

## **V4NEU2 SPNV in Thüringen: Wie wir die richtigen Weichen stellen**

Antragsteller\*in: Landeskonferenz  
Tagesordnungspunkt: 6 Antragsberatung

### **Antragstext**

#### 1 Der SPNV als ungeliebtes Pendant zum Fernverkehr

2 Das Thema Schienenverkehr und insbesondere der Schienenpersonennahverkehr (SPNV)  
3 wurde in Thüringen lange recht lieblos behandelt. Einerseits gab es seit 1990 an  
4 wichtigen Strecken Ausbau- und Modernisierungsmaßnahmen - beispielsweise durch  
5 die "Verkehrsprojekte Deutsche Einheit", andererseits sorgte die Privatisierung  
6 der Bundesbahn jedoch für eine Fokussierung auf den gewinnbringenden  
7 Fernverkehr. In der Folge verfielen große Teile des Streckennetzes im Nahverkehr  
8 - insbesondere in den peripheren Regionen. So kommt man heutzutage zwar in  
9 Windeseile nach Berlin oder München, aber größere Thüringer Städte wie Jena sind  
10 inzwischen vom ICE-Verkehr abgekoppelt und Städte wie Ilmenau, an denen eine  
11 Strecke unmittelbar vorbeiführt, wurden nicht angeschlossen.

12 Viele Zugverbindungen sind stillgelegt, an manchen Stellen wurden mittlerweile  
13 sogar die Gleise abgebaut. Beträchtliche Teile der Schienenverkehrsinfrastruktur  
14 befinden sich noch auf dem Stand des vergangenen Jahrhunderts oder sind gar noch  
15 älter. Auch das Rollmaterial (alle Fahrzeuge der Eisenbahn) ist teils veraltet  
16 und größtenteils nicht barrierefrei. In der Konsequenz sind die  
17 Regionalverbindungen in Thüringen oftmals sehr langsam und schlecht  
18 frequentiert.

19 Das Credo "Schiene vor Straße" trägt die Politik bereits jahrelang vor sich her.  
20 Wirklich passiert, ist nur wenig. Um eine tatsächliche Verkehrswende  
21 herbeizuführen, braucht es daher massive Investitionen in Schiene: sowohl in das  
22 Streckennetz und dessen Infrastruktur als auch in das Rollmaterial. Nur wenn das  
23 gewährleistet ist, gehört der Bahn die Zukunft.

#### 24 Unsere Forderungen für einen zukunftsfähigen SPNV

25 **→ Mehr Verbindungen, schnellere Verbindungen, die Bahn muss zurück aufs Land**

26 Damit künftig mehr Menschen zum Umstieg vom Auto auf die Bahn motiviert werden

27 können, muss die Bahn wieder attraktiver werden. Verbindungen, die die doppelte  
28 oder dreifache Fahrzeit im Vergleich zum Auto benötigen oder so selten befahren  
29 werden, müssen perspektivisch der Vergangenheit angehören.

30 Die vorhandenen Strecken sind folglich zu ertüchtigen und für höhere  
31 Geschwindigkeiten auszubauen. Darüber muss es eine bestmögliche Vernetzung und  
32 Verzahnung von Bahnstationen, gerade im ländlichen Raum, mit anderen  
33 Verkehrsmitteln wie Bussen oder Fahrradstationen geben.

34 Insbesondere die Teilhabe von Menschen auf dem Land ist unerlässlich, um das  
35 Vorhaben der Verkehrswende umzusetzen. Thüringen hat hier einen Standortvorteil,  
36 da es ein Land vieler kleiner Nebenbahnen ist und in vielen Orten noch alte  
37 Bahngleise liegen. Die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken konnte in der  
38 Vergangenheit an unterschiedlichsten Orten in Deutschland erfolgreich realisiert  
39 werden. Das Beispiel der Wiederaufgabe der Bentheimer Bahn spricht für sich.  
40 Zudem ermöglicht diese Wiedererschließung auch den Anschluss mancher  
41 Gewerbegebiete, was zu einer Entlastung des LKW-Verkehrs führt.

42 Mit dem aktuellen "Masterplan Schiene" der Thüringer Landesregierung sollen  
43 tatsächlich vereinzelte Strecken wieder auf einen möglichen Betrieb überprüft  
44 werden, hier muss aber noch viel mutiger agiert werden.

45 Häufig werden verschwommene Bedarfsanalysen vorgenommen, die erläutern, warum es  
46 nicht wirtschaftlich ist, Strecken zu reaktivieren oder Verbindungen Randzeiten  
47 anzubieten. Von diesem Ansatz muss sich ein Stück weit verabschiedet werden, da  
48 andernfalls die Verkehrswende zu scheitern droht. Darüber hinaus zeigen die  
49 erfolgreichen Reaktivierungen in den vergangenen Jahrzehnten, dass die  
50 errechneten Bedarfe in vielen unter der tatsächlichen Nutzung lagen.

51 Wir fordern daher:

- 52 • die schnelle Einführung eines integralen Taktfahrplans: Thuringentakt bzw.  
53 Deutschlandtakt für mehr Synergieeffekte zwischen Fernverkehr, ÖPNV, SPNV  
54 und Individualverkehr.
  
- 55 • den flächendeckenden zweigleisigen Ausbau aller Zugstrecken, um eine  
56 höhere Taktung zu ermöglichen.
  
- 57 • den Bau von "Verkehrshubs", um Bus und Bahn optimal zu vernetzen und  
58 schnelle Umstiege zu ermöglichen.

- 59 • den Ausbau aller Strecken für eine Geschwindigkeit von mindestens 120  
60 km/h.
  
- 61 • Machbarkeitsstudien zur Reaktivierung sämtlicher stillgelegter Strecken in  
62 Thüringen.
  
- 63 • Modellprojekte zur tatsächlichen Abschätzung der Bedarfe an bislang nicht  
64 genutzten Schienenverkehrsverbindungen.
  
- 65 • eine deutliche verbesserte Taktung zu den Randzeiten in die Peripherie und  
66 die Einführung einzelner Nachtverbindungen.

### 67 → **Bahn fahren: klimaneutral und digital**

68 Die Schiene zukunftsfest zu gestalten, heißt auch die großen gesellschaftlichen  
69 Entwicklungen mitzudenken.

70 Bereits jetzt beträgt der Anteil elektrischer Züge bundesweit etwa 80 Prozent.  
71 Jede:r, die:der jedoch schon einmal in Thüringen in die Bahn gestiegen ist,  
72 weiß, dass wir hier weiter hinter dem Bundesdurchschnitt liegen. Gerade in Nord-  
73 und Südthüringen wird ein großer Teil des Nahverkehrs mit Dieseltriebwagen  
74 betrieben. Das ist auch gar nicht anders möglich, da die meisten Strecken nicht  
75 über Oberleitungen verfügen - selbst die bedeutende Mitte-Deutschland-Verbindung  
76 ist nicht durchgehend elektrifiziert. Zwar haben Dieselmotoren mit ihren  
77 Kapazitäten noch immer wesentlich bessere Klimabilanzen als PKWs, allerdings ist  
78 auch mit ihnen keine klimaneutrale Mobilität zu erreichen.

79 Darüber hinaus verstehen es die Bahnbetreiber:innen noch nicht, die Potenziale  
80 der Digitalisierung zu nutzen. Einerseits gibt es zahlreiche Prozesse, die noch  
81 immer analog ablaufen - beispielsweise wird so manches Stellwerk noch von Hand  
82 betrieben, andererseits gibt es zu wenig digitale Angebote: von WLAN in den  
83 Bahnhöfen oder Zügen bis zur Mobilfunkabdeckung unterwegs.

84 Modernisierung muss daher auch Klimaneutralität und Digitalisierung heißen.

85 Wir fordern daher:

- 86 • einen Bahnbetrieb mit 100 Prozent Ökostrom-Nutzung.

- 87 • die Einführung digitaler Stellwerke für einen reibungslosen  
88 Betriebsablauf.
  
- 89 • mittelfristig elektrischer Betrieb auf sämtlichen Bahnstrecken in  
90 Thüringen.
  
- 91 • die Aufrüstung von Bahnhöfen und Zügen mit kostenlosen WLAN-Angeboten.
  
- 92 • die Mobilfunkabdeckung aller Bahnstrecken durch den Ausbau der (passiven)  
93 Mobilfunkinfrastruktur.

### 94 → **Klotzen statt Kleckern bei laufenden Ausbau-Projekten**

95 Infrastrukturprojekte sind aufwendig und werden immer teurer. Darum ist es klar,  
96 dass nicht von heute auf morgen sämtliche Strecken mit Oberleitungen versehen  
97 und nicht im nächsten Monat jedes Dorf gut angebunden werden kann.

98 Doch zumindest die bereits laufenden Projekte müssen zukunftssicher zu Ende  
99 gedacht und nicht immer nur in Teilen umgesetzt werden. Es kann nicht sein, dass  
100 Projekte wie die Elektrifizierung der Mitte-Deutschland-Verbindung in  
101 regelmäßigen Abständen aufgrund wechselnder Minister:innen im  
102 Verkehrsministerium komplett zu scheitern drohen oder mit unsäglichen Deals im  
103 Bundesrat um deren Finanzierung geschachert werden muss. Zum Vergleich: In den  
104 Ausbau der Autobahn 4 sind seit 1990 ca. 3,5 Milliarden Euro geflossen, während  
105 um die Mitte-Deutschland-Verbindung (ca. 600 Millionen Euro) lange gestritten  
106 werden musste, inkl. unlauterer Deals..

107 Teilweise ziehen sich Projekte aufgrund schwankender Finanzierungszusagen über  
108 Jahre und Jahrzehnte hin, sodass sie zwischenzeitlich komplett neu aufgesetzt  
109 werden müssen, weil sich die bau- und planungsrechtlichen Bedingungen im Laufe  
110 der Zeit geändert haben. Jüngstes Beispiel ist deutliche Verzögerung des Ausbaus  
111 der Strecke Nordhausen-Erfurt.

112 Wir fordern daher:

- 113 • eine grundsätzliche Priorisierung von Bauprojekten des Öffentlichen  
114 Verkehrs über den Individualverkehr.
  
- 115 • eine langfristige finanzielle Sicherung für Verkehrsprojekte, auch bei

116 eventuellen Kostensteigerungen.

- 117 • eine Vereinfachung des Planungsrechts, um Ausbau- und Neubauprojekte auf  
118 der Schiene zu beschleunigen.

119 **→ Feminismus auf die Schiene bringen**

120 Verkehrsplanung war und ist von patriarchalen Strukturen geprägt und richtet  
121 sich daher nach wie vor häufig nach männlichen Mobilitätsbedürfnissen. Dies  
122 äußert sich unter anderem in der Lage von Bahnhöfen und Haltepunkten, die  
123 hauptsächlich anhand von Wegen der Männer zum Arbeitsplatz geplant werden oder  
124 auch an der Einstiegshöhe von Zügen, die beispielsweise das Mitführen eines  
125 Kinderwagens stark behindert.

126 Zudem stellt der SPNV für FINTA\*-Personen ein besonderes Sicherheitsrisiko dar.  
127 Im Großraumwagen oder an Bahnhöfen besteht immer die Gefahr, Opfer von  
128 Belästigungen oder Gewaltverbrechen durch andere Fahrgäste zu werden,  
129 insbesondere nachts.

130 Wir fordern daher:

- 131 • eine konsequent feministische Verkehrsplanung, die sich an FINTA\*-  
132 Mobilitätsbedürfnissen orientiert, sowohl bei der Streckenplanung als auch  
133 bei der Gestaltung der Fahrzeuge. Bisherige androzentrische Ansätze zur  
134 Erfassung von Bedarfen und zur Organisation des Schienenverkehrs müssen  
135 der Vergangenheit angehören.
- 136 • eine bessere Ausleuchtung von Bahnhöfen und ein generelle Verbesserung der  
137 Sicherheitslage an Bahnstationen und in den Zügen, beispielsweise durch  
138 die Aufstockung des Security-Personals
- 139 • verpflichtende Awareness-Schulungen für Zugbegleiter:innen, um bei  
140 eventuellen Belästigungen von FINTA\*-Personen besser und schneller  
141 reagieren zu können. Zugbegleiter:innen und Security-Personal sollen immer  
142 paritätisch unterwegs sein.

143 **→ Schluss mit dem Ticket-Wahnsinn, Zeit für ein 365-Euro-Ticket für Thüringen**

144 Thüringen-Ticket, Hopper-Ticket oder VMT-Verbundticket? Tageskarte, Vier-

145 Fahrten-Karte oder doch lieber Einzelfahrt?

146 Verschiedene Verkehrsverbünde und ein wirres Ticketangebot stellen für viele  
147 eine extreme Hürde bei der Nutzung des Nahverkehrs da. Preise sind meist  
148 undurchsichtig, verwirrend und nicht zuletzt teuer. Die Thüringer Kleinstaaterei  
149 auch bei den Nahverkehrsverbänden ist kontraproduktiv. Gleichzeitig kann es  
150 nicht die Lösung sein, alle Verbünde lediglich an den VMT anzubinden.

151 Das 9-Euro-Ticket, das im Rahmen des Osterpakets der Bundesregierung für drei  
152 Monate erhältlich ist und den Öffentlichen Nahverkehr in ganz Deutschland  
153 einbezieht, zeigt, dass es auch anders geht. Der Run auf das Ticket beweist, ein  
154 simples und günstiges Ticket für den gesamten Nahverkehr wird sehr gut  
155 angenommen.

156 Zur Ehrlichkeit gehört allerdings auch dazu, dass es vor allem Menschen in  
157 urbanen Gegenden hilft und Personen, die im ländlichen Raum mit tendenziell  
158 schlechterer ÖPNV- oder SPNV-Ausstattung, nur selten unterstützt.

159 Wir fordern daher:

- 160 • die Landesregierung auf, einen neuen einheitlichen Verkehrsverbund zu  
161 initiieren und die Verkehrsunternehmen zur Teilnahme zu verpflichten.
  
- 162 • die Weiterentwicklung von Thoska und Azubi-Ticket zu kostenlosem  
163 Nahverkehr für Schüler:innen, Azubis, Studierende und  
164 Freiwilligendienstleistende.
  
- 165 • kostenlosen Nahverkehr in ganz Thüringen für Sozialhilfeempfänger:innen,  
166 Geflüchtete und Senior:innen.
  
- 167 • die Einführung eines flächendeckend gültigen 365-Euro-Tickets für ganz  
168 Thüringen.

## **Begründung**

erfolgt mündlich