

30. Januar 2021

Prüfsteine zur Landtagswahl 2021 in Rheinland-Pfalz

Der Fahrgastverband PRO BAHN – Landesverband Rheinland-Pfalz/ Saarland e. V. hat 12 für die Landtagswahl am 14. März 2021 zugelassenen Parteien angeschrieben und um die Beantwortung von jeweils fünf relevanter Fragestellungen aus dem Themenfeld der öffentlichen Verkehre gebeten. Die übersandten Antworten werden ohne inhaltliche Veränderung hier aufgeführt. Die Aufführung der Parteien erfolgt nach der durch den Landeswahlleiter festgelegten Rangfolge.

Der Fahrgastverband PRO BAHN ist gemäß seiner Satzung parteipolitisch neutral. Aufgrund dessen kann keine Wahlempfehlung erfolgen. Wir bitten jedoch um aufmerksame Lektüre der übersandten Antworten. Gleichzeitig empfehlen wir einen Besuch unserer Homepage www.probahn-rlp-saar.de, vereinzelte Antworten ähneln dem dort geschriebenen.

Prüfsteine zur Landtagswahl 2021 in Rheinland-Pfalz

Frage 1 - Undurchsichtige und landesuneinheitliche Preisstrukturen stellen eine hohe Zugangsbarriere für Fahrgäste des ÖPNV in Rheinland-Pfalz dar. Welche Maßnahmen zum Abbau dieser Zugangsbarrieren wird Ihre Partei im Rahmen einer künftigen Regierungsbeteiligung umsetzen? 3

Frage 2 - Die Liberalisierung des ÖPNV durch regelhaft ausgeschriebene Leistungen hat zu einem landesweit vielfältigem Angebotsmix gesorgt. Gleichzeitig haben die Fahrgäste im Land Rheinland-Pfalz in den letzten Jahren die wahrhaftigen Schattenseiten dieser Liberalisierung erleiden müssen. Die Problematik des Personal- und Fahrzeugmangels haben zahlreiche Mangelleistungen hervorgerufen. Welche Maßnahmen wird Ihre Partei im Rahmen einer Regierungsbeteiligung ergreifen, um den Fahrgästen eine verlässlicheren ÖPNV zu garantieren? 8

Frage 3 - Das Land Rheinland-Pfalz wird durch den Schienenpersonenfernverkehr sukzessive um- bzw. durchfahren. Fernverkehrssystemhalte wie Boppard, Remagen, Trier oder Ludwigshafen werden vom Schienenpersonenfernverkehr abgehängt. Sehen Sie die Notwendigkeit zur Überwindung dieser Tendenz? Falls ja, welche konkreten Handlungsschritte möchten Sie unternehmen, um dies zu ändern? 12

Frage 4 - Nach wie vor sind weite Teile des ländlichen Raumes nicht mit dem schienengebundenen Verkehr zu erreichen. Das Land verfügt über einen Großteil stillgelegter bzw. entwidmeter Bahnstrecken. Sehen Sie eine Notwendigkeit zur Reaktivierung solcher Bahnstrecken gegeben? Wenn ja, für welche Strecken? 15

Frage 5 - In den vergangenen Jahren hat der Landesrechnungshof mehrmals die Reaktivierung von Strecken verhindert. Der Fahrgastverband sieht hierbei eine interessengesteuerte Unterwanderung der Legislative. Inwiefern werden bei den unter Pkt. 4 genannten Antworten künftige die Meinungen des Landesrechnungshofes berücksichtigt? 20

Frage 1 - Undurchsichtige und landesuneinheitliche Preisstrukturen stellen eine hohe Zugangsbarriere für Fahrgäste des ÖPNV in Rheinland-Pfalz dar. Welche Maßnahmen zum Abbau dieser Zugangsbarrieren wird Ihre Partei im Rahmen einer künftigen Regierungsbeteiligung umsetzen?

Antwort der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands (SPD)

Unser Ziel ist es, Mobilität möglichst umweltfreundlich, dabei aber für alle Rheinland- Pfälzerinnen und Rheinland-Pfälzer bezahlbar und flächendeckend barrierefrei zu ermöglichen. Wir sind überzeugt: eine moderne Mobilität muss Verkehr als integriertes System verstehen, um individuellen Bedürfnissen gerecht zu werden.

Wir als SPD sind überzeugt, dafür brauchen wir einen starken und zukunftsfähigen ÖPNV und SPNV im ganzen Land. Dafür schaffen wir schon jetzt die Voraussetzungen. Mit dem neuen Nahverkehrsgesetz setzen wir noch in dieser Legislaturperiode einen verkehrspolitischen Meilenstein für Rheinland-Pfalz und geben uns einen Fahrplan: als erstes Bundesland machen wir den ÖPNV zur kommunalen Pflichtaufgabe und stellen ihn damit auf ein sehr starkes Fundament.

So wollen wir Rheinland-Pfalz konsequent zum Mobilitätsvorreiter ausbauen – auch bei Tarifen und Preisstruktur. Mit der Einführung eines einheitlichen Ticketing-Systems werden wir für mehr Transparenz bei Tickets und Tarifen sorgen. Über alle Landesteile und Verkehrsträger hinweg wird es mit uns künftig einen gemeinsamen Verbundtarif geben. Transparent und benutzerorientiert werden die Öffentlichen so zur immer besseren Alternative zum Individualverkehr.

Für uns als SPD müssen Preise und Tarife sozial gerecht gestaltet sein. Wir befürworten ein landesweites Semesterticket und unterstützen die Studierendenvertretungen und Zweckverbände auf dem Weg dorthin. Wir wollen mit dem RLP-Jugendticket ein gemeinsames Angebot ab der Sekundarstufe II schaffen, damit Oberstufen, Fach- und Berufsschülerinnen und -schüler sowie Auszubildende und Freiwilligen dienstleistende für 365 Euro im Jahr mobil unterwegs sein können. Das Jugend-Ticket ist für uns ein wichtiger erster Schritt hin zu noch mehr günstigen Mobilitätsangeboten für die Rheinland-Pfälzerinnen und Rheinland-Pfälzer. Wir unterstützen die Bewerbungen von Mainz und Ludwigshafen für das Bundesmodellprojekt 365€-Ticket.

Für einen Öffentlichen Nahverkehr, der seine Vorteile auf Schiene und Straße noch besser ausspielt, nutzen wir die Chancen der Digitalisierung. Sie ermöglicht individualisierte und umweltschonende Konzepte. Wir wollen eine intelligente Nutzung und Verzahnung von heute noch konkurrierenden Verkehrsmitteln. Alternative Verkehrskonzepte und bürgerschaftlich organisierte Mobilitätsangebote (z.B. Car Sharing, Mitfahrgelegenheiten, Bürgertaxen, Radmietsysteme/Leitsysteme aber auch unsere erfolgreichen Bürgerbusse) sind eine wichtige Ergänzung zu ÖPNV und SPNV. Diese Modelle benötigen digitale Unterstützung, die wir etablieren wollen.

Antwort der christlich demokratischen Union Deutschlands (CDU)

Eine leistungsfähige Anbindung ist nicht nur zentrale Grundlage für den Erfolg der Wirtschaft, sondern auch für Mobilität als Garant für individueller Freiheit. Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) mit Bussen und Bahnen ist ein unverzichtbarer Bestandteil des Mobilitätsangebotes. Ein

attraktiver und leistungsfähiger ÖPNV muss die Gegebenheiten in Rheinland-Pfalz als Flächenland mit starken Verdichtungsräumen und bundesländerübergreifenden Metropolregionen berücksichtigen. Die Aufgabenträger, Zweckverbände, Verkehrsverbünde sowie private Initiativen zeigen große Kreativität, um den ÖPNV gerade in der Corona-Pandemie zu stärken. Hierauf gilt es aufzubauen.

Fraglos sollte es einfach(er) sein, ein Ticket schnell zu erhalten. Die Wabenstruktur ist für viele Menschen nicht verständlich. Auch der analoge Ticketverkauf gestaltet sich vielfach problematisch. Dennoch sind wir überzeugt, dass die Zweckverbände und Verkehrsverbünde sich dieser Herausforderung bewusst sind und sich für eine Vereinfachung einsetzen.

Es ist unser erklärtes Ziel, dass mit dem neuen Nahverkehrsgesetz eine Vereinfachung der Preisstruktur hin zu einem landesweit geltenden Tarifsysteem einhergehen muss. Deshalb ist es unseres Erachtens völlig kontraproduktiv, dass sich die zugehörigen Player nun mit einer Organisationsreform auseinander setzen müssen, die die Strukturen nicht schlanker, sondern komplizierter macht. Es werden zusätzliche Gremien geschaffen (z.B. Regionalausschüsse, Kompetenzzentren integraler Takt oder ständiger Ausschuss). Das Ziel der gesteigerten Effizienz aus dem Koalitionsvertrag wird somit genauso verfehlt wie jenes, die Reform am Anfang der Legislaturperiode vorzulegen.

Wir setzen darauf das System so wie es ist zu verbessern und zusammen mit den Verbänden und Zweckverbänden schnellstmöglich einen Nahverkehrsplan aufzulegen, der eine landeseinheitliche Preisstruktur enthält. Dazu wollen wir eine einfache und alltagstaugliche App zur Nutzung und Vernetzung aller Verkehrsmittel und aller Verkehrsanbieter. Ob Taxi oder Rad, ob Bus oder Carsharing, ob kommunal oder privat, mit einem Klick wollen wir kostentransparent verschiedenste Verkehrsmittel buchen können.

Antwort der Partei Alternative für Deutschland (AFD)

Anmerkung: Der Fahrgastverband PRO BAHN Rheinland-Pfalz/ Saarland e. V. ist gemäß Vereinsatzung selbstlos tätig und verfolgt ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige Zwecke. Der Fahrgastverband ist parteipolitisch neutral, spricht sich jedoch gegen jegliche Form der Ausgrenzung aus. Deshalb erfolgt keine Zusammenarbeit zwischen dem Fahrgastverband PRO BAHN Rheinland-Pfalz/ Saarland und der Partei Alternative für Deutschland.

Antwort der freien demokratischen Partei (FDP)

Die FDP Rheinland-Pfalz hat das Problem frühzeitig erkannt und Verkehrsminister Volker Wissing hat hier auch bereits konkrete Schritte hin zu einer Lösung eingeleitet. Die Mobilitätsplattform ROLPH ist eine Basis um verbundübergreifende Verkehrsauskünfte zu erhalten und um später auch verbundübergreifende Tickets zu verkaufen. Wir setzen hier auf eine einzige App für den gesamten Personennahverkehr in Rheinland-Pfalz. Wir wollen, dass das Studium unterschiedlicher Tarifstrukturen für die Fahrgäste Vergangenheit ist unser Ziel ist es, eine Nahverkehrs-App für ganz Rheinland-Pfalz zu schaffen. In dieser sollen nur noch Start und Ziel eingegeben werden und die App sucht automatisch die schnellste Verbindung und den günstigsten Preis.

Auch institutionell haben wir wichtige Vorarbeiten geleistet, um das Nahverkehrsangebot zu verbessern, zu vereinheitlichen und möglichst schon in der nächsten Legislaturperiode einen

durchgängigen Tarif Realität werden zu lassen. Das von Verkehrsminister Wissing initiierte Nahverkehrsgesetz schafft schlankere Strukturen und trägt zu einem besseren Nahverkehrsangebot in der Fläche bei.

Antwort der Partei BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN

Unser Ziel ist es, einen Zugang und ein Ticket für alle Angebote des Nahverkehrs im ganzen Land zu schaffen. Mit einem Rheinland-Pfalz-Tarif wollen wir ein einfaches, digitales Ticketsystem für alle öffentlichen Verkehrsmittel – ob Bahn, Bus, Leihrad oder Mietauto –, das per Handy oder Mobilitätskarte genutzt werden kann. Unser Anliegen ist es, den Kund*innen die Nutzung der gewünschten Verkehrsmittel innerhalb ihrer Reisekette so einfach wie möglich zu machen und zwar unabhängig davon, wer für den jeweiligen Verkehr zuständig ist. Züge, Busse, Straßenbahnen, Fahrräder oder E-Scooter sollen in Zukunft besser ineinandergreifen. Mit dem neuen Nahverkehrsgesetz haben wir die Grundlage dafür gelegt, den öffentlichen Personennahverkehr als Gesamtsystem aus einer Hand zu begreifen. Gleichzeitig wird der Anspruch eines Verkehrsangebotes über alle Verkehrsträger hinweg gesetzlich festgeschrieben. Darauf aufbauend wollen wir einen Landesnahverkehrsplan entwickeln, an dem sich das Land, die Kreise und kreisfreien Städte beteiligen werden.

Antwort der Partei DIE LINKE

Überhöhte Preise und undurchsichtige Tarifstrukturen lassen sich im Wesentlichen auf die Zersplitterung der rheinland-pfälzischen ÖPNV-Landschaft in kleinräumige Verkehrsverbünde erklären. Wir wollen die Verkehrsverbünde auflösen und den ÖPNV künftig zentral planen, um unkomplizierter und schnell das undurchsichtige Tarifgeflecht aufzulösen, Taktungen besser aufeinander abzustimmen und beispielsweise den Prozess hin zum landesweiten Semesterticket zu beschleunigen.

Auf dem Weg dahin ist beispielsweise eine App sinnvoll, die nicht nur Fahrplaninformationen bietet und den Ticketkauf ermöglicht, sondern auch die Tarifinformationen aller Verbünde integriert. Somit wären eine größere Transparenz und einfachere Übersicht gewährleistet.

Perspektivisch wollen wir den Nahverkehr zum Nulltarif, finanziert aus Steuermitteln, nach Einkommen gestaffelten Haushaltsabgaben und Unternehmensabgaben. Dies soll durch eine Erhöhung von Taktungen, Bau und Reaktivierung von Bahnstrecken sowie erhöhten Ressourcen für Mobilitätsforschung flankiert werden. Ein 365-Euro-Ticket wäre ein denkbarer Zwischenschritt, der ebenfalls Pendler:innen und anderen Vielfahrer:innen einen Weg aus dem Tarifdschungel weisen kann.

Antwort der Freien Wähler

Auch wenn in der jüngeren Vergangenheit erste Anstrengungen unternommen werden, den ÖPNV im ländlichen Raum auszubauen, sind diese bei Weitem nicht ausreichend. Der Ausbau muss schneller und deutlich umfassender vorgenommen werden. Dabei müssen Mobilitätssektoren verknüpft und die Attraktivität des ÖPNV gesteigert werden. Wir FREIE WÄHLER fordern ein 365-€-Ticket für ganz Rheinland-Pfalz: Mit einem Euro pro Tag durch das ganze Land. Bei einem gut ausgebauten Liniennetz und einem auf die Bedürfnisse der Nutzer abgestimmten Takt wäre die Attraktivität des ÖPNV damit erheblich verbessert. Das 365-€-Ticket wäre auch der Einstieg in eine Vereinheitlichung der Preisstrukturen landesweit.

Persönlich gesendete Antwort des Spitzenkandidaten Joachim Streit:

Wir FREIEN WÄHLER werden das 365-Euro-Ticket einführen um den ÖPNV und SPNV so attraktiv zu machen, dass Menschen bereit sind auf ein Auto zu verzichten. Dazu werden wir neben festen Umläufen auch Taktverkehre verdichten. Die Finanzierung erfolgt über die Verknüpfung der Sektoren Fliegen und KFZ. Dies nicht durch neue Steuern, sondern durch die Abführung der Flugverkehrssteuer und der alten Mineralölsteuer, heute Energiesteuer aus dem KFZ-Bereich, als Regionalisierungsmittel an die SPNV-Zweckverbände.

Antwort der Piratenpartei

Keine Beantwortung der Frage.

Antwort der Ökologisch-Demokratischen Partei (ÖDP)

Die Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel muss sowohl in der Preisgestaltung durch ein 365-Euro-Ticket sowie im Angebot quantitativ und qualitativ deutlich verbessert werden, auch und gerade für den ländlichen Raum. Ein einheitliches, einfaches Ticketmodell, mit dem alle Verkehrsträger des Landes benutzt werden können, wie es Ihr Fahrgastverband fordert, würde die ÖDP ausdrücklich unterstützen.

Antwort der Klimaliste RLP e. V.

Diese Problematik kennen wir auch aus eigener Erfahrung als regelmäßige Fahrgäste der ÖPNV in Rheinland-Pfalz. Um eine gelungene Verkehrswende in RLP umzusetzen ist der Abbau von Zugangsbarrieren einer der wichtigsten Bausteine.

Unsere Maßnahmen dafür sind die Vereinheitlichung der Verkehrsverbünde, Gewährleistung der Reisekette, Digitalisierung des Buchungssystems und über den Zwischenschritt der Preisvereinheitlichung hin zu einem kostenlosen Nahverkehr.

Es gibt zur Zeit zu viele Verkehrsverbünde in RLP.

Die Zusammenlegung der Verkehrsverbünde entsprechend den Planungen des neuen Nahverkehrsgesetzes muss mit Hochdruck umgesetzt werden. Mit uns bedeutet das konkret, dass eine einheitliche und einfache Preisstruktur hohe Priorität hat, und einen Schlüsselschritt auf unserem Weg zum bezahlungsfreien ÖPNV darstellt.

Schlüssel ist dabei die Digitalisierung. Um die hohe Zugangsbarriere für Fahrgäste zu verringern sind einheitliche digitale Plattformen, die sämtliche Angebote vereinigen notwendig. Zusätzlich muss eine Fahrt von Anfang bis zum Ende gebucht werden können und dies mit einem Ticket. Möglichkeiten bieten ein RLP-Ticket, elektronische Fahrkarten oder ein 365-Euro Ticket.

Um die Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel darüber hinaus zu erhöhen und allen gleichermaßen zugänglich zu machen, sollten Fahrten im Nahverkehr grundsätzlich bezahlungsfrei sein. Dies reduziert Kosten in der gesamten Buchungsstruktur. Weniger Materialaufwand, reduzierte Programmier- und Wartungsarbeiten und der Wegfall der entsprechenden Verwaltung machen dieses Vorhaben deutlich weniger kostspielig als von einigen Parteien und Interessengruppen oft behauptet. Dafür ermöglicht es klima- und gesundheitsschonende Mobilität, öffnet Flächen für eine gemeinwohlorientierte Nutzung und erhöht soziale Gerechtigkeit durch einen reduzierten Automobilfokus.

Antwort der Partei für Arbeit, Rechtsstaat, Tierschutz, Elitenförderung und basis-demokratische Initiative (Die PARTEI)

Keine Beantwortung der Frage.

Antwort der Partei Mensch Umwelt Tierschutz (Tierschutzpartei)

Wir haben jetzt auf die Beantwortung der Fragen im Einzelnen verzichtet und hoffen, dass wir mit folgendem Statement unsere Position ausreichend darlegen können.

Die Partei Mensch Umwelt Tierschutz anerkennt die Klimakrise als menschengemachtes Problem, das gravierende Folgen für das Leben auf diesem Planeten mit sich bringt. In Deutschland ist nach Energiewirtschaft und Industrie vor allem der Verkehr am erhöhten klimaschädlichen Co2- Ausstoß beteiligt. Wir sehen die Fokussierung der Politik auf den PKW und LKW- Verkehr sowie die Vernachlässigung der Bahn für den Personen- und Warentransport als einen massiven Irrtum, der große Schäden für die Umwelt und eine unglaubliche Ressourcenverschwendung mit sich gebracht haben. Ebenso haben wir auch hier wie in anderen Bereichen erfahren müssen, dass die Privatisierung und Liberalisierung öffentlich relevanter Ressourcen und Güter allzu häufig für die Bürger zu Mangel aufgrund "unzureichender Profitabilität" und zu Übersteuerung führten. Wir fordern deshalb Investitionen für den Ausbau neuer Schienen sowie vorrangig die Aufnahme alter Bahnstrecken. Auch stillgelegte oder für den ÖPNV nicht mehr vorgesehene Bahnhöfe sollen wieder angefahren werden, um ein zusammenhängendes und für den Fahrgast attraktives Streckennetz zu bieten. Dabei sind der Ausbau notwendiger Busverbindungen und Fahrradstrecken Teil des Netzwerkes. Wir erleben die Entscheidung, das Reisen mit der Bahn dem Luxus des Fliegens anzugleichen als einschneidende Fehlentscheidung, die u.E. dazu geführt hat, dass das Bahnfahren immer teurer, und das Fliegen immer billiger wurden. Wir setzen uns dafür ein, dass Bahnfahren wieder erschwinglich und attraktiv wird, im Fern- und im Nahverkehr. Wir setzen uns für ein 365,- Euro Jahresticket im ÖPNV ein.

Antwort der Partei Volt Deutschland (Volt)

Volt setzt sich dafür ein, dass die Organisation des ÖPNV auf Seiten der Länder durch großräumige Verbundorganisationen erfolgen soll, welche die Angebote im Schienennahverkehr und im öffentlichen Straßenpersonenverkehr zu einem integrierten Verkehrsangebot zusammenführt. Um dem Ziel der Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse näher zu kommen, sind räumlich differenzierte Vorgaben für eine Mindestbedienung (z. B. zur Bedienungshäufigkeit oder Reisezeit) sinnvoll. Ergänzend zu Mindestbedienstandards könnte auch eine Rahmensetzung des Bundes bezüglich der Tarif- und Beförderungsbedingungen (z. B. Altersgrenzen, Gruppengrößen, Mitnahmeregelungen, Einführung von Landestarifen) die Attraktivität des ÖPNV erhöhen und die Umsetzung einheitliche Tarifsysteme und Vertriebslösungen (Ticketing-App) für Deutschland erleichtern.

Um den Personalmangel zu begegnen muss die Attraktivität gesteigert werden. So müssen flexiblere Arbeitszeitmodelle (Verkürzung der Arbeitszeit, gesicherte Freizeit, in der kein Bereitschaftsdienst verordnet werden darf, u.v.a.m.) eingeführt werden. Die Mehrkosten müssen in angemessener Weise ausgeglichen werden.

Frage 2 - Die Liberalisierung des ÖPNV durch regelhaft ausgeschriebene Leistungen hat zu einem landesweit vielfältigem Angebotsmix gesorgt. Gleichzeitig haben die Fahrgäste im Land Rheinland-Pfalz in den letzten Jahren die wahrhaftigen Schattenseiten dieser Liberalisierung erleiden müssen. Die Problematik des Personal- und Fahrzeugmangels haben zahlreiche Mangelleistungen hervorgerufen. Welche Maßnahmen wird Ihre Partei im Rahmen einer Regierungsbeteiligung ergreifen, um den Fahrgästen eine verlässlicheren ÖPNV zu garantieren?

Antwort der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands (SPD)

Rheinland-Pfalz verfügt über einen leistungsfähigen ÖPNV auf Straße und Schiene. Mit dem Rheinland-Pfalz-Takt, der seit über 20 Jahren das leistungsfähige Rückgrat unseres ÖPNV-Netzes bildet, haben wir Maßstäbe gesetzt. Im neuen Gewand setzen wir diese Erfolgsgeschichte als „Rolph“ fort und weiten sie aus: Wir vertakten SPNV und ÖPNV in einem landesweiten RLP-Netz.

Für uns steht außer Frage, dass ein leistungsfähiger, attraktiver ÖPNV gut ausgestattet sein muss und sowohl bei Service als auch beim rollenden Material höchste Anforderungen erfüllen muss. Dies setzt auch voraus, dass seitens der Verkehrsunternehmen attraktive Arbeitsbedingen und Qualitätsstandards gelten.

Wir wollen daher die Möglichkeiten des neuen Nahverkehrsgesetzes (NVG) nutzen, um hier noch besser zu werden und die Leistungserbringung im ÖPNV stärker mitzugestalten. So wollen wir künftig moderne Fahrzeuge mit neuen oder alternativen Antrieben im Rahmen von öffentlichen Ausschreibungen stärker fördern und hohe Qualitätsstandards im Rahmen des Nahverkehrsplans verbindlich festschreiben. An einem weiteren für uns als SPD besonders wichtigen Punkt leisten wir einen weiteren Qualitätsbeitrag: Wir wollen künftig Regelungen über Beschäftigungsbedingungen bei den Unternehmen verbindlich festschreiben. Dies sichert die Attraktivität des ÖPNV als Arbeitgeber und die personelle Ausstattung.

Auf diese Weise sichern wir die Qualität über das gesamte Verkehrsangebot hinweg. Um auf dem weiteren Weg alle Bedarfe berücksichtigen zu können, wollen wir außerdem alle relevanten Verbände und Interessengruppen bei der Weiterentwicklung des Verkehrsangebots stark einbinden.

Antwort der christlich demokratischen Union Deutschlands (CDU)

Für einen modernen ÖPNV müssen in bedeutendem Umfang zusätzliche Landesmittel eingebracht werden. Für die Quantifizierung dieser Mittel braucht es eine fundierte Grundlage, die die Landesregierung bisher nicht vorlegen konnte. Obwohl der Verkehrsminister bestätigte, dass eine Gesetzesfolgenabschätzung durchführbar ist, lehnten die Ampelfraktionen den zugehörigen Antrag ab.¹ Folglich können trotz der enormen Bedeutung des ÖPNV auf der aktuellen Datengrundlage keine seriösen Aussagen für Mehrkosten getroffen werden. Wir werden deshalb eine solide Datenbasis aufbauen, auf der künftig über Mehrkosten entschieden werden kann, und dazu insbesondere die Antworten auf die Gesetzesfolgenabschätzung (Drks. 17/13279) ermitteln, um so den Aufgabenträgern die entstandenen Mehrkosten zu erstatten. Soweit in der Vergangenheit Mangelleistungen der Leistungserbringer zu verzeichnen waren, müssen daraus für künftige Ausschreibungen oder Organisationsänderungen die gebotenen Schlüsse gezogen werden. Liberalisierung und Qualität sind nach unserer Überzeugung kein Widerspruch; die Mechanismen des Marktes müssen aber klug im Interesse der Allgemeinheit genutzt werden.

Antwort der Partei Alternative für Deutschland (AFD)

Anmerkung: Der Fahrgastverband PRO BAHN Rheinland-Pfalz/ Saarland e. V. ist gemäß Vereinsatzung selbstlos tätig und verfolgt ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige Zwecke. Der Fahrgastverband ist parteipolitisch neutral, spricht sich jedoch gegen jegliche Form der Ausgrenzung aus. Deshalb erfolgt keine Zusammenarbeit zwischen dem Fahrgastverband PRO BAHN Rheinland-Pfalz/ Saarland und der Partei Alternative für Deutschland.

Antwort der freien demokratischen Partei (FDP)

Selbst die Deutsche Bahn (DB AG) hat im Bereich des ÖPNV und auch im Fernverkehr regelmäßig große Probleme und dies obwohl sie sich nach wie vor in Staatsbesitz befindet. Die Probleme des ÖPNV sind daher auch weniger ein Problem der Liberalisierung als vielmehr dem Zusammentreffen diverser Faktoren geschuldet. Da ist zum einen der Personalmangel zu nennen. Dieser ist auch der teilweise wenig attraktiven Entlohnung des Zugpersonals geschuldet. Damit es nicht zu einem Personalmangel kommt, müssen Arbeitsbedingungen und Bezahlung attraktiver gestaltet werden. Aktuell arbeiten die betroffenen Unternehmen bereits mit Hochdruck an der Ausbildung und Neueinstellung von Personal, so dass perspektivisch mit deutlichen Verbesserungen zu rechnen ist. Gleichzeitig steht aber auch fest, dass in Zukunft eher mehr als weniger Geld in den ÖPNV fließen muss. Die Freien Demokraten sehen deshalb die flächendeckende Einführung staatlich vergünstigter Tickets kritisch. Diese entzieht dem ÖPNV Mittel, die an anderer Stelle, nämlich im Angebot, fehlen. Wichtiger wäre es, weiter in die Attraktivität des Nahverkehrs zu investieren, in modernere, besser ausgestattete Fahrzeuge sowie gut getaktete Verbindungen, damit Busse und Bahn zu einer echten Alternative zum Auto werden. Wer dem ÖPNV durch verbilligte Tickets Geld entzieht, wird ihn eher schwächen und ihm so perspektivisch schaden.

Antwort der Partei BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN

Jeder Mensch hat das Recht auf Mobilität. Denn sie ermöglicht Freiheit und Teilhabe und ist Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge. Wir wollen die Mobilitätsgarantie für Rheinland-Pfalz einführen. Das bedeutet für uns, dass wir mit einer klaren Definition eines Mindestangebots für den Nahverkehr auch am Wochenende, tags wie nachts (parallel zur Entwicklung des Rheinland-Pfalz-Taktes 2030) dafür sorgen, dass dem im Grundgesetz verankerten Anspruch der Daseinsvorsorge auch im ländlichen Raum Rechnung getragen wird. Wir begrüßen es, dass der ÖPNV auf Bestreben der GRÜNEN zur kommunalen Pflichtaufgabe erklärt wurde. Vieles steht und fällt aber nach wie vor mit den finanziellen Mitteln. Wir GRÜNE setzen uns daher dafür ein, dass im Landeshaushalt die Mittel für den ÖPNV konsequent und stetig verstärkt werden. Anhand eines Landesnahverkehrsplans werden wir die Bedingungen für die Leistungserbringung im ÖPNV verbessern, indem wir Mindeststandards beispielsweise bei Personalausstattung, Tarif und Emissionen definieren und diese ausfinanzieren. Vor Ausschreibungen sollen klare Kooperations- und Finanzierungsvereinbarungen geschlossen werden, beispielsweise zu Personalkapazitäten. So wird mehr Planungssicherheit ermöglicht.

Antwort der Partei DIE LINKE

Für Fahrgäste ist es das A und O zu wissen, dass man wie gewünscht zum Ziel kommt. Sollte das – aus welchen Gründen auch immer – einmal nicht funktionieren, braucht es eine Reisekettenversicherung, die greift. Sollte eine Reisekette an irgendeiner Stelle abreisen, können entstandene Unkosten aus einem gemeinsamen Fonds der Eisenbahnverkehrsunternehmen und

anderer Verkehrsunternehmen erstattet werden. Das gibt den Fahrgästen Sicherheit und macht den ÖPNV attraktiver.

Grundsätzlich muss jedoch gelten, dass der ÖPNV in öffentliche Hand gehört. So kann demokratischer über dessen Ausgestaltung sowie ökologische und soziale Aspekte mitentschieden werden. Auch die Tarifbindung und betriebliche Mitbestimmung lassen sich in öffentlichen Verkehrsbetrieben einfacher garantieren. Wir glauben, dass über diesen Weg auch eine Qualitätssteigerung und eine Senkung der von Ihnen beschriebenen Mangelleistungen erfolgen kann, da der Profitzwang gesenkt bzw. perspektivisch gänzlich überwunden wird.

Antwort der Freien Wähler

Ein wesentlicher Grund für diese Mängel an Personal und Fahrzeugen rührt daher, dass durch mangelnde Auslastung bzw. den fehlenden Finanzmitteln der Kommunen (durch die u.a. manche Strecken aus Kostengründen nicht bedient werden) den befördernden Unternehmen die Kapitalkraft für Investitionen fehlt. Auch in diesem Punkt sehen wir einen ersten Schritt in die richtige Richtung an. Darüber hinaus muss aus unserer Sicht das Land mit finanziellen Mitteln stützend eingreifen, um neuen Strecken die Möglichkeit zu geben, über die in der Regel defizitäre Phase nach Einführung bis zu einem kostendeckenden Betrieb zu bestehen.

Persönlich gesendete Antwort des Spitzenkandidaten Joachim Streit:

Wir werden bei den Ausschreibungen die Art der Betriebsmittel nach standardisiert ausschreiben. Das Land wird über die SPNV-Zweckverbände selbst Züge und Gefäße kaufen, um einen einheitlichen Wettbewerb zu ermöglichen, dort wo ein solcher nicht besteht. Generell benötigen wir in Deutschland einen Zuzug von Fachkräften, die mit ihren Familien nach Deutschland ziehen und hier arbeiten und leben. Wir gehen davon aus, dass der Fachkräftebedarf in allen Branchen nicht anders zu decken sein wird. Natürlich zu tarifgerechten Bedingungen.

Antwort der Piratenpartei

Keine Beantwortung der Frage.

Antwort der Ökologisch-Demokratischen Partei (ÖDP)

In Zukunft dürfen nur Verkehrsunternehmen bei Ausschreibungen zum Zuge kommen, die über ausreichend Personal- und Fahrzeugkapazitäten verfügen. Dabei darf aus Sicht der ÖDP in Zukunft nicht der günstigste Anbieter zum Zuge kommen, sondern derjenige, der auch die o.a. Qualitätsansprüche gewährleistet. Hierzu sollte beachtet werden, dass auch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gerecht bezahlt werden. Qualitätskriterien müssen bei Ausschreibungen in die Angebotsbewertung einbezogen werden, z.B. über ein Bonuspunktesystem, damit entstehende Mehrkosten bei der Wertung aufgewogen werden.

Antwort der Klimaliste RLP e. V.

Wir werden die ÖPNV drastisch ausbauen und dafür die finanziellen Mittel deutlich aufstocken. Konkrete finanzielle Mittel, die das Land langfristig zur Verfügung stellt, werden bei den Aufgabenträger*innen des ÖPNV gebündelt und im Nahverkehrsgesetz festgelegt. Die Finanzierung des ÖPNV durch Quersubventionierung werden direkt an die Aufgabenträger*innen des ÖPNV ausgezahlt. Dieser Haushalt wird der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Das gibt den Aufgabenträger*innen Planungssicherheit und garantiert ein qualitativ hochwertiges Angebot. Zusätzlich wird den Kommunen die Möglichkeit einer Drittnutzerfinanzierung geschaffen (im Kommunalabgabengesetz und Nahverkehrsgesetz), um weitere finanzielle Mittel zu eröffnen.

Antwort der Partei für Arbeit, Rechtsstaat, Tierschutz, Elitenförderung und basis-demokratische Initiative (Die PARTEI)

Keine Beantwortung der Frage.

Antwort der Partei Mensch Umwelt Tierschutz (Tierschutzpartei)

Siehe Antwort zu Frage 1.

Antwort der Partei Volt Deutschland (Volt)

Siehe Antwort zu Frage 1.

Frage 3 - Das Land Rheinland-Pfalz wird durch den Schienenpersonenfernverkehr sukzessive um- bzw. durchfahren. Fernverkehrssystemhalte wie Boppard, Remagen, Trier oder Ludwigshafen werden vom Schienenpersonenfernverkehr abgehängt. Sehen Sie die Notwendigkeit zur Überwindung dieser Tendenz? Falls ja, welche konkreten Handlungsschritte möchten Sie unternehmen, um dies zu ändern?

Antwort der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands (SPD)

Unser Ziel eines landesweit RLP-Netzes aus einem vertakteten ÖPNV und SPNV setzte die gute Anbindung aller Regionen voraus – natürlich auch über die Landesgrenzen hinaus. Wichtig ist uns die gute Anbindung des Fernverkehrs an alle fünf Oberzentren in Rheinland-Pfalz. Wir sind überzeugt von der Qualität unseres Netzes und wollen, dass dies auch mit Blick auf den Fernverkehr so bleibt. Die von Ihnen beschriebene Tendenz sehen wir und beurteilen sie äußerst kritisch. Wir werden uns nach Kräften bei Bund und Bahn dafür einsetzen, dass eine gute Anbindung an das Fernverkehrsnetz für alle Rheinland-Pfälzerinnen und Rheinland-Pfälzer gewährleistet ist.

Antwort der christlich demokratischen Union Deutschlands (CDU)

Der ICE-Bahnhof in Montabaur hat eine starke positive Entwicklung in der Region hervorgerufen und ist ein gutes Beispiel dafür, wie eine CDU-geführte Landesregierung sich um Anbindung an den Schienenpersonenfernverkehr kümmert. Hier zeigt sich, wie wichtig eine langfristige Strukturpolitik ist, die nicht nur die großen Städte und Ballungsräume im Blick hat. Das Land Rheinland-Pfalz kann nur dann als attraktiver Standort gelten, wenn wir die Infrastruktur ausbauen. Dies gilt sowohl für Gleise als auch für die daran anschließenden Mobilitätsformen, sodass ein stimmiges Gesamtkonstrukt entsteht. Diese Vision einer Infrastruktur von Rheinland-Pfalz lässt die Landesregierung vermissen. Die CDU-geführte Landesregierung wird mit Hilfe der Ressourcen der Landesverwaltung einen systematischen Plan erarbeiten, welche Achsen wir stärken müssen, gerade auch für den Schienenverkehr. Unserem Regierungsprogramm, dort unter Ziffer 5.05, können beispielhaft aufgeführte Streckenausbauabsichten entnommen werden.

Antwort der Partei Alternative für Deutschland (AFD)

Anmerkung: Der Fahrgastverband PRO BAHN Rheinland-Pfalz/ Saarland e. V. ist gemäß Vereinsatzung selbstlos tätig und verfolgt ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige Zwecke. Der Fahrgastverband ist parteipolitisch neutral, spricht sich jedoch gegen jegliche Form der Ausgrenzung aus. Deshalb erfolgt keine Zusammenarbeit zwischen dem Fahrgastverband PRO BAHN Rheinland-Pfalz/ Saarland und der Partei Alternative für Deutschland.

Antwort der freien demokratischen Partei (FDP)

Viele Haltestellen führen gerade im Fernverkehr zu längeren Fahrtzeiten und machen diesen unattraktiv. Das Beispiel anderer Länder zeigt, dass es sinnvoll sein kann, die Trassen so auszubauen, dass die Züge schneller fahren können, aber dafür auf Zwischenstopps zu verzichten. Damit dies nicht zulasten der Anbindung der Regionen geht, ist es wichtig dafür zu sorgen, dass die Fernbahnhöfe gut an den regionalen ÖPNV angebunden sind. Wo dies der Fall ist, profitieren alle: Fernreisende von kürzeren Reisezeiten aufgrund schnellerer Züge und die Regionen durch eine gut getaktete stabile Anbindung an das Fernverkehrsnetz.

Aus Sicht der FDP Rheinland-Pfalz ist es wichtig, beständig die Entwicklungen im ÖPNV zu verfolgen, um auf ein verändertes Nachfrageverhalten seitens der Kundinnen und Kunden auch schnell

reagieren zu können. Sollten bestimmte Knotenpunkte an Bedeutung gewinnen und die Zahl der Fahrgäste dies zulassen, wird die FDP eine Rückanbindung der betreffenden Städte an das Fernverkehrsnetz befürworten und sich für entsprechende Gespräche mit der DB AG einsetzen. Das Beispiel Trier hat gezeigt, dass diese Strategie prinzipiell erfolgreich sein kann. Die FDP Rheinland-Pfalz will dazu beitragen, dass Trier Schule macht.

Antwort der Partei BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN

Der Zug ist das klimafreundlichste und komfortabelste Fortbewegungsmittel und erhöht zudem die Attraktivität des Lebens auf dem Land. Unserer Ansicht nach braucht es dringend mehr Investitionen in die Schiene, mehr Planungskapazitäten und für Oberzentren ein Recht auf eine Fernverkehrsanbindung. Es ist die Pflicht der Bundesregierung, dafür zu sorgen, dass die Bahn verlässlich für alle Bürger*innen fährt. Die Bundesregierung hat es seit Jahren versäumt Wettbewerbsverzerrungen abzubauen, das Bahnnetz zu erweitern und Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Über den Bundesrat wollen wir GRÜNE uns dafür einsetzen, dass der Deutschlandtakt schnellstmöglich realisiert und der Fernverkehr gesetzlich gesichert wird. Vom Bund werden wir weiterhin vehement die Verantwortung für die Fernverkehrsanbindung aller Regionen einfordern, so dass im Rahmen des Deutschland-Taktes die Region Trier eine verbesserte Anbindung an den Fernverkehr erhält. Ebenso müssen beispielsweise die Bahnhöfe Bingen und Worms stärker mit Fernverkehrszügen bedient werden.

Antwort der Partei DIE LINKE

Ja, wir sehen eindeutig die Notwendigkeit zur Überwindung dieser Tendenz. Die Mobilität der Zukunft braucht öffentliche Verkehrsmittel statt einen einseitigen Fokus auf den motorisierten Individualverkehr, auch im Bereich des Fernverkehrs.

Das Land muss sich dafür einsetzen, dass insbesondere die beiden rheinland-pfälzischen Großstädte ohne Schienenpersonenfernverkehrsanbindung – Ludwigshafen und Trier – diesen schnellstens erhalten. Dies ist auch geboten, um den Westen des Landes nichtmehr länger von schnellen Verbindungen in die verschiedenen Metropolen der Republik abzukoppeln.

Antwort der Freien Wähler

Die Notwendigkeit zur Überwindung dieser Tendenz ist auf jeden Fall gegeben! Es ist nicht akzeptabel, dass große Teile von Rheinland-Pfalz nicht mehr an den Schienenpersonenfernverkehr angebunden sind, und das mit steigender Tendenz. Die Bahn kommt hier aus unserer Sicht ihren Verpflichtungen nicht nach und muss nachdrücklich dazu veranlasst werden, dies wieder zu ändern. Hierzu muss in Gesprächen mit der Bahn ein Konzept erarbeitet und schnellstmöglich umgesetzt werden.

Persönlich gesendete Antwort des Spitzenkandidaten Joachim Streit:

Wir FREIEN WÄHLER treten nicht nur zur Landtagswahl in Rheinland-Pfalz an, sondern auch zur Bundestagswahl in Herbst. Wir werden regierungsfähig sein und von Bundesseite Einfluss auf den SPFV auch in RLP nehmen. Wir haben den festen Willen, Rheinland-Pfalz auf bundesdeutsche Augenhöhe zu bringen.

Antwort der Piratenpartei

Keine Beantwortung der Frage.

Antwort der Ökologisch-Demokratischen Partei (ÖDP)

Ja, das Land Rheinland-Pfalz muss sich über den Verkehrsminister beim Bund und der Deutschen Bahn dafür einsetzen, dass der Schienenpersonenfernverkehr auch wieder in der Fläche vertreten ist, um die Menschen neu für den Bahnfernverkehr begeistern zu können. Dazu sind die o.a. Bahnhalte sowie aus ÖDP-Sicht zusätzlich Bingen, Worms und Kaiserslautern unbedingt in das regelmäßige Angebot der Deutschen Bahn einzubauen.

Antwort der Klimaliste RLP e. V.

Die Stärkung des Schienenpersonenfernverkehrs ist uns ein grundlegendes Anliegen, um überflüssige CO₂-Emissionen durch Kurzstreckenflüge zu vermeiden und eine echte Alternative zum Autoverkehr zu bieten. Wir werden uns auf Bundesebene, zusammen mit andere Bundesländer, für eine durchgreifende Verbesserung im Schienenpersonenfernverkehr einsetzen. Außerdem können wir direkt vor Ort die Konsequenzen von unzureichenden Fernverkehrsangeboten für Fahrgäste abmildern, indem Nahverkehrsverbindungen auf den Anschluss des Fernverkehr ausgerichtet werden und damit die Reisekette so effektiv wie möglich geschlossen wird. Im Allgemeinen wird eine Stärkung des Regional- und Nahverkehrs in Rheinland-Pfalz Hand in Hand gehen mit einem verbesserten Anschluss an das Fernverkehrsnetz.

Antwort der Partei für Arbeit, Rechtsstaat, Tierschutz, Elitenförderung und basis-demokratische Initiative (Die PARTEI)

Keine Beantwortung der Frage.

Antwort der Partei Mensch Umwelt Tierschutz (Tierschutzpartei)

Siehe Antwort zu Frage 1.

Antwort der Partei Volt Deutschland (Volt)

Für Volt ist der Schienenpersonenverkehr das primäre Verkehrsmittel der Zukunft, sowohl im Nah- als auch im Fernverkehr. Um diesem Ziel näher zu kommen, muss der Schienenverkehr deutlich ausgebaut werden. Hierbei muss das Streckennetz ausgebaut werden, mehr Züge eingesetzt werden und auch weitere Bahnhöfe an den Fernverkehr angebunden werden. Um die nächsten konkreten Schritte bzgl. der Fernverkehrssystemhalte einzuleiten setzt sich Volt für eine Zusammenkunft aller relevanten Organisationen, Unternehmen und öffentliche Vertreter ein.

Frage 4 - Nach wie vor sind weite Teile des ländlichen Raumes nicht mit dem schienengebundenen Verkehr zu erreichen. Das Land verfügt über einen Großteil stillgelegter bzw. entwidmeter Bahnstrecken. Sehen Sie eine Notwendigkeit zur Reaktivierung solcher Bahnstrecken gegeben? Wenn ja, für welche Strecken?

Antwort der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands (SPD)

Die Reaktivierung von Bahnstrecken ist für die SPD prioritär und ein notwendiger Beitrag zur Verkehrswende. Mit uns gilt die Aussage: Alle in Frage kommenden Bahnstrecken wollen wir reaktivieren!

Die SPD-geführte Landesregierung ist dabei bereits stark in dieses Thema eingestiegen und hat in der letzten Legislaturperiode gute Fortschritte erzielt.

So verfügen wir mit der Förderrichtlinie für Investitionen für die Reaktivierung bzw. Ertüchtigung von nicht-bundeseigenen öffentlichen Eisenbahninfrastrukturen in Rheinland-Pfalz außerhalb des Rheinland-Pfalz-Taktes (VV NE-Bahnen) über einen geeigneten und erprobten Rahmen, um bei Bahnstrecken, bei denen derzeit eine SPNV-Reaktivierung nicht möglich ist, die notwendigen Investitionen zum Erhalt und Weiterbetrieb von Strecken für Tourismus sowie Güterverkehr zu ermöglichen. Dieses Instrument wollen wir weiter intensiv nutzen und für entsprechende Initiativen werben.

Entscheidend ist für uns außerdem freilich die Reaktivierung von Strecken für den SPNV. Erfolgreiche Beispiel, wie zuletzt die Fortschritte bei der Reaktivierung der Zellertalbahn oder der Strecke Homburg-Zweibrücken motivieren uns, diesen Weg zusammen mit den Akteurinnen und Akteuren vor Ort weiterzugehen.

Folgende Strecken (in alphabetischer Reihenfolge) – auf vielen der Abschnitte wurden schon Vorarbeiten geleistet – erachten wir aus jetziger Sicht für eine Reaktivierung als geeignet:

- Aartalbahn
- Brexbachtalbahn
- Eifelquerbahn
- Hunsrückbahn
- Strecke Neubrücker (Nahestrecke) - Birkenfeld
- Trierer Weststrecke
- Untere Queichtalbahn
- Verlängerung Ahrtalbahn von Ahrbrück bis Adenau

Im Detail sehen wir folgende Abschnitte, auf denen heute kein täglicher SPNV stattfindet:

- Altenkirchen – Siershahn
- Altenglan – Staudernheim
- Bitburg-Erdorf – Bitburg Stadt
- Brohl – Engeln
- Büchenbeuren – Landesgrenze Saarland (– Türkismühle)
- Diez – Landesgrenze Hessen (– Wiesbaden)

- Ehrang – Igel
- Engers – Siershahn
- Gerolstein – Kaisersesch
- Grünstadt – Neuoffstein
- Hinterweidenthal Ost – Budenthal-Rumbach
- Langenlonsheim – Büchenbeuren
- Montabaur – Wallmerod
- Langmeil – Monsheim
- Lambrecht – Elmstein
- Landau – Germersheim
- Landau – Herxheim
- Prüm – Gerolstein
- Westerburg – Rennerod

Antwort der christlich demokratischen Union Deutschlands (CDU)

Grundsätzlich stehen wir einer Reaktivierung von stillgelegten Bahnschienen positiv gegenüber. Gleichzeitig haben Anwohnerinnen und Anwohner verständlicherweise Vorbehalte und fürchten einen erhöhten Lärmpegel, etwa bei einer Wiederaufnahme des Verkehrs der Hunsrückbahn. Daher haben wir in unsrem Regierungsprogramm (05.07) ausdrücklich geregelt, dass in solchen Fällen der Ertüchtigung von Bahnstrecken zur Wiederaufnahme von Verkehren das Land Investitionen in den passiven Lärmschutz fördern wird, auch wenn dieser aufgrund von Bestandsschutzregeln rechtlich nicht vorgeschrieben ist. Damit wird die Akzeptanz für solche Reaktivierungs- oder Ertüchtigungsmaßnahmen erhöht. Bei der Reaktivierung kann zudem nicht planlos vorgegangen werden oder nach dem Prinzip, wer am lautesten ruft. Auch hier gilt, dass es eine sinnvolle und systematische Planung braucht. In dieser Hinsicht verweisen wir auf Frage 3.

Antwort der Partei Alternative für Deutschland (AFD)

Anmerkung: Der Fahrgastverband PRO BAHN Rheinland-Pfalz/ Saarland e. V. ist gemäß Vereinsatzung selbstlos tätig und verfolgt ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige Zwecke. Der Fahrgastverband ist parteipolitisch neutral, spricht sich jedoch gegen jegliche Form der Ausgrenzung aus. Deshalb erfolgt keine Zusammenarbeit zwischen dem Fahrgastverband PRO BAHN Rheinland-Pfalz/ Saarland und der Partei Alternative für Deutschland.

Antwort der freien demokratischen Partei (FDP)

Die FDP ist für einen Nahverkehr, der sich an den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger orientiert. Deshalb hat Verkehrsminister Dr. Volker Wissing im Rahmen eines groß angelegten Mobilitätskonsens die Mobilitätswünsche der Bevölkerung erfasst, um auf dieser Grundlage die Verkehrspolitik der Zukunft zu gestalten. Aus Sicht der FDP sollte die Verkehrspolitik sich freimachen von ideologischen Debatten und sich vor allem an den Mobilitätswünschen der Bürgerinnen und Bürger orientieren.

Die stillgelegten Bahnstrecken sind eine wichtige Mobilitätsreserve, es ist daher auch ein wichtiges verkehrspolitisches Ziel diese Trassen potentiell nutzbar zu erhalten. Voraussetzung für eine Reaktivierung ist aber ein entsprechender Bedarf in der Region sowie eine belastbare administrative Struktur, die sich um den Betrieb der Trasse kümmert. Wo es ein solides Geschäftsmodell, eine belastbare Verkehrsprognose und tragfähige Strukturen vor Ort gibt, sind die Freien Demokraten für

eine Reaktivierung stillgelegter Trassen offen. Der Ausgangspunkt einer solchen Maßnahme sollte aus Sicht der FDP aber nicht die politische Wunschvorstellung, sondern der Bedarf und der Wunsch vor Ort sein. Es ist deshalb wichtig, die Wiederinbetriebnahme ehemals stillgelegter Trassen im engen Schulterschluss mit den jeweiligen Regionen, den möglichen Betreibern sowie den politischen Entscheidungsträgern abzustimmen. Das zeigt sich erfolgreich an den Beispielen Zellertalbahn. Hier haben alle an einem Strang gezogen und die Weichen für eine Reaktivierung mit Unterstützung des Landes gestellt. Nur dort wo es einen Bedarf und eine hohe Akzeptanz gibt, werden solche Projekte erfolgreich sein.

Antwort der Partei BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN

Ja, wir GRÜNE setzen uns für die Reaktivierungen im Personennah- und Güterverkehr ein. Die Reaktivierungen im Personennahverkehr, wie bei der Hunsrückbahn, der Aartalbahn, der Eifelquerbahn, der S-Bahn-Linie Homburg-Zweibrücken oder der Trierer Weststrecke, werden wir mit gewohnter Hartnäckigkeit weiterverfolgen. Hierzu muss der Bund die Rahmenbedingungen für die notwendigen Nutzen-Kosten-Untersuchungen so anpassen, dass Klimaaspekte deutlich stärker berücksichtigt werden. Ebenso wollen wir stillgelegte Bahnhöfe reaktivieren oder völlig neue Haltepunkte dort schaffen, wo sich neue Siedlungsschwerpunkte ergeben haben.

Die Nichtbundeseigenen Eisenbahnen im Nahverkehr sind wichtig für die Erschließung des ländlichen Raums und zur Stärkung des Tourismus. Wir haben einen Fördertopf zur Reaktivierung von Schienenstrecken eingesetzt mit dem beispielweise die Zellertalban, die Brohltalbah und die Wieslauterbahn saniert werden. Wenn es nach uns geht sollen zeitnah weitere Strecken folgen. Grundsätzlich unterstützen wir alle förderfähigen Projekte im ländlichen Raum.

Auf Bundesebene setzen wir uns dafür ein, dass die Standardisierte Bewertung als Grundlage für die Bewertungsverfahren überarbeitet wird und begleiten kritisch den aktuell laufenden Prozess. Ziel muss es sein, dass Projekte des Umweltverbands (Bahn, Bus, Rad, etc.) eine stärkere Gewichtung in der Finanzierung bekommen.

Antwort der Partei DIE LINKE

Wir sehen eindeutig die Notwendigkeit der Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken, um das ÖPNV-Angebot zu verbessern. Eine Erweiterung des Angebots entfaltet schließlich nachweislich die größte Lenkungswirkung.

Laut einer Studie des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) könnten 212 Kilometer Bahnstrecke in Rheinland-Pfalz reaktiviert werden. Darunter die „Weststrecke“, die mittelfristig für den ÖPNV nutzbar werden soll, und die Strecke „Worms-Monsheim-Langmeil-Kaiserslautern“, die aufkommensstarke Räume miteinander verbinden könnte. Die Reaktivierung letzterer scheiterte an Kostengründen, was unserer Meinung nach ein Fehler ist.

Auch eine Wiederbelebung der stillgelegten Teile der Eifelquerbahn und die Reaktivierung der Hunsrückquerbahn scheinen für uns wichtig. Wir setzen bei Reaktivierungsverfahren zudem generell auf die Beteiligung der anliegenden Kommunen.

Antwort der Freien Wähler

Für uns gilt der Grundsatz der Gleichwertigkeit der Lebensbedingungen. Wir FREIE WÄHLER bekennen uns klar zum Erhalt der Einrichtungen im ländlichen Raum. Wichtig ist, dass ein flächendeckender öffentlicher Verkehr auch im ländlichen Raum gesichert ist. Ob dies auf der Schiene oder auf der Straße geschieht muss von Fall zu Fall geprüft und entschieden werden. Hier kann auch eine Reaktivierung stillgelegter oder entwidmeter Bahnstrecken sinnvoll sein.

Persönlich gesendete Antwort des Spitzenkandidaten Joachim Streit:

Die FREIEN WÄHLER haben großes Interesse an der Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken. Die Bevölkerungszahlen und die Übernachtungszahlen in RLP werden steigen, damit ist die Notwendigkeit für die Bevölkerung und den sanften Tourismus evident. Wir können uns folgende Strecken zur Reaktivierung vorstellen: Gerolstein-Kaisersesch, Brexbachtalbahn, Wengerohr-Bernkastel-Kues, Hochwaldbahn, Ahrtalbahn, Glantalbahn und Germersheim-Landau (beide nur in Abstimmung mit dem Tourismus und den Kommunen vor Ort, da Draisinenbetrieb), Bodenheim-Alzey, Holzbachtalbahn, Hunsrückquerbahn, Hunsrückbahn, Trierer Weststrecke.

Hier bedarf es aber grundsätzlich Machbarkeitsstudien. Es sollen keine touristischen Einrichtungen dadurch beseitigt werden (Draisinen oder Fahrradwege etc.), eine Abstimmung hat grds. mit den Entscheidungsträgern vor Ort zu geschehen.

Wir plädieren auch für Neuplanungen im Sinne eine S-Bahn-Verkehrs im Bereich der Oberzentren. Ebenfalls sind Parkbahnhöfe dort zu entwickeln, wo Menschen nicht mit dem ÖPNV die Bahn erreichen können.

Antwort der Piratenpartei

Keine Beantwortung der Frage.

Antwort der Ökologisch-Demokratischen Partei (ÖDP)

In unserem Landtagswahlprogramm fordern wir die Prüfung von weiteren Optionen zur Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken für den Güter- und Personenverkehr. Es soll für ganz Rheinland-Pfalz geprüft werden, ob ehemalige Bahnstrecken oder auch Güterverladestellen wieder für den Personen- bzw. Güterverkehr genutzt werden können. Dazu zählen für uns natürlich auch alle Ihre Vorschläge sowie einige Vorschläge unsererseits:

- Vollständige Reaktivierung der Aartalbahn von Diez bis Wiesbaden/Mainz
- Reaktivierung der Brexbachtalbahn
- Reaktivierung der Bahnstrecke Koblenz - Bassenheim mit Aufbau eines getakteten Ringverkehrs zwischen Lahnstein-Neuwied-Bassenheim-Koblenz-Kobern-Gondorf
- Reaktivierung der Eifelquerbahn (Kaisersesch-Gerolstein)
- Reaktivierung der Hunsrückquerbahn
- Reaktivierung der Trierer Weststrecke
- Reaktivierung der Westeifelbahn (Gerolstein-Prüm)
- Reaktivierung der Zellertalbahn (soll demnächst für 7,2 Mio. Euro instandgesetzt werden)
- Reaktivierung der Strecke zwischen Kirchheimbolanden und Marnheim
- Reaktivierung der Reststrecke Ramsen-Eiswoog – Enkenbach
- Reaktivierung der Glantalbahn (Altenglan–Staudernheim)

- Verbesserung der Verbindungen ins Saarland

Auch die zahlreichen Vorschläge des Bundes für Umwelt- und Naturschutz (BUND) Rheinland-Pfalz sind in einem erforderlichen Gesamtkonzept des Landes dann mit zu prüfen (Neue Züge braucht das Land, veröffentlicht 2000).

Der Rheinland-Pfalz-Takt ist qualitativ und quantitativ (auch in zeitlichen Randlagen und am Wochenende) weiterzuentwickeln. Dabei müssen auch insbesondere in den Abendstunden an den Bahnknotenpunkten die Umsteigeoptionen gewährleistet werden, auch bei Verspätungen (Anschlussverluste sollten bei Verspätungen durch Pufferzeiten vermieden werden).

Antwort der Klimaliste RLP e. V.

Die Reaktivierung von Bahnstrecken ist ein wichtiges Puzzleteil für einen klimaneutralen Verkehrssektor. In RLP gibt es ein Reaktivierungspotenzial von 418 Schienenkilometern. Wir setzen uns dafür ein, dass dieses bis 2025 reaktiviert und ausgebaut wird. Zusammen mit der Reaktivierung von Schienenwegen soll eine Elektrifizierung einhergehen.

Antwort der Partei für Arbeit, Rechtsstaat, Tierschutz, Elitenförderung und basis-demokratische Initiative (Die PARTEI)

Keine Beantwortung der Frage.

Antwort der Partei Mensch Umwelt Tierschutz (Tierschutzpartei)

Siehe Antwort zu Frage 1.

Antwort der Partei Volt Deutschland (Volt)

Volt sieht durchaus die Notwendigkeit Bahnstrecken zu erweitern. Dazu gehören stillgelegte Strecken zu reaktivieren, zum Beispiel die Zellertalbahn, Neubrücke-Birkenfeld oder Eifelquerbahn. Generell sollten jedoch positive Kosten/Nutzen Studien vorgewiesen werden.

Frage 5 - In den vergangenen Jahren hat der Landesrechnungshof mehrmals die Reaktivierung von Strecken verhindert. Der Fahrgastverband sieht hierbei eine interessengesteuerte Unterwanderung der Legislative. Inwiefern werden bei den unter Pkt. 4 genannten Antworten künftige die Meinungen des Landesrechnungshofes berücksichtigt?

Antwort der Sozialdemokratischen Partei Deutschlands (SPD)

Wir sehen, dass Infrastrukturprojekten insgesamt eine vermehrte Aufmerksamkeit gilt und diese nicht selten Gegenwind hervorrufe. Es steht außer Frage, dass umfangreiche Prüfungen und verbindliche, standardisierte Verfahren für mehr Akzeptanz und Planungssicherheit sorgen. Wir erachten Sie daher als unbedingt notwendig.

Bei der Reaktivierung von Bahnstrecken haben sich die standardisierten Bewertungskriterien als maßgebliche Bundesvorgabe als nicht mehr zeitgemäß erwiesen. Selbst vielversprechenden Projekten droht unter den derzeitigen Fördervoraussetzungen auf Basis der aus unserer Sicht veralteten Bestimmungen zur Nutzen-Kosten-Untersuchung das Aus. Dies verhindert die Entwicklung eines bedarfsorientierten Verkehrsangebots, gefährdet die Akzeptanz der Verkehrswende und hintertreibt den Klimaschutz.

Wir als SPD wollen auf Landesebene alles tun, um Reaktivierungen systematisch und in der Fläche voranzubringen, wo immer dies möglich, sinnvoll und vor Ort gewünscht ist. Wir wollen uns gerade deshalb dafür stark machen, das Thema der Reaktivierung noch stärker ins Zentrum der öffentlichen Aufmerksamkeit bei Bürgerinnen und Bürgern zu rücken. Wir erhoffen uns so, schon im Vorfeld das Aufkommen von Konflikten zu minimieren.

Klar ist für uns: um hier wirklich voranzukommen und zu einer nachhaltigen Verbesserung bei der Reaktivierung zu kommen, muss auf Bundesebene der rechtliche Rahmen angepasst werden. Nur so werden wir in Zukunft – und das wollen wir natürlich erreichen – verhindern, dass Prüfungen des Landesrechnungshofs im Einzelfall zu negativen Entscheidungen bezüglich der Wirtschaftlichkeit von Streckenreaktivierungen kommen bzw. entlang der geltenden Bestimmungen kommen müssen.

Antwort der christlich demokratischen Union Deutschlands (CDU)

Die Meinungen des Landesrechnungshof werden wir in Zukunft weiter berücksichtigen und im Rahmen unserer gemeinwohlorientierten Abwägungsentscheidung angemessen würdigen.

Antwort der Partei Alternative für Deutschland (AFD)

Anmerkung: Der Fahrgastverband PRO BAHN Rheinland-Pfalz/ Saarland e. V. ist gemäß Vereinsatzung selbstlos tätig und verfolgt ausschließlich und unmittelbar gemeinnützige Zwecke. Der Fahrgastverband ist parteipolitisch neutral, spricht sich jedoch gegen jegliche Form der Ausgrenzung aus. Deshalb erfolgt keine Zusammenarbeit zwischen dem Fahrgastverband PRO BAHN Rheinland-Pfalz/ Saarland und der Partei Alternative für Deutschland.

Antwort der freien demokratischen Partei (FDP)

Der Landesrechnungshof nimmt seine Aufgaben im Interesse der Bürgerinnen und Bürger wahr. Die Freien Demokraten begrüßen sein Engagement, da dieses auch ein Beitrag ist, den sparsamen Einsatz von Steuergeldern zu gewährleisten und Verschwendung zu vermeiden. Es ist deshalb

unerlässlich, die Einwände des Landesrechnungshofes ernst zu nehmen, zu prüfen und zu berücksichtigen. In aller Regel sind die Anmerkungen des Landesrechnungshofes auch gut begründet. Es ist Aufgabe der Landesregierung diese nach Möglichkeit aufzugreifen und nach Kompromissen zu suchen.

Der Landesrechnungshof ist aus Sicht der Freien Demokraten eine wichtige Instanz unseres Landes und in aller Regel agiert er konstruktiv und lösungsorientiert. Eine jede Landesregierung ist gut beraten, den Rechnungshof zu hören und sich nicht ohne Weiteres über seine Bedenken hinwegzusetzen. Der sparsame und wirtschaftliche Umgang mit Steuergeldern ist im gesamtgesellschaftlichen Interesse.

Wir sehen ein anderes Problem: die bundesweit einheitlichen Regeln bei der standardisierten Bewertung müssen die Umwelt- und Klimaleistungen des ÖPNV stärker würdigen, damit der gesamtgesellschaftliche Nutzen ein stärkeres Gewicht gegenüber den Kosten gewinnt.

Antwort der Partei BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN

Bereits viele Male hat der Landesrechnungshof Schienenprojekte ins Visier genommen. Ein kritischer Blick auf die Verwendung öffentlicher Mittel ist sinnvoll. Dennoch sind Verkehrswege Teil der Daseinsvorsorge, das gilt für Schienen wie für Straßen gleichermaßen. Unserer Ansicht nach hat der Landesrechnungshof an dieser Stelle jedoch oft mit zweierlei Maß gemessen, das hat sich beispielsweise bei der Zellertalbahn anhand der Prognosen zum Schienengüterverkehr und bei der Aartalbahn mit Blick auf die geplanten Infrastrukturkosten im Vergleich zum Straßennetz gezeigt. Wir sind aber zuversichtlich, dass sich mit dem Landesrechnungshof einvernehmliche Lösungen im Sinne der Reaktivierung von zahlreichen weiteren Strecken finden lassen, sobald gesetzliche Berechnungsmaßstäbe gelten, die sich an Klimaschutzbelangen und der Anbindung des ländlichen Raums ausrichten.

Antwort der Partei DIE LINKE

Leider hat der Landesrechnungshof in der Vergangenheit vielfach den Eindruck erweckt, nicht im Sinne des Gemeinwohls zu entscheiden. Viele Kommunen können hiervon ein Lied singen. Obgleich wir natürlich an rechtliche Vorgaben gebunden sind, bewerten wir demokratische Entscheidungsprozesse und deren Ergebnisse höher als die Interessen des Landesrechnungshof. Bei den unter Punkt 4 genannten Forderungen und Vorschlägen muss der Landesrechnungshof seinen gesetzlichen Aufgaben gerecht werden. Er soll nicht über diese hinaus einbezogen werden.

Antwort der Freien Wähler

Der Landesrechnungshof ist ein **beratendes** Gremium, **kein entscheidendes** Gremium. Es liegt an den jeweiligen zuständigen Ministern, ob sie den Empfehlungen des Landesrechnungshofes folgt oder aus wichtigen Gründen eine andere Entscheidung trifft. Insofern ist die Meinung des Landesrechnungshofes bei der Entscheidungsfindung zu berücksichtigen, sie ist jedoch nicht das alleinige Entscheidungskriterium.

Persönlich gesendete Antwort des Spitzenkandidaten Joachim Streit:

Die FREIEN WÄHLER werden in den Landtag von Rheinland-Pfalz einziehen. Wir sind regierungsfähig. Wir beanspruchen die Präsidentschaft des Rechnungshofes.

Antwort der Piratenpartei

Keine Beantwortung der Frage.

Antwort der Ökologisch-Demokratischen Partei (ÖDP)

Die Arbeit des Landesrechnungshofes ist sicherlich in Teilen auch sehr wertvoll, damit Land und Kommunen nicht unnötig Geld ausgeben. Der Landesrechnungshof darf jedoch nicht zur Innovationsbremse werden und damit die Legislative aushebeln. Insofern brauchen wir eine Gesamtbetrachtung der erforderlichen Reaktivierungen stillgelegter Bahnstrecken und einen mittelfristigen Plan, diese wieder in Betrieb zu nehmen. Dazu benötigt man freilich zunächst den politischen Willen und dann die finanziellen Mittel. Mit Blick auf die dringend erforderliche Verkehrswende müssen die Mittel in wesentlichen Teilen vom Fernstraßenbau zum Ausbau des ÖPNV umgewidmet werden.

Antwort der Klimaliste RLP e. V.

Das Umweltbundesamt rechnet damit, dass jede Tonne freigesetzten CO₂ Kosten von mindestens 195 Euro mit sich trägt. Bis ein CO₂-Preis in dieser Höhe auf Bundesebene eingeführt ist, rechnen wir daher mit einem CO₂-Schattenpreis von 195 Euro. Das bedeutet, dass umweltfreundliche Alternativen auch die ökonomisch beste wird. Das ändert damit grundlegend die Berechnungen zugunsten von (elektrifizierten) Bahnstrecken für sowohl Personen- als Güterverkehr.

Antwort der Partei für Arbeit, Rechtsstaat, Tierschutz, Elitenförderung und basis-demokratische Initiative (Die PARTEI)

Keine Beantwortung der Frage.

Antwort der Partei Mensch Umwelt Tierschutz (Tierschutzpartei)

Siehe Antwort zu Frage 1.

Antwort der Partei Volt Deutschland (Volt)

Die Prüfung durch den Rechnungshof ist zur Umsetzung erfolgreicher tragfähiger Projekte unumgänglich. Daher sind vom Rechnungshof gestellte offene Gesichtspunkte immer zu klären. Volt schließt sich jedoch der Forderung verschiedener Organisationen an, die Nutzen-Kosten-Untersuchung von Reaktivierungs-Vorhaben zu erneuern. So sollten zum Beispiel Treibhausgasemissionen verstärkt betrachtet werden und die Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse im ländlichen Raum als Kriterium aufgenommen werden.