

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss)

zu dem Antrag der Abgeordneten Sabine Leidig, Ingrid Remmers, Andreas Wagner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.

– Drucksache 19/9076 –

Die Bahn wieder ins ganze Land bringen – Bahnstrecken reaktivieren

A. Problem

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, der unter anderem beinhaltet, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, Gutachten zur Reaktivierung von Eisenbahninfrastruktur erstellen zu lassen, die auch innovative Betriebskonzepte, Streckenanpassungen und ggf. Einsparmöglichkeiten mit untersuchen, um lokalen Akteuren (bis hin zur Landkreis- und Länderebene) die Reaktivierung zu ermöglichen; einen von der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und DB AG (LuFV) und der DB AG unabhängigen Sonderfonds „Reaktivierung Bürgerbahn“ einzurichten, aus dem Strecken und Güteranschlussgleise reaktiviert, ausgebaut, neu gebaut und elektrifiziert werden können; einen Sonderfonds zusätzlich zu den Regionalisierungsmitteln einzurichten, aus dem die Aufgabenträger im Schienenpersonennahverkehr Verkehrsleistungen auf reaktivierten Strecken für eine Probezeit von zunächst bis zu fünf Jahren bestellen können; einen öffentlichen, interaktiven Netzplan der Eisenbahninfrastruktur zu erstellen, in dem alle Infrastrukturbestandteile (Gleise, Anschlüsse, Haltestellen, Bahnhöfe, Verladestellen u. a.) unterscheidbar enthalten sind, die 1960 auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland und der DDR vorhanden waren, die derzeit vorhanden, aber stillgelegt sind, auf denen Schienenverkehr (differenziert nach fahrplanmäßigem Personenverkehr, Schienengüterverkehr und Freizeitverkehr) stattfindet und die in Planung sind.

B. Lösung

Ablehnung des Antrags mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

C. Alternativen

Annahme des Antrags.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,
den Antrag auf Drucksache 19/9076 abzulehnen.

Berlin, den 15. Mai 2019

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Cem Özdemir
Vorsitzender

Michael Donth
Berichtersteller

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Bericht des Abgeordneten Michael Donth

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 19/9076** in seiner 96. Sitzung am 12. April 2019 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Wirtschaft und Energie, den Ausschuss für Ernährung und Landwirtschaft, den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit, den Ausschuss für Tourismus, den Ausschuss für Bau, Wohnen, Stadtentwicklung und Kommunen und an den Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Der Antrag beinhaltet im Wesentlichen, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, Gutachten zur Reaktivierung von Eisenbahninfrastruktur erstellen zu lassen, die auch innovative Betriebskonzepte, Streckenanpassungen und ggf. Einsparmöglichkeiten mit untersuchen, um lokalen Akteuren (bis hin zur Landkreis- und Länderebene) die Reaktivierung zu ermöglichen; einen von der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und DB AG (LuFV) und der DB AG unabhängigen Sonderfonds „Reaktivierung Bürgerbahn“ einzurichten, aus dem Strecken und Güteranschlussgleise reaktiviert, ausgebaut, neu gebaut und elektrifiziert werden können; einen Sonderfonds zusätzlich zu den Regionalisierungsmitteln einzurichten, aus dem die Aufgabenträger im Schienenpersonennahverkehr Verkehrsleistungen auf reaktivierten Strecken für eine Probezeit von zunächst bis zu fünf Jahren bestellen können; einen öffentlichen, interaktiven Netzplan der Eisenbahninfrastruktur zu erstellen, in dem alle Infrastrukturbestandteile (Gleise, Anschlüsse, Haltestellen, Bahnhöfe, Verladestellen u. a.) unterscheidbar enthalten sind, die 1960 auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland und der DDR vorhanden waren, die derzeit vorhanden, aber stillgelegt sind, auf denen Schienenverkehr (differenziert nach fahrplanmäßigem Personenverkehr, Schienengüterverkehr und Freizeitverkehr) stattfindet und die in Planung sind.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Energie** hat den Antrag auf Drucksache 19/9076 in seiner 40. Sitzung am 15. Mai 2019 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Ernährung und Landwirtschaft** hat den Antrag in seiner 30. Sitzung am 15. Mai 2019 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit** hat den Antrag in seiner 43. Sitzung am 15. Mai 2019 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Tourismus** hat den Antrag in seiner 27. Sitzung am 15. Mai 2019 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Bau, Wohnen, Stadtentwicklung und Kommunen** hat den Antrag in seiner 24. Sitzung am 15. Mai 2019 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Der **Haushaltsausschuss** hat den Antrag in seiner 38. Sitzung am 15. Mai 2019 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat den Antrag in seiner 45. Sitzung am 15. Mai 2019 beraten.

Die **Fraktion der CDU/CSU** stellte fest, die in dem Antrag geforderte Trendwende sei bereits seit drei Jahren erreicht; das Schienennetz wachse wieder und dieses Wachstum werde weitergehen. Der Bund habe mit dem Investitionshochlauf für die Verkehrsinfrastruktur bereits in der vergangenen Wahlperiode begonnen und habe die Mittel für Investitionen in die Schieneninfrastruktur erheblich erhöht. Aktuell werde hier mehr als jemals zuvor investiert. Wegen der Auslastung der Bauunternehmen gebe es bereits Probleme, die verfügbaren Mittel überhaupt zu verbauen. Die gestiegene Nachfrage nach Bauleistungen im Bereich der Schieneninfrastruktur führe vor diesem Hintergrund auch zu erheblichen Preissteigerungen. Streckenreaktivierungen erfolgten ebenfalls bereits regelmäßig. Man müsse jeweils prüfen, wo solche Streckenreaktivierungen wirtschaftlich seien. Eine Kartierung stillgelegter Eisenbahnstrecken sei in Buchform bereits verfügbar. Dass der zusätzliche Aufwand für eine interaktive Darstellung angemessen sei, sehe sie als fraglich an. In Folge der erheblichen Erhöhung der Regionalisierungsmittel seien auch ausreichende Mittel für den Schienenpersonennahverkehr verfügbar, so dass es keiner neuen Finanzierungstöpfe bedürfe. Man habe gut daran getan, die Länder in die Verantwortung zu nehmen, auch was die Frage der Reaktivierung von Bahnstrecken anbelange. In dem Antrag enthaltene Forderungen seien daher bereits aufgegriffen worden, so dass der Antrag nicht mehr erforderlich sei.

Die **Fraktion der SPD** verwies darauf, dass das Allgemeine Eisenbahngesetz bereits strenge Anforderungen an eine Entwidmung von Eisenbahnstrecken stelle. Die Weiterführung einer Strecke müsse demnach für das Eisenbahninfrastrukturunternehmen unzumutbar sein, es dürfe kein Dritter zur Übernahme bereit sein und es müsse prognostiziert werden, dass auf absehbare Zeit in Bezug auf die Strecke kein Verkehrsbedürfnis bestehe. Dies stelle eine hohe Hürde für eine Streckenstilllegung dar und es erfolge hier eine sorgfältige Prüfung durch das Eisenbahnbundesamt. Sie wies daraufhin, dass sich die Koalition in ihrem Koalitionsvertrag dazu bekannt habe, dass das Schienennetz Teil der Daseinsvorsorge sei. Nach der Bahnreform sei das Schienennetz zwar durch Streckenstilllegungen insgesamt geschrumpft, doch seit dem Jahr 2016 sei wieder ein Zuwachs festzustellen und es seien Strecken wieder reaktiviert worden. Man habe dafür ein Förderprogramm aufgelegt, welches auch genutzt werde. Auch die DB AG habe ein Programm zur Reaktivierung von Ausweichstrecken aufgelegt. Eine Reaktivierung von Strecken sei vor allem zu begrüßen, wenn sie für den Schienenpersonennahverkehr genutzt werden könnten. Auch sie verwies auf das erheblich erhöhte Volumen der Regionalisierungsmittel, welches eine gute Mittelausstattung für die Länder bedeute.

Die **Fraktion der AfD** bemerkte, Streckenreaktivierungen seien nur sinnvoll, wenn diese jeweils vor Ort eine breite Unterstützung erführen, etwa durch die Entwicklung eines Betriebskonzepts und die Bereitstellung von Regionalisierungsmitteln. Für solche Streckenreaktivierungen zusätzliche Strukturen des Bundes aufzubauen, könne daher eher zu Problemen führen, wenn eine kleine Initiative vor Ort auf solche Bundesmittel zugreife, ihr aber für die Streckenreaktivierung eine breite Unterstützung fehle. Sie rate daher davon ab, zusätzliche Töpfe für solche Zwecke zu schaffen. Den Antrag werde sie aus diesen Gründen auch ablehnen. Zu dem in dem Antrag angesprochenen Thema der Kosten-Nutzen-Abschätzung für Schienenstrecken stellte sie fest, diese müsse auch die Relevanz einer Strecke für Umleitungen einbeziehen. Als Beispiel für die Bedeutung von Strecken für Umleitungen führte sie die Probleme in Folge der Tunnelhavarie in Rastatt an.

Die **Fraktion der FDP** stellte fest, bei dem Ziel eines leistungsfähigen Schienennetzes seien alle einig, aber die dafür verfügbaren Ressourcen seien begrenzt. Die Verkehrspolitik habe die Verantwortung, die verfügbaren Mittel dort zu investieren, wo sie einen hohen verkehrlichen Nutzen bewirkten. Die Schiene spiele ihre Vorteile aus, wo man Verkehrsströme bündeln könne. Im Einzelfall könne man dies mit einer Reaktivierung stillgelegter Strecken erreichen. Der Antrag impliziere hingegen eine flächendeckende Reaktivierung aller seit 1960 stillgelegten Strecken. Das gehe völlig an der Realität vorbei. Stillgelegte Strecken befänden sich zumeist nicht im Eigentum von Ländern und Kommunen. Große Hürden für eine Wiederinbetriebnahme von Strecken ergäben sich, wenn die Schieneninfrastruktur nicht mehr existiere bzw. nicht mehr funktionsfähig sei oder wenn die Strecke rechtlich entwidmet worden sei. Sie wies daraufhin, dass die Länder bereits die Möglichkeit hätten, Teile der Regionalisierungsmittel auch investiv zu nutzen. Der in dem Antrag vorgeschlagene Sonderfonds für eine Bestellung von Verkehren gehe an der Realität vorbei. Im Hinblick auf hohe Markteintrittshürden bedeuteten Bestellzeiträume

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

von fünf Jahren für Anbieter einen viel zu kurzen Planungshorizont. Haushaltsrechtlich sei es auch problematisch, dass mit der Umsetzung der Vorschläge des Antrags Schattenhaushalte geschaffen würden.

Die **Fraktion DIE LINKE.** führte aus, in Bezug auf das Verhältnis zur Bahn sei ein Stimmungswandel festzustellen, sowie ein gewachsenes Interesse in der Bevölkerung an vernünftigen Eisenbahnverbindungen. Das wolle sie unterstützen. Dass in der Vergangenheit die Stilllegung von 9000 km Bahnstrecken genehmigt worden sei, sei Ausdruck eines gesellschaftlichen Stimmungsbildes, welches in vollem Umfang auf das Automobil gesetzt habe. Man benötige aber Alternativen zum motorisierten Individualverkehr, weil man sonst die Klimaschutzziele nicht erreichen werde. Sie frage, was hier eine bessere Alternative sei als gute Bahnverbindungen in der Region. Mit dem interaktiven Netzplan wolle sie erreichen, dass jeder zu den Informationen Zugang habe, nicht nur Experten. Sie plädiere keineswegs dafür, die Reaktivierung aller Strecken zu finanzieren, sondern sie habe in ihrem Antrag dafür klare Kriterien genannt. Sie strebe mit ihrem Antrag an, dass der Bedarf vor Ort definiert werden könne und dann unter bestimmten Bedingungen auch eine Finanzierung möglich sei, wenn das nach den derzeit gültigen Kriterien für die Kosten-Nutzenrechnung nicht der Fall sei. Geld sei in der Tat ausreichend vorhanden, nur müsse man es nach ihrer Auffassung von der Straße zur Schiene hin umverteilen. Die Regionalisierungsmittel reichten hingegen nicht aus, um neue Eisenbahnstrecken zu schaffen.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** unterstützte das Anliegen des Antrags. Auch in ihrem Antrag „Die Eisenbahn zum Rückgrat der Verkehrswende machen“ (Drucksache 19/7452) spreche sie sich dafür aus, die Programme und den rechtlichen Rahmen darauf auszurichten, bis zum Jahr 2030 etwa 2000 km stillgelegter Schienenstrecken zu reaktivieren. Es gebe auch bereits entsprechende Aktivitäten auf Landesebene. Diese solle man ausweiten und durch den Bund unterstützen. Während bei der Länge des Straßennetzes seit 1992 ein Zuwachs von 40% zu verzeichnen sei, sei das Schienennetz im gleichen Zeitraum um 20% geschrumpft. Zwischenzeitlich seien allerdings auch 850 Streckenkilometer Schienennetz reaktiviert worden. Die tatsächliche Zahl der Fahrgäste habe in solchen Fällen immer über den Prognosen gelegen. Es gebe jedoch auch Bestrebungen gegen die Reaktivierung von Strecken, die wiederum von der Deutschen Bahn unterstützt würden. Deshalb seien gesetzliche Änderungen erforderlich, um die Entwidmung von Eisenbahnstrecken zu erschweren und eine spätere Reaktivierung solcher Strecken zu erleichtern. Es könne nicht angehen, dass bei der Bewertung des Nutzens einer Strecke Klimavorteile und Beiträge zur Verkehrswende nicht ausreichend berücksichtigt würden. Dass die tatsächlichen Fahrgastzahlen immer über den Prognosen lägen, zeige, dass die Grundlagen für das standardisierte Verfahren nicht ausreichend realistisch seien.

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Ablehnung des Antrags auf Drucksache 19/9076.

Berlin, den 15. Mai 2019

Michael Donth
Berichterstatter

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.