



Antrag

der Abgeordneten **Katharina Schulze, Ludwig Hartmann, Dr. Markus Büchler, Toni Schuberl, Gülseren Demirel, Thomas Gehring, Jürgen Mistol, Verena Osgyan, Tim Pargent, Gisela Sengl, Patrick Friedl, Christian Hierneis, Paul Knoblach, Rosi Steinberger, Martin Stümpfig, Hans Urban, Christian Zwanziger** und **Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**

Reaktivierungskriterien überarbeiten

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, die Rahmenbedingungen zu überprüfen, die einer Reaktivierung einer für den Personenverkehr stillgelegten Eisenbahnstrecke zugrunde liegen und sie gegebenenfalls zu ändern, um Streckenreaktivierungen zu erleichtern.

Begründung:

Bisher gelten folgende Kriterien:

- Eine Prognose, die vom Freistaat Bayern anerkannt wird, ergab, dass eine Nachfrage von mehr als 1 000 Reisenden pro Werktag zu erwarten ist (1 000 Reisenden-Kilometer pro Kilometer betriebener Strecke).
- Die Infrastruktur wird ohne Zuschuss des Freistaates in einen Zustand versetzt, die einen attraktiven Zugverkehr ermöglicht.
- Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist bereit, die Strecke und die Stationen dauerhaft zu betreiben und berechnet hierfür Infrastrukturkosten, die das Niveau vergleichbarer Infrastruktur der Deutschen Bahn nicht übersteigen.
- Die ÖPNV-Aufgabenträger müssen sich vertraglich verpflichten, ein mit dem Freistaat Bayern abgestimmtes Buskonzept im Bereich der Reaktivierungsstrecke umzusetzen.

Unter Beachtung der genannten vier Kriterien hat der Freistaat eine Bestellung auf den Reaktivierungsstrecken von Senden nach Weißenhorn (Betriebsaufnahme im Dezember 2013) und von Selb-Plößberg ins tschechische Aš (Betriebsaufnahme im Dezember 2015) vorgenommen.

Angesichts der geringen Anzahl der Reaktivierungen scheinen die vier Kriterien also Reaktivierungen eher zu behindern als zu forcieren.

Das erste Kriterium der Staatsregierung hatte ursprünglich zum Ziel, eine aufwendige Wirtschaftlichkeitsuntersuchung entbehrlich zu machen. Das Kriterium lässt aber außer Acht, ob es sich um eine Strecke im Ballungsraum oder im ländlichen Raum handelt. Dabei gibt es selbst auf einigen von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) bestellten Streckenabschnitten in Bayern weniger als 1 000 Reisenden pro Werktag.

Auch die Enquetekommission des Landtags zur Förderung des ländlichen Raumes hat sich in der letzten Wahlperiode mit dem Thema auseinandergesetzt. In ihrem Bericht

vom Februar 2018 gibt die Kommission folgende Empfehlung: „Das für die Streckenreaktivierung vorausgesetzte Kriterium „Mindestzahl von Fahrgästen“ sollte überprüft werden und durch andere Kriterien zur Bewertung der Wirtschaftlichkeit ergänzt werden.“

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV) nennt u. a. folgende weitere Kriterien:

- Die Erschließung weiteren Fahrgastpotenzials durch Verlängerung bestehender SPNV-Linien („Erweiterungsfunktion“)
- Die Erschließung einer bisher vom SPNV unterversorgten Region zur Herstellung eines besseren Grundangebotes im öffentlichen Verkehr („Erschließungsfunktion“)
- Die verbesserte Durchführung des Güterverkehrs („Güterverkehrsfunktion“)
- Die Verbesserung der Stabilität des Betriebs („Resilienzfunktion“)
- Die bessere touristische Erschließung einer Region („Touristikfunktion“)

Das zweite Kriterium der Staatsregierung ist ebenfalls für Reaktivierungen hinderlich. Bei zu reaktivierenden Strecken ist der Infrastrukturzustand oft schlecht, weil die Strecken oft jahrzehntelang vernachlässigt wurden. Die Investitionen in die Infrastruktur sind von Dritten nicht immer allein – ohne Hilfe des Freistaates – zu stemmen. Selbst eine Bestellgarantie der BEG ist keine Garantie dafür, dass Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Infrastruktur herrichten können. Das zeigen die Strecken Gessertshausen-Langenneufnach und Dombühl-Wilburgstetten. Es ist nicht absehbar, ob und bis wann die Infrastruktur ertüchtigt werden kann.