

Antwort
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Weiss (München) und der Fraktion
DIE GRÜNEN**
— Drucksache 11/7082 —

Streckenstillegungen der Deutschen Bundesbahn im Schienenpersonennahverkehr

Wie ist der Stand der derzeit beim Bundesministerium für Verkehr anhängigen Verfahren zu den Streckenstilllegungsvorhaben der Deutschen Bundesbahn?

Liegen die Stellungnahmen der Länder vor?

Wie lauten sie?

Wie wird bei jedem einzelnen Streckenstilllegungsvorhaben dem Beschluß des Deutschen Bundestages Rechnung getragen, daß Grundlage einer Streckenstilllegung nicht das zuletzt auf der Strecke verbliebene Reisendenaufkommen sein darf, sondern die im Rahmen eines regionalen Verkehrskonzeptes bei Einsatz moderner Fahrzeuge erreichbare Reisendenzahl?

Welche Reisendenzahl liegt den einzelnen Streckenstilllegungsverfahren zugrunde?

Bis wann wird jeweils eine Entscheidung des Bundesministers für Verkehr vorliegen?

Die vorstehenden Fragen beziehen sich auf folgende Bahnstrecken:

Verfahren nach § 44 Bundesbahngesetz

- ☐ Tübingen – Entringen
- ☐ Bayreuth – Warmensteinach
- ☐ Nürnberg-Nordost – Gräfenberg
- ☐ Kulmbach – Thurnau
- ☐ Bremerhaven-Wulsdorf – Stade
- ☐ Bronnzell – Gersfeld
- ☐ Beienheim – Hungen
- ☐ Herdorf – Haiger
- ☐ Soltau – Buchholz
- ☐ Großdünken – Bodenburg
- ☐ Seesen – Herzberg
- ☐ Mettmann – Wuppertal-Wichlinghausen
- ☐ Wuppertal-Vohwinkel – Wuppertal-Varresbeck
- ☐ Kleve – Kranenburg (Grenze)
- ☐ Kaiserslautern – Lauterecken-Grumbach
- ☐ Völklingen – Überherrn
- ☐ Homburg (Saar) – Reinheim

Verfahren nach § 14 Bundesbahngesetz

- Gessertshausen – Markt Wald
- Abzw. Schwedenschanze – Kötzing
- Bogen – Bogen Ost
- Wasserburg Bf. – Wasserburg Stadt
- Ebersberg – Wasserburg Bf.
- München-Moosach – München-Olympiastadion
- Neustadt – Floß
- Rahden – Bassum
- Delmenhorst – Hesepe
- Kaarst – Neuss
- Neumünster – Heide
- Gerolstein – Mayen-West
- Herne – Herne-Rottbruch
- Opladen – Hilgen

Sind darüber hinaus noch weitere Streckenstilllegungsverfahren beim BMV anhängig?

Das gesetzliche Verfahren zur Umstellung des Personenverkehrsangebotes einer Strecke auf Busbedienung verläuft in mehreren Phasen. Zunächst gibt die Deutsche Bundesbahn gemäß § 44 Bundesbahngesetz (BbG) den örtlich beteiligten obersten Landesverkehrsbehörden Gelegenheit zur Stellungnahme. Danach wird die beabsichtigte Maßnahme gemäß § 12 Abs. 1 Nr. 10 BbG dem Verwaltungsrat der Deutschen Bundesbahn zur Beschlußfassung vorgelegt. Erst und auch nur dann, wenn dieser zugestimmt hat, kann der Vorstand der Deutschen Bundesbahn gemäß § 14 Abs. 3 d BbG dem Bundesminister für Verkehr einen entsprechenden Antrag mit prüffähigen Unterlagen zur Entscheidung vorlegen.

Die in der Fragestellung enthaltene Aufzählung – aufgeteilt in „Verfahren nach § 44 BbG“ und „Verfahren nach § 14 BbG“ – gibt bereits für die einzelnen Streckenabschnitte den aktuellen Stand des jeweiligen Verfahrens wieder – mit Ausnahme der Strecke München-Moosach – München-Olympiastadion, für die am 30. April 1990 die dauernde Einstellung des Reisezugbetriebes genehmigt wurde.

Für die Strecken, deren Umstellung des Reisezugangebotes auf Busbedienung gemäß § 14 BbG beim Bundesminister für Verkehr beantragt wurde, sind in der anliegenden Liste 1 Datum der Antragstellung und Votum der obersten Landesverkehrsbehörde angegeben. Bei diesen Strecken konnte die Prüfung der Anträge der Deutschen Bundesbahn noch nicht abgeschlossen werden, weil die Maßnahmen aus der Sicht des Bundesministers für Verkehr noch nicht entscheidungsreif sind und weitere Erörterungen mit den Beteiligten erfordern.

Die Deutsche Bundesbahn hat mit allen Bundesländern Rahmenvereinbarungen über die zukünftige Gestaltung des Schienenpersonennahverkehrs abgeschlossen. Maßgebliches Ziel dieser Vereinbarungen ist u. a., in regionaler Verantwortung das Angebot im ÖPNV und die dabei von der Deutschen Bundesbahn wahrzunehmenden Aufgaben zu bestimmen. In gemeinsamen Ausschüssen und Regionalarbeitsgruppen, auch mit Vertretern der zuständigen Gebietskörperschaften, werden Untersuchungen durchgeführt, die unter Berücksichtigung der Raumordnung, der Siedlungs-, Wirtschafts- und Bevölkerungsstruktur sowie der allgemeinen Verkehrserschließung des Einzugsbereichs einer Strecke dem in der Anfrage erwähnten Bundestagsbeschluß Rechnung tragen.

In besonderen Fällen sind auch externe Gutachter beauftragt worden, durch verkehrswissenschaftliche Untersuchungen Planungs- und Entscheidungsgrundlagen aufzubereiten.

Der Bundesminister für Verkehr prüft im Rahmen des Genehmigungsverfahrens die Ergebnisse dieser Untersuchungen. In die Prüfung wird auch die Stellungnahme der zuständigen obersten Landesverkehrsbehörde nach § 44 BbG einbezogen.

Grundlage für die Durchführung eines Verfahrens ist die Wirtschaftlichkeit der betroffenen Strecke. Für die Organe der Deutschen Bundesbahn ist die betriebswirtschaftliche Situation entscheidend. Der Bundesminister für Verkehr berücksichtigt dagegen die gesamtwirtschaftlichen Verhältnisse, wozu auch die Wirtschafts- und Bevölkerungsstruktur und die Umweltsituation des betroffenen Raumes zählen.

Das erreichbare Reisendenaufkommen in den einzelnen Sparten (z. B. Berufs-, Schüler-, Ferienreiseverkehr) geht dabei in die Erlösberechnung ein. Reisendenzahlen allein sind daher nicht ausschlaggebendes Kriterium, weder für die Einleitung eines Verfahrens noch für die abschließende Entscheidung.

Liste 1

DB-Strecken, bei denen Umstellung des Schienenpersonennahverkehrs auf Busbedienung beim BMV beantragt wurde

Strecke	Antrag der DB vom	Stellungnahme des Landes
Gessertshausen – Markt Wald	20. 12. 85	Ablehnung
Abzweig Schwedenschanze – Kötzing	19. 12. 85	Ablehnung
Bogen – Bogen Ost	25. 07. 86	Ablehnung
Wasserburg Bf. – Wasserb. Stadt	19. 12. 88	Ablehnung
Ebersberg – Wasserburg Bf.	19. 12. 88	Ablehnung
Neustadt – Floß	10. 07. 89	Ablehnung
Rahden – Bassum	27. 12. 88	Ablehnung
Delmenhorst – Hesepe	27. 12. 88	Ablehnung
Kaarst – Neuss	30. 06. 88	bislang keine Stellungnahme
Neumünster – Heide	31. 05. 83	Ablehnung
Gerolstein – Mayen West	23. 04. 90	bedingte Zustimmung*
Herne – Herne-Rottbruch	24. 04. 90	Zustimmung
Opladen – Hilgen	23. 04. 90	Zustimmung

* Voraussetzung für die Zustimmung ist, daß freiwerdende Mittel zur Verbesserung der Bedienung auf der Eifelstrecke Köln – Trier und der Busbedienung im Raum Koblenz eingesetzt, bestimmte Buskonzepte verwirklicht und bestimmte Schnellbusverbindungen aufgenommen werden.

