

Antrag

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

Abbau von Bahninfrastruktur stoppen

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. Ein erster und dringender Schritt ist, den weiteren Verlust von Strecken, Anschlussgleisen, Ausweichstellen, Weichen, Stellwerken, Instandhaltungseinrichtungen, Güterverkehrsstellen, Haltestellen und Bahnhöfen zu verhindern.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. grundsätzlich keine weitere Entwidmung von Bahnstrecken und keinen weiteren Verkauf von Bahngrundstücken und -immobilien im deutschen Bahnnetz zuzulassen und
2. in gut begründeten Ausnahmefällen dafür zu sorgen, dass die Entwidmung durch Reaktivierung oder den Neubau gleichwertiger Infrastruktur mindestens kompensiert wird.

Berlin, den 19. Februar 2019

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

Begründung

Spätestens seit der Bahnreform von 1993/1994 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, S. 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.

Für einen solchen wachsenden Bahnverkehr wird auch mehr Infrastruktur benötigt. Das bedeutet, dass ein weiterer Rückbau des Bahnnetzes und der zugehörigen Infrastruktur sofort gestoppt werden muss und dass auch keine bahneigenen Grundstücke mehr verkauft werden dürfen, die möglicherweise für neue oder wiederherzustellende Infrastruktur benötigt werden. Stattdessen muss das Bahnnetz dort, wo Engpässe bestehen oder absehbar sind, ausgebaut werden, und Streckenreaktivierungen müssen überall geprüft werden. Die dafür vom Bund bereitgestellten Mittel müssen 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).

Dem steht die tatsächliche Entwicklung der vergangenen Jahrzehnte gegenüber: Wiewohl in Westdeutschland in den 1960er Jahren zahlreiche Strecken stillgelegt und häufig entwidmet wurden, hatte das Bahnnetz in Deutschland (BRD & DDR) im Jahr 1976 noch eine Gesamtlänge von 42.900 Kilometern (Stat. Jahrbuch der Bundesrepublik Deutschland 1988, S. 619; Verkehr in Zahlen 1989, S. 50); viele davon sind heute abgebaut oder mit Gebäuden überbaut. Im Jahr der Bahnreform, 1994, umfasste das gesamtdeutsche Streckennetz noch 41.300 Kilometer (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 nur noch 33.500 Kilometer (Stand: 2017, Verkehr in Zahlen 2018/2019, 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. Damit wurden auch nach der Bahnreform von 1994 netto fast 20 Prozent des Streckennetzes der Bahn abgebaut, während das Autobahn- und Fernstraßennetz jährlich weiterwächst.

Darüber hinaus wurde die Qualität und die Kapazität dieses Eisenbahnnetzes massiv reduziert: So wurden über 80 Prozent der Gleisanschlüsse gekappt (2.371 im Jahr 2016 gegenüber 11.913 im Jahr 1994, vgl. Verkehr in Zahlen 2000 und 2017/2018). Dadurch wurden zahlreiche Unternehmen der Möglichkeit beraubt, ihre Güter direkt auf die Bahn und von der Bahn verladen zu können. Überdies wurde die Zahl der Weichen und Kreuzungen halbiert (66.591 im Jahr 2017 gegenüber 131.968 im Jahr 1994, vgl. „Daten und Fakten“ 2017 und „Daten und Fakten 1994/95“, beide herausgegeben von der DB AG). Dies hat eine deutlich geringere Flexibilität im Netz zur Folge und führt in vielen Fällen dazu, dass Züge sich nicht gegenseitig überholen können und dadurch Verspätungen entstehen und weitergegeben werden.

Auch die Zahl der Bahnhöfe ist – oft verbunden mit den oben genannten Streckenstilllegungen – deutlich abgebaut worden. Während es 1993 noch 6302 Bahnhöfe im deutschen Streckennetz gab, waren es im Jahr 2017 nur noch 2.981 Bahnhöfe und 2.735 Haltepunkte (vgl. „Daten und Fakten“ 1997/1998 und 2017, jeweils herausgegeben von der DB AG) – ein Abbau von 586 Stationen (minus 9,3 Prozent gegenüber 1993). Ein Teil der Bevölkerung wurde faktisch von der Bahn abgehängt. Tausende von Bahnhofsgebäuden (von der DB AG als „Empfangsgebäude“ bezeichnet) wurden verkauft. Damit hat sich die DB AG der Möglichkeit beraubt, für einen attraktiveren und zukünftig wachsenden Bahnverkehr wieder Service- und Mobilitätsstationen, auch als Verbindung zum Umweltverbund und zur City-Logistik, anzubieten. Außerdem wurde die Bahnsteiglänge an Bahnhöfen reduziert, womit keine ICEs mehr an diesen Stationen halten können.

Noch heute stehen zahlreiche Reisezentren vor dem Aus und Gleisanlagen sind vom Abbau bedroht – prominent in Stuttgart. Aber auch derzeit ungenutzte Güterverladegleisanlagen stehen zur Disposition.