

20.02.2018

Antrag

**der Fraktion der CDU und
der Fraktion der FDP**

Wiederaufnahme der Förderung von öffentlichen nichtbundeseigenen Eisenbahnstrecken in Nordrhein-Westfalen

I. Ausgangslage

Nordrhein-Westfalen ist die Verkehrsdrehscheibe im Herzen Europas. Eine starke heimische Wirtschaft und viele Pendler führen dabei gleichzeitig zu einer hohen Auslastung der Verkehrswegeinfrastruktur. Um das Verkehrsaufkommen zu bewältigen, benötigt unser Land deshalb ein leistungsfähiges Verkehrswegenetz aus Schienen, Straßen und Wasser. Die Unternehmen benötigen für die Distribution ihrer Güter unter anderem gerade eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur.

Der überwiegende Teil des Eisenbahn-Schienennetzes wird durch die Deutsche Bahn-Tochter DB Netz AG betrieben. Daneben ergänzen die Strecken der nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen) das Netz. In Nordrhein-Westfalen existiert eine Vielzahl privater und öffentlicher nichtbundeseigener Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit zum Teil weitverzweigten und engmaschigen Streckennetzen. Die circa 4.700 km Gleislänge der nichtöffentlichen und öffentlichen NE-Bahnen erstrecken sich sowohl auf Randzonen als auch auf Ballungsgebiete.

In der Regel bedienen die öffentlichen NE-Bahn-Unternehmen ihre Gleise selbst, müssen aber aufgrund ihres öffentlichen Charakters auch anderen Unternehmen Zugang zu ihrer Infrastruktur gewähren. Der Erfolg der daran angeschlossenen Produktionsunternehmen ist von der Aufrechterhaltung des Betriebes dieser Bahnen und der damit verbundenen Bedienung der Gleisanschlüsse abhängig. Den NE-Bahnen kommt daher eine erhebliche verkehrs- und strukturpolitische Bedeutung zu, da sie häufig die sogenannte letzte Meile zu Industriebetrieben und Häfen bedienen.

Ein hohes Verkehrsaufkommen auf den Schienenwegen erfordert Er- und Unterhaltungsaufwendungen, aber auch Investitionen in den Neu- und Ausbau dieser Infrastruktur. Die Beendigung der NE-Infrastrukturförderung durch die rot-grüne Vorgängerregierung in 2012 und Umstellung auf zinsgünstige Darlehen für die in der Regel über kommunale Finanzkonditionen verfügenden NE-Bahnen hat sich nicht bewährt. Seither

Datum des Originals: 20.02.2018/Ausgegeben: 20.02.2018

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter www.landtag.nrw.de

haben sich erhebliche Erneuerungs- und Erhaltungsinvestitionen angestaut, da die NE-Bahnen ihr Streckennetz selber finanzieren müssen. Denn anders als bei den Bundesschienenwegen erhalten sie keine pauschalisierten Zuwendungen aus der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung des Bundes. Dennoch fördert der Bund über das Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz Ersatzinvestitionen in Schienenwege der NE-Bahnen, die dem öffentlichen Schienengüterfernverkehr dienen. Förderfähig sind aber höchstens 50 Prozent der Investitions- und Planungskosten.

Mit der Kofinanzierung des Landes als Hebel können Sanierungs- sowie Ausbaumaßnahmen der NE-Bahnen wirkungsvoll unterstützt werden, die zu deutlichen Qualitätsverbesserungen auf den Strecken und damit zu einer höheren Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs führen. Höhere Kapazitäten im überregionalen Schienennetz und eine Verringerung der Kosten tragen zu einer Verteilung des Güterverkehrs auf verschiedene Verkehrsträger bei.

II. Beschlussfassung

Der Landtag stellt fest:

- Ein gut ausgebautes Schienennetz aus DB- und NE-Strecken in Nordrhein-Westfalen ist ein wichtiger Bestandteil des Güterverkehrskonzeptes Schiene.
- Die Förderung der NE-Bahnen leistet einen wichtigen Beitrag bei der Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene.
- Das Land unterstützt die Sicherung und Erweiterung der Eisenbahninfrastruktur.

Der Landtag unterstützt die Landesregierung daher,

- bei der Wiederaufnahme der Infrastrukturförderung der nichtbundeseigenen öffentlichen Eisenbahnen, die eine erhebliche Bedeutung für den regionalen Güterverkehr haben.
- ab dem Haushaltsjahr 2018 eine unbürokratische Förderung für den Erhalt von nichtbundeseigener Eisenbahninfrastruktur wieder einzuführen.
- die Förderung je Projekt kumulativ zur jeweiligen Bundesförderung zu gestalten.
- weitere Ersatzinvestitionen auch von Ingenieurbauwerken, Aus- und Neubaumaßnahmen als Gegenstand der Förderung zu berücksichtigen.

Bodo Löttgen
Matthias Kerkhoff
Rainer Deppe
Klaus Vossemer
Henning Rehbaum

und Fraktion

Christof Rasche
Henning Höne
Ralf Witzel
Bodo Middeldorf

und Fraktion