Die Bahn zurück in die Fläche holen – Reaktivierung und Ausbau von Bahnstrecken als Chance für die Verkehrswende in Bayern nutzen

Keine Verkehrswende ohne Bahninfrastruktur

In Bayern wurden in den letzten Jahren nur wenige Bahnstrecken ausgebaut und fast keine brachliegenden Strecken reaktiviert. Die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts gehörte- gerade bei uns- dem Auto. Doch wir brauchen eine neue Form der Mobilität: Eine, die uns klimaschonend, sicher und bezahlbar dorthin bringt, wo wir wollen. Auch wenn wir sehr alt sind oder zu jung für den Führerschein.

Das kann das Auto, dem in den vergangenen Jahrzehnten viel Fläche geopfert worden ist, nicht mehr alleine leisten. Die Verkehrswende bedeutet mehr, als Verbrennungsmotoren durch andere Antriebe zu ersetzen. Das Verkehrsangebot der Zukunft muss eine Antwort auf die Zunahme hochbetagter Menschen geben, muss für gleichwertige Lebensverhältnisse für Kinder, Jugendliche, Pendlerinnen und Pendler in der Stadt und auf dem Land sorgen, muss für alle bezahlbar sein und mehr Verkehrssicherheit mit weniger Treibhausgasemissionen verbinden.

Das Auto wird auf dem Land auch in Zukunft eine Rolle spielen. Neue Mobilitätsangebote wie Leihsysteme für Auto, Rad, Mitfahrangebote und Rufsysteme müssen ausgebaut werden. Aber das Rückgrat dieser Verkehrswende wird die Bahn sein. Nur ein Ausbau der Bahn in der Fläche kann den öffentlichen Nahverkehr insgesamt so beschleunigen, dass er zur attraktiven Alternative zum Auto wird.

Die Reaktivierung und der Ausbau vorhandener Bahnstrecken ist gegenüber jeder Neuplanung deutlich schneller zu realisieren. Jede frühere Bahnstrecke in Bayern, die noch nicht entwidmet oder noch nicht wieder bebaut ist, birgt grundsätzlich eine Chance für eine schnelle Verbesserung des Verkehrsangebots in der Fläche, ebenso die Elektrifizierung und die Kapazitätserweiterung vorhandener Strecken. Bahnstrecken weiterhin zu entwidmen und die Grundstücke zu verkaufen wie in den achtziger und neunziger Jahren des letzten Jahrhunderts zerschlägt für viele Jahre diese Chance auf eine moderne Mobilität, und damit Zukunftschancen des ländlichen Raums.

Das haben andere Bundesländer wie Hessen, Baden-Württemberg und Niedersachsen längst erkannt. Dort wird seit mehreren Jahren erfolgreich eine aktive Reaktivierungs- und Ausbaupolitik in der Fläche betrieben. Die deutlich bessere Erschließung des ländlichen Raums durch den Öffentlichen Personennahverkehr ist nicht zuletzt auf diese aktive Bahnpolitik zurück zu führen. Die Unterschiede beginnen schon bei der Bewertung des Reaktivierungspotenzials: Während die Kriterien der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) in erster Linie aus der Auslastung der konkreten Streck bis zum Endpunkt – und zweitrangig aus dem Anschlusspotential bestehen - legt das Land Hessen seiner Einschätzung eine Kriterienmatrix zu Grunde, die die Effekte einer neuen Zubringerstrecke für die Auslastung vorhandener Strecken deutlich stärker berücksichtigt. Hessen ist damit erfolgreich. Sämtliche Reaktivierungen der vergangenen Jahre haben die Erwartungen übertroffen, die Nachfrage war überall größer als im Voraus

angenommen. In Baden-Württemberg hat das Land 41 Strecken zur potentiellen Reaktivierung identifiziert, die bis 2020 geprüft werden. Zwischen 1994 und 2019 wurden in Baden-Württemberg 144 km Strecke reaktiviert, in Bayern waren es im selben Zeitraum nur 80 km. Beide Länder finanzieren nicht nur die Planung von Reaktivierungen, sondern beteiligen sich auch an den erforderlichen baulichen Investitionen, an der Verbesserung der Attraktivität der Bahnhöfe und an der Entwicklung von Angeboten vom Bahnhof nach Hause, sei es über den Bus oder über andere Formen der Mobilität.

Auch in Bayern liegen stillgelegte, grundsätzlich nutzbare und teils nicht entwidmete Strecken brach, alte Linienführungen können wieder aufgegriffen werden. Wir brauchen jetzt eine schnelle und sorgfältige Prüfung von Reaktivierungsmöglichkeiten als Startpunkt für die Verkehrswende. Zur Stärkung der Mobilität im ländlichen Raum bedarf es nach einer erfolgreichen Reaktivierung zudem ergänzender Angebote für "die letzte Meile" Car- bzw. Bikesharing-Angebote, Rufsysteme und, eine systematische Vernetzung mit dem Busverkehr und eine Ausweitung der Kapazitäten bei der Fahrradmitnahme.

So reduzieren wir den Bedarf an individuellem Kraftwagenverkehr und ermöglichen den Bürgerinnen und Bürgern eigenständige Mobilität unabhängig von der individuellen Lebenssituation und den finanziellen Möglichkeiten, von Haustür zu Haustür, schaffen gleichwertige Lebensverhältnisse im ganzen Land und entlasten so auch die Ballungsräume von weiterem Zuzug.

Deswegen ist es jetzt höchste Zeit, das Potenzial der Bahn in Bayern neu zu bewerten und zu heben. Wer dabei alleine aus den Erfahrungen des zwanzigsten Jahrhunderts auf die Chancen der Bahn in der Zukunft schließen will, der springt zu kurz. Denn es hat sich viel verändert, was dafür spricht, in Bayern auch in der Fläche auf die Bahn zu setzen:

- Mit der Inbetriebnahme der Schnellfahrstrecke Nürnberg-Erfurt ist die Fernverkehrsanbindung von Nordbayern nach Süden und Norden deutlich besser geworden. Städte wie Bamberg, Coburg und das benachbarte Erfurt bieten jetzt schnelle Verbindungen nach Nürnberg, München und Berlin. Wer also in den Nahverkehrszug steigt, kommt heute viel schneller viel weiter als vor wenigen Jahren.
- Die Digitalisierung ermöglicht die einfache Verknüpfung von unterschiedlichen Verkehrsträgern zu einem durchgängigen Angebot von Haustür zu Haustür, wie es bisher nur das Auto bieten konnte.
- Neue Antriebstechnologien wie Wasserstoffzüge ermöglichen klimafreundlichen Verkehr auf Nebenstrecken auch ohne Elektrifizierung. Moderne Bahnen können verschiedene Strecken nutzen und die Verkehrsbedürfnisse auch innerhalb von kleinen Städten genauso gut erfüllen wie die Anbindung von Regionen. Sie sind deutlich leiser als die Bahn des vergangenen Jahrhunderts, flexibler und raumverträglicher, weil die Schienenwege die Ortschaften nicht mehr durchschneiden, sondern sich in den Straßenraum integrieren lassen.
- Doppelverdiener-Ehen, die Qualifizierung der Arbeitsplätze und ein Rückzug der gesundheitlichen Grundversorgung und vieler sozialer und Bildungsangebote aus der Fläche lassen den Bedarf nach Mobilität überall steigen, gerade aber auf dem Land.

- Bahnanschlüsse sind ein Standortvorteil: Damit das Land im Wettbewerb um Arbeitskräfte und Innovation nicht abgehängt wird, muss die Bahn in die Fläche zurück.

Jetzt die Verkehrswende einzuleiten, ist schon alleine aufgrund der drohenden Klimakatastrophe eine Aufgabe, die wir nicht mehr aufschieben können. Vor diesem Hintergrund ist es fahrlässig, die noch vorhandenen Bahnlinien in Bayern zu vernachlässigen oder zu verscherbeln. Im Gegenteil: Jetzt brauchen wir sie wieder. Jetzt können sie zum Grundnetz der Verkehrswende werden.

Doch die Bayerische Staatsregierung bleibt passiv. Anstatt, wie Hessen oder Baden-Württemberg von Landesseite aktiv die Potenziale noch vorhandener Strecken zu ermitteln und Planungen – auch auf Vorrat - voranzutreiben, wird diese Aufgabe allein den Kommunen überlassen. Dabei sind aufwändige, Kreis- und Bezirksgrenzen überschreitende Gutachten gerade für Kommunen in strukturschwachen Räumen schwer zu stemmen. Auch für Investitionen zur Wiederinbetriebnahme von Eisenbahninfrastruktur fühlt sich das Land nicht zuständig. Dafür will die Koalition aus CSU und Freien Wählern keinen Cent ausgeben. Die Verkehrswende in Bayern wird von der Staatsregierung als Do-it-yourself-Projekt behandelt, in dem die Kommunen und ehrenamtliche Fördervereine leisten und finanzieren sollen, was im Bereich des Straßenbaus allein Sache der Steuerzahler und der staatlichen Bauverwaltung ist. Das kann nicht funktionieren. Das ist ein Schlag ins Gesicht der Menschen im ländlichen Raum, die einen Verfassungsanspruch auf gleichwertige Lebensverhältnisse auch im Bereich der Mobilität haben. Auch der Ausbau vorhandener Strecken kommt in Bayern nicht voran. Von der Elektrifizierungsstrategie des Freistaats hat man seit April 2018 nichts mehr gehört. Die sichtbare Aktivität der Staatsregierung beschränkt sich darauf, Strecken zur Elektrifizierung an das Bundesverkehrsministerium für das im Bund angekündigte Programm zu melden. Da das ebenfalls CSU-geführte Verkehrsministerium im Bund genauso wie das in Bayern nach wie vor dem Straßenbau den Vorrang einräumt, kommt das der Verlegung vom Landesablagestapel auf den Ablagestapel im Bund gleich. Richtiger wäre es, nicht auf den Bund zu warten, sondern – wie es Bayern seit langem im Straßenbau tut – auch bei der Bahninfrastruktur endlich „auf Vorrat“ zu planen, um so mit fertigen Konzepten erfolgreich um Bundesmittel werben zu können.

Reaktivierungspotentiale prüfen, laufende Entwidmungsverfahren stoppen, ganzheitliche Mobilitätskonzepte fördern

Wir Grüne fordern eine aktive Bahninfrastrukturpolitik in Bayern. Dazu gehört:

- Systematisch und flächendeckend alle potenziellen Reaktivierungen und Verbesserungen (Elektrifizierung, Schaffung von Überholmöglichkeiten) der noch vorhandenen Nahverkehrsstrecken und auch bereits entwidmeter Strecken, die noch nicht bebaut sind (zum Beispiel Bahnradwege) in Bayern unter Berücksichtigung ihres Fahrgastpotenzials, der Möglichkeit eines wirtschaftlichen Betriebs, ihrer Auswirkungen auf die regionale wirtschaftliche Entwicklung und ihres Potenzials zur Reduktion des Treibhausgasausstoßes durch unabhängige, vom Land finanzierte Gutachten zu prüfen. Dabei sind mögliche Wechselwirkungen auf die Nachfrage im Gesamtnetz bei Wiederinbetriebnahme einzelner Strecken einzubeziehen,

- auf Grundlage dieser Gutachten eine langfristige Bahninfrastrukturstrategie für ganz Bayern zu entwickeln, die die Investitionen in den Ausbau und die Reaktivierung von Nahverkehrsstrecken mindestens für die nächsten zehn Jahre verbindlich priorisiert (**Masterplan Bahninfrastruktur Bayern 2030**) und damit das langfristige Verkehrsinteresse des Freistaats an Bahninfrastruktur neu bewertet,
- die weitere Entwidmung von Bahnstrecken in Bayern bis zur Vorlage der genannten Gutachten zurück zu stellen,
- den weiteren Verkauf von Bahngrundstücken und -immobilien im bayerischen Bahnnetz bis zur Vorlage der genannten Gutachten über alle vorhandenen Strecken und damit über das Bahnnetz der nächsten Zukunft zu stoppen,
- gemeinsam mit den Kommunen und den Infrastrukturbetreibern auf Bezirksebene detailliert kleine Maßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur zu prüfen und zu planen, etwa Elektrifizierungen, Schaffung von Ausweichgleisen und Durchrutschwegen, Weichenbau etc.,
- gemeinsam mit den Kommunen ein Bahnhofs- und Haltestellensanierungskonzept vorzulegen, um die Attraktivität von Bahnhöfen und Haltepunkte zu fördern und Barrierefreiheit im Schienenverkehr konsequent auszubauen,
- Anschlussoptionen an Ballungsräume und den Fernverkehr zu fördern,
- die Einstellung ausreichender Haushaltsmittel zur Finanzierung von notwendigen Planungen und Investitionen für die Reaktivierung und den Ausbau von Strecken sowie attraktive Bahnhöfe und Haltestellen. Hierfür müssen Mittel aus den Straßenbauetats von Bund und Freistaat zugunsten der Schiene umgeschichtet werden,
- die Landkreise deutlich besser mit Nahverkehrsmitteln auszustatten, um zügig in allen Landkreisen ein klimaschonendes und bezahlbares, verknüpftes Angebot zwischen Schiene, Bus und anderen Mobilitätsangeboten herzustellen und so ganzheitliche Mobilitätskonzepte vom Schienenverkehr bis hin zur Überwindung der „letzten Meile“ zu entwickeln.