

Antrag

der **Fraktion DIE LINKE.**

Thema: **Schienenstrecken in Sachsen JETZT reaktivieren: Fördermittel des Bundes rechtzeitig nutzen!**

Der Landtag möge beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert,

zur Stärkung des Öffentlichen Schienenpersonenverkehrs in Sachsen die für eine schrittweise Reaktivierung stillgelegter Eisenbahnstrecken sowie für die Wiederbestellung von – derzeitig zu anderen Zwecken (Gütertransport) genutzter – Strecken für den Schienenpersonenverkehr erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen und hierzu insbesondere:

1. im unmittelbaren Zusammenwirken mit dem Zweckverband Verkehrsbund Mittelsachsen/ Verkehrsverbund Mittelsachsen (VMS) ein Umsetzungs- und Finanzierungskonzept zur zügigen Wiederinbetriebnahme des Öffentlichen Schienenpersonenverkehrs auf den Strecken Pockau-Lengefeld-Marienberg, Döbeln – Meißen und Narsdorf – Rochlitz zu erarbeiten, mit denen die vorhandenen Fahrgastpotenziale weitest möglich erschlossen und abgedeckt sowie dazu notwendige Infrastrukturinvestitionen in neue Haltepunkte und in Sicherungstechnik identifiziert werden,
2. unverzüglich gegenüber dem Bund die nach dem „Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG)“ zur Verfügung stehenden Bundesmittel zur Finanzierung der Wiederinbetriebnahme der Strecken Pockau-Lengefeld-Marienberg, Döbeln – Meißen und Narsdorf – Rochlitz zu beantragen, sowie
3. weitere Bundesmittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes insbesondere für die Projekte zur Reaktivierung und Elektrifizierung von sowie Investitionen in Schienenstrecken in Sachsen zu beantragen, bei denen Machbarkeitsuntersuchungen und Potenzialstudien eine Reaktivierung für den Öffentlichen Schienenpersonenverkehr empfehlen.

Dresden, 08.03.2021

- b.w. -



Rico Gebhardt
Fraktionsvorsitzender

Begründung:

Seit dem Jahre 1994 wurden in Sachsen 577 Kilometer Eisenbahngleise stillgelegt, fast 22 Prozent des damaligen Streckennetzes. Nur knapp 63 Kilometer kamen seitdem neu hinzu - meist in den Metropolen Dresden, Leipzig und deren Speckgürteln¹.

Das damit einhergegangene Abhängen vor allem von ländlichen Regionen vom Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und insbesondere vom weitaus attraktiveren Schienenpersonenverkehr hat weitreichende negative Konsequenzen.

Mit einer Reaktivierung stillgelegter oder nur für den Güterverkehr genutzter Schienenstrecken 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 oft die einzige Möglichkeit, wirklich selbständig mobil zu sein und Zugang zu sozialer und kultureller Teilhabe zu bekommen. Zudem ist ein Bahnanschluss für viele Orte ein wichtiger Impuls, damit Menschen dort hinziehen oder wohnen bleiben sowie um Unternehmen anzusiedeln oder am Ort zu halten. Zudem spielt er für den Tourismus einer Region eine wichtige Rolle.

Hierbei hatten sich die sächsischen Koalitionspartner von CDU, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und SPD im Koalitionsvertrag darauf verständigt, „die Reaktivierung/Wiederinbetriebnahme entwidmeter und abbestellter Bahnstrecken mit Hilfe einer Potenzialanalyse [zu] prüfen“, mit dem Ziel, dass „Strecken mit erfolgreicher Potenzialanalyse wieder zügig befahren werden“ sollen². Ungeachtet dessen werden jedoch vorhandene Fördermöglichkeiten des Bundes nach dem „Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG)“ bisher nicht vollumfänglich ausgeschöpft. Sachsen hat bislang lediglich drei Projekte im Rahmen des GVFG gegenüber dem Bund zur Realisierung angemeldet³ – und dies wieder nur für Projekte in den sächsischen Großstädten, darunter kein Reaktivierungsvorhaben (Stand November 2020).

Und dies, obwohl das Gesetz im Jahre 2019 gezielt novelliert worden ist, um den Ländern für den Zeitraum bis 2030 zusätzliche Antragsmöglichkeiten zu schaffen, mit denen Finanzmittel für die Reaktivierung oder Elektrifizierung von Bahnstrecken beantragt werden können.

Auf eine Kleine Anfrage an die Staatsregierung begründete das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA) die Nichtbeantragung von Fördermitteln damit, dass über das GVFG lediglich die Reaktivierung von Strecken finanzierbar seien, die aktuell weder vom Schienenpersonen- noch vom Schienengüterverkehr genutzt würden⁴. Ein Blick in das Gesetz und auf andere Bundesländer zeigt jedoch, dass dies kein Förderkriterium darstellt.

¹ Siehe Antwort auf eine Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. im Deutschen Bundestag (Drs.-Nr. 19/18387).

² CDU Sachsen, Bündnis90/Die Grünen Sachsen, SPD Sachsen (2019): Gemeinsam für Sachsen. Koalitionsvertrag 2019-2024, S. 50.

³ Siehe Antwort auf eine schriftliche Frage der Abgeordneten Caren Lay (MdB, Fraktion DIE LINKE. im Deutschen Bundestag) vom 10. November 2020 (Frage Nummer 0038/November).

⁴ Siehe Antwort auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Jörg Markert (MdL, CDU-Fraktion im Sächsischen Landtag) (Drs.-Nr. 7/4756).

So haben etwa die Bundesländer Brandenburg und Baden-Württemberg bereits Mittel über das GVFG für Strecken beantragt, bei denen keine Bestellung für den SPNV vorliegt, die dennoch für den Schienengüterverkehr genutzt werden⁵.

Für die vom vorliegenden Antragsbegehren umfassten Strecken Pockau-Lengefeld-Marienberg, Döbeln – Meißen und Narsdorf – Rochlitz liegen bereits Machbarkeitsstudien sowie ein Beschluss zur Reaktivierung vom Verkehrsverbund Mittelsachsen (VMS) vor. Ebenso empfiehlt eine vom Sächsischen Staatsministerium des Innern in Auftrag gegebene Studie die Wiederinbetriebnahme von mindestens der Strecke Pockau-Lengefeld nach Marienberg⁶.

Nach Auffassung der Fraktion DIE LINKE besteht daher kein Grund, erst noch auf eine vom SMWA angekündigte Potenzialstudie zu warten, deren Ergebnisse frühestens für das Jahr 2022 erwartet werden. Vielmehr sollten vorhandene Fördermittel jetzt beantragt werden, damit die Strecken schnellstmöglich wieder vom Schienenpersonenverkehr befahren werden können.

Um das vorhandene Fahrgastpotenzial weitestgehend erschließen zu können und die Strecke nach der Zeit der Stilllegung wieder für den Schienenpersonenverkehr fit zu machen, sind Investitionen erforderlich, die auch die Entwicklung neuer Haltepunkte berücksichtigen müssen. Gleiches gilt für weitere Strecken in Sachsen, bei denen in naher Zukunft Machbarkeitsstudien vorliegen und für deren Reaktivierung schnellstmöglich Geld beantragt werden sollte. Dies trifft beispielsweise auch für die grenzüberschreitenden Eisenbahnstrecken Holzau – Moldava und Seifhennersdorf – Rumburk zu.

⁵ Siehe etwa für die Heidekrautbahn in Brandenburg ([i2030-Projekt Nordbahn/Stammstrecke Heidekrautbahn \(vbb.de\)](https://www.vbb.de)) oder Strecken in Baden-Württemberg (<https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mobilitaet-verkehr/bus-und-bahn/livestream-reaktivierung-bahnstrecken/>).

⁶ Siehe hierzu Freie Presse (07.12.2020): Bewegung im Ringen um Bahn nach Marienberg sowie Freie Presse (08.02.2020): Hoffnungsschimmer für erneute Inbetriebnahme von Bahnlinie.