

**Antwort
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Drabiniok und der Fraktion DIE GRÜNEN
— Drucksache 10/1814 —**

Genehmigung von Streckenstilllegungen der Deutschen Bundesbahn

Der Bundesminister für Verkehr – E 15/32.30.05/94 Vm 84 (1) – hat mit Schreiben vom 16. November 1984 im Namen der Bundesregierung die Kleine Anfrage wie folgt beantwortet:

Vorbemerkungen

Im Bundesgebiet gibt es zum Gebietsstand 1. Juli 1984

8 505 Gemeinden	{	}	328 Kreise
237 Landkreise			
91 kreisfreie Städte			

Auf diesen Gebietsstand beziehen sich alle nachfolgenden Angaben über Kreis-, Gemeinde- und Einwohnerzahlen, die auf dem verfügbaren Fortschreibungsstand vom 1. Januar 1983 angegeben werden.

Die Planungsbehörden der Länder haben bei der Ausweisung von Zentren gelegentlich mehrere Gemeinden zu einem „Doppel-“ oder „Mehrfach-Zentrum“ ernannt. Diese Zentren gelten ebenfalls als eine Gebietseinheit.

Die gesetzlichen Bestimmungen geben vor, daß für die Umstellung des Reisezugbetriebes auf Busbedienung und für die Einstellung des Güterzugbetriebes (Gesamtbetriebes) einer Strecke jeweils selbständige Verfahren durchzuführen sind. Dadurch treten Mehrfachnennungen auf. Eine Addition der jeweils auf den Reisezugbetrieb und den Güterzugbetrieb bezogenen Zahlenangaben würde insofern falsche, überhöhte Werte ergeben.

Die Angaben zu den Fragen 1, 2, 11, 12 und 19 bis 22 basieren auf dem Ermittlungsstand August 1984.

1. Wie hoch ist die Zahl der Bundesbahnstrecken, für die der Bundesminister für Verkehr in der Zeit vom 1. Januar 1960 bis 3. Oktober 1982 die Genehmigung zur dauernden Einstellung des

- a) Reisezugbetriebes,
- b) Güterzugbetriebes

erteilt hat?

2. Welche Gesamtlänge hatten diese Bundesbahnstrecken?

a) 341 Strecken mit 6 339 km Gesamtlänge,

b) 295 Strecken mit 2 993 km Gesamtlänge.

3. Wie hoch ist die Zahl der Gemeinden, die durch die Erteilung von Genehmigungen gemäß Frage 1 heute keinen Anschluß mehr an das Schienennetz der Deutschen Bundesbahn

- a) für den Reisezugbetrieb,
- b) für den Güterzugbetrieb

haben?

a) rd. 700 Gemeinden,

b) rd. 200 Gemeinden.

4. Wie hoch ist der Anteil der Gemeinden, die ganz oder teilweise innerhalb des Zonenrandgebietes liegen, an den Gemeinden

- a) gemäß Antwort zu Frage 3 a),
- b) gemäß Antwort zu Frage 3 b)?

a) rd. 150 Gemeinden,

b) rd. 40 Gemeinden.

5. Wie hoch ist die Gesamtzahl der Einwohner aller Gemeinden, die

- a) gemäß Antwort zu Frage 3 a),
- b) gemäß Antwort zu Frage 3 b)

betroffen waren?

a) rd. 2,94 Mio. Einwohner,

b) rd. 0,76 Mio. Einwohner.

6. Wie hoch ist die Gesamtzahl der Einwohner aller Gemeinden, die

- a) gemäß Antwort zu Frage 4 a),
- b) gemäß Antwort zu Frage 4 b)

betroffen waren?

a) rd. 0,50 Mio. Einwohner,

b) rd. 0,11 Mio. Einwohner.

7. Welche Gemeinden

- a) gemäß Antwort zu Frage 3 a),
- b) gemäß Antwort zu Frage 3 b)

haben die raumordnerische Funktion „Mittelzentrum“?

Die Gemeinden:

- a)
 - b)
- } (Liste im Anhang)

8. Welche Gemeinden

- a) gemäß Antwort zu Frage 7 a),
- b) gemäß Antwort zu Frage 7 b)

liegen ganz oder teilweise innerhalb des Zonenrandgebietes?

Diese Gemeinden sind in der Antwort zu Frage 7 mit (ZR) gekennzeichnet.

9. Wie viele Gemeinden mit der raumordnerischen Funktion „Mittelzentrum“ haben gegenwärtig keinen Anschluß an das Schienennetz der Deutschen Bundesbahn

- a) für den Reisezugbetrieb,
- b) für den Güterzugbetrieb?

- a) 93 Gemeinden,
- b) 36 Gemeinden.

10. Wie viele der Gemeinden

- a) gemäß Antwort zu Frage 9 a),
- b) gemäß Antwort zu Frage 9 b)

liegen ganz oder teilweise innerhalb des Zonenrandgebietes?

- a) 10 Gemeinden,
- b) 5 Gemeinden.

11. Wie hoch ist die Zahl der Bundesbahnstrecken, für die der Bundesminister für Verkehr seit dem 4. Oktober 1982 die Genehmigung zur dauernden Einstellung des

- a) Reisezugbetriebes,
 - b) Güterzugbetriebes
- erteilt hat?

12. Welche Gesamtlänge hatten diese Bundesbahnstrecken?

- a) 38 Strecken mit 892 km Gesamtlänge,
- b) 49 Strecken mit 516 km Gesamtlänge.

13. Wie hoch ist die Zahl der Gemeinden, die durch die Erteilung von Genehmigungen gemäß Frage 11 ihren Anschluß an das Schienennetz der Deutschen Bundesbahn

- a) für den Reisezugbetrieb,
- b) für den Güterzugbetrieb

verloren haben bzw. verlieren werden?

- a) 132 Gemeinden,
- b) 31 Gemeinden.

14. Wie hoch ist der Anteil der Gemeinden, die ganz oder teilweise innerhalb des Zonenrandgebietes liegen, an den Gemeinden

- a) gemäß Antwort zu Frage 13 a),
- b) gemäß Antwort zu Frage 13 b)?

- a) 15 Gemeinden,
- b) 6 Gemeinden.

15. Wie hoch ist die Gesamtzahl der Einwohner aller Gemeinden, die

- a) gemäß Antwort zu Frage 13 a),
 - b) gemäß Antwort zu Frage 13 b)
- betroffen waren?

- a) rd. 530 Tsd. Einwohner,
- b) rd. 160 Tsd. Einwohner.

16. Wie hoch ist die Gesamtzahl der Einwohner aller Gemeinden, die

- a) gemäß Antwort zu Frage 14 a),
 - b) gemäß Antwort zu Frage 14 b)
- betroffen waren?

- a) rd. 35 Tsd. Einwohner,
- b) rd. 25 Tsd. Einwohner.

17. Welche der Gemeinden

- a) gemäß Antwort zu Frage 13 a),
- b) gemäß Antwort zu Frage 13 b)

haben die raumordnerische Funktion „Mittelzentrum“?

Die Gemeinden:

- a)
- b) } (Liste im Anhang)

18. Welche der Gemeinden

- a) gemäß Antwort zu Frage 17 a),
- b) gemäß Antwort zu Frage 17 b)

liegen ganz oder teilweise innerhalb des Zonenrandgebietes?

a) und b) keine.

19. Für welche Bundesbahnstrecken, deren Stilllegung vom Verwaltungsrat der Deutschen Bundesbahn beschlossen wurde, hat der Bundesminister für Verkehr seit dem 4. Oktober 1982 die Genehmigung zur dauernden Einstellung des

- a) Reisezugbetriebes,
- b) Güterzugbetriebes

versagt?

20. Welche Gesamtlänge hatten diese Bundesbahnstrecken?

a) für den Teilabschnitt Bad Oldesloe–Bad Segeberg, Gesamtlänge 16 km (der Strecke Bad Oldesloe–Neumünster),

b) keine (Antwort zu Frage 20 entfällt).

21. Wie hoch ist der Anteil der Bundesbahnstrecken, die ganz oder teilweise innerhalb des Zonenrandgebietes liegen bzw. lagen, an den Bundesbahnstrecken

- a) gemäß Antwort zu Frage 1 a),
- b) gemäß Antwort zu Frage 1 b),
- c) gemäß Antwort zu Frage 11 a),
- d) gemäß Antwort zu Frage 11 b),
- e) gemäß Antwort zu Frage 19 a),
- f) gemäß Antwort zu Frage 19 b)?

22. Welche Gesamtlänge hatten diese Bundesbahnstrecken?

a) 69 Strecken mit 1605 km Gesamtlänge,

b) 56 Strecken mit 699 km Gesamtlänge,

c) 9 Strecken mit 186 km Gesamtlänge,

d) 9 Strecken mit 77 km Gesamtlänge,

e) 1 Strecke mit 16 km Gesamtlänge,

f) keine (Antwort zu Frage 22 entfällt).

23. Ist die Bundesregierung bereit, solange keine Genehmigungen mehr gemäß § 14 Abs. 3 Buchstabe b des Bundesbahngesetzes für die dauernde Einstellung des Betriebes von Bundesbahnstrecken, die entweder ganz oder teilweise innerhalb des Zonenrandgebietes liegen, zu erteilen, bis der Deutsche Bundestag abschließend über den Antrag der Fraktion DIE GRÜNEN zu dieser Problematik (Drucksache 10/1222) beraten und entschieden hat, und wenn nein, warum nicht?

Es wird davon ausgegangen, daß Genehmigungen gemäß Buchstabe d des § 14 Abs. 3 Bundesbahngesetz (BbG) gemeint sind.

Die Bundesregierung ist bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben an das geltende Recht gebunden (Artikel 20 Abs. 3 Grundgesetz).

24. Kann die Bundesregierung bestätigen, daß in der sogenannten Modellrechnung „Szenarium DB 1990“ der Deutschen Bundesbahn Streckenreduzierungen im Güterverkehr von ca. 28 000 km in 1982 über ca. 25 000 km in 1987 ggf. auf ca. 22 000 km in 1990 und Streckenreduzierungen im Personenverkehr von ca. 22 500 km in 1982 auf ca. 15 500 km in 1990 als Voraussetzung dafür unterstellt sind, bis 1990 die Arbeitsproduktivität um rund 40 % zu steigern, die Gesamtkosten um rund 25 % und die Personalkosten um rund 30 % zu senken, und wenn nein, wie begründet die Bundesregierung ihre Auffassung?
25. Kann die Bundesregierung bestätigen, daß der Bundesminister für Verkehr dem Vorstand der Deutschen Bundesbahn am 23. November 1983 als Ziel vorgegeben hat, die Deutsche Bundesbahn möge ihre Gesamtplanung darauf abstellen, daß die von der Deutschen Bundesbahn genannten Ziele einer Produktivitätssteigerung um 40 % möglichst bald – bis spätestens 1990 – erreicht werden, und wenn nein, wie begründet die Bundesregierung ihre Auffassung?
26. Sieht die Bundesregierung Möglichkeiten für den Vorstand der Deutschen Bundesbahn, unter Beibehaltung der sonstigen in der sogenannten Modellrechnung „Szenarium DB 1990“ der Deutschen Bundesbahn genannten Eckdaten die Arbeitsproduktivität bis spätestens 1990 um 40 % zu erhöhen, falls bis 1990 keine oder nur eine wesentlich geringere Streckenreduzierung im Personenverkehr erfolgt, wenn ja, welche Möglichkeiten sind dies, wenn nein, wie begründet die Bundesregierung ihre Auffassung?

In den Leitlinien der Bundesregierung vom 23. November 1983 ist auf der Grundlage des geltenden Rechts der politische Rahmen abgesteckt, mit dem die Konsolidierung der DB eingeleitet wird. Die DB muß diesen Rahmen gemäß der ihr gesetzlich obliegenden Verantwortung mit eigenen unternehmerischen Entscheidungen ausfüllen.

Die Bundesregierung hat festgestellt, daß die DB zur Nutzung ihrer Chancen mit Nachdruck ihre noch großen Rationalisierungsreserven, insbesondere auch im Unterhaltungs- und Vorhaltungsbereich und im Schienenpersonennahverkehr ausschöpfen muß.

Produktivitätssteigerung bedeutet nicht Leistungseinschränkungen, sondern gleiche Leistung bei geringeren Kosten oder Mehrleistung bei gleichen Kosten. Daneben werden aber auch Anpassungen des Leistungsangebots an die veränderte Nachfrage erforderlich sein. Es gibt keine politische Vorgabe für eine bestimmte Netzgröße. Sie wäre nach dem Gesagten auch nicht sinnvoll. Eine Entscheidung über Maßnahmen zur Netzanpassung wird nur nach Prüfung des Einzelfalls getroffen.

Der Vorstand der DB hat als Ziel seiner unternehmensbezogenen Vorstellungen geplant, bis 1990

- die Arbeitsproduktivität um 40 % zu erhöhen,
- bezogen auf 1982 die Gesamtkosten um rd. 25 % und die Personalkosten um rd. 30 % zu senken.

Produktivitätssteigerungen müssen in allen Leistungsbereichen erzielt werden.

27. Kann die Bundesregierung bestätigen, daß der Bundesminister für Verkehr in der von ihm herausgegebenen Broschüre „Die Weichen für die Zukunft stellen“ aussagt, daß
- im Einzelfall sorgfältig geprüft werden muß, ob der Zug oder der Bus für eine optimale Verkehrsbedienung auf dem Land am besten geeignet ist,
 - für eine Verlagerung von der Schiene auf die Straße strenge Maßstäbe zugrunde gelegt werden,
 - bei der Verlagerung des Verkehrs von der Bahn auf den Bus jeder Fall für sich gesehen werden muß,
 - neben den wirtschaftlichen Kriterien auch Aspekte der Raumordnung, der Sozial- und Strukturpolitik sowie des Umweltschutzes sorgfältig geprüft werden müssen, bevor die Schiene durch den Bus ersetzt wird?

Ja.

28. Hält es die Bundesregierung im Hinblick auf die Beantwortung der Frage 27 für sinnvoll, wenn vor jeder Entscheidung über die Stilllegung einer Bundesbahnstrecke im Reisezugbetrieb von der Bundesregierung ein Gutachten eines unabhängigen Instituts angefordert wird, in dem zu untersuchen ist,
- ob auf der Strecke der Zug oder der Bus für eine optimale Verkehrsbedienung am besten geeignet ist,
 - ob und ggf. welche Möglichkeiten bestehen, die Betriebskosten zu senken,
 - ob und ggf. welche Möglichkeiten bestehen, die Erlöse zu erhöhen,
 - ob bei Ausschöpfung aller Möglichkeiten, die Betriebskosten zu senken und die Erlöse zu erhöhen das Wirtschaftsergebnis mehr verbessert werden kann, als durch die Stilllegung im Reisezugbetrieb,
 - welche Aspekte der Raumordnung, der Sozial- und Strukturpolitik sowie des Umweltschutzes für bzw. gegen eine Stilllegung im Reisezugbetrieb sprechen,
- um sicherzustellen, daß unter Zugrundelegung strenger Maßstäbe eine sorgfältige Einzelfallprüfung erfolgt, und wenn nein, wie begründet die Bundesregierung ihre Auffassung?

Das nach dem BbG vorgesehene Verfahren bei geplanten Betriebseinstellungen auf Strecken der DB stellt sicher, daß alle berührten Belange in die Beurteilung einfließen. Auf der Basis der von der DB übersandten Streckenunterlagen erstellt die zuständige oberste Landesverkehrsbehörde nach Anhörung der zuständigen Stellen eine Stellungnahme, die Grundlage für die Entscheidung des Verwaltungsrates der DB ist. Erst nach dessen zustimmender Beschußfassung kann der Vorstand der DB dem Bundesminister für Verkehr einen Antrag mit prüffähigen Unterlagen übersenden.

Dieses Verfahren mit abschließender Beurteilung durch den Bundesminister für Verkehr stellt eine sorgfältige und sachkundige Einzelfallprüfung sicher und hat sich bei den bislang behandelten Fällen bewährt.

29. Ist die Bundesregierung bereit, die Genehmigung gemäß § 14 Abs. 3 Buchstabe b des Bundesbahngesetzes für die Stilllegung einer Bundesbahnstrecke im Reisezugbetrieb zu versagen, falls das

betroffene Land oder eine betroffene Gebietskörperschaft der Bundesregierung ein Gutachten vorlegt, das zu dem Ergebnis kommt, daß bei Ausschöpfung aller Möglichkeiten, die Betriebskosten auf der betreffenden Strecke zu senken und die Erlöse zu erhöhen, das Wirtschaftsergebnis mehr verbessert werden kann als durch die Stilllegung im Reisezugbetrieb, und wenn nein, warum nicht?

Es wird auch hier davon ausgegangen, daß Genehmigungen gemäß § 14 Abs. 3 Buchstabe d BbG gemeint sind.

In der Antwort zu Frage 28 ist zum Ausdruck gebracht, daß die im Rahmen des gesetzlichen Verfahrens von der obersten Landesverkehrsbehörde erstellte Stellungnahme eine wesentliche Grundlage für die Beschußfassung der Organe der DB und für die abschließende Beurteilung durch den Bundesminister für Verkehr ist.

Die Auswirkungen einer geplanten Maßnahme auf das Wirtschaftsergebnis der DB sind ein wichtiger Gesichtspunkt für die Entscheidung der DB. Bei Vorlage eines Antrages durch den Vorstand der DB wird auch der Bundesminister für Verkehr im Rahmen der Prüfung und Beurteilung der Gesamtaspekte alle vorliegenden Argumente angemessen berücksichtigen.

Anhang

Auflistung der Gemeinden zu den Fragen

7 a) Clausthal-Zellerfeld (ZR)	Dahn	
Duderstadt (ZR)	Hermeskeil	
Friesoythe	Kastellaun	
Lüchow (ZR)	Neuerburg	
Zeven	Prüm	
Baesweiler	Münsingen	17 b) Blomberg
Barntrup	Pfullingen	
Bergneustadt	Burglengenfeld	
Büren	Freyung (ZR)	
Freudenberg	Lindenberg i. Allgäu	
Heiligenhaus	Mainburg	
Heinsberg	Marktheidenfeld	
Radevormwald	Teublitz	
Rhede	Vohenstrauß (ZR)	
Schleiden		
Schmallenberg		7 b) Clausthal-Zellerfeld (ZR)
Schwalmatal	Lohmar	
Sprockhövel	Seeheim-Jugenheim	
Waldbrol	Taunusstein	
Wiehl	Pfullingen	
Wülfrath		
Zülpich		
Breuberg	17 a) Brunsbüttel	
Griesheim	Georgsmarienhütte	
Heusenstamm	Datteln	
Homberg (Efze)	Herten	
Schlitz (ZR)	Waltrop	
Seeheim-Jugenheim	Taunusstein	
Bad Bergzabern	Bernkastel-Kues	
Baumholder	Diedorf	