

Kommentar zur Resolution der Horber Schientage im November 2008

Die Forderungen der Resolution decken sich vollkommen mit dem, was wir Grünen bahnpolitisch wollen. Ich habe unsere Position bei der Podiumsrunde vortragen dürfen und muss deshalb nicht alles wiederholen. Ich daher nur einige Anmerkungen machen und Akzente setzen.

- (1) Das Konzept eines Deutschland-Taktes ist aus unserer Sicht besonders dringend angesichts der drohenden Ausdünnung der Fernverkehrsangebote durch die DB. Es ist vor allem ein überzeugendes und kundenfreundliches bahnpolitisches Konzept, das offenkundig den KundInnen dient und mehr Personenverkehr auf die Schiene bringen kann. Deshalb ist es unsere zentrale Forderung zur Bundestagswahl.
- (2) Es ist mehr als überfällig, dass man in Deutschland nach verkehrs- und klimapolitischen Zielen plant und nach Überprüfung der aktuellen Kosten und neuesten Nutzen- und Verkehrsdaten zielorientiert und zügig baut. Leider wird sehr viel öffentliches Geld in milliardenschwere Großprojekte gesteckt (Stuttgart 21, Nürnberg-Erfurt u.v.m), ohne großen Nutzen, eher zum Schaden für das Gesamtnetz und den Bahnverkehr in Deutschland.
- (3) Würde man nach verkehrlichem Bedarf endlich den Personennahverkehr und Schienengüterverkehr, inklusive dem Kombinierten Verkehr (Ausbau von Verladeterminals!) massiv ausbauen, könnte das ein Bauprogramm gegen die Rezession und für Klimaschutz im Verkehr werden. Klar ist, die Infrastruktur muss vollständig und uneingeschränkt in Öffentlicher Hand bleiben und darf nicht an Renditeinteressen orientiert werden. Dabei sollen die Länder bzw. regionale/kommunale Zusammenschlüsse gegen Kostenausgleich vom Bund regionale Netze übernehmen können.
- (4) Wenn wir mehr Menschen zum Bahn fahren bringen wollen, wenn wir die Stammkunden nicht verärgern wollen, dann müssen auch bei zunehmendem Wettbewerb die Tickets durchgebucht werden können. Ein Zurück in tarifliche Kleinstaaterei unter dem Deckmantel des Wettbewerbs muss verhindert werden.
- (5) Schienenlärm muss intelligent und mit größerer Anstrengung bekämpft werden, sonst wird der Ausbau des Netzes kaum möglich sein. Das heißt Trassen und Lärmschutz müssen frühzeitiger mit den betroffenen BürgerInnen und Kommunen abgesprochen werden. Das fahrende Material muss leiser werden. Lärmabhängige Trassengebühren sind ein hilfreiches, aber nicht das einzige Mittel.
- (6) Die wenigen neuen Bau- und Gewerbegebiete, die im, demografisch gesehen, schrumpfenden Deutschland noch gebaut werden, sollten optimal mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen werden, andernfalls dürfen sie nicht mehr genehmigt werden. Leider bauen die Behörden selbst (Beispielsweise Landratsamt, Kreissparkasse, Polizeidirektion und Regierungspräsidium in Tübingen beispielsweise) ohne optimalen Bahnanschluss.
- (7) Faire steuerliche Rahmenbedingungen sind für die Bahn wichtig. Deshalb sind wir für den halben Mehrwertsteuersatz im Fernverkehr und für die Ausweitung der LKW-Maut auf kleinere LKWs und alle Autobahn-ähnliche Bundesstraßen.
- (8) Moderne Fahrplaninformationssysteme müssen dringend flächendeckend im ÖV eingeführt werden. Es ist erstaunlich, dass einfache elektronische Anzeigen erst Jahrzehnte nach ihrer Erfindung bei der Bahn allmählich flächendeckend eingeführt werden.