

Fahrgastverband PRO BAHN

NEWSLETTER des RV Großraum Frankfurt am Main

Sonder-Ausgabe 03/2021

Frankfurt am Main, im August 2021

Liebe Mitglieder,

liebe Freunde und Förderer des Fahrgastverbandes PRO BAHN,

am 26. September 2021 findet die Bundestagswahl statt und diese entscheidet auch über die verkehrspolitischen Weichenstellungen der Zukunft (Stichwort: Verkehrswende). Deshalb hat der RV PRO BAHN FRANKFURT nachfolgend die Aussagen der im Bundestag vertretenen Parteien sowie zweier weiterer im Rhein-Main-Gebiet entweder im ländlicheren oder im großstädtischen Raum nennenswert vertretenen Parteien zusammengestellt und analysiert.

Wir wollen als politisch neutraler Verband keine Wahlempfehlung für eine bestimmte Partei abgeben, aber eine Entscheidungshilfe für diejenigen bieten, die der Verkehrspolitik ein großes Gewicht beimessen.

Eine Empfehlung, ja eine Bitte, sprechen wir dennoch aus:

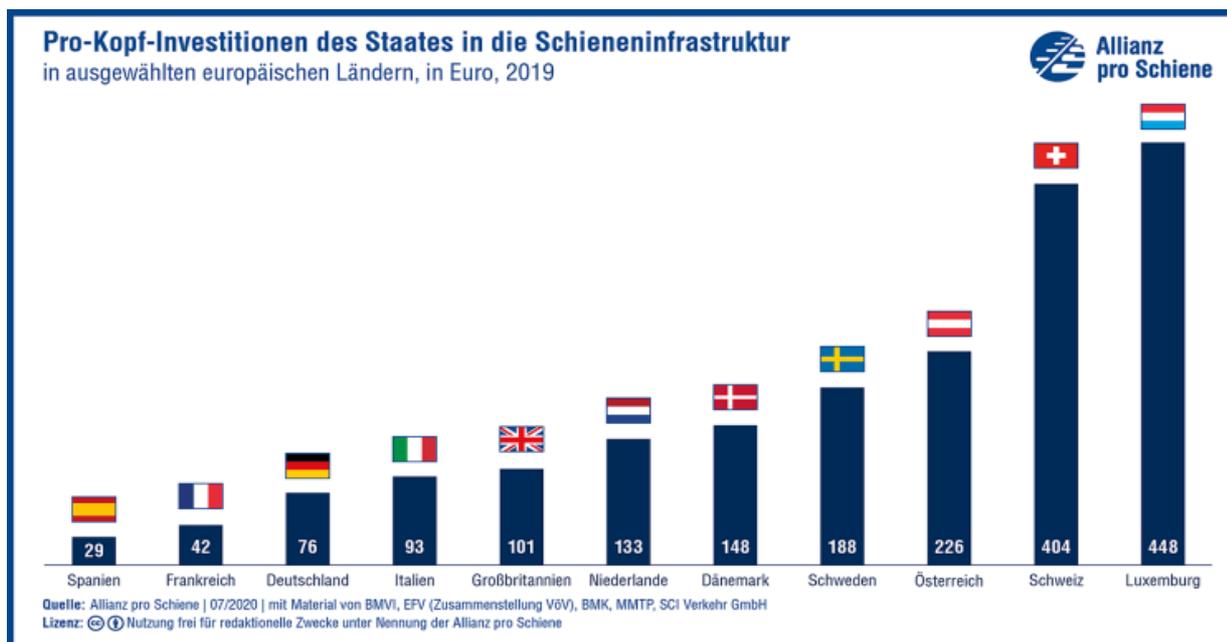
Machen Sie von Ihrem Wahlrecht Gebrauch!

Die Wahlprogramme sämtlicher zugelassenen Parteien sind auf der Website

<https://www.bundestagswahl-2021.de/wahlprogramme/>

nachzulesen.

Ohne unmittelbaren Einfluss auf Ihre freie Wahlentscheidung nehmen zu wollen, sei es erlaubt, vorab auf eine Untersuchung von Allianz pro Schiene aus dem Jahr 2019 hinzuweisen.



Nachfolgend die Aussagen der einzelnen Parteien und eine Zusammenfassung aus unserer Sicht:



Die CDU/CSU, die seit langem den Bundesverkehrsminister stellt, fasst sich bemerkenswert kurz beim Kapitel Schienenverkehr. Der Ausbau der Schieneninfrastruktur soll insbesondere durch die Digitalisierung erfolgen. Wichtig ist der CDU/CSU, dass die Luftfahrt ein preislich wettbewerbsfähiger Verkehrsträger ist, Fliegen und Lufttaxen sollen gefördert werden.

Vorfahrt für intelligente Mobilität

Eine starke Schiene und der Öffentliche Personennahverkehr sind ein bedeutender Faktor für die Dekarbonisierung des Verkehrs.

Wir werden den Schienenverkehr mit dem Deutschlandtakt stärken. Mit einem attraktiven Angebot der Deutschen Bahn wollen wir maximale Synergien bei Güter- und Personenverkehr in unserem Schienensystem nutzen.

Deutschland muss weiterhin ein Mobilitäts- und Logistkdrehkreuz in Europa sein. Um das Schienennetz zukunftsfest zu machen, Lücken zu schließen, Strecken zu elektrifizieren und mehr Kapazitäten zu schaffen, werden wir mehr in den bedarfsgerechten Infrastrukturausbau investieren – insbesondere in die Digitalisierung von Schiene und Fahrzeugen (ETCS-Ausbau).

Wir werden dafür sorgen, dass Deutschland europaweite Verbindungen zu Tages- und Nachtzeiten unterstützt und hierfür den Bahnverkehrswegebau massiv beschleunigen. Nachtzüge gehören für uns zum Mobilitätsmix der Zukunft. In diesem Zusammenhang werden wir weiter in den Lärmschutz investieren.

Wir wollen, dass die Luftfahrt ein preislich wettbewerbsfähiger Verkehrsträger ist und der Luftverkehrsstandort Deutschland erhalten bleibt. Wir werden die Verbindungen auf der Schiene zu den Drehkreuzflughäfen bzw. internationalen Flügen ausbauen und das Umsteigen zwischen Flug und Zug für Kunden verbessern. Die Verkehrsträger sollen so vernetzt werden, dass ihre jeweiligen verkehrlichen, ökonomischen und ökologischen Vorteile optimal genutzt werden können.

Ebenso wollen wir die positiven Aspekte des Fliegens und die Innovationskraft der Luftfahrt wieder stärker herausstellen und als Schlüsseltechnologie gezielt fördern. Die Entwicklung von Flugtaxen ist zwar noch eine Vision für die Zukunft, aber sie wird zunehmend realistischer.

* * * * *



Die SPD möchte Bahnfahren innereuropäisch attraktiver machen als Fliegen, die Attraktivität des Nahverkehrs verbessern und Bahnstrecken reaktivieren. Bis 2030 sollen mindestens 75 % des Schienennetzes elektrifiziert sein. Die DB soll im öffentlichen Eigentum bleiben. Beim Betreiberwechsel soll das Personal besser geschützt werden. Der Schienengüterverkehr soll ausgebaut werden.

Modernstes Mobilitätssystem Europas

Wir werden einen Mobilitätsplan 2030 auf den Weg bringen, der den öffentlichen Personennahverkehr und den Schienenverkehr auf ein neues Niveau bringt. Der Bund wird durch Austauschprogramme seinen Beitrag leisten, damit alle neuen Busse und Bahnen bis 2030 in den Kommunen klimaneutral fahren und die vorhandenen Flotten modernisiert sind. Förderprogramme und ein geändertes Straßenverkehrsrecht sollen Kommunen dabei unterstützen, in Städten mehr Fläche für öffentlichen Verkehr, Fußgänger*innen und Radfahrer*innen zu schaf-

fen. Wir werden den Straßenverkehr im Sinne der Vision Zero sicherer machen, insbesondere auch für die vielen Radfahrer*innen.

An Knotenpunkten werden wir die Einrichtung von barrierefreien Mobilitätsstationen für nachhaltige urbane Mobilität fördern, damit möglichst viele vom Auto auf umweltfreundliche Verkehrsmittel umsteigen. Wir werden eine nationale Leitstelle Mobilität einrichten, die die Erarbeitung regionaler Mobilitätspläne unterstützt und eine frühzeitige Beteiligung vor Ort sicherstellt.

Der Schienenverkehr ist ein Schwerpunkt unserer verkehrspolitischen Agenda. Bahnfahren soll innereuropäisch günstiger und attraktiver als Fliegen sein. Wir wollen rasch einen Deutschlandtakt umsetzen und einen Europakt aufbauen. Hierfür werden wir investieren: in den Aus- und Neubau des Schienennetzes, in den Lärmschutz und den Ausbau und die Attraktivitätssteigerung von Bahnhöfen. Wir haben das Ziel, alle Großstädte wieder ans Fernverkehrsnetz anzuschließen und neue schnelle Zug- und Nachtzugverbindungen in unsere Nachbarländer zu etablieren. Vor allem werden wir die Attraktivität des Nahverkehrs verbessern, durch Investitionen in das Angebot und die Qualität von Zügen und Bussen und durch die Reaktivierung alter Bahnstrecken. Wir werden engere, verlässliche Taktungen, komfortablere Züge mit flächendeckendem W-LAN und eine Reservierungsmöglichkeit für Sitzplätze ermöglichen. Bis 2030 wollen wir mindestens 75 Prozent des Schienennetzes elektrifizieren, die Schiene weiterdigitalisieren und für nicht elektrifizierte Strecken verbindliche Nutzungen wie den Einsatz von wasserstoffbetriebenen Zügen unterstützen. Die Deutsche Bahn AG ist für uns ein Garant verlässlicher Mobilität. Wir werden sie als integrierten Konzern in öffentlichem Eigentum erhalten. Mit der Verpflichtung zur Tariftreue, zum Personalübergang für alle Beschäftigten bei Betreiberwechsel und der Gewährleistung guter Arbeitsbedingungen im Vergaberecht sorgen wir für Fairness auf dem Markt für Mobilitätsdienstleistungen.

Den Schienengüterverkehr wollen wir ausbauen und modernisieren. Wir werden die Kostennachteile der Schiene gegenüber der Straße parallel zum Kapazitätsaufbau im Schienengüterverkehr verringern.

* * * * *



Das Wahlprogramm der AfD, das sich mit dem Öffentlichen Verkehr und dem Schienenverkehr befasst, ist recht kurz und allgemein gehalten. Das verwundert nicht angesichts der Aussagen zum Individualverkehr.

Verkehrspolitik

Das Konzept der „Rollenden Landstraße“ und des Wechselbrückenumschlages soll für die Transitverbindungen durch Deutschland mit regelmäßigen Taktungen etabliert werden. Das Netz an Verladestellen und multimodalen Güterverkehrszentren (Straße, Schiene und Wasserwege) ist zu verdichten. Sichererer, sauberer und verlässlicher Schienenpersonenverkehr muss Deutschland ein besser ausgebautes und abgestimmtes öffentliches Nah- und Fernverkehrsnetz erhalten, das sich am einfachen und zuverlässigen Modell der Schweiz orientiert. Pünktlichkeit, Sicherheit und Sauberkeit sowie eine optimale Taktung von Bus-, Bahn- und Vernetzung mit dem Flugverkehr müssen gewährleistet werden. Die AfD unterstützt den Ausbau des zu lange vernachlässigten Schienennetzes – insbesondere die Beseitigung von Engpässen und die Erweiterung des Hochgeschwindigkeitsnetzes.

Beim angestrebten Deutschlandtakt muss eine Verkürzung der Reisezeiten auf allen Verbindungen das oberste Ziel sein. Die AfD spricht sich für eine an den Bedürfnissen der Bürger orientierte Verkehrspolitik aus. Eine ideologisch geleitete Verbotspolitik, die bestimmte Verkehrs-

mittel bevorzugt oder diskriminiert, lehnt die AfD ab. Im Vordergrund steht für uns die Freiheit der Bürger in der Wahl des Verkehrsmittels. Individuelle Mobilität muss bezahlbar bleiben.

Die AfD unterstützt und fördert den motorisierten Individualverkehr als beliebteste Möglichkeit der Fortbewegung. Intelligente Technik und stauvermeidende Verkehrsführung schützen die Umwelt.

* * * * *



Die FDP beschränkt sich beim Schienenverkehr auf die Forderung nach Privatisierung.

Bahnverkehr privatisieren –

mehr Wettbewerb auf der Schiene -

Im Übrigen spricht sie sich für einen Weltraumbahnhof in Europa, innovative Mobilitätsdienste auf digitaler Basis, autonomes Fahren, Drohnen und Flugtaxis aus.

Mobilität

Wir Freie Demokraten wollen die Infrastruktur und den Bahnbetrieb bei der Schiene trennen und den Betrieb privatisieren. Das Netz soll im Eigentum des Bundes bleiben. Ziel ist es, mehr Personen und Güter auf der Schiene zu transportieren. Das gelingt aber nicht mit einer Staatsbahn, sondern nur mit mehr Wettbewerb, mehr Digitalisierung und niedrigeren Trassenpreisen für die Nutzung der Schienenwege. Durch eine organisatorische Trennung kann sich der Bund voll auf die Bereitstellung und Modernisierung der Infrastruktur konzentrieren. Auf der Schiene können Bahnunternehmen wiederum in Wettbewerb miteinander treten. Kundinnen und Kunden profitieren so von niedrigeren Preisen, besserem Service und mehr Angebot im Bahnverkehr.

Einen Weltraumbahnhof für kleine Trägerraketen in Europa sehen wir als Zukunftsprojekt, damit die zahlreichen erfolgsversprechenden „New-Space-Unternehmen“ Satelliten flexibel und unabhängig ins All bringen können. „New Space“ ist eine große Chance für die Wissenschaft, die Umwelt, unsere Sicherheit und Wirtschaft. Die Nutzung durch öffentliche Institutionen und Forschungseinrichtungen wollen wir befördern, indem wir Startkontingente erwerben beziehungsweise „Space-Services“ für sie beauftragen.

Wir Freie Demokraten wollen neue, innovative Mobilitätsdienste auf digitaler Basis in der Personenbeförderung ermöglichen und dafür faire Wettbewerbsbedingungen für alle Mobilitätsdienstleister schaffen. Die besondere Rolle des ÖPNV haben wir dabei beständig im Blick. Dafür müssen die Rückkehrpflicht für Mietwagen und der Mindestabstand von 50 Kilometern zwischen zwei Haltestellen für Fernbusse vollständig abgeschafft werden.

Wir Freie Demokraten wollen die Zulassungs- und Testverfahren für neue Ideen vereinfachen und die Innovationsförderung voranbringen. Sprunginnovationen wie das autonome Fahren, das Hochgeschwindigkeitssystem Hyperloop, Drohnen oder Flugtaxis wollen wir gezielt fördern und den rechtlichen Rahmen dafür schaffen. Insbesondere für den ländlichen Raum entstehen so Chancen für eine schnellere und kostengünstigere Versorgung.

* * * * *



DIE LINKE tritt für den flächendeckenden und barrierefreien ÖPNV ein und will die Zahl der ÖPNV-Nutzer/innen bis 2030 verdoppeln. Langfristig wird der Nulltarif im ÖPNV angestrebt. Sie will eine Mobilitätsgarantie für den ländlichen Raum und die Investitionen in den Schienenverkehr versechsfachen. Stillgelegte Bahnstrecken sollen reaktiviert und Strecken elektrifiziert oder Diesel-Triebfahrzeuge auf Wasserstoff- oder Batterie-Betrieb umgestellt werden. Mehr Güterverkehr soll auf die Bahn, ICE-Strecken sollen für 250 km/h und Stundentakt ausgebaut werden. Jegliche Privatisierung von Verkehrsinfrastruktur wird abgelehnt.

Gerechte Mobilität: Ökologisch und bezahlbar für alle – mit guten Arbeitsplätzen

Wir wollen bezahlbare und klimafreundliche Mobilität für alle. Der Verkehrssektor spart als einziger kein CO₂ ein und ist Treiber der Klimakrise. Gleichzeitig fehlt das Geld für gute Alternativen wie Busse, Bahnen, Fuß- und Radwege.

Unser Ziel ist der solidarisch finanzierte Nulltarif im ÖPNV für alle. Erste Schritte sind deutlich günstigere Fahrpreise (zum Beispiel ein 365-Euro-Jahresticket), flächendeckend Sozialtickets für Haushalte mit geringem Einkommen, eine Sozial-BahnCard sowie kostenlose Tickets für Schüler*innen, Auszubildende, Studierende und Menschen in Weiterbildung. »Schwarzfahren« soll entkriminalisiert und nicht härter bestraft werden als Falschparken.

Der ÖPNV muss flächendeckend und barrierefrei ausgebaut werden. Bis 2030 wollen wir die Zahl der Nutzer*innen verdoppeln (im Vergleich zu vor Corona). Dafür brauchen wir wesentlich mehr Mittel vom Bund. Es braucht neben Schienen und Fahrzeugen mehr Stellen, gute Bezahlung und gute Arbeitsbedingungen für die Beschäftigten. Knapp 200 000 Beschäftigte müssen innerhalb der nächsten zehn Jahre im Fahrdienst, in der Instandhaltung und in weiteren Bereichen der Verkehrsbetriebe eingestellt werden, damit der Ausbau des Angebots und eine ökologische Mobilitätswende gelingen.

Wir wollen eine Mobilitätsgarantie für den ländlichen Raum: Anbindung der Gemeinden untereinander und zum nächsten städtischen Zentrum mindestens im Stundentakt von 6 bis 22 Uhr.

Wir wollen die öffentlichen Investitionen in die Schieneninfrastruktur um das Fünffache erhöhen. Alle bisher nur von Dieselfahrzeugen befahrbaren Bahnstrecken müssen zügig elektrifiziert oder auf alternative und nachhaltige Antriebstechnologien umgestellt werden (zum Beispiel Wasserstoff- oder batterieelektrische Antriebe).

Güterverkehr muss auch unter 300 Kilometer Entfernung wieder auf die Bahn.

Wir wollen mit einem Reaktivierungsprogramm zahlreiche in den letzten Jahrzehnten stillgelegte Bahnstrecken wieder aufbauen und so ganze Regionen wieder ans Gleisnetz anschließen. Mobilität mit der Bahn muss auch im ländlichen Raum möglich sein.

Die Trassenpreise für den Personenverkehr müssen mindestens halbiert werden, damit mehr Verkehr auf die Schiene kommt und Bahnfahrten billiger werden kann. Die Regelungen zur BahnCard der DB im Nahverkehr passen wir so an, dass sie auf alle Tickets und Tarifstufen der regionalen Verkehrsverbünde anwendbar ist.

ICE-Strecken wollen wir perspektivisch auf moderne Trassen für bis zu 250 km/h mit mindestens stündlichem Takt ausbauen. Der ÖPNV in Mittelzentren und Kleinstädten soll die ICE-

Bahnhöfe mindestens stündlich anbinden. Die DB soll alle Großstädte auch mit Nachtzügen (Liegewagen) anfahren.

Wir setzen uns außerdem für ein europaweites Nachtzugnetz ein, damit Reisen auch ohne Flugzeug bequem und ökologisch möglich ist. Bis 2030 müssen alle europäischen Großstädte im abgestimmten Taktfahrplan per Fernbahn erreichbar sein.

Wir lehnen alle direkten oder indirekten Privatisierungen von Verkehrsinfrastruktur ab.

Ebenso lehnen wir staatlich geförderte Projekte zur Erprobung und Einführung von Oberleitungen für Hybrid-Lkw mit Stromabnehmern auf Autobahnen und elektronischen Deichseln für Kolonnenfahrten von Lkw und anderen Nutzfahrzeugen als falsche Weichenstellung ab.

* * * * *



Die GRÜNEN wollen eine leistungsfähige Bahn, den ÖPNV ausbauen und mehr Straßen- und Flugverkehr auf die Schiene verlagern. Sie nennen den konkreten Betrag von 110 Mrd. Euro, der bis 2035 in Schienennetz und Bahnhöfe investiert werden soll. Straßenbahnstrecken sollen reaktiviert werden.

Wir sorgen für nachhaltige Mobilität

Eine leistungsfähige, verlässliche Bahn ist das Rückgrat einer nachhaltigen Verkehrswende. Dafür wollen wir alle deutschen Großstädte regelmäßig an den Fernverkehr anbinden, die Takte im Regionalverkehr verdichten und den Zugverkehr wieder stärker in die Fläche bringen. Stillgelegte Bahnstrecken wollen wir schnellstmöglich reaktivieren. Ergänzen wollen wir diese Angebote durch schnelle Sprinterzüge und Nachtzüge, die alle großen europäischen Metropolen bezahlbar miteinander verbinden. Lücken und Engpässe sowohl im innerdeutschen als auch im grenzüberschreitenden Schienennetz sowie in den Bahnknoten wollen wir schließen.

Den Aus- und Neubau, die Elektrifizierung und Digitalisierung des Netzes treiben wir zügig voran. Die bundeseigene Infrastruktur wollen wir vom Druck, Gewinne erzielen zu müssen, und von der chronischen Unterfinanzierung befreien und dafür entsprechende Strukturen schaffen. Wir wollen 100 Milliarden Euro, verteilt auf die Jahre bis 2035, zusätzlich in Schienennetz und Bahnhöfe investieren und im Zusammenwirken mit den Ländern die Regionalisierungsmittel zweckgebunden noch einmal erhöhen, sodass sich die Pro-Kopf-Investitionen an das europäische Niveau angleichen. Um die Investitionen langfristig und zuverlässig zu finanzieren, schaffen wir einen Infrastrukturfonds, der sich auch aus Einnahmen aus der Lkw- Maut speist. Die Trassenpreise wollen wir deutlich senken, um Anreize für Verkehrsverlagerungen auf die Schiene zu verstärken.

Bahnhöfe wollen wir zu modernen, barrierefreien Mobilitätsstationen aufwerten. Den Lärmschutz auch an dichtbefahrenen Bestandsstrecken verstärken wir, Barrierefreiheit der Bahn wollen wir in zehn Jahren erreichen. Wir sorgen dafür, dass Bahnfahren für alle bezahlbar ist. Den Deutsche-Bahn-Konzern wollen wir transparenter und effizienter machen und auf das Kerngeschäft ausrichten, die Eisenbahn in Deutschland und im benachbarten europäischen Ausland. Wir setzen auf starke Verlagerungen von Straßen- und Flugverkehr auf die Schiene. Mit uns wird die Bahnbranche ein noch stärker wachsender Jobmotor mit sicheren Arbeitsplätzen

Busse und Bahnen sind für alle da, bieten preiswerte Mobilität und verringern den Autoverkehr. Wir wollen die Fahrgastzahlen im ÖPNV bis 2030 verdoppeln. Dazu muss der öffentliche Personennahverkehr attraktiver, innovativer und vollständig barrierefrei werden. Wir wollen den ÖPNV zudem besser verknüpfen – vom Fernverkehrsnetz bis hin zu Bike & Ride – und regionale

Kooperationen stärken. Zusammen mit den Ländern werden wir eine Zukunfts- und Ausbauoffensive starten, durch eine Mobilitätsgarantie flächendeckende Anbindungen schaffen, Investitionen in Fahrzeuge und das ÖPNV-Netz erhöhen und Finanzierungsinstrumente wie das Gemeinverkehrsfinanzierungsgesetz und die Regionalisierungsmittel für diese Ziele ausbauen.

Den Einsatz von emissionsfreien Bussen wollen wir durch ansteigende Quoten und durch attraktive Förderung für die Kommunen vorantreiben sowie, wo möglich, vorrangig den Ausbau und die Reaktivierung von Straßenbahnen unterstützen. Mobilität darf nicht vom Geldbeutel abhängen: Länder, Kommunen und Verbände wollen wir dabei unterstützen, attraktive Preisangebote bis hin zu ticketlosem ÖPNV zu machen und neue Finanzierungsquellen wie eine Umlagefinanzierung zu erschließen.

* * * * *



FREIE WÄHLER

STABILITÄT, SICHERHEIT, FREIHEIT:

DIE KRAFT

DER MITTE.

*Auch die **FWG** fordert die Trennung der Infrastruktur und des Betriebes des Schienenverkehrs.*

Sie fordert aber auch, die Privatisierung der Verkehrsinfrastruktur zu stoppen sowie eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene und die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken.

Mobilität verbessern

Ein funktionsfähiger Wettbewerb erfordert die Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers. Daher sollte die Trennung der Transportunternehmen von den Infrastrukturbetreibern der DB-Gruppe weiter vorangetrieben werden. Wir fordern deshalb die strikte Trennung des Schienennetzes vom Bahnbetrieb. Wie bei den Straßen soll der Bund auch für das Schienennetz zuständig sein. Somit wäre auch das Vorhalten einer guten Schienenstruktur der Daseinsvorsorge zuzurechnen.

Die Infrastruktur muss verlässlich sein. Daher gehört die Bereitstellung von Infrastruktur zur Daseinsvorsorge und damit zu den Staatsaufgaben. Die Verkehrsinfrastruktur sollte steuerfinanziert sein. Denn Wirtschaftlichkeit alleine sollte nicht maßgeblich für die Entscheidung über Infrastrukturausbau und -erhalt sein. Übergeordnete Ziele, wie die Gleichheit der Lebensbedingungen sowie ökologische und volkswirtschaftliche Aspekte, müssen ausschlaggebend sein. Um die Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen, muss der öffentliche Personennahverkehr günstig und verlässlich funktionieren. Die Anbindung ländlicher Regionen an den Schienenverkehr darf nicht an fehlenden Investitionen scheitern.

Wir wollen Anreize schaffen, um den Güterverkehr auf klimafreundlichere Verkehrswege wie Schienen- und Wasserstraßen zu verlegen. Die Trassen für den Güterverkehr müssen ausgebaut und dabei aus den Wohnbereichen herausgeholt werden. Vor allem Gefahrguttransporte sollten nicht inmitten von Wohnbebauungen rollen. Deutschland bremst durch Nichtstun trotz vertraglicher Zusicherung den europäischen Gütertransport zwischen Genua und Rotterdam aus und belastet die Anwohner*innen der bestehenden Strecken im Übermaß.

Mit der Neubelebung stillgelegter Eisenbahnstrecken könnten mehr als drei Millionen Menschen in Deutschland wieder ans Schienennetz angebunden werden. Laut einer „Reaktivierungsliste“, die der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen gemeinsam mit der Allianz pro Schiene im Juli 2020 vorstellte, lassen sich 238 Strecken mit insgesamt 4.016 Kilometern Länge wieder nutzen. Wir wollen Bahnstrecken in ländlichen Regionen leichter wieder in Betrieb nehmen können. Wir wollen, dass bei der Reaktivierung stillgelegter Strecken künftig auch regionale und touristische Besonderheiten berücksichtigt werden.

* * * * *



VOLT möchte den ÖPNV und den Fernverkehr ausbauen und einen Bundesaufgabenträger für den Schienenverkehr einsetzen. Die Elektrifizierung soll mit 1,5 % jährlich vorangetrieben werden. Sie spricht sich für Flatrates im ÖPNV und Regionalverkehr aus.

4. Mobilitätswende

Wir möchten einen gut ausgebauten und für jede*n bezahlbaren Öffentlichen Verkehr in Deutschland und Europa. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und Regionalverkehr sollen eine Basis Mobilitäts-Versorgung für die breite Bevölkerung bieten. Daher setzen wir uns auf Bundesebene für die Ausweitung und Aufstockung von Förderprogrammen ein, die Länder und Kommunen beim Ausbau des ÖPNV und des Regionalverkehrs unterstützen. Zudem sollen zielgruppenspezifische Anreizsysteme gefördert werden wie z. B. freie Fahrt für Schüler*innen und Rentner*innen. Mittelfristig streben wir günstige Mobilitätsflatrates im ÖPNV (z. B. 365-Euro-Tickets) und Regionalverkehr durch Bundesfinanzierung an. Unser Ziel ist, dass diese Tickets deutschland- und langfristig europaweit gültig sind. Im Gegenzug schaffen wir die steuerliche Abzugsfähigkeit von Aufwendungen zwischen Wohnort und Arbeitsstätte (v. a. die Pendlerpauschale) sozialverträglich und nach Möglichkeit vollständig ab.

Wir stehen dem großflächigen Ausbau von Oberleitungssystemen auf Autobahnen kritisch gegenüber. Zunächst wollen wir die Ergebnisse der Pilotprojekte abwarten.

Der Eisenbahn kommt für eine dekarbonisierte Mobilität eine entscheidende Bedeutung zu. Langfristig setzen wir auf ein wirklich europäisches Hochgeschwindigkeitsnetz, das mit bisherigen internationalen Fernverkehrsverbindungen harmonisiert.

Die Bundesregierung darf die bundeseigene Deutsche Bahn AG nicht länger sich selbst überlassen. Das gilt insbesondere für den Erhalt und Bau von Strecken sowie die Angebotsgestaltung im Fernverkehr. Wenn die mit dem Deutschlandtakt geplante Verdopplung der Reisezahlen bis 2030 realisiert werden soll, muss sich der Bund mittelfristig voll hinter das System Schiene stellen. Das staatseigene EIU soll die bisherigen Unternehmen der DB Netz AG, DB Station&Service AG, DB Energie GmbH und der DUSS GmbH umfassen. Wir befreien die Infrastrukturgesellschaft vom Zwang der Gewinnmaximierung. Ihr wird die Aufgabe des Erhalts und Ausbaus des Schienennetzes entsprechend der Fahrplangestaltung des Deutschlandtakts auferlegt. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) des Bundes verbleiben in öffentlicher Hand und wie das EIU Teil des DB-Konzerns. Gemeinsam mit den Eisenbahnen Europas sollen sie ganzheitliche Konzepte für Mobilität- und Logistik entwickeln.

Wir setzen einen Bundesaufgabenträger für den Schienenverkehr ein. Wir plädieren dafür, dass der Bundesaufgabenträger die Vergabe der vordefinierten Trassen im Deutschlandtakt nach Schweizer Vorbild koordiniert. Der Bundesaufgabenträger soll ein unternehmensübergreifendes Tarifsystem für den Nah- und Fernverkehr entwickeln.

Güterverkehr gehört, wann immer möglich, auf die Schiene. Der Infrastrukturbetreiber DB Netz soll die Bahninfrastruktur in Deutschland ertüchtigen, um vermehrt Güterzüge von 740 Metern Länge verkehren lassen zu können. Bis 2027 soll die Digitale Automatische Kupplung für den Güterverkehr in Deutschland verpflichtend werden. Wir wollen zudem private Gleisanschlüsse fördern.

Wir wollen die Elektrifizierung des deutschen Schienennetzes mit 1,5 %-Punkten pro Jahr vorantreiben. Der Bahnstrom soll bis spätestens 2030 vollständig erneuerbar sein. Auf nicht- und teilelektrifizierten Strecken sollen Zweikraftfahrzeuge zum Einsatz kommen, um reine Dieselantriebe zügig abzulösen.

Wir setzen uns für eine Überarbeitung der Vergabeverfahren im Schienenpersonennahverkehr zugunsten der Mitarbeitenden und Pendler*innen ein, sofern dies möglich ist.

* * * * *

IMMER EINE GUTE WAHL:

□ Mitglied im Fahrgastverband PRO BAHN

**Mehr Züge.
Mehr Pünktlichkeit.
Mehr Reisekomfort.
Wir kämpfen dafür!**

**Werden auch Sie Mitglied im
Fahrgastverband PRO BAHN!**

Termine

Das nächste Monatstreffen findet am Montag, dem 06. September 2021, ab 18:30 Uhr endlich wieder als Präsenzveranstaltung im Saalbau Gutleut statt. Gäste willkommen. Anmeldung erforderlich.

Weitere Monatstreffen: (immer montags um 18:30 Uhr)

04. Oktober als Jahreshauptversammlung mit Vorprogramm (Beginn bereits 18 Uhr)

01. November

06. Dezember

Nähere Informationen unter frankfurt@pro-bahn-hessen.de unter „Termine“

Impressum

Der Verein ist eingetragen im Vereinsregister beim Amtsgericht Frankfurt am Main unter der Nr. 10.959 und vom Finanzamt Frankfurt am Main V mit Steuernummer 47 250 13125 als begünstigter Empfänger anerkannt. Spendenkonto PRO BAHN, Regionalverband Großraum Frankfurt am Main bei SPARDA-Bank Hessen: neu: IBAN: DE65 500 905 00 000 111 30 91 - BIC: GENODEF1S12 alt: Kontonummer: 1113091 - Bankleitzahl: 500 905 00

**Vorsitzende Dr. Kristine Schaal,
Stellvertretende Vorsitzende Dr. Barbara Grassel, Apostolos Koreas,
Kassenwart Helmut Lind**

Postanschrift: PRO BAHN • Frankfurt Postfach 11 14 16 • 60049 Frankfurt am Main

E-Mail: frankfurt@pro-bahn-hessen.de

Endredaktion für diese Ausgabe: Dr. Barbara Grassel; Layout: Wilfried Staub; 2021-08-06

Sollten Sie fälschlicherweise unseren Newsletter erhalten oder möchten Sie den Newsletter wieder abbestellen, so schicken Sie bitte eine Re:/AW:-Mail mit dem Stichwort „Newsletter abbestellen“ zurück. Vielen Dank.