

Neue Züge braucht das Land!

NEUE BUSSE AUCH!



**FORDERUNGSKATALOG
DES BUND RHEINLAND-PFALZ
ZUM ÖFFENTLICHEN PERSONENNAHVERKEHR
IN RHEINLAND-PFALZ**

Impressum

Herausgeber

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND)
Landesverband Rheinland-Pfalz e. V.

Hindenburgplatz 3
55118 Mainz

Tel.: 06131-62706-0
Fax: 06131-62706-66
info@bund-rlp.de

Redaktion und Texte

Michael Carl

Gestaltung

Heidi Weibel | grafik-design-weibel.de

Druck

Druckerei Lokay in Reinheim



Titelseite

Elektrischer Triebwagen mit Akku für nicht-elektrifizierte Teilstrecken (Herstellerfoto Alstom)

Bild unten

Foto: S. Yacoub, BUND

Mainz: BUND, 2020

Inhalt

- 03 Vorwort
- 04 Die Verkehrswende ist unabdingbar
- 05 Forderungen und Prioritäten
- 07 Notwendige, grundsätzliche Änderungen im Land
- 09 Das rollende Material
- 10 Weitere Vorschläge
- 10 Situation in Großstädten
- 11 Fazit
- 12 Karte zu den Forderungen
- 14 Tabelle zu den Forderungen
- 18 Erläuterungen zur Tabelle



Vorwort

Liebe Leserin, lieber Leser,

es ist für uns selbstverständlich mobil zu sein. Viele von uns pendeln zur Arbeit oder nehmen beruflich an nationalen oder internationalen Treffen teil. Urlaubsreisen – zum Teil mehrere im Jahr – sind für viele die Regel. Doch die Mobilität hat ihren Preis: Etwa 20 Prozent der Klimagas-Emissionen Deutschlands stammen vom Verkehr; Verbrennungsmotoren tragen zur Luftverschmutzung bei; fruchtbarer Boden und wertvolle Naturflächen werden für den Bau von Straßen und Flughäfen versiegelt.

Wenn wir unsere Gesellschaft zukunftsfähig gestalten wollen, dann brauchen wir eine sozial-ökologische Transformation. Unser Leben und Wirtschaften muss sich an den Grenzen des Planeten ausrichten und auch ärmere Menschen weltweit müssen teilhaben können. Zu diesem Wandel muss auch der Verkehr seinen Beitrag leisten.

Bevor wir uns fragen, mit welchen Verkehrsmitteln wir zukünftig unterwegs sein sollten, müssen wir überlegen, welche Fahrten überhaupt erforderlich sind. Dass wir auch auf die ein oder andere berufliche Reise verzichten können, haben wir notgedrungen während der Corona-Pandemie gelernt: Mit Telefon- und Videokonferenzen lassen sich persönliche Besprechungen durchaus ersetzen. Dies sollten wir in Zukunft nutzen, um weite Anreisen zu vermeiden.

Im Alltag brauchen wir für eine nachhaltige Mobilität eine Stadt der kurzen Wege. Dort wo wir leben, sollten die Arbeitsplätze und Einkaufsmöglichkeiten sein. Dann können wir die umweltfreundlichsten und gesündesten Fortbewegungsmittel nutzen: unsere Füße. Oder mit dem Fahrrad fahren. Bei etwas anstrengenderen oder weiteren Strecken kann uns das Elektro-Fahrrad helfen. Alle anderen Fahrten sollten zum großen Teil mit dem öffentlichen Verkehr möglich sein. Unterstützt durch Car-Sharing (am besten mit Elektroautos) sollten wir es schaffen, den PKW-Bestand deutlich zu reduzieren.

Ich wünsche mir weniger Autos nicht nur, um das Klima zu schützen und eine sauberere Luft zu haben. Autofreie Stadtteile und Gemeinden bieten immense Chancen für unsere Lebensqualität.



Parkplätze könnten für Grünstreifen, kleine Parks, blühende Wiesen und Bäume genutzt werden. Das Stadtklima wäre gleich ein ganz anderes!

Sabine Yacoub
Landesvorsitzende BUND Rheinland-Pfalz

Rheinland-Pfalz ist ein Flächenland mit nur wenigen großen Städten und vielen ländlichen Strukturen. Das stellt uns beim Ausbau des Öffentlichen Verkehrs vor Herausforderungen. Es kann nicht jeder Ort im Land ans Schienennetz angebunden werden. Busverbindungen und Anrufsammeltaxis sind wichtige Ergänzungen. Doch die vorliegende Broschüre zeigt, dass das Schienennetz in Rheinland-Pfalz noch deutlich verbessert werden kann. So finden Sie zahlreiche konkrete Forderungen, was getan werden sollte, um die Verkehrswende bei uns voranzubringen.

Ich danke allen BUND-Aktiven und Experten, die sich bei der Sammlung der erforderlichen Maßnahmen beteiligt haben. Mein besonderer Dank gilt Michael Carl, stellvertretender Landesvorsitzender und langjähriger Sprecher des BUND-Arbeitskreis' Energie. Er hat mit großem Sachverstand im ganzen Land Gespräche geführt, alles zusammengetragen und zu Papier gebracht.

Ihnen, liebe Leserin, lieber Leser, wünsche ich eine interessante Lektüre und hoffe, dass die Broschüre Sie bei der Weiterentwicklung der Mobilität in Ihrer Region unterstützt!

Ihre Sabine Yacoub

Landesvorsitzende BUND Rheinland-Pfalz

Die Verkehrswende ist unabdingbar

Es gibt eine Reihe von Gründen, weswegen eine Verkehrswende mit deutlicher Reduzierung des Verkehrsaufkommens zu den obersten politischen Zielen unserer Gesellschaft gehören muss. Für ein nur scheinbar besseres Leben wurden in den vergangenen Jahrzehnten viele politische Weichen im Verkehrsbereich falsch gestellt. Dies beginnt mit Streckenstilllegungen im Bereich der Bahn und endet noch lange nicht beim ungezügelten Ausbau der Straßeninfrastruktur.

Der Verkehr verbraucht große Mengen fossiler Energie

Alle Verkehrsträger zusammen verbrauchen in Deutschland pro Jahr etwa 770 Terawattstunden an Energie (2017, Umweltbundesamt). Dies sind rund 30 % des Gesamtbedarfs. Während in anderen Sektoren, wie der Industrie oder den privaten Haushalten der Energieverbrauch leicht rückläufig ist, steigt er im Verkehrsbereich weiter an. Der Trend zu spritfressenden SUVs und immer größeren und schwereren Fahrzeugen ist ungebrochen. Hinzu kommt die Zunahme von Flugbewegungen (+ 5 % pro Jahr) und Kreuzfahrten.

Der Verkehr produziert einen Großteil des CO₂

Der motorisierte Individualverkehr fußt zu fast 100 % auf der Verbrennung von Kohlenwasserstoffen, die aus Erdöl hergestellt werden. Dabei entsteht unweigerlich CO₂. Der Verkehr ist einer der Hauptproduzenten dieses wichtigsten Klimagases (ca. 20 %). Während im Wärmebereich (Wärmepumpen, Pellets) oder beim Strom (Windräder, PV-Anlagen) klimafreundliche Technologien eingeführt sind, hinkt der Verkehrsbereich deutlich hinterher. Erst mit der Verbreitung von Elektroautos kann der Klimagasausstoß merklich reduziert werden.

Darüber hinaus ist der Verkehr die Lärmquelle Nr. 1. Anwohner an Flughäfen, Schnellstraßen und Bahnlinien sind die Leidtragenden.

Der Verkehr erzeugt Unmengen an Schadstoffen

Der Dieselskandal hat aufgezeigt, dass vor allem der motorisierte Individualverkehr sowie LKWs und Busse zur Belastung unserer Innenstädte führen. Seit vielen Jahren verbindliche Grenzwerte werden nicht eingehalten. Erst Gerichtsurteile brachten unsere Politiker*innen zur Einsicht, dass dringend Maßnahmen zur Luftreinhaltung zu ergreifen sind. Stickoxide und Feinstaub verursachen jährlich viele zusätzliche Todesfälle. Kreuzfahrtschiffe auf den Weltmeeren erzeugen zudem Unmengen von Schadstoffen durch Verbrennung von Schweröl. Flugzeuge verlagern ihre Schadstoffe in die oberen Schichten der Atmosphäre, wo sie besonders klimaschädlich sind.

Der Verkehr fordert immer noch viel zu viele Menschenleben

2019 kamen auf Deutschlands Straßen 3.080 Menschen ums Leben, etwa 383.000 wurden verletzt. Jede andere Technologie wäre bei solchen Opferzahlen obsolet. Aber auch Tiere, vor allem Vögel lassen im Straßen- und Bahnverkehr ihr Leben. Schätzungen gehen von etwa 70 Millionen toten Vögeln pro Jahr aus. Hinzu kommen noch etwa 220.000 Wildtiere, wobei die Statistik nur Wildschweine, Rehe, Rot- und Damwild erfasst und eine nicht abschätzbare Zahl an Insekten. Diese Aufzählung ist bei Weitem nicht abschließend. So ist beispielsweise auch die Wildkatze, für deren Erhalt wir eine besondere Verantwortung tragen, ein häufiges Verkehrsoffer.

Der Verkehr zerstört Landschaften und Innenstädte

Durch den exzessiven Straßenbau in unserem Land gehen jährlich Unmengen an Naturfläche verloren. Der Flächenverbrauch für den Straßenbau ist mit rund 20 ha pro Tag (etwa ein Drittel des Gesamtbedarfs) viel zu hoch. Flughäfen sind im Ausbau bereits weit über ein vernünftiges Ausbauziel hinausgeschossen, was an der zunehmenden Bedeutungslosigkeit des Flughafens Hahn immer deutlicher wird. Im Bereich der Bahn werden eher selten zusätzliche Flächen gebraucht.

Forderungen und Prioritäten

Ein Großteil der Forderungen des BUND ist allgemeiner Art. Sie betreffen die Verkehrspolitik der Bundesregierung und nur mittelbar das Land Rheinland-Pfalz. Sie werden daher an dieser Stelle nur kurz und in grundsätzlicher Form dargestellt.

Weniger Autos und Flugzeuge, mehr Busse und Bahnen

Über Jahrzehnte hinweg wurde der Individualverkehr auf der Straße als allererste Priorität behandelt. Auch der Flugverkehr erfuhr deutliche Förderung. Die Bahn wurde hingegen sträflich vernachlässigt. Diese Verkehrspolitik muss einen grundsätzlichen Wandel erfahren.

Wenn die Bundesregierung bis 2030 doppelt so viele Benutzer*innen der Bahn haben will, muss sie auch die entsprechenden finanziellen Mittel zur Verfügung stellen. Dabei geht es nicht um Prestigeobjekte wie Stuttgart 21, sondern um die Instandsetzung und den Erhalt der Schieneninfrastruktur und des rollenden Materials. Die Bundesregierung liebäugelt mit dem Bahnnetz der Schweiz und will mit dem auch von uns geforderten Deutschland-Takt ähnlich gute Angebote

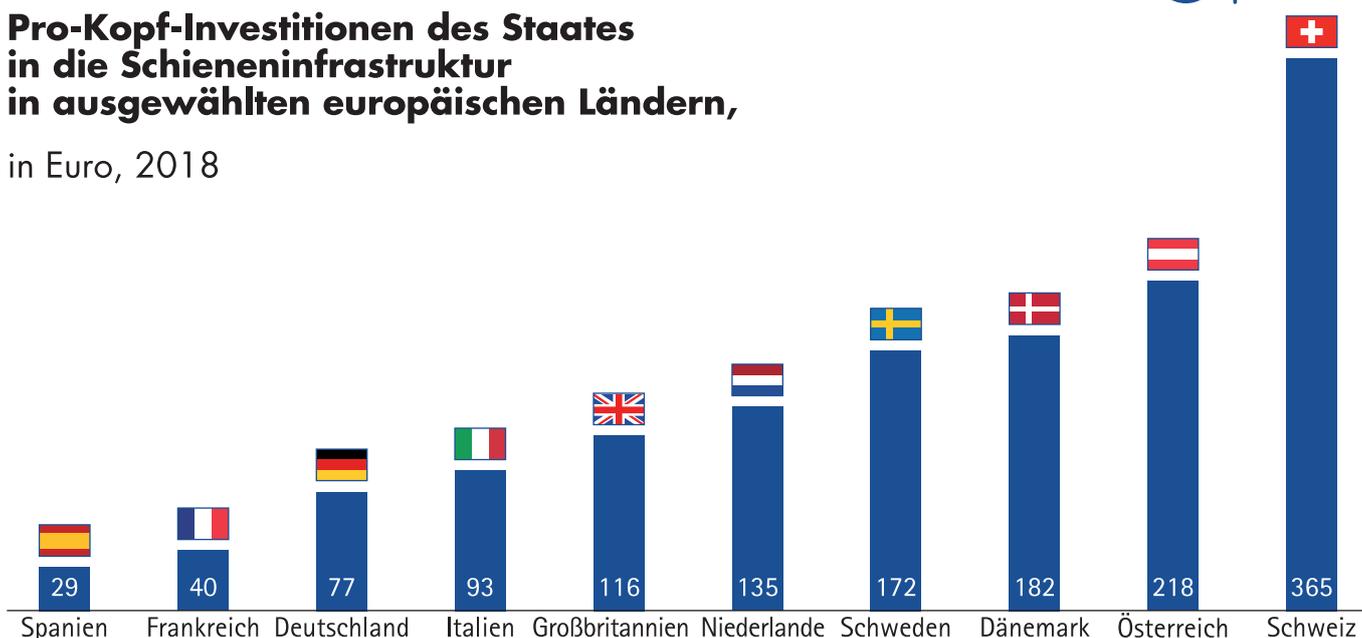
erreichen. Dann muss sie aber auch bereit sein, ähnliche Summen pro Bürger*in zur Verfügung zu stellen. Aktuell investiert die Schweiz fast fünfmal so viel Geld pro Kopf der Bevölkerung in die Bahn wie unser Land (Tabelle 1), wobei die Zahlen in früheren Jahren noch deutlich schlechter waren. Selbst die bis 2030 unter dem Stichwort „Klimapaket“ geplanten Mittel in Höhe von 86 Mrd. Euro erreichen nicht die Investitionen bahnfreundlicher Länder. Daneben ist auch eine deutliche Senkung der Trassenpreise nötig.

Umgekehrt müssen die Investitionen in den Straßen- und Flugverkehr deutlich sinken. Das Flugzeug ist das umweltschädlichste Verkehrsmittel – und das sollten die Preise auch zeigen. Kurzstreckenflüge, vor allem Inlandsflüge müssen der Vergangenheit angehören. Der BUND fordert zudem die rigorose Begrenzung weiteren Straßenausbaus. Finanzielle Mittel für den Straßenverkehr darf es fast ausschließlich nur noch zur Instandhaltung geben. Bei Sanierungen sollte der Verkehrsraum zugunsten von Fahrrädern, Fußgängern und Busspuren neu verteilt werden.

Tabelle 1
So wenig Geld zahlt Deutschland für seine Bahn

Pro-Kopf-Investitionen des Staates in die Schieneninfrastruktur in ausgewählten europäischen Ländern,

in Euro, 2018



Quelle: Allianz pro Schiene | 06/2019 | auf Basis von BMVI, VöV, BMVIT, SCI Verkehr GmbH
Lizenz: ©/📄 Nutzung frei für redaktionelle Zwecke unter Namensnennung

Öffentlicher Verkehr hat viele Vorteile

Hintergrund dieser Forderungen ist der klare Umweltvorteil der Bahn gegenüber anderen Verkehrsmitteln. So sind die Treibhausgasemissionen im Fernverkehr nach Angaben des Umweltbundesamtes (2018) beim Pkw etwa 4,5-mal und im Flugverkehr 7-mal so hoch wie bei der Bahn. Bei Schadstoffen wie Kohlenmonoxid oder Stickoxiden ist der Umweltvorteil der Bahn noch erheblich größer. Für die Verkehrssicherheit gilt Ähnliches: Das Risiko eines tödlichen Unfalls ist beim Auto mehr als 50-mal so hoch wie bei der Bahn.

Auch der Bus hat gegenüber dem Pkw klare Vorteile, wenn auch nicht ganz so deutliche wie die Bahn. Im Fernverkehr stoßen Busse ähnlich viele Schadstoffe und Treibhausgase aus wie die Bahn. Im Nahverkehr emittieren Busse etwa die Hälfte mehr als die Bahn. Die flächendeckende Einführung von E-Bussen würde diesen Nachteil kompensieren.

Zu nennen ist in diesem Bereich auch die notwendige politische Unterstützung der Bahn. Eine positivere Darstellung ist dringend erforderlich. Die unwidersprochene Fehlinformation vieler Medien, dass die Bahn das verspätungsanfälligste Verkehrsmittel sei, ist ein klassisches Beispiel: Sowohl das Flugzeug, als auch Fernbus und PKW weisen deutlich höhere Verspätungszeiten auf – was die Verspätungen bei der Bahn allerdings nicht entschuldigen soll.

Tabelle 2

Emissionen von Verkehrsmitteln im Personenverkehr

Neue Prioritäten setzen

Die Priorisierung von öffentlichen Verkehrsmitteln erfordert konsequenterweise auch die Abschaffung der Pendlerpauschale für den Individualverkehr, des Diesel- und Dienstwagenprivilegs sowie die Erhöhung der Parkgebühren. Die öffentliche Hand ist als Vorbild bei der Gestaltung von Dienstreisen gefragt.

Ein zukünftiger Mobilitätsverbund setzt auf öffentliche Verkehrsmittel, Rad- und Fußwege, Car-Sharing und Anruf-Sammeltaxis. Dazu bedarf es im Nahverkehr der dauerhaften Sicherung und Steigerung der Regionalisierungsmittel. Es ist zu empfehlen, den Nahverkehr in entsprechenden Gesetzen als Pflichtaufgabe festzulegen. Die logische Folge ist auch, dass die Preise für die umweltfreundlicheren Verkehrsmittel sinken müssen, während die Subventionen für Auto und Flugzeug (Kerosinsteuer, Mehrwertsteuer) mittelfristig entfallen müssen. Dies lässt sich durch eine CO₂-Abgabe mit deutlicher Lenkungswirkung (50 Euro aufwärts) erreichen.

Zudem ist eine Vereinfachung und Vereinheitlichung der oft komplizierten Tarifsysteme ebenso angesagt wie eine intensivere Werbung für den öffentlichen Verkehr. Diese grundsätzlichen Änderungen schließen natürlich weitere Streckenstilllegungen und erst recht den Abbau von Schienenstrecken aus.

Letztlich sollte klar sein, dass die umweltverträglichsten Möglichkeiten der Fortbewegung das Fahrrad und das Zu-Fuß-Gehen sind.

Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Personenverkehr in Deutschland – Bezugsjahr 2018 (Quelle: Umweltbundesamt)

in g/km	Pkw	Flugzeug, Inland	Eisenbahn, Fernverkehr	Fernlinienbus	sonstige Reisebusse ⁶	Eisenbahn, Nahverkehr	Linienbus	Straßen-, Stadt-, U-Bahn
Treibhausgase ¹	147	230 ³	32 ²	29	31	58	80	58
Kohlenmonoxid	1	0,48	0,02	0,02	0,04	0,04	0,06	0,04
Flüchtige ⁴	0,14	0,13	0	0,01	0,01	0,01	0,03	0
Kohlenwasserstoffe								
Stickoxide	0,43	1,01	0,04	0,06	0,11	0,2	0,32	0,05
Feinstaub ⁵	0,004	0,011	0	0,001	0,002	0,002	0,003	0
Auslastung	1,5 Pers.	0,71	0,56	0,55	0,64	0,28	0,19	0,19

g/km = Gramm pro Personenkilometer inkl. der Emissionen aus der Bereitstellung und Umwandlung der Energieträger in Strom, Benzin und Kerosin

¹ CO₂, CH₄ und N₂O angegeben in CO₂-Äquivalenten

² Die in der Tabelle ausgewiesenen Emissionsfaktoren für die Bahn basieren auf Angaben zu durchschnittlichen Strom-Mix in Deutschland. Emissionsfaktoren, die auf unternehmens- oder sektorbezogenen Strombezügen basieren

³ inkl. Nicht-CO₂-Effekte; ⁴ ohne Methan; ⁵ ohne Abrieb von Reifen, Straßenbelag, Bremsen, Oberleitung; ⁶ Gruppenfahrten, Tagesfahrten



Bild 2
Fahrradboxen Gau-Algesheim
(Foto: M. Ullrich)

Notwendige, grundsätzliche Änderungen im Land

Die seit längerem angekündigte Novelle des **Nahverkehrsgesetzes** in Rheinland-Pfalz sollte unbedingt den Nahverkehr als kommunale Pflichtaufgabe festlegen – mit deutlicher finanzieller Unterstützung durch das Land. Ob zwei Zweckverbände Schienenpersonennahverkehr und gleich fünf Verkehrsverbände in Rheinland-Pfalz notwendig sind, sollte zumindest hinterfragt werden.

In diesen Zusammenhang gehört auch, dass bei **Neuausschreibungen** Reserven sowohl bei den Fahrzeugen als auch beim Personal gefordert werden. Beides kann auch vom Land selbst geschaffen werden. Gleiches gilt für einen kurzfristig machbaren Schienenersatzverkehr in Notsituationen. An eine grundsätzliche Bezuschussung des rollenden Materials durch das Land ist ebenfalls zu denken. Bei Neuausschreibungen sollte immer an Klimaforderungen und soziale Aspekte gedacht werden.

Im **infrastrukturellen Bereich** sind Park & Ride-Parkplätze an Bahnhöfen und im Außenbereich von Städten zu schaffen (inkl. Shuttle-Bussen und Möglichkeit zur Gepäckdeponierung). Alle Bushaltestellen müssen Überdachungen erhalten. An Bahnhöfen sollten Toiletten, überdachte und abschließbare Fahrradständer bzw. -boxen, Treppen mit Fahrradspur, witterungsgeschützte Sitzmöglichkeiten, gute Beleuchtung und regelmäßige Reinigung, häufige Ansagen, Lademöglichkeiten für Elektromobile mit Solarzellen und Barrierefreiheit selbstverständlich sein.

An größeren Stationen sind Fahrstühle und Radverleihsysteme einzurichten. Ein Car-Sharing-Angebot ergänzt den ÖPNV. So werden größere Stationen und Knotenbahnhöfe zu Mobilitätsdrehscheiben.

Viele Schienenstrecken müssen zudem auf Reisegeschwindigkeiten von **mindestens 80 km/h** beschleunigt werden, um mit dem Auto konkurrieren zu können. Dazu sind bauliche Maßnahmen zur Reduzierung von Langsamfahrstellen und im Einzelfall zur Begradigung zu enger Kurvenverläufe erforderlich.

Zudem sind noch vorhandene, aber **ungenutzte Schienenstrecken** kurz- bis mittelfristig zu sanieren und wieder in Betrieb zu nehmen. Sind Bahndämme noch vorhanden, aber etwa zu Radwegen umgebaut, ist ebenfalls über eine Wiedernutzung als Bahnstrecke nachzudenken. Der BUND wird sich ganz sicher nicht gegen Radwege positionieren, aber ungenutzte Schienenstrecken sind zu wertvoll, um sie Radfahrer*innen zur Verfügung zu stellen. Für Radwege können in großer Zahl vorhandene Nebenstraßen und Wirtschaftswege in einen guten Zustand versetzt und genutzt werden.

Bild 3
Mindestausstattung Haltepunkt (Foto: M. Ullrich)





Bild 4
Elektrifizierung der Strecke
Schifferstadt – Wörth
(Foto: www.foto-lenz.de)

Schienenstrecken, die mehr als stündlich von Bahnen genutzt werden, sollten grundsätzlich elektrifiziert werden. Während Rheinland-Pfalz im Bereich der Schienenverkehrsdichte vor allem im Süden innerhalb Deutschlands einen Mittelfeldplatz belegt, besteht bei der Elektrifizierung deutlicher Nachholbedarf. Schließlich ist ein elektrifizierter Schienenverkehr energetisch günstig, umweltfreundlich und leistungsfähig.

Im Fahrkartenbereich ist mit dem Rheinland-Pfalz-Ticket ein gutes Angebot vorhanden. Es sollte (evtl. gegen einen Aufschlag) auch vor 9 Uhr gültig sein. Außerdem ist eine Gültigkeit in allen Verkehrsverbänden unabdingbar. Der aktuelle Konflikt mit dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar muss kurzfristig gelöst werden und das RLP-Ticket wieder in allen seinen Verkehrsmitteln Gültigkeit erlangen.

Flächendeckend sind ein **Seniorenticket** und ein **Sozialticket** einzuführen. Für Azubis, Schüler*innen und den Freiwilligendienst sollte es ein (kostenloses) **Regioticket**, für Studierende ein **Semesterticket** und für Arbeitnehmer*innen auch in kleineren Betrieben ein **Jobticket** geben.

Über eine Änderung der **Wabensysteme** hin zu dem „Freiburger System“ mit wenigen Zonen ist zumindest nachzudenken. Die im Schwarzwald gültige Konus-karte, die von Hotels und Gasthöfen ausgestellt wird und eine kostenlose Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs ermöglicht, ist in Rheinland-Pfalz noch zu selten erhältlich. Sie würde vor allem auch eine Bahn-anreise attraktiver machen. In diesem Zusammenhang ist auch über ein „365-Euro-Ticket“ nachzudenken.

An dieser Stelle sei noch die wenig bahnfremde Rolle des Landesrechnungshofs bei der Wieder-inbetriebnahme im Aartal und der Modernisierung im Zellertal erwähnt. Im Zellertal ist zusätzlich die zögerliche Haltung des Landwirtschaftsministeriums ein Hemmschuh, steht doch die Strecke im Koalitionsvertrag.

Eine Ausweitung der **Fahrpläne** ist unabdingbar, wenn mehr Fahrgäste in Busse und Bahnen geholt werden sollen. Gute Ansätze bietet der Rheinland-Pfalz-Takt, er muss aber deutlich ausgebaut werden. Dies schließt gut vertaktete regionale und lokale Buslinien ein. Dazu gehören die flächendeckende Einführung der ÖPNV-Konzepte Nord und Nahe, die eine deutliche Verstärkung und bessere Vernetzung vorsehen. Hierzu zählt auch der vermehrte Einsatz von Wanderbussen (Nationalpark!) und Nachtbussen (Jugendliche, Discobus), im Einzelfall als Kleinbus oder Anruf-Sammel-Taxi (in Zukunft evtl. als autonomes Fahrzeug). Letzteres verhindert, dass große Busse unnötigerweise bis spät in die Nacht fahren.

Grundsätzlich ist bei Bussen werktags mindestens ein **Stundentakt**, sonntags und feiertags wenigstens ein 2-Stundentakt anzustreben. Leider ist in vielen Fällen eine realistischere Fahrplangestaltung für Busse anzumahnen, um Anschlüsse sicher zu gewährleisten. In Einzelfällen, wo Bahnlinien fehlen, sollte auch über die Einführung von Schnellbussen nachgedacht werden.

Das rollende Material

Ähnlich wie im Straßenverkehr ist auch im Schienenverkehr eine Änderung der Antriebssysteme zu erwarten. Bei der Bahn ist die **Elektrifizierung** schon weit fortgeschritten. Hier hat Rheinland-Pfalz allerdings einen erheblichen Nachholbedarf. Nur die großen Bahnstrecken an Rhein und Mosel sowie die Maximiliansbahn von Mannheim nach Saarbrücken und die Strecke Schifferstadt – Wörth (seit 2010) sind elektrifiziert. Hier muss deutlich nachgebessert werden. Kleinere Strecken, für die eine Elektrifizierung nicht lohnt, sollen von Zwei-System-Fahrzeugen (Stromabnehmer + Akku) bedient werden (siehe Titelfoto). Im Einzelfall kann auch ein erneuerbares, wasserstoffbetriebenes System (siehe Bild 6) zum Einsatz kommen.

Busse müssen in Zukunft ohne Dieselmotoren auskommen. Auch hier ist an Wasserstoff als Treibstoff zu denken. Als Alternative steht der Elektroantrieb heute bereits zur Verfügung. Busse mit Gasmotoren sind wegen der Methan freisetzenden Leckagen keine Alternative. Zudem behindern sie den zügigen Umstieg auf erneuerbare Energieträger. Zu befürworten sind Erweiterungen im Straßenbahnnetz und der Einsatz von Oberleitungsbussen (evtl. nur an Steigungsstrecken).

Im Inneren der Fahrzeuge ist an Klimaanlage, WLAN, Info-Monitore, sinnvolle Fahrrad- und Kinderwagen-/Rollstuhlplätze und ausreichende Gepäckablagen zu denken.

Bild 5
Nostalgischer Schienenbus
auf der Eifelquerbahn bei Pelm
(Foto: G. Lochner)



Bild 6
Brennstoffzellen-Triebwagen
(Herstellerfoto Alstom)



Weitere Vorschläge

Eine Reihe weiterer Vorschläge wurden an uns herangetragen. Dazu gehört der Wunsch nach einheitlichen Regeln zur **Fahrrad- und Hundemitnahme**. Ebenso einheitlich sollen **Fahrkartenautomaten** sein. Das Vorhandensein von bis zu sechs verschiedenen Automaten ist unsinnig.

An Bahnhöfen sollten immer **Bushaltestellen** vorzufinden sein. Radwege zum Bahnhof sind prioritär anzulegen. Bei Planung von Neubaugebieten soll auch an die Erschließung mittels einer Buslinie gedacht werden.

Fahrgäste sollen bei **Fahrplanänderungen** bereits im Vorfeld gehört werden. Insofern ist eine Stärkung der Fahrgastbeiräte erwünscht. Letztlich ist auch bei der geplanten Buga im Mittelrheintal eine Versorgung mit einem leistungsfähigen ÖPNV vorzusehen.

Positiv erwähnt wurden in diesem Zusammenhang auch die Projekte unter anderem im **Hunsrück**, wo Kommunen Elektrofahrzeuge anschaffen und diese an ihre Bürger (kostenlos) verleihen.

Situation in Großstädten

Koblenz

Koblenz ist seit Jahrzehnten eine vom Autoverkehr deutlich geprägte Stadt. Den reichlich vorhandenen Staus hat man durch verkehrliche Maßnahmen versucht Abhilfe zu schaffen – mit eher geringem Erfolg. Die Straßen- und Parkinfrastruktur wurde weiter ausgebaut und zusätzlicher Individualverkehr angelockt. Leider führte der ständig steigende Verkehr aber auch zum Überschreiten der Schadstoffgrenzwerte.

Öffentlicher Nahverkehr ist durchaus vorhanden, aber nicht in ausreichendem Maße, oft schlecht koordiniert und zu teuer. Die Stadt Koblenz hat den Busverkehr erworben (Koveb) und möchte ihn verstärken und preiswerter machen. Dabei würde der von außerhalb nach Koblenz einfließende Verkehr aber wohl außen vor bleiben und das Problem damit nicht wirklich gelöst.

Ein Hauptproblem ist die in der Vergangenheit zum Auto hin geprägte Bevölkerung, die selbst bei größeren Verkehrsproblemen (wie drei Rheinbrücken mit Baustellen) den öffentlichen Verkehr nicht deutlich stärker nutzt. Lieber stellen sich die Autofahrer*innen morgens und abends in den Stau. Eine positivere Darstellung des ÖPNV und eine preiswertere Gestaltung der Tarife im Verkehrsverbund sind dringend nötig.

Ludwigshafen

Wohin eine (zu) starke Orientierung zum Autoverkehr führen kann, sieht man überdeutlich beim Problem der Hochstraßen in Ludwigshafen. Die zweitgrößte rheinland-pfälzische Stadt hat den Verkehr in die Höhe verlagert und durch verloren gegangene Stabilität der Bauwerke Schiffbruch erlitten. Eine Planung für deutlich verstärkten öffentlichen Verkehr beim irgendwann zu erwartenden Hochstraßen-Problem ist offenbar nicht erfolgt.

Statt nun aber alternativlos die Erneuerung der Hochstraßen zu planen, wäre es sinnvoller, die Planungskapazitäten in den öffentlichen Verkehr zu stecken, der – optimal ausgebaut – die Hochstraßen zum großen Teil ersetzen könnte. Damit würde nicht nur Geld gespart, sondern auch die Verkehrswende in Ludwigshafen vorangebracht. Die Stadt hätte zudem die Chance, die Innenstadt neu zu gestalten und die Lebensqualität deutlich zu erhöhen.

Mainz

Auch in Mainz werden die Schadstoffgrenzwerte seit Jahren überschritten. Man hat den Eindruck, dass nicht alle in der Stadtpolitik die Brisanz der Lage erkannt haben. Auch die Bevölkerung ist noch nicht wirklich überzeugt.

Es gibt gute Ansätze in der Mainzer Verkehrspolitik:

- Bau der Mainzelbahn (eine Straßenbahn)
- Verbesserungen am Busverkehr
- Ausweisung von mehr Tempo-30-Zonen
- Reduktion von Parkplätzen und Fahrspuren bei Neugestaltung von Straßenzügen
- Verlagerung des Radverkehrs auf Straßen
- Freigabe von Einbahnstraßen in beiden Richtungen und von Fußgängerzonen
- Aufstellflächen für Fahrräder
- Leihfahrradsystem MeinRad
- Radfahrbeauftragte
- Teilweise Dieselfahrverbot

Der Autoverkehr in der Stadt ist dennoch ziemlich ungebremst. Die Schadstoffbelastung hat sich teilweise an andere Stellen verlagert und nur unwesentlich verbessert.

Lösungen

Wer sich den (äußerst preiswerten) Nahverkehr in der Millionenstadt Wien angesehen hat und den deutlich reduzierten Individualverkehr, der erkennt, dass mit gut vernetzten, komfortablen und preiswerten Angeboten der Autoverkehr sehr wohl reduziert werden kann. Dies ist natürlich nicht umsonst zu haben.

Schließt man aber die Kosten ein, die durch einen verstärkten Straßenbau und Gesundheitsschädigungen durch Luftschadstoffe entstehen, wird man zu einem positiven Ergebnis für den öffentlichen Verkehr kommen.

Fazit

Mobilität muss stärker zusammen mit Stadt- und Landesentwicklung gedacht werden. Verkehrsträger müssen modern verknüpft und entbürokratisiert werden. Nutzungsbarrieren können so gesenkt und die Share-Economy könnte die Anschaffung vieler individueller Fahrzeuge überflüssig machen. Verkehrsvermeidung und Klimaschutz müssen in Stadt und Land höchste Priorität bekommen. Die Pendlerproblematik kann nur durch ein intensiveres Zusammenwirken der urbanen Zentren mit dem Umland entschärft werden.

Dazu ist die Einführung eines Deutschland-Taktes prioritär. Damit würde der Fernverkehr optimal mit dem Nahverkehr verknüpft. Genaue Planungen müssen noch mit beschleunigenden Baumaßnahmen ergänzt werden, was naturgemäß noch einige Jahre dauern wird. Dennoch muss die Bundesregierung hier schleunigst aktiver werden und finanzielle Mittel zügig zur Verfügung stellen.

Streckenkarte Regionalverkehr Rheinland-Pfalz/Saarland

Zeichenerklärung

- Halt
- Regional-Express/Regionalbahn
- S-Bahn Rhein-Neckar
- Anschlussverkehr
- ⋯ Landesgrenze

Forderungen des BUND

- Elektrifizierungen
- Wiederinbetriebnahmen (inkl. zwei Teilstücke Neubau)
- Zweigleisiger Ausbau (bzw 3- oder 4-gleisig)
- Nummer der Kursbuchstrecke (KBS)

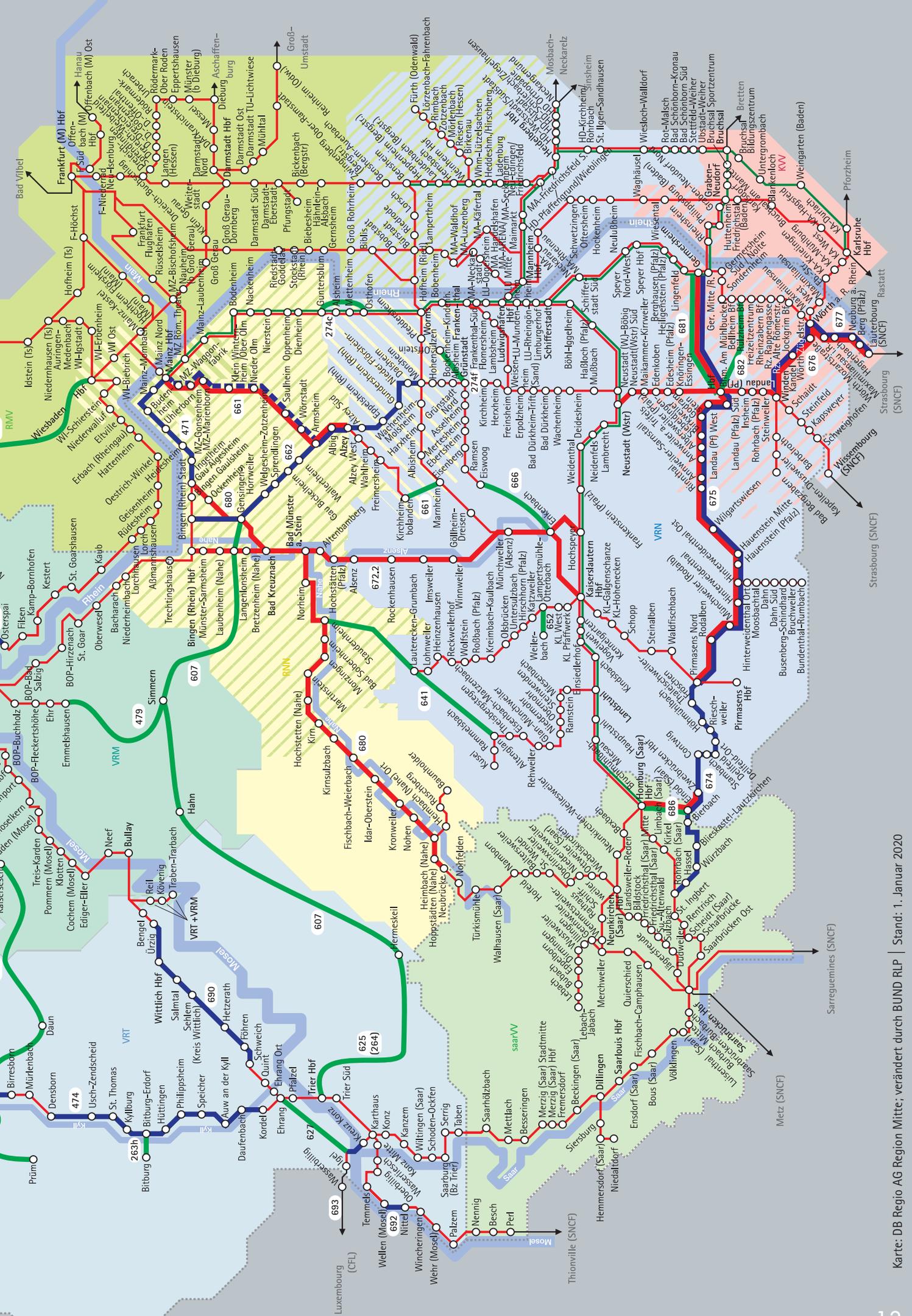
Verkehrsverbünde

- Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS)
- Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM)
- Verkehrsverbund Region Trier (VRT)
- Rhein-Main Verkehrsverbund (RMV)
- Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund (RNN)
- Saarländischer Verkehrsverbund (saarVV)
- Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN)
- Karlsruher Verkehrsverbund (KWV)
- Verkehrsgemeinschaft Westfalen Süd (VGWS)

Verkehrsgebiet, in dem auch die Tarife angrenzender Verkehrsverbünde gelten

Verkehrsgebiet, in dem die Tarife mehrerer Verkehrsverbünde gelten





Karte: DB Regio AG Region Mitte; verändert durch BUND RLP | Stand: 1. Januar 2020

Die BUND-Forderungen im Einzelnen

KBS-Nr.	Streckenverlauf	kurzfristig (bis 5 J.)
194 j	Scheuerfeld – Weitefeld (– Emmerzhausen)	Wiederinbetriebnahme bis Weitefeld
263 h	Bitburg–Erdorf – Bitburg – (Igel)	Wiederinbetriebnahme bis Bitburg
274 c	Osthofen – Guntersblum (Altrheinbahn)	
274 f	Grünstadt – Offstein – (Worms)	Wiederinbetriebnahme bis Offstein
421, 423	Neuwied-Engers – Siershahn (Brexachtalbahn) – Altenkirchen (Holzbachtalbahn)	Wiederinbetriebnahme Brexachtalbahn
425	Herborn – Rennerod – Westerburg – Montabaur	
434	Gerolstein – Prüm (Westeifelbahn)	
460	Köln – Au – Betzdorf – Siegen	Neuer Halt: Fürthen
461	Siegen – Au (Sieg) – Altenkirchen – Limburg	Stundentakt durchgängig bis Siegen (auch am Wochenende); dringende Beschleunigungsmaßnahmen
465	Koblenz – Neuwied – Mönchengladbach (rechte Rheinstraße)	Neue Halte: Koblenz-Pfaffendorf, Urbar, Bendorf, Neuwied-Feldkirchen
466	Frankfurt – Wiesbaden – Rüdeshheim – Koblenz – Neuwied (rechte Rheinstraße)	neuer Halt Koblenz-Horchheim, RE 9 bis Koblenz verlängern (mind. zweistündlich)
470	Köln – Bonn – Remagen – Koblenz (linke Rheinstraße)	Neuer Halt: Koblenz-Industriegebiet
471	Koblenz – Mainz – Frankfurt (linke Rheinstraße)	Gau-Algesheim – Mainz dreispurig, neue Halte Brey, Bingen-Kempton, Mainz-Schott
474	Köln – Euskirchen – Gerolstein – Trier	(echter) RE mind. zweistündlich; neuer Halt: Pelm
477	Ahrbrück – Remagen – Bonn (Ahrtalbahn)	RE mind. zweistündlich
478	(Gerolstein –) Kaisersesch – Mayen – Andernach	Gerolstein-Kaisersesch: Wiederinbetriebnahme
479	Boppard – Emmelshausen – Simmern	
548	Diez – Bad Schwalbach – Wiesbaden (AartalBahn)	Wiederinbetriebnahme, Anschluss Citybahn in Bad Schwalbach nach Wiesbaden, auch durchgehende Züge (Dreischienenbahn)
603	Koblenz-Lützel – Mayen-Ost	Wiederinbetriebnahme Lützel-Bassenheim
607	Langenlonsheim – Simmern – Hermeskeil (Hunsrückquerbahn)	Wiederinbetriebnahme bis Flughafen Hahn; Bau der „Gensinger Spange“
625	Koblenz Hbf – Limburg (Lahn) – Wetzlar – Gießen	neue Halte Koblenz-Oberwerth, KO-Horchheim, Lahnstein-Mitte, Lahnstein-Friedland, Miellen, RE stündlich
625 alt, (264)	Trier – Hermeskeil – (Türkismühle); (Hochwaldbahn)	S-Bahn bis Ruwer
627	Trier-Ehrang – Igel (Trierer Weststraße)	Wiederinbetriebnahme, (alte) Halte: Biewer, Pallien, TR-West, TR-Euren, TR-Zewen
629	Limburg – Montabaur – Siershahn	Neuer Halt: Siershahn-Ort
641	(Homburg) – Altenglan – Lauterecken – Staudernheim (Glantalbahn)	
652	Lampertsmühle-Otterbach – Reichenbach	Lampertsmühle-Otterbach – Weilerbach reaktivieren

mittelfristig (5 – 15 J.)	langfristig (über 15 J.)
Wiederinbetriebnahme	
Engerser Kurve (Durchfahrt nach Koblenz), Elektrifizierung Holzbachtalbahn (Güterverkehr)	Wiederinbetriebnahme Gesamtstrecke bis Altenkirchen; Elektrifizierung Brexbachtalbahn
Elektrifizierung Montabaur – Wallmerod; Wiederinbetriebnahme Personenverkehr	Wiederinbetriebnahme Rennerod – Westerburg; Wiederaufbau Westerburg – Wallmerod Wiederinbetriebnahme
durchgehend zweispurig (NRW)	
Neue Halte: Pracht-Wickhausen (verlegen), Michelbach	
3. Gleis bei Osterspai	
3. Gleis Koblenz–Andernach, Bad Breisig–Sinzig	
Gau-Algesheim – Mainz vierspurig	
durchgehend zweigleisig ausbauen, beschleunigende Maßnahmen	S-Bahn Trier – Gerolstein
Elektrifizierung, neue Halte: Bad Neuenahr Mitte, Remagen Süd, Lohrsdorf	(wieder) bis Adenau verlängern und elektrifizieren
Neuer Halt: Andernach–Süd	Neuer Halt: Mayen-Mitte
	Wiederaufbau Emmelshausen – Simmern
	Wiederaufbau, Wiederinbetriebnahme Gesamtstrecke
Wiederinbetriebnahme Gesamtstrecke	
Elektrifizierung (Tunnel abteufen)	
Wiederaufbau	
Verbindungskurve Trier – Trier-West (bei Pfalzel)	
Beschleunigende Maßnahmen, Elektrifizierung	
Wiederinbetriebnahme Lauterecken – Staudernheim	Wiederinbetriebnahme Altenglan – Lauterecken

Die BUND-Forderungen im Einzelnen (Fortsetzung)

KBS-Nr.	Streckenverlauf	kurzfristig (bis 5 J.)
653	Worms – Bensheim	S7 (Frankfurt – Riedstadt-Goddelau) bis Worms verlängern
660	Mainz – Ludwigshafen – Mannheim	Neuer Halt: Mainz-Weisenau
661	Mainz – Alzey – Kirchheimbolanden (– Mannheim)	Gonsenheim-Marienborn zweispurig
662	Bingen (Rhein) Stadt – Alzey – Worms	Neuer Halt: Worms-West
662.1	Monsheim – Kaiserslautern (Zellertalbahn)	ertüchtigen, regelmäßiger Betrieb
666	Enkenbach – Grünstadt – Frankenthal	
667	Monsheim – Grünstadt – Bad Dürkheim – Neustadt	Kreuzungsbahnhof Kirchheim
670	Saarbrücken – Kaiserslautern – Mannheim	weitere beschleunigende Maßnahmen
672	Pirmasens Hbf – Pirmasens Nord	komplette Neuordnung
672.1	Kaiserslautern – Pirmasens	Kreuzungsbahnhof Steinalben
672.2	Bingen – Bad Kreuznach – Kaiserslautern	Strecke beschleunigen; neuer Halt: Bad Kreuznach-Pfingst- wiese
673	Kaiserslautern – Lauterecken-Grumbach	
674	Saarbrücken – Pirmasens	Neuer Halt: ZW-Rosengarten
675	Pirmasens – Landau	Regionalexpress Karlsruhe – Landau – Saarbrücken; Verbin- dungskurve nach Pirmasens Hbf mit Bahnsteiganschluss in Pirmasens Nord; Landau – Annweiler zweispurig ausbauen
675.1	Bundenthal-Rumbach – Hinterweidenthal Ost	ertüchtigen, regelmäßiger Betrieb
676	Neustadt – Landau – Karlsruhe	RE-Halt in Edenkoben; neue Halte: Landau-Nord, Landau- Queichheim / Gewerbegebiet, Kandel-West; Winden-Wörth zweispurig ausbauen
677	Wörth – Lauterbourg	weiterer Kreuzungsbahnhof
679	Neustadt – Wissembourg	verlängern bis Strasbourg
680	Saarbrücken – Türkismühle – Bad Kreuznach – Mainz	Verschlechterungen beim RE 3 zurücknehmen; Elektrifizie- rung Neubrücke – Gau-Algesheim
681	Landau – Germersheim	Wiederinbetriebnahme, Halt in Landau-Hornbach statt Dreihof
682	Landau – Herxheim	Wiederinbetriebnahme
685	Saarbrücken – Karthaus (– Trier), (Saarstrecke)	Halbstundentakt Saarburg – Trier (– Wittlich)
686	Homburg – Zweibrücken	Wiederinbetriebnahme, Elektrifizierung (Verlängerung S-Bahn)
690	Trier – Koblenz (Moselstrecke)	Neue Halte: Trier-Nord, Altrich, Koblenz-Rauental (Verwaltungs- zentrum)
692	Trier – Perl (– Metz Ville)	Neue Halte: Trier-Kaiserthermen, Trier-Feyen; RE Trier-Metz;
693	Luxembourg – Wasserbillig – Trier	2. Gleis auf Moselbrücke (ist Radweg)
710.51	Germersheim – Karlsruhe – Pforzheim	mind. Halbstundentakt durchgehend

mittelfristig (5 – 15 J.)	langfristig (über 15 J.)
weitere Abschnitte zweispurig ausbauen, neue Halte: Niederolm-Nord, Obersaulheim	KIB – Marnheim wieder herstellen, Mainz – Alzey elektrifizieren zweispurig ausbauen
Enkenbach – Eiswoog reaktivieren weitere Kreuzungsbahnhöfe weitere beschleunigende Maßnahmen	
elektrifizieren, alte Halte neu: Eberburg, Mannweiler, Bayerfeld-Cölln, Dielkirchen, Eselsfürth, KL-Nord Neuer Halt: Kaiserslautern-Pariser Straße	
(wieder) zweispurig ausbauen	
Reststrecke (wieder) zweispurig ausbauen, elektrifizieren, neuer Halt: Rodalben-Neuhof	
Gesamtstrecke elektrifizieren	
elektrifizieren (Güterverkehr)	zweispurig ausbauen
Neue Halte: Nahbollenbach, Weierbach-Süd, Niederhausen, Bad Kreuznach-Planig, KH-Rheingrafenstraße zweispurig ausbauen, elektrifizieren, S-Bahn von Bruchsal nach Landau Verlängerung bis Rülzheim (Stadtbahn) Neue Halte: Konz-Filzen / Könen, Ockfen (zusätzl. zu Schoden-Ockfen)	
Strecke beschleunigen, 3 Gleise in Wittlicher Senke	
Nitteler Tunnel (wieder) zweispurig ausbauen, neuer Halt: TR-St. Medard	oder 2. Moselbrücke (wie früher)
zwei weitere Halte in Jockgrim	

Erläuterungen zur Tabelle

Die einzelnen Forderungen sind nach Kursbuchstrecken (KBS) geordnet. Teilweise mussten alte KBS-Nummern verwendet werden, da stillgelegte Strecken nicht mehr gelistet sind.

Im weiteren Text erfolgen einige Erläuterungen zur vorstehenden Tabelle.

KBS 274c Osthofen – Guntersblum

Große Teile dieser Strecke sind noch vorhanden und könnten mittelfristig wieder in Betrieb gehen. Damit wären die Ortschaften Gimbsheim, Eich, Hamm, Worms-Ibersheim und Worms-Rheindürkheim wieder an die Rheinschiene angebunden.

Bild 7
Brexbachtalbahn
Engers – Siershahn
(Foto: G. Kallweit)

KBS 421, 423 Engers – Altenkirchen

Es gibt nur wenige Verbindungen vom Rhein in den Westerwald. Daher ist die Brexbachtalbahn wichtig. Seit 2007 kümmert sich ein Verein um die Wiederinbetriebnahme. Die Genehmigung liegt in Teilen vor. Ein regelmäßiger Betrieb ist anzustreben. Bei Engers ist eine Gleisanbindung zur Rheinbrücke bei Urmitz sinnvoll, um eine direkte Anbindung nach Koblenz zu schaffen. Diese existierte schon einmal. Der entsprechende Bahndamm ist noch vorhanden. Die Verlängerung über Siershahn hinaus nach Altenkirchen (Holzbachtalbahn) ist ebenfalls sinnvoll, wobei hier noch Güterverkehr stattfindet. Große Teile des Westerwaldes würden wieder eine Bahnanbindung erhalten und durch die in Betrieb befindliche Weiterführung der Strecke von Altenkirchen nach Au (Sieg) wäre ein Anschluss ins Siegtal geschaffen.



Durch eine Elektrifizierung der Holzbachtalbahn würde der Güterverkehr erleichtert. Mit einer Elektrifizierung der Brexbachtalbahn und weiter nach Montabaur käme eine verkehrsmäßig erwünschte schnelle Verbindung Montabaur – Koblenz zustande.

Überlegenswert ist auch eine Wiederanbindung von Höhr-Grenzhausen (9.300 Einwohner) über den Bahnhof Grenzau, was auch für den Güterverkehr interessant ist, da Höhr-Grenzhausen über größere Industriebetriebe (u. a. Glasindustrie) verfügt.

KBS 425 Herborn – Montabaur

Von der ursprünglich sehr langen Westerwald-Querverbindung sind die Gleise noch teilweise erhalten. Über eine Wiederinbetriebnahme ab Rennerod sollte langfristig nachgedacht werden, um das sehr reduzierte Netz in diesem Bereich wieder zu verstärken. Das im Güterverkehr noch betriebene Teilstück Montabaur – Wallmerod sollte elektrifiziert und für den Personenverkehr genutzt werden.

KBS 461 Siegen – Au – Limburg

Die Attraktivität dieser Strecke wird durch niedriges Fahrtempo reduziert. Trotz Verbesserungen muss, vor allem am Wochenende, immer noch teilweise in Altenkirchen umgestiegen werden, da notwendige Beschleunigungsmaßnahmen noch nicht umgesetzt wurden. Sie sind dringend einzufordern, da nur so höhere Besetzungszahlen bei den Zügen zu erreichen sind.

KBS 465 Koblenz – Mönchengladbach

Es erscheint unglaublich, dass eine Stadt wie Bendorf (17.000 Einwohner) zwar über einen Bahnhof verfügt, dort aber keine Züge halten. Angeblich gibt es im Stadtrat Planungen, diese Situation in absehbarer Zeit zu ändern. Auch Koblenz-Pfaffendorf und Urbar (3.300 Einwohner) sollten einen Haltepunkt erhalten, ebenso wie Feldkirchen, ein nördlicher Stadtteil von Neuwied, der vom Hauptbahnhof (zu) weit entfernt liegt.



Bild 8
Aktuell geht nur Draisine an der Aar (Foto: S. John, Eisenbahnfreunde Wetterau, Bad Nauheim)

KBS 466 Frankfurt – Neuwied

In früheren Jahren gab es einen Regionalexpress, der von Koblenz bis Wiesbaden fuhr. Heute existiert nur noch eine Verbindung in den Stoßzeiten meist ab Eltville. Diese sollte regelmäßig bis Koblenz/Neuwied weitergeführt werden, um auch der rechten Rheinseite ein zügiges Reisen im Regionalverkehr zu ermöglichen.

Wegen des starken Güterverkehrs sind Konflikte der unterschiedlichen Züge manchmal nicht zu vermeiden. Daher sind dreigleisige Abschnitte sinnvoll, ausreichend Platz vorausgesetzt. Dies ist etwa bei Osterspai möglich. Starken Lärmbelästigungen durch den Güterverkehr könnte außer mit den versprochenen „Flüsterbremsen“ durch Umfahrungstunnel entgegengewirkt werden. Dies würde den Anliegern deutlich früher helfen, als eine große Tunnel-Lösung quer durch den Taunus.

KBS 470 Köln – Koblenz

Auch die linke Rheinseite ist bahntechnisch stark befahren. Um Verspätungen zu vermeiden sind dreigleisige Abschnitte sinnvoll. Diese könnten zwischen Koblenz und Andernach sowie Bad Breisig und Sinzig angelegt werden.

KBS 471 Koblenz – Frankfurt

Die Weiterführung der Strecke aus Köln über Koblenz nach Mainz und Frankfurt ist vor allem zwischen Gau-Algesheim und Mainz hoch belastet, da der von der Nahe kommende bzw. ins Nahetal führende Verkehr zusätzlich aufgenommen werden muss. Ein durchgehender Ausbau auf drei, später vier Gleise ist sinnvoll. Ein Haltepunkt MZ-Schott würde die Verbindung nach Wiesbaden fahrplanmäßig entlasten.



Bild 9
Zukunftsperspektive mit
Nostalgie vom Bündnis
Verkehrswende nördliches
Rheinland-Pfalz für die Strecke
Koblenz-Lützel – Bassenheim
(Grafik: G. Kallweit)

KBS 548 Diez – Wiesbaden

Die Rolle des rheinland-pfälzischen Rechnungshofs prägt die Debatte um eine Wiederinbetriebnahme der Strecke. Obwohl von vielen Seiten gewollt, findet nach wie vor nur Draisinen-Betrieb statt, da der Rechnungshof die Rentabilitätsberechnung anzweifelt. Inwieweit dieser dabei seine Kompetenzen überschreitet, mag der Beurteilung des Lesers/der Leserin überlassen sein.

Eine Wiederinbetriebnahme ist dringend geboten, da es ansonsten keine Regionalverbindung vom Taunus an den Rhein gibt. Hessische Absichten, eine Straßenbahn bis zur Grenze nach Rheinland-Pfalz (Bad Schwalbach) fahren zu lassen, stärken die Argumente der Befürworter. Sie erfordern aber eine dritte Schiene, da Straßenbahnen über eine Meterspur verfügen und nicht den Schienenabstand der Normalspur (143,5 cm) aufweisen. Ansonsten ist ein durchgehender Betrieb der Strecke nicht möglich und die Fahrgäste müssten in Bad Schwalbach regelmäßig umsteigen.

KBS 603 Koblenz – Mayen

Die Strecke, die eigentlich erst in Koblenz-Lützel beginnt und ab Bassenheim abgebaut ist, wurde durch Baumaßnahmen innerhalb des Stadtgebietes an mehreren Stellen unterbrochen. Auch wenn rechtlich dies bei einer Wiederinbetriebnahme wieder geändert werden muss, hemmt eine solche Politik natürlich die Chancen auf eine Wiederinbetriebnahme. Dies umso mehr, als die Stadt Koblenz Eigentümerin der Bahnlinie ist. Der häufig zu Staus neigende Koblenzer Stadtverkehr könnte bereits mit dem kurzen Stück ab Bassenheim fühlbar entlastet werden.

Früher war die KBS 603 die Verbindung von Koblenz nach Mayen und hatte dort Anschluss an die Eifelquerbahn. Im Sinne der Verkehrswende sollte langfristig über einen Wiederaufbau der Strecke nachgedacht werden. Aktuell befindet sich ein Radweg auf der Trasse.

KBS 607 Langenlonsheim – Hermeskeil

Seit vielen Jahren läuft die Diskussion um eine Wiederinbetriebnahme der Strecke bis an den Flughafen Hahn. Ein stündlicher Regionalexpress soll Frankfurt mit dem Hahn verbinden.

Auch wenn die Bedeutung dieses Flughafens offensichtlich in jüngster Zeit deutlich nachlässt, ist eine solche Strecke sinnvoll, wobei ein Fahrtrichtungswechsel in Bingen vermieden werden sollte. Dazu ist der Bau der „Gensinger Spange“ erforderlich, mit der von der Strecke Gau-Algesheim – Bad Kreuznach direkt auf die Hunsrückquerbahn gekreuzt werden könnte.

Eine Weiterführung der Strecke ab dem Flughafen Hahn nach Hermeskeil würde den Hunsrück wieder bahnmäßig erschließen. Aktuell gibt es mit Ausnahme der 15 km von Boppard nach Emmelshausen in dem gesamten Mittelgebirge keine befahrene Bahnlinie mehr.



KBS 641 Altenglan – Staudernheim

Im Glantal existiert nur noch die Verbindung Landstuhl – Altenglan (– Kusel). Die ursprüngliche Strecke von Altenglan über Lauterecken nach Staudernheim wird als Draisinenstrecke genutzt. Sie ist aber vor allem als Verlängerung der Lautertalbahn von Lauterecken nach Staudernheim interessant, weil dadurch eine Verbindung ins Nahetal geschaffen wird. Später sollte auch die Reaktivierung der restlichen Strecke von Altenglan nach Lauterecken in Betracht gezogen werden.

KBS 652 Lampertsmühle – Weilerbach

Diese Strecke könnte sich hervorragend in die Strecken zum Kaiserslauterner Hauptbahnhof einreihen. Sie war sogar einmal als Zubringer-S-Bahn in die Innenstadt gedacht. Die sinnvolle Wiederinbetriebnahme schließt allerdings den geplanten Radweg auf der Trasse aus.

KBS 661 Mainz – Kirchheimbolanden

Neben Verbesserungen im Begegnungsverkehr der einspurigen Strecke (zweigleisige Abschnitte) könnte langfristig darüber nachgedacht werden, die Strecke wieder über Kirchheimbolanden hinaus bis Marnheim zu verlängern. Die Trasse ist noch zum großen Teil vorhanden. Somit wäre eine Verbindung zur Zellertalbahn geschaffen.

Wegen der häufigen Nutzung bietet sich die Strecke Alzey-Mainz für eine Elektrifizierung an.

KBS 662.1 Monsheim – Kaiserslautern

Aktuell läuft auf dieser Strecke wegen Mängeln am Gleiskörper noch nicht einmal mehr der bewährte Freizeitbetrieb. Dabei hätte diese Strecke bei entsprechendem Ausbau das Potenzial die überlastete Linie von Neustadt/Weinstraße nach Kaiserslautern zu entlasten. Ein Zug könnte problemlos von Mainz über Worms nach Kaiserslautern fahren und wäre sogar schneller.

KBS 672 Pirmasens – Pirmasens Nord

Der gesamte Bereich sollte einer Neuordnung unterworfen werden. Stündlich fahren drei Triebwagen nach Pirmasens Hbf und wieder zurück. Eine sehr komfortable Anbindung – aber nur für die Pirmasenser. In Pirmasens Nord kann relativ gut umgestiegen werden, aber auf Kosten von Wartezeiten, speziell für die Reisenden aus Richtung Landau.

Eine Alternative wäre die Regionalbahn von Landau über Pirmasens Nord hinaus bis nach Saarbrücken zu führen und die Regionalbahn aus Kaiserslautern als Umsteigeverbindung nach Pirmasens Hbf zu nutzen. Eine zusätzliche Shuttle-Verbindung von Pirmasens Nord nach Pirmasens Hbf würde gute Umsteigezeiten ergeben. Der vorgeschlagene Regionalexpress aus Karlsruhe über Landau und Zweibrücken nach Saarbrücken müsste ebenfalls noch angepasst werden.

Bild 10
Häufige Situation in Pirmasens Nord: Wartende Regionalbahnen
(Foto: S. Heise, Langenhagen)

KBS 672.2 Bingen – Kaiserslautern

Die früher großteils als Schnellzugverbindung genutzte Strecke sollte wieder aufgewertet werden, bietet sie doch eine Alternative zur viel befahrenen Rheintrasse. Eine Elektrifizierung und weitere beschleunigende Maßnahmen würde Regionalbahnen ermöglichen an früheren Stationen wieder zu halten.

KBS 676 Neustadt/W. – Karlsruhe

Die stark befahrene Strecke weist zwischen Winden und Wörth nur ein Gleis auf, was regelmäßig zu Verspätungen führt. Außerdem ist die Freiheit in der Fahrplangestaltung dadurch deutlich eingeschränkt.

Die Gesamtstrecke steht in erster Reihe bei Elektrifizierungen, da zwischen Neustadt und Winden drei Züge pro Stunde fahren.

KBS 680 Saarbrücken – Mainz

Die Strecke ist im saarländischen Teil zwischen Saarbrücken und Neubrücke und zwischen Gau-Algesheim und Mainz elektrifiziert. Schon aus diesem Grund ist eine Elektrifizierung des fehlenden, mittleren Teils von Neubrücke nach Gau-Algesheim sinnvoll, um die Gesamtstrecke mit dem umweltfreundlicheren Elektroantrieb befahren zu können. Auch wegen der Verspätungsanfälligkeit ist eine Elektrifizierung sinnvoll, da elektrische Fahrzeuge besser beschleunigen. Zudem wären zusätzliche Halte an der Nahe und in Bad Kreuznach möglich.

In diesem Zusammenhang ist eine Rücknahme der Fahrzeitverlängerungen beim RE 3 (Frankfurt – Saarbrücken) zu fordern, die durch die Inbetriebnahme der Bahnstation Frankfurt-Gateway Gardens erfolgten.

KBS 681 Landau – Germersheim

Eine wichtige Querverbindung in der südlichen Pfalz ist seit Jahren stillgelegt. Ein Draisinenbetrieb hält die Trasse befahrbar. Ursprünglich liefen über die damals zweigleisige Strecke Fernverbindungen von München nach Saarbrücken und Oostende.

Mittelgroße Dörfer wie Zeiskam (2.300 Einwohner) und Lustadt (3.300 Einwohner) bekämen bei einer Wiederinbetriebnahme erneut einen Bahnanschluss, ebenso wie ein großes Gewerbegebiet bei Bornheim. Die Bedeutung der Strecke ist so groß, dass auch über einen Wiederaufbau des zweiten Gleises und eine Elektrifizierung nachgedacht werden muss. Eine Zugführung von Bruchsal über Germersheim und Landau hinaus bis nach Pirmasens oder Saarbrücken ist denkbar.

KBS 682 Landau – Herxheim

Auch diese relativ kurze Strecke ist schon recht lange stillgelegt. Mit Offenbach/Queich (6.400 Einwohner) und Herxheim (10.500 Einwohner) würden bei einer Reaktivierung allerdings relativ große Orte angebunden. Eine denkbare Verlängerung bis Rülzheim würde nicht nur eine Verbindung an die Strecke Schifferstadt – Wörth und somit nach Ludwigshafen, Mannheim und Karlsruhe schaffen, sondern könnte auch mittels eines zweiten Haltepunktes in Herxheim die dort ungünstige Lage des alten Bahnhofes kompensieren.

KBS 693 Trier – Luxembourg

Die Strecke von Trier nach Luxembourg führt südlich Trier bei Konz über die Mosel. In früheren Zeiten gab es zwei Bahnbrücken mit vier Gleisen. Die „Hindenburgbrücke“ wurde im 2. Weltkrieg zerstört und nicht wieder aufgebaut, die andere ist durch einen Radweg nur noch eingleisig. Wenn in absehbarer Zeit die Trierer Weststrecke wieder in Betrieb geht und weitere Verbesserungen hinzukommen, stellt diese Eingleisigkeit ein Nadelöhr dar. Das zweite Gleis müsste wieder in Betrieb gehen und eine Lösung für den Radweg gefunden werden.

Bild 11

Bahnlinie Landau – Herxheim:
Es ist noch viel zu tun
– nicht nur hier!
(Foto: O. Fuhrmann)



Für eine Verkehrswende, die vor allem eine Reduzierung aber auch eine Elektrifizierung bedeutet,

brauchen wir zusätzliche erneuerbare Energien wie naturverträgliche Windkraft und Fotovoltaik.



Bild 12
Quelle: Deutsche Bahn AG /
C. Weber

Die Erde braucht Freundinnen und Freunde

Möchten Sie unsere Natur und Umwelt für uns und kommende Generationen schützen?
 Möchten Sie eine vielfältigen Tier- und Pflanzenwelt, saubere naturnahe Bäche und Flüsse, gesunde Lebensmittel, eine nachhaltige Energieversorgung und ein verträgliches Klima?
 Dann ist der BUND eine gute Adresse für Sie. – Wir arbeiten für den Schutz von Natur und Umwelt und eine zukunftsfähige Gesellschaft.

Wir sind ein Mitgliedsverband und dank unserer Unterstützer*innen unabhängig. Seien auch Sie dabei!

Im Internet Mitglied werden
www.bund-rlp.de/mitgliedschaft



Oder auf Papier
 Bitte (kopieren und) senden an:
 BUND Landesgeschäftsstelle Rheinland-Pfalz,
 Hindenburgplatz 3, 55118 Mainz



Ich möchte

- ... mehr Informationen über den BUND
- ... Informationen zum Thema Testamente
- ... Ihren E-Mail-Newsletter
 (Sie können der Verwendung jederzeit widersprechen)

Ich werde BUNDmitglied

Jahresbeitrag:

- Einzelmitglied (ab 60 €)
- Familie (ab 72 €)
- Schüler*in, Azubi, Student*in (ab 24 €)
- Erwerbslose, Alleinerziehende, Kleinrentner*in (ab 24 €)
- Lebensmitglied (einmalig mind. 1.500 €)

Wenn Sie sich für eine Familienmitgliedschaft entschieden haben, tragen Sie bitte die Namen hier ein. Familienmitglieder unter 28 Jahren sind automatisch auch Mitglieder der BUNDjugend.

Name, Geburtsdatum

 Name, Geburtsdatum



Ich unterstütze den BUND mit einer Spende einmalig

Spendenbetrag: € jährlich

Um Papier- und Verwaltungskosten zu sparen, ermächtige ich den BUND, den Mitgliedsbeitrag / die Spende von meinem Konto abzubuchen. Diese Ermächtigung erlischt durch Widerruf bzw. Austritt.

Name, Vorname

Straße, Hausnummer

PLZ, Ort

Kreditinstitut

Bankleitzahl

Kontonummer

E-Mail

Telefon (Sie können der Verwendung jederzeit widersprechen)

Datum, Unterschrift

Wenn das Konto nicht ausreichend gedeckt ist, wird der Betrag nicht eingezogen. Der Widerruf ist jederzeit und ohne Angabe von Gründen möglich. Ihre persönlichen Daten werden elektronisch erfasst und können – gegebenenfalls durch Beauftragte des BUND Rheinland-Pfalz e. V. und BUND e. V. – auch zu Informations- und Werbezwecken für die Umwelt und Naturschutzarbeit des BUND genutzt werden. Ihre Daten werden selbstverständlich nicht an Dritte weitergegeben.