Tunnel wirft Fragen auf

Grüne kritisieren bei Videokonferenz Bahn-Politik

Von unserer Mitarbeiterin Martina Holbein

Rastatt. Das Verhalten der Deutschen Bahn in Sachen Rastatter Tunnel sorgt in der Region weiter für Verwunderung. Das wurde bei einer digitalen Konferenz der Grünen-Landtagsabgeordneten Hans-Peter Behrens (Baden-Baden/Bühl) und Thomas Hentschel (Rastatt) deutlich. Der bahnpolitische Sprecher der Partei im Bundestag, Matthias Gastel, stellte ein Thesenpapier vor, mit dem seine Partei die Weichen für die Zukunft des Verkehrskonzerns stellen will – mit mehr Personen- und Güterverkehr. In der Diskussion fehlte auch eine Frage nach dem Rastatter Tunnel nicht: Gastel staunte über den langen Zeitraum von der Havarie bis heute, in dem außer Rechtsstreitigkeiten nichts geschehen sei.

Zudem werde das Erdreich nach wie vor vereist, weil niemand wisse, wie es auf das Auftauen reagiert (siehe jüngste BNN-Berichte). Der Bau des Rastatter Tunnels stehe symbolhaft dafür, wie langsam die Deutsche Bahn mit dem Ausbau von Strecken vorankomme. Dieser sei aber dringend nötig, um das Unternehmen für die Mobilitätswende fit zu machen, so Gastel. Es brauche eine verlässliche, langfristige und transparente Finanzierung der Infrastruktur, mit der die Bahn planen könne. Die Aufgabenteilung der Infrastrukturmaßnahmen und des Verkehrsunternehmens müssen klar strukturiert werden. Um die Bahnwende zu schaffen, müsse eine Infrastrukturgesellschaft gegründet werden, die keine Gewinnpflicht hat. Dadurch sei auch eine bessere Kontrolle der Infrastrukturfinanzierung möglich.

Denn „für uns Grüne gehört diese Form von Mobilität zur Daseinsvorsorge“, so der bahnpolitische Sprecher. Er warb für den Deutschland-Takt, einen überregionalen Taktfahrplan, bei dem die Systemtrassen zwar Vorrang haben, der aber auch in die Fläche geht. Im Güterverkehr sollten maximal 50 Kilometer bis zum nächsten Bahn-Terminal gefahren werden, um die Container auf Züge zu verladen. Um das Angebot für Fahrgäste in der Fläche attraktiver zu machen, gelte es stillgelegte Trassen zu reaktivieren (Beispiel: Rastatt – Hagenau). Dass dafür viel Geld fließen müsse, sei selbstverständlich.

Gastel plädierte dafür, die externen Kosten des Straßenverkehrs offenzulegen, Subventionen für den Straßenverkehr schrittweise abzubauen, die Lastwagen-Maut zu erhöhen und die Arbeitsbedingungen der Kraftfahrer zu verbessern. Bahnhöfe als attraktive Visitenkarte, Barrierefreiheit, die digitale automatische Kopplung im Güterverkehr und generell die Digitalisierung nannte der bahnpolitische Sprecher als weitere Bausteine. Die Elektrifizierung ob mit Oberleitungen oder Batterie muss Standard werden, um künftig auf Dieselloks zu verzichten und die Bahn zu einem umweltneutralen Verkehrsmittel zu machen.