

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Matthias Gastel, Annalena Baerbock, Britta Haßelmann, Markus Tressel, Lisa Badum, Stefan Gelbhaar, Oliver Krischer, Stephan Kühn (Dresden), Dr. Ingrid Nestle, Dr. Julia Verlinden und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Stilllegung, Entwidmung und Reaktivierung regionaler Eisenbahninfrastruktur**

Die autoorientierte Verkehrspolitik seit Ende des Zweiten Weltkriegs hat nach Ansicht der Fragesteller dafür gesorgt, dass die Bahnverwaltungen ihr Streckennetz in der Fläche zunehmend ausdünnten. Auf rund 15 000 Streckenkilometern haben die Staatsbahnen DB und DR in beiden deutschen Staaten und die Verantwortlichen nach der Bahnreform den Personenverkehr eingestellt. Auch bei den nichtbundeseigenen Eisenbahnen sorgte das verkehrspolitische Umfeld der 1950er- bis 1980er-Jahre für ein kontinuierlich schrumpfendes Netz.

Doch schon mit Beginn der 1990er-Jahre setzte quasi eine gegenläufige Entwicklung ein: Immer mehr vom Schienenverkehr abgehängte Regionen und Städte drängten darauf, wieder an das Eisenbahnnetz angebunden zu werden. Mit der Bahnreform 1994 und der Regionalisierung des Nahverkehrs auf der Schiene 1996 änderten sich die Rahmenbedingungen für die Reaktivierung von Eisenbahnstrecken zum Besseren. So haben die Länder bzw. Dritte zwischen 1994 und 2019 insgesamt 827 Kilometer an Verbindungen für den Personenverkehr und 359 Kilometer für den Güterverkehr wieder in Betrieb genommen. Da im gleichen Zeitraum aber weiterhin auf mehr als 3 600 Streckenkilometern der Personenverkehr eingestellt wurde, bleibt die Bilanz auch nach der Bahnreform negativ (vgl. Pressemitteilung der Allianz pro Schiene, 20. Mai 2019).

Das Erreichen der klimapolitischen Ziele im Verkehrssektor und die dafür erforderliche umfassende Stärkung des öffentlichen Verkehrs verleiht dem Thema „Streckenreaktivierung“ gerade weiter wachsende Bedeutung. Nach Auffassung der Fragesteller ist die Bundesregierung als Verantwortliche für die Eisenbahninfrastruktur des Bundes aufgefordert, ein eigenes Programm zur Reaktivierung von Eisenbahnstrecken aufzulegen, das die bekannten Finanzierungsprogramme ergänzt. Mit dem am 20. Mai 2019 vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und der Allianz pro Schiene vorgestellten Vorschlagsliste für Streckenreaktivierungen besteht politisch ein guter Anknüpfungspunkt für weitere Schritte.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Auf wie vielen Streckenkilometern des Eisenbahnnetzes bzw. welchen Strecken und Streckenabschnitten wurde seit dem 1. Januar 1990 der Personenverkehr eingestellt (bitte nach Bundesländern, Datum der Einstellung des Personenverkehrs und jeweiliger Streckenlänge aufschlüsseln)?

2. Wie viele Streckenkilometer wurden seit dem 1. Januar 1990 stillgelegt (nach § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes –AEG – bzw. vergleichbares Verfahren der Staatsbahnen vor der Bahnreform; bitte nach Bundesländern sowie unter Angabe des Stilllegungsdatums aufschlüsseln)?
3. Bei welchen Verkehrshalten wurde die Bedienung seit dem 1. Januar 1990 eingestellt (bitte nach Bundesländern sowie dem Datum der Einstellung aufschlüsseln)?
4. Wie viele Streckenkilometer wurden seit dem 1. Januar 1990 nach § 23 AEG von Eisenbahnbetriebszwecken freigestellt („Entwidmung“; bitte nach Bundesländern sowie Datum der Freistellung aufschlüsseln)?
5. Wie will die Bundesregierung dem im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD formulierten Anspruch zur Mobilität im ländlichen Raum und zum Betrieb von „Schienennebenstrecken“ („Wir wollen Bundesmittel für den Betrieb von Schienennebenstrecken zur Verfügung stellen sowie ein Programm zur Förderung der Mobilität im ländlichen Raum auflegen. Wir wollen Bahnhöfe und -haltstellen in den Regionen halten.“, Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD, 19. Legislaturperiode) erfüllen?
6. Bis wann will die Bundesregierung ein Programm zur Förderung der Mobilität im ländlichen Raum auflegen, was soll konkret gefördert werden, und in welchem Umfang sollen dafür Haushaltsmittel bereitgestellt werden?
7. Wie will die Bundesregierung dem im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD formulierten Anspruch zur Förderung von NE-Bahnen nachkommen („Wir wollen die Förderung für NE-Bahnen für den Ausbau öffnen.“, Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD, 19. Legislaturperiode)?
8. In welcher Weise beabsichtigt die Bundesregierung den Ausbau von Eisenbahninfrastruktur von NE-Bahnen, und welche Haushaltsmittel sollen dafür 2020 bzw. in der mittelfristigen Finanzplanung bereitgestellt werden?
9. Für welche Eisenbahnstrecken (Eisenbahninfrastruktur des Bundes) wird derzeit die Reaktivierung vorbereitet (bitte unter Angabe der VzG-Streckennummer, Streckenlänge, Reaktivierung für Personenverkehr und/oder Güterverkehr sowie geplante Betriebsaufnahme aufschlüsseln)?
10. Bis wann will die Bundesregierung das im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD für die 19. Wahlperiode genannte „Tausend-Bahnhöfe“-Förderprogramm zur „Attraktivitätssteigerung gerade kleinerer Bahnhöfe“ auflegen, und welche Investitionssumme will die Bundesregierung dafür insgesamt bereitstellen (unter Einbeziehung des Bahnhofsumfeldes und mit Sanierung der Bahnhofgebäude)?
11. Welche Haushaltsmittel beabsichtigt die Bundesregierung im Haushalt 2020 für das „Tausend-Bahnhöfe“-Förderprogramm bereitzustellen, und welcher Betrag ist dafür in der mittelfristigen Finanzplanung jeweils für die Jahre 2021, 2022 und 2023 vorgesehen?
12. In welcher Weise beabsichtigt die Bundesregierung mit dem Entwurf für den Bundeshaushalt 2020 und der mittelfristigen Finanzplanung die barrierefreie Sanierung von größeren und kleineren Bahnhöfen (unter bzw. über 1 000 Reisende/Tag) zu fördern, um Barrieren beispielsweise durch fehlende Rampen bzw. Aufzüge zu Bahnsteigen, zu niedrigen Bahnsteigen oder fehlende taktile Leitsysteme zu beseitigen?
13. Wird die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III, die derzeit schlussverhandelt wird, konkrete Vorgaben zur Barrierefreiheit an Bahnhöfen enthalten, und wenn ja, in welcher Weise, und wenn nein, weshalb nicht?

14. Wie viele Streckenkilometer beabsichtigt die Bundesregierung mit der „Förderinitiative zur Elektrifizierung regionaler Schienenstrecken“ zu elektrifizieren, um das im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD verankerte Ziel zu erreichen, bis 2025 den Elektrifizierungsgrad des Streckennetzes auf 70 Prozent zu erhöhen?
15. Hält die Bundesregierung die im Haushaltsentwurf veranschlagte Summe von bisher insgesamt 92 Mio. Euro für ausreichend, um einschließlich der geplanten Streckenelektrifizierungen im Bedarfsplan Schiene bis 2025 einen Elektrifizierungsgrad von 70 Prozent zu erzielen?  
Wenn nein, welche zusätzlichen Investitionsmittel sind notwendig, um das Ziel bis 2025 zu erreichen?
16. Welchen Elektrifizierungsgrad im Streckennetz strebt die Bundesregierung langfristig, also bis 2035 bzw. 2040, an, und wird die Bundesregierung ein elektrifiziertes Zielnetz definieren?
17. Wie gestaltet sich die Finanzierung der „Förderinitiative zur Elektrifizierung regionaler Schienenstrecken“?  
Was soll neben den Anlagen der elektrischen Zugförderung – einschließlich Speiseeinrichtungen – förderfähig sein?
18. Soll die Finanzierung der Leistungsphasen 1 bis 4 (Planung) bei der Elektrifizierung regionaler Schienenstrecken ebenfalls förderfähig sein?  
Wenn nein, warum nicht?
19. Bis wann plant die Bundesregierung die Vorlage einer Förderrichtlinie für den Haushaltstitel „Zuschüsse zur Förderung alternativer Antriebe im Schienenverkehr“?
20. Wer soll bei der Förderrichtlinie für den Haushaltstitel „Zuschüsse zur Förderung alternativer Antriebe im Schienenverkehr“ zum Kreis der Förderberechtigten zählen?
21. Auf welchen Bahnhöfen bzw. Betriebsstellen bzw. auf welchen Streckenabschnitten (bitte VzG-Streckennummer und genaue Lage angeben) plant die DB Netz AG aktuell Teilelektrifizierungen, „Strominseln“ und/oder Ladepunkte, um den Einsatz batterieelektrischer Schienenfahrzeuge („Akkutriebwagen“) zu ermöglichen, und bis wann sollen die Anlagen in Betrieb genommen werden?
22. Welche nächsten Schritte zur Umsetzung leitet die Bundesregierung aus den Empfehlungen des Programms „Unser Plan für Deutschland – Gleichwertige Lebensverhältnisse überall“ ab, um etwa Streckenreaktivierungen für Schienenwege des Bundes mit einem eigenen Programm zu fördern („Wir empfehlen dem Bund für die Verbesserung der Mobilität und Anbindungen folgende Maßnahmen zu ergreifen: [...] die Schieneninfrastruktur in der Fläche zu verbessern, einschließlich der Reaktivierung stillgelegter Bahnlinien, soweit der Bund zuständig ist“, „Unser Plan für Deutschland“, S. 62)?
23. Arbeitet die Bundesregierung an einem eigenen Programm zur Förderung von Streckenreaktivierungen?  
Wenn nein, warum nicht?  
Wenn ja, bis wann will die Bundesregierung die Förderkonzeption vorstellen?

24. Wie steht die Bundesregierung zu der vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und der Allianz pro Schiene am 20. Mai 2019 vorgestellten Vorschlagsliste für Streckenreaktivierungen („Auf der Agenda: Reaktivierung von Eisenbahnstrecken“, VDV/Allianz pro Schiene), und inwiefern wird die Bundesregierung die „VDV-Reaktivierungsliste“ bei der Weiterentwicklung der Empfehlungen des Programms „Unser Plan für Deutschland“ aufgreifen?

Berlin, den 22. Juli 2019

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**