

Antrag K03: Schieneninfrastruktur modernisieren – Trassenpachtverträge zur Mobilisierung privater Investitionen prüfen

Antragsteller/in:	KV Rhein-Erft
Empfehlung der AK:	Überweisung an CDU/CSU-Bundestagsfraktion
Sachgebiet:	K - Verkehr und Infrastruktur, Bauen und Wohnen

Der Parteitag möge beschließen:

1 I. Wir stellen fest:

2 Die Deutsche Bahn (DB) befindet sich in einer kritischen finanziellen und
3 infrastrukturellen Lage. Hohe Schulden, erhebliche Investitionsstaus und eine
4 ungleichmäßige Auslastung des Schienennetzes beeinträchtigen sowohl die
5 Leistungsfähigkeit als auch die Zuverlässigkeit des Bahnverkehrs. Überlastete
6 Hauptkorridore stehen ungenutzten Streckenabschnitten gegenüber.
7 Um die Attraktivität des Bahnverkehrs zu steigern, die Netzinfrastuktur zu
8 modernisieren und den Bundeshaushalt finanziell zu entlasten, braucht es neue Modelle
9 zur Mobilisierung privater Investitionen. Nicht zuletzt Bundeskanzler und CDU-
10 Parteivorsitzender Friedrich Merz MdB hat die Mobilisierung privater Investitionen
11 für die Zukunftsfähigkeit unseres Landes im Bundestagswahlkampf und danach
12 immer wieder hervorgehoben. Ein Ansatz hierfür kann aus unserer Sicht ein Konzept
13 sogenannter „Trassenpachtverträge“ sein.

14 II. Wir sehen in Trassenpachtverträgen die Chance:

- 15 • durch Investitionsbedingungen mit einem entsprechenden Pachtbetrag privates
16 Kapital zu mobilisieren
17 und damit private Investitionen in Instandhaltung und Ausbau der
18 Schieneninfrastruktur zu ermöglichen
- 19 • wirtschaftlich schwache oder defizitäre Streckenabschnitte durch private Pacht
20 und gezielte Investitionen langfristig zu stabilisieren und besser nutzbar zu
21 machen,
- 22 • überlastete Hauptachsen zu entlasten, indem Verkehrsangebote auf bislang
23 untergenutzte Trassen und auf Güterverkehrsstrecken, Parallelstrecken,
24 Umleiterstrecken und Querverbindungen verlagert werden,
- 25 • langfristig die Finanzierungslast des Bundes zu reduzieren und die DB
26 organisatorisch zu entlasten.

27 III. Wir fordern:

28 1. Die umfassende Prüfung des Modells „Trassenpachtvertrag“, bei dem private
29 Unternehmen einzelne Bahnstrecken von der DB pachten, zeitlich befristet die
30 Verantwortung für Betrieb, Instandhaltung und Modernisierung übernehmen. Im Gegenzug
31 erhalten sie die Erlöse aus den Trassenentgelten innerhalb eines bundeseinheitlichen,

klar regulierten Rahmens. Ziel ist es, durch effizienteren Betrieb, zusätzliche Verkehrsleistungen und gezielte Investitionen bislang defizitäre oder unterausgelastete Strecken wirtschaftlich tragfähiger zu machen. Dabei verbleibt das Eigentum an der Infrastruktur beim Bund bzw. der DB und untersteht in der gesamtlogistischen Verantwortung auch weiterhin der DB InfraGo. Zudem handelt es sich bei dem Trassenpachtvertrag durch das System der Pacht um eine zeitlich befristete Übernahme von Investitions- und Betriebsverantwortung, keine Privatisierung.

2. Die Erstellung eines Kosten-Nutzen-Plans, der insbesondere aufzeigt:

- welche Investitionen und Betriebskosten der DB durch Trassenpachtverträge eingespart oder optimiert werden können,
- welche logistischen Effekte für das Gesamtnetz zu erwarten sind,
- welche Streckenabschnitte für ein Pachtmodell besonders geeignet sind.

3. Die rechtliche Prüfung der Umsetzbarkeit für das deutsche Schienennetz,

einschließlich europarechtlicher Vorgaben, sowie die Entwicklung alternativer Modelle und/oder Komponenten, falls einzelne Elemente nicht rechtssicher umgesetzt werden können. Vergleichbare Modelle zeitlich befristeter Pachtverträge für Eisenbahninfrastruktur sind international bereits erprobt, unter anderem in Großbritannien, Frankreich und Italien.

Begründung

Trassenpachtverträge würden es der Deutschen Bahn ermöglichen, stark defizitäre Eisenbahnstrecken zu verpachten, deren Instandhaltungskosten die Einnahmen aus Trassenentgelten übersteigen. Private Pächter übernehmen die Verantwortung für Betrieb, Instandhaltung und Modernisierung und können die Trassenentgelte innerhalb eines klar regulierten Rahmens selbst erheben. Dadurch entstehen wirtschaftliche Anreize für private Investitionen, ohne dass das Eigentum an der Infrastruktur privatisiert wird.

Der daraus resultierende Kostenvorteil soll Bahnunternehmen dazu veranlassen, Linienführungen anzupassen und Bahnangebote neu auszurichten. Verkehrsströme lassen sich so effizienter verteilen, überlastete Hauptachsen entlasten und bislang untergenutzte Strecken besser einbinden. Langfristige Pachtverträge schaffen Planungssicherheit und fördern Investitionen in Modernisierung und Ausbau, die mittelfristig zu geringeren Wartungskosten und höherer Leistungsfähigkeit führen.

Das Modell der Trassenpachtverträge stärkt insbesondere den Schienengüterverkehr und setzt Anreize für eine Verlagerung von Verkehren von der Straße auf die Schiene. Davon profitieren sowohl der Personenverkehr als auch die Standortattraktivität insgesamt. Gleichzeitig verbessert eine leistungsfähigere Schieneninfrastruktur die Resilienz unseres Verkehrsnetzes und leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Verteidigungs- und Bündnisfähigkeit, insbesondere im Bereich der Militärlogistik als Transport-Drehscheibe der NATO in Europa.

Eine zunehmende Zahl von Trassenpachtverträgen kann den Verwaltungs- und Instandhaltungsaufwand innerhalb der DB reduzieren, während private Akteure zusätzliche Verantwortung übernehmen. Dies eröffnet die Möglichkeit, Fachpersonal gezielt einzusetzen und langfristig zu binden. Gerade im ländlichen Raum Deutschlands können Trassenpachtverträge zur

Reaktivierung bislang stillgelegter oder untergenutzter Strecken beitragen.

Wer den Schienenverkehr nachhaltig stärken, Investitionen beschleunigen und die infrastrukturelle Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Deutschland sichern will, kommt an Trassenpachtverträgen als strategischem Instrument nicht vorbei.