

Antwort
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Dr. Klaus-Dieter Feige und der Gruppe
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
— Drucksache 12/3117 —**

Rückzug der Deutschen Bundesbahn aus der Fläche

Trotz Ländervereinbarungen zur zukünftigen Gestaltung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs und vielfältiger regionaler Bemühungen zur Sicherung von Güter- und Personentransporten auf der Schiene trägt sich die Deutsche Bundesbahn mit dem Gedanken der Stilllegung von Bahnstrecken, dem Übergang von zweigleisigem auf eingleisigen Betrieb auf verschiedenen Streckenabschnitten und der Schließung von Dienststellen.

Auch die Deutsche Reichsbahn ist in Überlegungen zur Stilllegung von Eisenbahnstrecken bzw. Dienststellen eingetreten bzw. hat entsprechende Verfahren eingeleitet.

Für verschiedene Strecken oder Streckenabschnitte erhalten die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn Ausgleichszahlungen für die Aufrechterhaltung des Betriebs oder die Instandhaltung der Infrastruktur.

Vorbemerkung

In den Jahren von 1985 bis 1989 wurden auf Anregung der Bundesregierung zwischen der Deutschen Bundesbahn und acht der alten Bundesländer sogenannte Rahmenvereinbarungen zur Gestaltung des Öffentlichen Personennahverkehrs in der Fläche getroffen. Diese Vereinbarungen haben das Ziel, in gemeinsamer Verantwortung abgestimmte bedarfsgerechte Angebote zu gestalten, insbesondere aber auch Sicherheit über die absehbare Zukunft des Schienennetzes in der Fläche zu schaffen. Auf der Grundlage dieser Vereinbarungen arbeiten seither die Deutsche Bundesbahn, die betreffenden Bundesländer und der Bund. Dies gilt auch für die Umstellung von Nahverkehr auf der Schiene auf

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministers für Verkehr vom 1. September 1992 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Busbedienung. Nach Ansicht der Beteiligten haben sich die Rahmenvereinbarungen grundsätzlich bewährt.

Die Gewährleistung eines ausreichenden Öffentlichen Personenverkehrs (ÖPNV) ist angesichts des wachsenden Verkehrs auf den Straßen und der steigenden Mobilitätsbedürfnisse der Gesellschaft auch weiterhin unverzichtbar. Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) der Deutschen Eisenbahnen leistet hierfür einen wesentlichen Beitrag. Um die ständig wachsenden Belastungen der öffentlichen Haushalte zu begrenzen, sind Organisationsstrukturen für den ÖPNV zu finden, die die Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit des ÖPNV nachhaltig verbessern.

Seit dem Bericht der Bundesregierung zur Lage des ÖPNV in der Fläche von 1989 zeichnet sich ab, daß eine Regionalisierung des SPNV von DB und DR zu einer wesentlichen Verbesserung der öffentlichen Nahverkehrsbedienung führen kann.

Regionalisierung ist dabei zu verstehen als Zusammenführung der bisher auf den Bund (SPNV) sowie auf Länder und Kommunen (sonstiger ÖPNV auf Schiene und Straße) verteilten Aufgaben- und Ausgabenkompetenzen für den ÖPNV auf regionaler Ebene.

Nach den Vorstellungen der Bundesregierung soll mit der Regionalisierung des SPNV der Weg dafür geöffnet werden, daß zukünftig in der Region eigenverantwortlich darüber entschieden werden kann, welche Verkehrsbedienung bei welchen Verkehrsunternehmen für welche Preise „bestellt“ bzw. „eingekauft“ wird.

Das Konzept zur Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs ist mit den Ländern zu konkretisieren und in seinen Auswirkungen abzuklären. Die Bundesregierung wird im Rahmen der Strukturreform der Deutschen Eisenbahnen mit den Ländern die Fragen der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs der Bundeseisenbahnen und deren finanzielle Auswirkungen im Bund/Länder-Verhältnis abstimmen.

Zur Vervollständigung der mit der Regionalisierung verfolgten Ziele soll künftig auch verstärkt vorhandenen regionalen Interessen Rechnung getragen werden, bestimmte Strecken der DB/DR in regionale Trägerschaft zu übernehmen. Eine solche Übernahme kann insbesondere immer dann zweckmäßig sein, wenn zwar aus Sicht der Eisenbahnunternehmen des Bundes Strecken wegen mangelnder Nachfrage nicht weiterbetrieben werden können, kommunal- bzw. regionalpolitische Verantwortungsträger diese Strecken aber aufrechterhalten möchten, um aus ihrer Verantwortung den ÖPNV in der Region auf diese Weise auszugestalten.

1. Welche Verfahren nach §§ 44 und 14 Bundesbahngesetz sind z. Z. bei Bundes- und Reichsbahn eingeleitet?

Bei der Deutschen Bundesbahn sind derzeit

- für 19 Strecken Verfahren nach Bundesbahngesetz zur Umstellung des Reisezugbetriebes auf Busbedienung,

- für 76 Strecken Verfahren nach Bundesbahngesetz zur Einstellung des Güterzugbetriebes und
- für 6 Strecken Verfahren nach Bundesbahngesetz zum dauernden Übergang vom zwei- zum eingleisigen Betrieb eingeleitet.

Auflistungen der Strecken sind als Anlagen 1 bis 3 beigelegt.

Von der Deutschen Reichsbahn wurde bisher nur ein Verfahren nach Bundesbahngesetz – und zwar zur Umstellung des Reisezugbetriebes der Strecke Dingelstädt–Geismar – eingeleitet.

2. Wann haben die betroffenen Landesregierungen ihre Stellungnahmen abgegeben, und wie lauten diese im einzelnen?

Bei den insgesamt 101 eingeleiteten Verfahren liegen der Deutschen Bundesbahn für 77 Verfahren noch keine Stellungnahmen der Länder vor.

In den Auflistungen (Anlagen 1 bis 3) sind für die einzelnen Strecken das Datum der Abgabe der Stellungnahme und das Votum des Landes (Zustimmung oder Ablehnung) vermerkt.

Eine Stellungnahme des Landes Thüringen für die Strecke Dingelstädt–Geismar liegt der Deutschen Reichsbahn noch nicht vor.

3. Wann haben die Verwaltungsräte der beiden Sondereisenbahnen ihre Stellungnahmen abgegeben, und wie lauten diese im einzelnen?

Die Verwaltungsräte der Deutschen Reichsbahn und der Deutschen Bundesbahn geben zu den Verfahren keine Stellungnahme ab. Sie beschließen nach § 12 des Bundesbahngesetzes über die geplante Maßnahme antragsgemäß oder ablehnend; mit der Ablehnung durch den Verwaltungsrat ist ein Verfahren beendet.

Bei eingeleiteten Verfahren für Strecken der DB, für die schon ein zustimmender Beschluß des Verwaltungsrates vorliegt, ist dies in den Auflistungen (Anlagen 1 bis 3) mit Datum vermerkt.

Mit der im Bereich der Deutschen Reichsbahn liegenden Strecke Dingelstädt–Geismar hat sich der Verwaltungsrat der Deutschen Reichsbahn noch nicht befaßt.

4. Welchen Termin zum Verfahrensabschluß streben Bundes- und Reichsbahn für die Verfahren an?

Das Verfahren nach Bundesbahngesetz wird, soweit es nicht durch den ablehnenden Beschluß des Verwaltungsrates beendet würde, nach Wertung aller relevanten Gesichtspunkte in Abstimmung mit den beteiligten Bundesressorts mit der Entscheidung des Bundesministers für Verkehr gemäß § 14 des Bundesbahngesetzes abgeschlossen.

Bundes- und Reichsbahn haben hierauf keinen unmittelbaren Einfluß.

5. Für welche einzelnen Eisenbahnstrecken und Streckenabschnitte, differenziert nach Verkehrsart (Personen- und Güterverkehr), erhalten Bundes- und Reichsbahn Ausgleichszahlungen aufgrund der EWG-Verordnungen 1191/69 und 1107/70?

Die Deutsche Bundesbahn erhält für die Aufrechterhaltung der in der Anlage 4 bezeichneten Strecken bzw. Streckenabschnitte Ausgleichszahlungen vom Bund nach der VO (EWG) Nr. 1191/69. Diese Ausgleichszahlungen sind im Bundeshaushalt, Epl. 12, Kapitel 12 20, Titel 682 11 für 1992 mit 26,8 Mio. DM veranschlagt. Nach der Änderung der o.g. VO durch die VO (EWG) 1893/91 können Verpflichtungen zur Aufrechterhaltung der Güterverkehrsbedienung auf bestimmten Strecken künftig nicht aufrechterhalten werden. Diese Strecken unterliegen ab 1. Januar 1993 der unternehmerischen Geschäftsführung der DB.

Bei der Deutschen Reichsbahn gibt es keine Auflagen zur Aufrechterhaltung von Strecken oder Streckenabschnitten nach der VO (EWG) Nr. 1191/69.

Die VO (EWG) Nr. 1107/70 kommt in diesem Zusammenhang nicht zum Tragen, weil die Tatbestände in der VO (EWG) Nr. 1191/69 zusammen mit der Änderungs-VO (EWG) Nr. 1193/91 abschließend geregelt sind.

Anlage 1

*Eingeleitete, noch nicht abgeschlossene gesetzliche Verfahren
zur dauernden Einstellung des Reisezugbetriebes*

Strecke	Stellungnahme des Landes vom*)	Votum**)	Zustimmender Beschluß der VR/DB
Baden-Württemberg			
Tübingen–Entringen	–		
Bayern			
Abzw. Schwedenschanze–Kötzing	31. 1. 84	A	14. 12. 88
Bayreuth–Warmensteinach	–		
Bogen–Bogen Ost	15. 7. 86	A	16. 7. 86
Ebersberg–Wasserburg Stadt	6. 12. 88	A	14. 12. 88
Nürnberg NO–Gräfenberg	–		
Kulmbach–Thurnau	–		
Haßfurt–Hofheim	–		
Hessen			
Fulda–Gersfeld	–		
Beienheim–Hungen	–		
Niedersachsen			
Rahden–Bassum (auch NRW)	12. 7./12. 12. 88	A/A	14. 12. 88
Großdungen–Bodenburg	–		
Seesen–Herzberg	–		
Delmenhorst–Hesepe	12. 12. 88	A	14. 12. 88
Nordrhein-Westfalen			
Kaarst–Neuss	ohne Stelln.		13. 6. 88
Herdorf–Haiger	–		
Erndtebrück–Laasphe	–		
Rheinland-Pfalz			
Kaiserslautern Hbf–Lauterecken- Grumbach	–		
Schleswig-Holstein			
Heide–Neumünster	30. 3. 83	A	26. 5. 83

*) – = liegt noch nicht vor

**) Z = Zustimmung

A = Ablehnung

Anlage 2

*Eingeleitete, noch nicht abgeschlossene gesetzliche Verfahren
zur dauernden Einstellung des Güterzugbetriebes*

Strecke	Stellungnahme des Landes vom*)	Votum**)	Zustimmender Beschluß der VR/DB
Baden-Württemberg			
Rudersberg–Welzheim	1. 2. 89	A	
Weil der Stadt–Calw	–		
Anschl. Schill–Dettenhausen	–		
Anschl. Gebr. Buhl–Urach	8. 11. 91	Z	25. 2. 92
Awanst. Wehr–Wehr (Baden)	–		
Waldenburg–Forchtenberg	11. 11. 91	A	
Waldshut–Koblenz (SBB)	13. 2. 92	A	
Bayern			
Weidenberg–Warmensteinach	–		
Zwiesel–Bayer. Eisenstein	–		
Bogen–Bogen Ost	15. 7. 86	A	16. 7. 86
Grafring Stadt–Ebersberg	6. 12. 88	Z	19. 12. 88
Ebersberg–Forsting	6. 12. 88	Z	19. 12. 88
Wasserburg Bf–Wasserburg Stadt	6. 12. 88	Z	19. 12. 88
Nördlingen–Wilburgstetten	9. 8. 90	A	18. 10. 90
Melkendorf–Thurnau	–		
Seligenstadt–Volkach	27. 7. 89	A	12. 10. 89
Schönbrunn–Leupoldsdorf	–		
Nürnberg Stein–Leichendorf	–		
Falls–Gefrees	–		
Kirchenlamitz O–Weißenstadt	–		
Röthenbach (Allgäu)–Lindenberg	–		
Neustadt (Aisch)–Demantsfürth–Ühlf.	–		
Wallenfels–Nordhalben	–		
Haßfurt–Hofheim	–		
Bad Endorf–Obing	–		
Dorfen Bf.–Velden	–		
Landau (Isar)–Arnstorf	–		
Hamburg			
Hamb.-Barmbeck–Hamb.-Ohlsdorf	–		
Hamb.-Ohlsdorf–Hamb.-Poppenbüttel	–		
Hessen			
Anschl. Sulo–Gersfeld	–		
Anst. Stabernack–Oberwald	22. 1. 90	A	11. 4. 90
Darmst.-Eberstadt–Pfungstadt	–		
Götzenhof–Seiferts	–		
Mörtenbach–Fürth (Odenw.)	–		
Battenberg–Hatzfeld (Eder)	–		

*) – = liegt noch nicht vor

**) Z = Zustimmung

A = Ablehnung

noch Anlage 2

Strecke	Stellungnahme des Landes vom*)	Votum**)	Zustimmender Beschluß der VR/DB
Niedersachsen			
Rahlingen–Neuenburg	12. 6. 91	Z	3. 7. 91
Celle–Müden–Dieckhorst	20. 3. 92	Z	
Abelitz–Aurich	22. 8. 91	Z	24. 10. 91
Wulften–Duderstadt	–		
Oesede–Hilter	–		
Bad Münster–Bad Münster Stadt	–		
Bremerh.–Speckenbüttel–Bederkesa	3. 9. 91	Z	
Rahden–Uchte	–		
Hann. Münden–Oberscheden	–		
Wahnebergen–Rethem	–		
Abzw. Lohe–Sulingen	–		
Braunschw.–Rühme–Harvesse	–		
Peine–Stederdorf	–		
Nordrhein-Westfalen			
Siegburg–Lohmar	–		
Borken–Burlo (Grenze)	–		
Anschl. Heringbau–Haiger	–		
Wermelskirchen–Berg. Born	16. 1. 92	A	
Wanne–Eickel–Bochum–Riemke	–		
Velbert–Heiligenhaus	–		
Erndtebrück–Laasphe	–		
Krefeld Stahlwerk–Mönchengl.- Neuwerk	16. 1. 92	Z	
Oberbruch–Heinsberg	–		
Duisburg Hochf. N–Db.–Hochfs. S	–		
Wiehl–Walldröhl	–		
Hermesdorf–Morsbach	–		
Wentholthausen–Schmallenberg	–		
Kirchen–Freudenberg	–		
Euskirchen–Bad Münstereifel	–		
Iserlohn–Iserlohn Ost	–		
Wennemen–Eslohe	–		
Rheydt–Odenkirchen–Rh.–Mülfort	–		
Rheinland-Pfalz			
Altenglan–Lauterecken–Grumbach	–		
Simmern–Pfalzfeld	–		
Gimbsheim–Guntersblum	–		
Selters–Raubach	–		
Erbach (Ww.)–Bad Marienberg	–		

*) – = liegt noch nicht vor

**) Z = Zustimmung

A = Ablehnung

noch Anlage 2

Strecke	Stellungnahme des Landes vom *)	Votum **)	Zustimmender Beschluß der VR/DB
Saarland			
Hamburg (S) Hbf–Anschl. Waldmohr	–		
St. Wendel–Oberthal	–		
Schleswig-Holstein			
Husum–Mildstadt	–		
Kellinghusen–Hohenlokedt	–		
Heide–Büsum	–		

*) – = liegt noch nicht vor

**) Z = Zustimmung

A = Ablehnung

Anlage 3

*Eingeleitete, noch nicht abgeschlossene gesetzliche Verfahren
zum dauernden Übergang vom zwei- zum eingleisigen Betrieb*

Strecke	Stellungnahme des Landes vom *)	Votum **)	Zustimmender Beschluß der VR/DB
Baden-Württemberg			
Bruchsal–Bruchsal Ost (Güterzugstrecke)	–		
Niedersachsen			
Goslar–Salzgitter-Ringelheim	–		
Nordrhein-Westfalen			
Abzw. Zweckel–Abzw. Hugo	–		
Abzw. Nordkanal–Neuss Pbf	–		
Rheinland-Pfalz			
Ehrang–Igel (Gr)	–		
Betzdorf–Herdorf	–		

*) – = liegt noch nicht vor

**) Z = Zustimmung

A = Ablehnung

Anlage 4

Ausgleichsberechtigte Strecken der Deutschen Bundesbahn

Merfeld (e)–Awanst. Stadt Coesfeld (Westf.) (a)	(G)
Münster (Westf.) (a)–Raestrup-Everswinkel (e)	(G)
Warendorf (e)–Rheda-Wiedenbrück (a)	(G)
Borken (a)–Anst. Burlo (e)	(G)
Bad Laasphe (a)–Friedrichsh.-Laasphe (e)	(G)
Bigge (a)–Hallenberg (e)	(G)
Scherl (a)–Krummenerl (e)	(G)
Wennemen (a)–Eslohe (e)	(G)
Wenholthausen (a)–Schmallenberg (e)	(G)
Friedberg (a)–Wölfersheim-Södel (e)	(G)
Usingen (a)–Grävenwiesbach (e)	(G)
Hünfeld (a)–Eiterfeld (e)	(G)
Götzenhof (a)–Seiferts (e)	(G)
Anst. Welkers (a)–Gersfeld (e)	(G)
Neukirchen (a)–Oberaula (e)	(G)
Grebenh.-Crainf. (a)–Oberwald (e)	(G)
Hann. Münden (a)–Oberscheden (e)	(G)
Westerburg (a)–Rennerod (e)	(G)
Mechtersen (e)–Lüneburg (a)	(G)
Flensburg (a)–Wallsbüll (e)	(G)
Abzw. Hörn (a)–Garding (e)	(G)
Albersdorf (e)–Heide (a)	(G)
Harvesse (e)–Brg-Rühme (a)	(G)
Celle/Anst. Edeka (a)–Müden-Dieckhorst (w)	(G)
Borgholz (e)–Scherfede (a)	(G)
Holzminden/Anschl. Glashütte (a)–Nörde (a)	(G)
Rheine Rbf (a)–St. Arnold (e)	(G)
Barntrup (a)–Aerzen (e)	(G)
Kirnbach (a)–Alpirsbach (e)	(G)
Winden (Pfalz) (a)–Schaidt (e)	(G)
Denzlingen (a)–Elzach (e)	(G)
Neustadt (a)–Bad Dürkheim (e)	(G)
Jünkerath (a)–Losheim (e)	(G)
Dieringhausen–Bergneustadt	(G)
Oberbruch (a)–Heinsberg (e)	(G)
Buchholz (a)–Emmelshausen (e)	(G)
Prien (a)–Aschau (e)	(G)
Penzberg (a)–Kochel (e)	(G)
Murnau (a)–Oberammergau (e)	(G)
Fischach (a)–Markt Wald (e)	(G)
Schliersee (a)–Bayrischzell (e)	(G)
Bad Tölz (a)–Lenggries (e)	(G)
Bf Wasserburg (a)–Wasserburg Stadt (e)	(G)
Fessenheim (a)–Wemding (e)	(G)
Forchheim (a)–Ebermannstadt (e)	(G)
Ebern (a)–Maroldsweisach (e)	(G)
Weidenberg (a)–Warmensteinach (e)	(G)
Marxgrün (a)–Bad Steben (e)	(G)
Zwiesel (a)–Bayerisch Eisenstein (e)	(P, G)
Bogen (a)–Bogen Ost (e)	(G)

noch Anlage 4

Zwiesel (a)–Bodenmais (e)	(G)
Bay WA (a)–Demantsföhth-Ühlfeld (e)	(G)
Tiefenbach (a)–Freyung (e)	(G)
Ulmen (e)–Pelm (a)	(G)
Gerolstein (a)–Pronsfeld (e)	(G)
Lebach (a)–Etzenhofen (e)	(G)
Morbach (e)–Simmern (a)	(G)
Hermeskeil (e)–Türkismühle (a)	(G)
Lampertsmühle Otterbach (a)–Weilerbach (e)	(G)
Oberthal (e)–St. Wendel (a)	(G)
Simmern (a)–Pfalzfeld (e)	(G)
Homburg (Saar) (a)–Waldmohr (e)	(G)
Münsingen (a)–Kleinenngstingen (e)	(G)
Schorndorf (a)–Rudersberg (e)	(G)
Freudenstadt (a)–Hochdorf (a)	(G)
Pforzheim-Brötzingen (a)–Wildbad (e)	(G)
Blaufelden (a)–Gerabronn (e)	(G)
Göppingen-Holzheim (a)–Boll (e)	(G)
Wanfried (a)–Heldra (e)	(G)
Lüneburg (a)–Dannenberg Ost (e)	(P)
Bad Oldesloe (a)–Bad Segeberg (e)	(P)
Vohenstrauß (a)–Eslarn (e)	(G)
Anst. Stulln (a)–Lind (e)	(G)
Erlau (a)–Obernzell (e)	(G)
Bitburg (a)–Wolsfeld (e)	(G)

Erläuterungen:

Personenverkehr	= (P)	einschließlich	= (e)
Güterverkehr	= (G)	ausschließlich	= (a)

