstrecken abgelehnt. Auf Bundesregierungsebene hat sich seit der Bahnreform eine Entwicklung ergeben, die den Bahnverkehr und seine Infrastruktur durch eine falsche Strategie in immer neue Problemlagen führten. Es gab leider noch keine dringend notwendige Verkehrswende, zu der ein wesentlicher Baustein die klimafreundliche Mobilität auf der Schiene sowohl für Personen als auch für Güter gehören würde. Deshalb sind auf Landesebene Maßnahmen im Rahmen der Mobilitätsstrategie des Landes ergriffen worden, die die Verkehrsverlagerung unterstützen sollen. Dazu gehören die Planungen für i2030 mit dem Einsatz erheblicher Landesmittel, denn ein attraktiver SPNV ist die Voraussetzung für den Umstieg vom Auto in den Zug.

b) *Welche konkreten Maßnahmen wird Ihre Partei gemäß Position a) in der kommenden Wahlperiode einleiten und umsetzen?*

Der Landtag Brandenburg hat dazu ein umfangreiches Paket beschlossen, das konsequent umgesetzt werden muss. Dazu gehören beispielsweise:

- Auflage eines Förderprogramms für die wirtschaftsnahe Eisenbahninfrastruktur zur Förderung von Lückenschlüssen, Anlagen des Kombinierten Verkehrs (KV-Anlagen), Werksanschlüssen, zum Aufbau von Mobilitätsketten sowie zur Kofinanzierung der Förderung von nichtbundeseigenen Eisenbahnen nach dem Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG);
- Berücksichtigung des Schienengüterverkehrs bei der Umsetzung des Deutschland-Takts der Deutsche Bahn AG;
- zügige Umsetzung der Einzelmaßnahmen des Bedarfsplanvorhabens der Deutsche Bahn AG ‚Überholgleise für 740-m-Züge‘ in Baruth (Mark), Berkenbrück, Fangschleuse, Neustadt (Dosse), Satzkorn, Walddrehna und Wusterwitz;
- Unterstützung des Ausbaus des Bahntechnologie Campus Havelland als Kompetenzzentrum für den Schienenverkehr und die Schienenverkehrslogistik der Deutsche Bahn AG;
- Unterstützung des ERFA-KV-Projekts (Förderung von Erfahrungsaustausch im Kombinierten Verkehr) in der Lausitz als Beispiel für emissionsarme bzw. emissionsfreie Mobilitätsketten; Unterstützung des Einsatzes von Hybridlokomotiven in Cottbus,

Außerdem soll das Land seine Mitwirkungsrechte im Bundesrat sowie in der Verkehrsministerkonferenz nutzen und sich dafür einzusetzen, dass

- der Sektor Schiene konsequent gestärkt wird, insbesondere im Hinblick auf eine durchgängige Elektrifizierung sowie einen gezielten Infrastrukturausbau;
- die intermodale Wettbewerbsposition der Schiene durch die rasche Umsetzung des Masterplans ‚Schienengüterverkehr‘ und insbesondere durch eine dauerhafte Senkung der Trassenpreise verbessert wird.

2. Rolle des öffentlichen Personennahverkehrs zur Erreichung der Klimaschutzziele

a) Welche Rolle spielt der ÖPNV für die Realisierung der Klimaschutzziele bzw. Energiewende im Bundesland Brandenburg?

Knapp 20 Prozent der Treibhausgasemissionen stammen aus dem Verkehrssektor. Der Straßenverkehr ist außerdem die hauptsächliche Quelle hoher Stickstoffdioxidkonzentrationen (NO₂) in Städten. Deshalb sind moderne alternative Antriebstechnologien im ÖPNV und im SPNV so wichtig für die Schadstoffreduzierung und den Klimaschutz. Ebenso entscheidend sind jedoch gute Angebote, Anschlussverbindungen und Taktungen sowie Kombinationen mit anderen Verkehrsmitteln, damit mit einer überzeugenden Alternative der Umstieg vom PKW in den ÖPNV auch real gelingt. E-Mobilität im ÖPNV wird zunehmen, wobei seitens der Hersteller technologisch noch mehr zur Sicherung der Funktionalität, Verfügbarkeit und Preisgestaltung von E-Bussen zu leisten ist.

Die Straßenbahn ist ein klimafreundliches und leistungsfähiges Fahrzeug im öffentlichen Verkehr, das landesseitig gefördert wird. Der Ausbau des Straßenbahnnetzes und die Investition in Straßenbahnen sind für Städte in Brandenburg lohnenswerte Ziele.

Welche konkreten Maßnahmen wird Ihre Partei in der Legislaturperiode zu diesem Zweck veranlassen bzw. umsetzen?

Wir wollen dem drohenden "Verkehrsinfarkt", der auf fast allen Hauptdurchgangsstraßen der Städte und Gemeinden mindestens im Berufsverkehr greifbar ist, entgegensteuern. Dafür wollen wir den ÖPNV deutlich attraktiver gestalten, um mehr Menschen den Umstieg vom Auto in Busse und Bahnen zu ermöglichen. Unser Ziel ist es, einen Stundentakt als Mindestbedienstandard des ÖPNV im gesamten Land zu gewährleisten und diesen überall auch unabhängig vom Schülerverkehr anzubieten. Dafür muss der öffentliche Personennahverkehr eine kommunale Pflichtaufgabe und vom Land entsprechend ausfinanziert werden.

In Zukunft wollen wir einen solidarisch finanzierten "fahrcheinlosen Nahverkehr": jede*r soll, ohne ein Ticket lösen zu müssen, mit Bus und Bahn in ganz Brandenburg fahren können. Dazu werden wir unterschiedliche Finanzierungs- und Einführungsmodelle prüfen und diskutieren. Das Kommunalabgabengesetz wollen wir so anpassen, dass den Kommunen die Entwicklung von alternativen Modellen zur Finanzierung des Nahverkehrs ermöglicht wird.

Ein leistungsfähiger und attraktiver ÖPNV braucht motivierte Mitarbeiter*innen. Wir stehen deshalb für gute Arbeitsbedingungen, eine umfassende Tarifbindung und die Stärkung der Gewerkschaften und Betriebsräte in den Verkehrsunternehmen.

DIELINKE will u.a. folgende Projekte umsetzen:

- die Investitionsvereinbarung i2030 der Länder Berlin und Brandenburg mit der DB AG konsequent umsetzen und fortschreiben. Die Planung und der Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs müssen dabei zügiger vorangetrieben werden.
- den ÖPNV gemeinsam mit den Kommunen und Landkreisen so ausbauen, dass er in den städtischen Räumen eine umfassende, verlässliche, alltagstaugliche und bedarfsgerechte Alternative zum Auto darstellt und auch wieder gut in kleineren und berlinferneren Gemeinden und Ortsteilen nutzbar wird;
- Straßenbahnen und O-Busse als besonders umweltfreundliche und lokal emissionsfreie Verkehrsmittel weiter fördern. Dazu gehört für uns auch die Prüfung der Machbarkeit von "Überland-Straßenbahnen".

- den fahrscheinlosen und entgeltfreien ÖPNV einführen.
- den massiven Ausbau von Parken und Reisen-Parkplätzen (P+R) an den Bahnhöfen fördern und so dazu beitragen, dass umsteigewillige Kfz-Nutzer*innen ihr Auto auch stehen lassen können.
- Taktung, Linienführung und Vernetzung von Bus und Bahn verbessern.
- Mobilität für alle und das Zusammenwirken der verschiedenen Verkehrsträger in einem Mobilitätsgesetz regeln.
- die Attraktivität des Mobilitätstickets steigern und auf Berlin ausweiten.
- die Eigenmittel des Landes zur Sicherung der Mobilität in allen Regionen schrittweise erhöhen.

3. Ausbau des Schienenverkehrs in der Region Berlin/Brandenburg (Infrastrukturprojekt i2030)

a) Welche Fertigstellungstermine plant Ihre Partei konkret für die in dem Infrastrukturprojekt i2030 gelisteten Einzelprojekte?

Die Fertigstellungstermine hängen maßgeblich vom Fortschritt der Planungsarbeiten, von der Umsetzung von Planfeststellungsverfahren und der Ausführung der Investition sowie von der weiteren Mittelbereitstellung, insbesondere des Bundes ab. Alle Projekte sollten bis spätestens 2030 abgeschlossen und in Betrieb genommen sein.

b) Welche ergänzenden Maßnahmen plant Ihre Partei zum Infrastruktur-Projekt i2030 angesichts des verkehrspolitischen Ziels der Bundesregierung bezüglich einer Verdopplung der Fahrgastzahlen bis zum Jahr 2030 sowie der Sicherstellung der national verbindlich zugesagten Klimaschutzziele?

Wir sind der Auffassung, dass die Bundesregierung zu den erklärten Zielen im Klimaschutz und bei der Verdopplung der Fahrgastzahlen mehr Anstrengungen als bisher unternehmen muss, um die vorgegebenen Zielstellungen einzuhalten, die auch auf Brandenburg positive Wirkungen hätten.

DIE LINKE wird weiter dafür eintreten, dass die Ostbahn zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert wird, um die Verbindung in das Nachbarland Polen zu verbessern.

Es sollen im Weiteren stillgelegten Strecken auf ihre Reaktivierung geprüft werden, z.B. die Wriezener Bahn.

4. Ausbau der Strecke Berlin- Müncheberg- Kostrzyn (Ostbahnstrecke)

a) Welche konkreten Maßnahmen plant ihre Partei in der kommenden Legislaturperiode bezüglich des zweigleisigen Ausbaus und der Elektrifizierung der Gesamtstrecke?

DIE LINKE hält an diesem Ziel - wie in den vergangenen Jahren - fest. Dazu gilt es insbesondere die Bundesregierung und die DB AG als auch die polnische Seite stärker zu gewinnen, da sie Eigner der Strecke sind und in erster Linie für die notwendigen Investitionen bereit sein müssen. Daran muss dringend weitergearbeitet werden. Der Ausbau der Ostbahn gehört in den Bundesverkehrswegeplan.

b) Welche Realisierungstermine plant Ihre Partei für die einzelnen Teilabschnitte des Ausbaus der Gesamtstrecke?

In Planung sind folgende Projekte:

- Erneuerung der Bahnsteiganlage im Bahnhof Rehfelde im Rahmen des Zukunftsinvestitionsprogrammes
- Neubau der zweigleisigen Oderbrücke durch die DB Netz AG

- Ausbau der Station Werbig zum Kreuzungsbahnhof.

Für DIE LINKE muss der Druck gegenüber dem Bund und der DB AG erhöht werden, damit es zu weiteren Terminierungen kommen kann.

5. Ausbau der „Lehrter Stammbahn“

Welche Maßnahmen plant Ihre Partei vor dem Hintergrund der wachsenden Hauptstadtregion sowie des Ziels eines Elektrifizierungsgrades von 70% für das Bahnnetz in Deutschland (bis zum Jahr 2025), um die Realisierungszeit zu verkürzen?

Die Bundesebene hat es über Jahrzehnte versäumt, in ihr Bahnnetz zu investieren. Das muss aufgeholt werden und kann durch verstärkte Bereitstellung von Investitionen des Bundes für die Bahn ermöglicht werden. Zusagen würden Planungsprozesse eher in Gang bringen. DIE LINKE unterstützt jede Aktivität zur Beschleunigung dieser Prozesse, um zügig für Fahrgäste und das Klima Entlastung zu schaffen.

6. Reaktivierung von Schienenstrecken für Personen – und/ oder Güterverkehr

Welche Reaktivierungen plant Ihre Partei, u. a. vor dem Hintergrund der geplanten Verdopplung der Fahrgastzahlen bis zum Jahr 2030 und des Erreichens der Klimaschutzziele, in der kommenden Wahlperiode für Personen und/oder Güterverkehr (vgl. hierzu beispielsweise auch die Pressemitteilung vom 29. April 2019 bezüglich der entsprechenden Machbarkeitsuntersuchung im Bundesland Baden-Württemberg)?

DIE LINKE unterstützt und fordert Streckenaktivierung in Brandenburg, wie sie sie bei der Reaktivierung Templin Joachimsthal bewirkt hat. Grundlage dafür war das Zusammenwirken von Kooperationspartnern wie den Streckeneignern, den Betreibern, der beteiligten Kommunen und des Landes. Wenn bei anderen Aktivierungen auch die Bahn mit der DB Netz im Bunde wäre und Konzepte zur Finanzierung abgestimmt werden, könnten weitere Reaktivierungen auf den Weg gebracht werden. Das sind Prozesse, die mit Planungen im gesamten VBB und den jetzigen Ausschreibungen einhergehen und abgestimmt sein sollten.

7. Herstellung der Barrierefreiheit

a) Wie wird Ihre Partei gewährleisten, dass bis zum 01. Januar 2022 die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV (entsprechend der Feststellung durch das Personenbeförderungsgesetz des Bundes) realisiert wird?

Die vollständige Herstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV ist notwendig zur Realisierung der öffentlichen Daseinsvorsorge sowie der Durchsetzung von Gleichbehandlung und Chancengleichheit aller Menschen. Festzustellen ist, dass die Bundesregierung bislang unterlassen hat, die Kriterien vorzulegen, die für die Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV gelten sollen. Ihre Arbeitsgruppe ist bereits daran gescheitert. Dennoch ist es unabdingbar verbindliche Vorgaben zu machen.

Ungeachtet dessen arbeiten die kommunalen Aufgabenträger des ÖPNV und das Land im Wege der Ausschreibungen für den SPNV und der Bahnhofsumfeld-Gestaltung an diesem Ziel.

Durch die Mittelbereitstellung im Doppelhaushalt des Landes sind auch dafür die erhöhten Ansätze bereitgestellt worden. DIE LINKE ist der Ansicht, dass diese Fördermittel erhöht werden und im ÖPNV-Gesetz des Landes verankert werden sollen.

b) Welche Maßnahmen wird Ihre Partei in der kommenden Legislaturperiode einleiten, damit technische Hilfsmittel zur Barrierefreiheit (z.B. Aufzüge) auch tatsächlich dauerhaft einsatzbereit sind

(siehe hierzu auch beigefügte Pressemitteilung des DBV- Regionalverbandes Potsdam- Mittelmark vom 25. April 2019)?

Die Situation bei den Aufzügen, nicht nur in Potsdam, ist skandalös und wirft auf das Management der Bahn ein bezeichnendes Bild. Selbst mediale Kritik kam zu spät bei der Bahn an. Das Land muss hier stärker in die Verantwortung gehen, indem es in diesen Fällen stärker Druck auf DB Station und Service ausübt. Immerhin sind für die Netze und Bahnhofsbetriebung hohe Zahlungen fällig. Veränderung in der Unternehmenskultur und empfindliche Strafzahlung verbunden mit einer aktiven Zivilgesellschaft können Abhilfe schaffen.

8. Fahrradmitnahme in Zügen

Welche Maßnahmen plant Ihre Partei zu Verbesserung der Fahrradmitnahmemöglichkeit in den Zügen des Regionalverkehrs bzw. zur Stärkung des Umweltverbundes Fahrrad/Schiene umzusetzen?

Fahrradmitnahmemöglichkeiten sind wichtige Elemente zur Sicherung der Mobilität in geschlossenen Ketten von Tür zu Tür. Deshalb sollen die Ausschreibungen im SPNV dafür mehr Raum und Vorgaben bieten. Wichtig ist auch die Verfügbarkeit und Bereitstellung entsprechenden Zugmaterials. Insgesamt mehr Schienenfahrzeuge und diese mit entsprechender Ausstattung ist das Ziel. Besteller, Betreiber und insbesondere die Hersteller müssen die Abläufe dringend beschleunigen.

9. Rolle des Schienenverkehrs bei der Verlagerung von Verkehren von der Straße auf die Schien

Welche Rolle spielt der Schienenverkehr für die Realisierung der Klimaschutzziele des Landes Brandenburg?

Die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene ist eine wichtige Komponente zur Erreichung der Klimaschutzziele. Das zeigen die Zielstellungen in der Mobilitätsstrategie 2030 des Landes eindeutig. Deshalb wurden im Landesnahverkehrsplan Verbesserungen bei der Erhöhung der Zugkilometer, bei der Vertaktung und der Frequenzerhöhung festgelegt. Entscheidende Weichenstellungen sind mit den Projekt i2030 begonnen worden, sie müssen nun konsequent und zügig umgesetzt werden.

Insbesondere steht die Aufgabe, die von den Autobahnen und besonders den Lastfahrzeugen verursachten Schadstoffemissionen einzudämmen, um für Klima- und Gesundheitsschutz zu sorgen. Dazu ist es längst überfällig, dass der Bund eine Kehrtwende hin zur Schiene vollzieht, durch Ausbau des Schienennetzes und durch Abbau der Privilegierung des KFZ-Verkehrs. Das würde nicht nur Brandenburgs Autobahnen entlasten, sondern in erster Linie ein signifikanter Beitrag zum Klimaschutz sein.

10. Verkehrsverlagerung durch Reaktivierung von Gleisanschlüssen bzw. Gleisanschlussförderprogramm

a) Welche konkreten Maßnahmen plant Ihre Partei, um diese negative Entwicklung umzukehren?

Voraussetzung für Gleisanschlüsse ist das Interesse und das Engagement von Unternehmen oder anderen Eignern. Hier sollte planvoll vorgegangen werden und Kombinierte Verkehre mit Verteilzentren, Häfen und anderen Logistikstandorten verknüpft werden.

b) Plant Ihre Partei in der kommenden Legislaturperiode ein Gleisanschlussförderprogramm analog zum Gleisanschlussförderprogramm im Bundesland Hessen (Vgl. Richtlinie zu Fördermitteln für den Schienenverkehr des Landes Hessen- Rili SGV9? Bitte begründen Sie Ihre Antwort:

Wenn es Interessenten und Kooperationsbereitschaft mit begründeten Projekten gibt, sollten zunächst Pilotprojekte gestartet werden, um eine Verstetigung in einem Förderprogramm zu belegen. Unternehmen, die ihre Gleisanschlüsse abgebaut haben, sollten aktiv werden.

11. Ausbau der Kombinierten Verkehre (KV) als Beitrag zur Erreichung Klimaschutzziele

a) Welche konkreten Maßnahmen plant Ihre Partei in der kommenden Legislaturperiode zum Ausbau des Kombinierten Verkehrs, so dass u. a. auch nicht kranbare Sattelaufleger (Anteil in Deutschland rund 85%) mittel KV in erheblichen Maße über die Schiene transportiert werden können?

Zur Verknüpfung aller Verkehrsträger (Eisenbahn, Güterkraftverkehr und Binnenschiff) dienen insbesondere Güterverkehrszentren (GVZ) als Schnittstellen. Die GVZ bewirken eine Bündelung der Transportströme und fordern damit die Verloader auf, Eisenbahn und Wasserstraße intensiver zu nutzen. DIE LINKE setzt auf den weiteren Ausbau.

b) Welche konkreten Maßnahmen plant Ihre Partei in der nächsten Legislaturperiode zur Verlagerung des grenzüberschreitenden LKW-Verkehrs auf die Schiene als Beitrag zum Klimaschutz, zur Entlastung sowohl der Autobahn- als auch deren Umleitungsstrecken und zur verbesserten Verkehrssicherheit (z.B. in der Ost-West-Richtung in/aus Richtung Polen)?

Die Bahnlinie Berlin-Stettin/Szczecin ist eine wichtige Verbindung zwischen den Wirtschaftsräumen. Die Länder Berlin und Brandenburg sowie die Deutsche Bahn haben den zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung der Strecke vereinbart. Eingebunden wird bei den Planungen auch der Wirtschaftsraum Schwedt. Der bestehende Abzweig der Gleise für den Güterverkehr in Richtung Berlin soll um einen weiteren Abzweig in Richtung Stettin ergänzt werden. Wichtig ist der zweigleisige Ausbau der Strecke Lübbenau-Cottbus als Bestandteil der Verbindung Berlin – Lausitz – Breslau/Wrocław. Das sind Verlagerungspotentiale für den Güterverkehr.

12. Gleisanschlüsse

Plant Ihre Partei im Fall von Neu-Ansiedlungen von Gewerbegebieten, dass Gleisanschlüsse zum Standard gehören? Bitte begründen Sie Ihre Antwort.

Die Planungshoheit liegt in den Kommunen, die Neu-Ansiedlungen planen und genehmigen. Das erfolgt im Einklang mit der Landesplanung, gegebenenfalls auch über ein Planfeststellungsverfahren. Generelle Auflagen halten wir für nicht durchsetzbar, aber die Sensibilität für Belange des Klimaschutzes muss bei allen Planungsprozessen einen höheren Stellenwert erlangen.