



## Antrag

der Abgeordneten **Katharina Schulze, Ludwig Hartmann, Dr. Markus Büchler, 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**)

### Trassensicherung vor Entwidmung

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, zur Trassensicherung stillgelegter und entwidmungsbedrohter Eisenbahnstrecken mit Reaktivierungspotenzial Trassensicherungsverträge mit den betroffenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen abzuschließen.

### Begründung:

Seit Ende des 2. Weltkriegs hat sich die Bahn aus der Fläche zunehmend zurückgezogen. Auf mehr als 15 000 Streckenkilometern haben die Staatsbahnen in beiden deutschen Staaten und die Verantwortlichen nach der Bahnreform den Personenverkehr eingestellt. Doch schon mit Beginn der 1990er Jahre setzte quasi eine gegenläufige Entwicklung ein. Immer mehr 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 Positiven. Seitdem verfügen Länder und Aufgabenträger über die Instrumente, stillgelegte Strecken wieder zu reaktivieren.

Eine im Personenverkehr stillgelegte Eisenbahnstrecke ist je nach Zustand und Status der Infrastruktur unterschiedlich weit von einer Reaktivierung entfernt. Besonders groß ist der planerische wie technische Aufwand einer späteren Inbetriebnahme, wenn die Strecke bereits entwidmet wurde. Selbst wenn die Gleise noch liegen, gilt das nach einer sogenannten Freistellung von Eisenbahnbetriebszwecken nach § 23 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) planungsrechtlich nicht mehr als Bahnanlage. Es gibt überhaupt keinen Bestandsschutz für die Eisenbahninfrastruktur mehr. Das bedeutet beispielsweise bei Bahnübergängen, dass die kreuzende Straße nicht mehr niveaugleich mittels eines gesicherten Bahnübergangs über die Strecke geführt werden kann. Es müsste mit erheblichem Kostenaufwand eine Straßen- oder Eisenbahnüberführung gebaut werden.

Bei einer Stilllegung nach § 11 AEG wird das jeweilige Eisenbahninfrastrukturunternehmen dagegen lediglich von seiner Pflicht entbunden, eine Strecke in betriebssicherem Zustand vorzuhalten. Die Bahnanlagen bleiben aber weiter dem Fachplanungsrecht des AEG unterworfen und sind damit der kommunalen Planungshoheit entzogen. Die (Wieder-) Inbetriebnahme einer stillgelegten und weiterhin „gewidmeten“ Strecke ist daher grundsätzlich möglich.

Um eine spätere Wiederinbetriebnahme einer Bahnstrecke offenzuhalten, ist daher die Sicherung der vorhandenen Trasse und der Erhalt der Widmung als Eisenbahnstrecke

von zentraler Bedeutung. Der Eigentümer einer stillgelegten beziehungsweise ungenutzten Eisenbahninfrastruktur erzielt praktisch keine Einnahmen, ihm entstehen aber für die Vorhaltung der Strecke Kosten beispielsweise durch Verkehrssicherungspflichten. Daher ist die Neigung groß, die Infrastruktur endgültig abzubauen und den anfallenden Stahlschrott zu verwerten. Besonders in Großstädten und Verdichtungsräumen droht die Entwidmung von Bahnflächen, um sie für andere Zwecke entwickeln und nutzen zu können.

Um die Eisenbahninfrastruktur für eine Wiederinbetriebnahme zu sichern, ist ein Trassensicherungsvertrag bzw. ein Infrastruktursicherungsvertrag mit dem Eigentümer der Bahnanlagen ratsam. Dabei werden die Konditionen zur Vorhaltung der Anlagen gegen eine Kostenerstattung geregelt.

Aufgrund der zentralen Bedeutung der Eisenbahninfrastruktur für die öffentliche Daseinsvorsorge scheint eine systematische Vorgehensweise bei der Trassensicherung auf Landesebene allerdings angeraten zu sein, da sich das Eisenbahnnetz nur in einem überregionalen Zusammenhang planen und konfigurieren lässt.

Die Reaktivierung von Schienenstrecken ist ein wichtiger Bestandteil des Zukunftskonzepts Bayern-Takt. Um die Option zur Reaktivierung von Strecken auch in Zukunft zu erhalten, sollte der Grundsatz „Trassensicherung vor Entwidmung“ gelten.

Der Freistaat sollte grundsätzlich bereit sein, für das Aufrechterhalten von Strecken Kosten zu übernehmen, um einen späteren SPNV-Betrieb hierauf zu ermöglichen. Mit geringem Aufwand ließen sich nur schwer wieder rückholbare Streckenentwiddungsverfahren verhindern und Strecken für eine mögliche Reaktivierung sichern.