

Antrag

der Abgeordneten Sabine Leidig, Ingrid Remmers, Andreas Wagner, Dr. Gesine Löttsch, Lorenz Gösta Beutin, Heidrun Bluhm, Jörg Cezanne, Kerstin Kassner, Jan Korte, Caren Lay, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Thomas Lutze, Amira Mohamed Ali, Victor Perli, Dr. Kirsten Tackmann, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.

Die Bahn wieder ins ganze Land bringen – Bahnstrecken reaktivieren

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Aus Gründen des Klimaschutzes sowie der sozialen und ökologischen Nachhaltigkeit muss die Bahn als Alternative zum Straßen- und Flugverkehr ausgebaut werden. In den letzten Jahrzehnten wurde jedoch Eisenbahninfrastruktur in Qualität und Quantität erheblich abgebaut; dieser Trend muss umgekehrt werden. Dazu müssen zahlreiche stillgelegte Strecken wieder reaktiviert werden, um bisher von der Bahn abgekoppelte Regionen wieder an das Netz anzubinden und um eine Redundanz durch mögliche Ausweichrouten zu schaffen. Dabei muss eine volkswirtschaftliche Betrachtungsweise des Nutzens angewandt werden statt einer rein betriebswirtschaftlichen Berechnung einzelner Strecken.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. 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,
2. 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,
3. 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,
4. einen öffentlichen, interaktiven Netzplan der Eisenbahninfrastruktur zu erstellen, in dem alle Infrastrukturbestandteile (Gleise, Anschlüsse, Haltestellen, Bahnhöfe, Verladestellen u.a.) unterscheidbar enthalten sind,
 - a) die 1960 auf dem Gebiet der BRD und der DDR vorhanden waren,

- b) die derzeit vorhanden, aber stillgelegt sind,
- c) auf denen Schienenverkehr (differenziert nach fahrplanmäßigem Personenverkehr, Schienengüterverkehr und Freizeitverkehr) stattfindet,
- d) die in Planung sind.

Berlin, den 2. April 2019

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Begründung

Spätestens seit der Bahnreform von 1993/94 sind sich fast alle politischen Akteure darüber einig, dass mehr Verkehr auf die Bahn verlagert werden müsse. Die amtierende Bundesregierung hat in ihrem Koalitionsvertrag das Ziel einer Verdoppelung der Bahnkundinnen und -kunden bis zum Jahr 2030 vorgegeben (Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD für die 19. Legislaturperiode, Seite 77). Im Sinne einer sozialökologischen Verkehrswende wären auch noch größere Zuwächse im Personenverkehr wünschenswert, wenn im Gegenzug der motorisierte Individualverkehr reduziert wird. Zugleich ist die Verlagerung erheblicher Teile des Gütertransportes von der Straße auf die Schiene geboten – auch für Transporte unter 300 Kilometer.

Tatsächlich wurden seit den 1960er Jahren jedoch mehr als 10.000 Kilometer des Bahnnetzes abgebaut, und ganze Regionen wurden dadurch vom Bahnnetz abgekoppelt. Noch im Jahr der Bahnreform, 1994, war das gesamtdeutsche Streckennetz – nach bereits erfolgten Streckenstilllegungen in erheblichem Umfang in Westdeutschland – noch 41.300 Kilometer lang (Verkehr in Zahlen 2000, herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr). Und obwohl in den Debatten um die Bahnreform immer wieder die Erwartung geäußert wurde, dass die Bahnreform zum Erhalt und Ausbau des Bahnnetzes führen würde (siehe Plenarprotokolle 12/150 und 12/164), wurden auch in den 1990er Jahren insbesondere in Ostdeutschland zahlreiche Strecken stillgelegt. Heute umfasst das Streckennetz daher nur noch 33.500 Kilometer (Stand 2017, Verkehr in Zahlen 2018/19, herausgegeben vom BMVI). Darin enthalten sind schon die in diesem gesamten Zeitraum nur in sehr begrenztem Umfang erbauten neuen Bahnstrecken – überwiegend für den Hochgeschwindigkeitsverkehr und in wenigen Fällen für den S-Bahn-Verkehr. Auch nach der Bahnreform von 1994 wurden also netto fast 20 Prozent des Streckennetzes der Bahn abgebaut, während das Autobahn- und Fernstraßennetz jährlich weiterwächst. Viele Städte und Regionen haben daher keinen Anschluss an die Bahn mehr.

Für einen wachsenden Bahnverkehr wird jedoch erheblich mehr Infrastruktur benötigt. Das bedeutet, dass neben dem Stopp eines weiteren Rückbaus des Bahnnetzes und der zugehörigen Infrastruktur zahlreiche stillgelegte Bahnstrecken wiederhergestellt werden müssen. Dadurch kann die Bahn für viele Menschen, die teilweise seit Jahrzehnten keinen Bahnanschluss mehr haben, endlich wieder eine komfortable und klimafreundliche Alternative für ihre Mobilität werden. Für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen ist die Bahn sogar oft die einzige Möglichkeit, wirklich selbständig mobil zu sein. Zudem ist ein Bahnanschluss für viele Orte auch ein wichtiger Impuls, um Menschen und Unternehmen anzusiedeln oder am Ort halten zu können. Auch für den Transport von Gütern auf der Bahn können Streckenreaktivierungen neue Möglichkeiten schaffen, insbesondere wenn dabei auch Güter-Anschlussgleise wiederhergestellt werden. Schließlich spielt der Bahnanschluss oft eine wichtige Rolle im Fall von touristisch interessanten Regionen und Orten sowie Kurorten. Das Kappen der jeweiligen Strecken und das Schließen von Bahnhöfen wurden in solchen Orten vielfach bitter beklagt. Daher gibt es an vielen der stillgelegten Strecken auch Initiativen, die sich für eine Wiedereröffnung der Strecken einsetzen und die Strecken teilweise über Jahrzehnte pflegen und instand halten, um diese Möglichkeit auch tatsächlich offenzuhalten. Diese Initiativen verdienen Unterstützung und eine ernsthafte Prüfung der Reaktivierung dieser Strecken.

Viele bereits wiedereröffnete Bahnstrecken haben gezeigt, dass diese oft enormes Potenzial haben. In mehreren Fällen wurden die Erwartungen sogar weit übertroffen, und es konnten zahlreiche neue Kundinnen und Kunden für die Bahn gewonnen werden. Beispielsweise wurden die Fahrgastzahlen auf der 1999 wieder eröffneten Regiobahn-Strecke Kaarst – Mettmann in Nordrhein-Westfalen seitdem mehr als vervierzigfacht (Recherche der Allianz pro Schiene: <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/personenverkehr/regionalverkehr/>). Solche Erfahrungen müssen auch in die Bewertung zukünftiger Reaktivierungen einfließen, die das Potenzial von Streckenreaktivierungen bislang oft weit unterschätzen, so dass in vielen Fällen kein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis erreicht werden kann, obwohl ein erheblicher Bedarf vorhanden ist. Tatsächlich ist die tatsächliche spätere Nutzung aber oft wesentlich größer, unter anderem durch nicht erwartete zusätzliche Tagestouristen und Pendler. Überdies können durch veränderte Betriebskonzepte die Kosten der Reaktivierung teilweise deutlich reduziert werden („Zurück zum Zug“, Süddeutsche Zeitung vom 9.2.2019). Außerdem müssen die Kosten von Reaktivierungen auch mit dem Nutzen für die Region sowie möglichen Einsparungen durch die Vermeidung eines Ausbaus z.B. der Straßeninfrastruktur ins Verhältnis gesetzt werden.

Neben der Wieder-Eröffnung bislang noch stillgelegter Strecken können auch Elektrifizierungsmaßnahmen einen Qualitätssprung für den Bahnverkehr bedeuten. Dabei kann es sich auch um punktuelle Elektrifizierungen z.B. an den Endpunkten von Strecken handeln, die einen wirtschaftlichen Betrieb mit hybriden Oberleitungs-/Akkutriebwagen ermöglichen. Die Wieder-Eröffnung stillgelegter Strecken oder die Elektrifizierung vorhandener Strecken nützt aber nicht nur dem Nah-, sondern auch dem Fern- und Güterverkehr, da solche wiedereröffneten Strecken in vielen Fällen zusätzliche Ausweichmöglichkeiten abseits der Hauptstrecken schaffen, um auf Streckensperrungen oder -überlastungen reagieren zu können.

Aus den aufgeführten Gründen müssen die vom Bund bereitgestellten Mittel für Streckenreaktivierungen deutlich erhöht werden, wofür eine Umverteilung der Infrastrukturinvestitionsmittel vom Straßen- zum Bahnbau notwendig ist (vgl. Antrag „Drohenden Kollaps verhindern – Deutsche Bahn AG demokratisch umbauen“ der Fraktion DIE LINKE auf Drucksache 19/7024). Zu diesem Zweck sollte die Bundesregierung einen Sonderfonds einrichten, aus dem die Mittel für Streckenreaktivierungen, Ausbaumaßnahmen und Elektrifizierungsmaßnahmen bereitgestellt werden können. Aus einem weiteren Sonderfonds sollte den Probetrieb dieser Strecken für die ersten Jahre ermöglicht werden, da zu diesem Zweck möglicherweise keine ausreichenden Regionalisierungsmittel zur Verfügung stehen.

Durch den geforderten Netzplan können sich Lokal- und Landespolitiker*innen, Unternehmen oder Bürgerinitiativen über Stand und Potentiale der Bahninfrastruktur informieren.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.