

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Lydia Westrich, Gerd Andres, Hans Büttner (Ingolstadt) und weiterer Abgeordneter
— Drucksache 12/5367 —

**Regionalisierung der Bahn-Nebenstrecken und Verkehrsverbundsysteme
in ländlichen Regionen**

Die Absicht der Bundesregierung zur Privatisierung der Bundes- und Reichsbahn schließt die sog. Regionalisierung der Nebenbahnen mit ein. Diese Regionalisierung beinhaltet eine Überführung in die Verantwortung der kommunalen Gebietskörperschaften. Um dort in funktionsfähige Nahverkehrssysteme integriert werden zu können, müssen Kosten und Konditionen genauestens bestimmt werden können. Das ist besonders wichtig für ländliche Regionen, in denen bisher i. d. R. keine funktionsfähigen Nahverkehrssysteme bestehen. Der Rückzug der Bahn aus diesen Regionen könnte zu erheblichen Benachteiligungen der Bevölkerung in den ländlichen Regionen führen.

A. Regionalisierung der Bahn

1. Welche regionalen Bahnstrecken wurden in den vergangenen fünf Jahren stillgelegt, und um welche durchschnittliche Streckenlänge und welche Gesamtlänge handelt es sich dabei?

In den Jahren 1988 bis 1992 wurde auf 31 Strecken bzw. Teilstrecken der Deutschen Bundesbahn mit insgesamt 539 km Länge (Durchschnitt 17,4 km je Strecke/Teilstrecke) der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) der Deutschen Bundesbahn eingestellt. Davon wurde eine Strecke mit 60 km Länge an Dritte abgegeben; der SPNV dieser Strecke wird weitergeführt.

Im gleichen Zeitraum wurde auf 120 Strecken bzw. Teilstrecken der Deutschen Bundesbahn mit insgesamt 1268 km Länge (Durchschnitt 10,6 km je Strecke/Teilstrecke) der Güterzugbetrieb der Deutschen Bundesbahn für dauernd eingestellt. In diesen Zahlen sind auch vier Strecken mit insgesamt 164 km Länge

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 23. Juli 1993 übermittelt.

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

enthalten, die an Dritte abgegeben wurden und auf denen der Güterzugbetrieb von Dritten weitergeführt wird.

Bei der Deutschen Reichsbahn wurden seit 3. Oktober 1990 bis Ende 1992 keine Strecken stillgelegt.

2. Welche Strecken wurden in den letzten fünf Jahren „regionalisiert“, d. h. verkauft oder auf andere Art in eine nicht bundesbahneigene Trägerschaft überführt?

Folgende Strecken wurden bisher in regionale Trägerschaft überführt:

- Bremerhaven–Wulsdorf–Hollenstedt,
- Hersedorf–Stade,
- Rotenburg (Wümme)–Bremervörde,
- Rotenburg (Wümme)–Brockel,
- Düren–Heimbach,
- Düren–Jülich,
- Jülich–Linnich,
- Jülich–Kirchberg (bei Jülich),
- Nordhausen Nord–Wernigerode,
- Drei Annen Hohne–Brocken,
- Stiege–Eisfelder Talmühle,
- Gernrode–Stiege–Hasselfelde,
- Alexisbad–Harzgerode.

3. Zu welchen Konditionen wurden in der Vergangenheit und werden gegenwärtig die „Umwidmungen“/„Überführungen“ vorgenommen?

Bisher wurde bei „Umwidmungen“/„Überführungen“ von den beiden Bundeseisenbahnen eine sogenannte „Starthilfe“ gewährt, die sich im Grundsatz aus folgenden Komponenten zusammensetzt:

- vermiedener Vorhaltungsaufwand (abzüglich entgangener Erträge aus Immobilienverwertung),
- vermiedenes Betriebsdefizit einschließlich des Aufwandes für Umstellung auf Busbedienung.

Der regionale Träger übernimmt die volle verkehrliche, betriebliche und finanzielle Verantwortung für die Strecke. Die von den Bahnen gezahlte Starthilfe ist zweckgebunden für die betroffene Strecke einzusetzen. Eine Betriebseinstellung vor Ablauf bestimmter Fristen verpflichtet zur anteiligen Rückzahlung.

Die mit der geplanten Bahnreform verbundene Regionalisierung des SPNV (d. h. die Übertragung der Aufgaben- und Finanzverantwortung für den SPNV der Bundeseisenbahnen vom Bund auf die Länder) macht eine Änderung des bisherigen Verfahrens erforderlich.

4. Wenn heute eine Gemeinde einen Übernahmeantrag stellt, mit welchen Konditionen könnte sie dabei rechnen, d. h. wie wird die Ablöserechnung erstellt?

Es wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

5. Was sind die Kriterien, die für die Aufstellung der Ablöserechnung berücksichtigt werden?
Welche Bedeutung wird dabei den folgenden Faktoren beigemessen, wie gehen sie in die Rechnung ein:
- baulicher Zustand der Bahngleisanlage,
 - die Ein- bzw. Zweigleisigkeit,
 - erzielbare Fahr- und Betriebsgeschwindigkeit für den Personenverkehr mit VT 628 (oder vergleichbaren Triebwagen),
 - technische Ausstattung der Strecke: elektrifiziert? Stellwerke etc.,
 - Niveau der Sicherheitsanlagen (Schraken, Ampeln...) insbesondere im Kreuzungsbereich?

Es wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

6. Wie viele regionale Strecken mit wie vielen Kilometern Gesamtlänge müssen in Deutschland Ost und West mit welchem Kostenaufwand modernisiert und/oder neu gebaut werden, um die Bahn auch in ländlichen Regionen zu einem attraktiven Verkehrsmittel zu machen, damit der Slogan „Vorfahrt Bahn“ dort glaubwürdig wird?

Durch Vernetzung ihrer Produkte IC, IR, Regionalschnellbahnen und City-Bahnen wird auch der ländliche Bereich integriert. Durch den erfolgreichen Einsatz von neuer Technik, z. B. den Neigezug (Pendolino), auf geeigneten Strecken wird die Bahn auch in Zukunft nutzbar und attraktiv.

Die zahlenmäßige Beantwortung würde eine genaue Definition der einzelnen Strecken und Netze voraussetzen.

Den Ausbau von SPNV-Strecken fördert der Bund über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Die Länder haben die Möglichkeit, aus dem GVFG-Länderprogramm (80 % der GVFG-Mittel) in eigener Zuständigkeit Maßnahmen zu unterstützen, die der Verbesserung des Nahverkehrs dienen. Von der Förderung ausgenommen sind lediglich die Grunderneuerung und Ersatzinvestitionen.

Im Zuge der Bahnreform sollen die Länder und Kommunen die Verantwortung für den SPNV übernehmen. Im Rahmen der Überleitung haben die Länder über die Qualität und Quantität zu entscheiden. Die Bundeseisenbahnen haben ihnen ein Angebot für den SPNV auf der Basis des Fahrplanjahres 1993/94 unterbreitet. Hierüber wird z. Z. verhandelt. Dabei ist es bis Ende 1997 auch möglich, Veränderungen der Qualität und Quantität der Leistungsstruktur bei 100 % Kostenausgleich besonders zu vereinbaren.

7. Wie viele regionale Strecken mit wie vielen Kilometern Gesamtlänge sind in Deutschland Ost und West in ländlichen Regionen mit welchem Kostenaufwand zur Zeit noch zum Rückbau vorgesehen?

Über den Rückbau von Strecken entscheiden die Bahnen nach Genehmigung der dauernden Einstellung des Gesamtbetriebes – gemäß Verordnung (EWG) 1191/69, Artikel 4 bis 6 bzw. Artikel 14 Abs. 4f. – in eigener Zuständigkeit. Auch hierbei haben sie die Verpflichtung zu wirtschaftlichem Handeln zu berücksichtigen.

Sowohl hier als auch bereits im Vorfeld einer beabsichtigten Betriebseinstellung haben sie zu prüfen, ob und wie die Strecke erhalten werden kann, z. B.

- durch zusätzliche Verkehre – insbesondere Dritter,
- durch Kostenbeteiligung Dritter oder
- durch die Abgabe der Strecke an Dritte, die ihrerseits den Betrieb weiterführen wollen.

Da die Verhältnisse jeweils im Einzelfall geprüft und beurteilt werden müssen, ist eine qualifizierte Aussage zum Umfang und zu den wirtschaftlichen Auswirkungen von Rückbaumaßnahmen derzeit nicht möglich.

Nach Inkrafttreten der Bahnstrukturreform wird die Ausgestaltung des SPNV und die Nutzung der entsprechenden Eisenbahninfrastruktur nach Übernahme der Aufgabe SPNV durch die Länder Sache der nach Länderrecht zuständigen Aufgabenträger sein.

B. Bundes- und Reichsbahn in Verkehrsverbundsystemen in ländlichen Regionen

8. Welche regionalen Verkehrsverbundsysteme in ländlichen Regionen schließen Teilnetze der DB oder RB mit ein, wie viele und welche solcher Verbundsysteme sind in der Entwicklung, wann werden sie das Entwicklungsstadium abgeschlossen haben, und welche von ihnen werden z. Z. von der Bundesregierung finanziell gefördert?

Verkehrsverbundsysteme, wie sie z. B. in den Ballungsräumen Hamburg, Hannover, Rhein/Ruhr, Rhein/Sieg usw. bestehen, gibt es in den ländlichen Regionen nicht. Allerdings haben sich örtliche Verkehrsunternehmen in einer Vielzahl von Kooperationen zu Tarif- bzw. Verkehrsgemeinschaften zusammengeschlossen. Dies bedeutet Schaffung von Anschluß- oder Übergangstarifen, einheitliche Fahrscheine, Absprache über die Verrechnung der erzielten Einnahmen, gemeinsame Fahrplangestaltung und Abstimmung des Leistungsangebotes usw. In der Verkehrsgemeinschaft fehlt die interessenneutral wirkende ausgleichende und weisungsbefugte Instanz (Verbund-Gesellschaft). Im übrigen wird auf die Antwort zu Frage 10 verwiesen.

Nach Gründung der Deutsche Bahn AG (DBAG) sollen die mit den Ländern zu vereinbarenden Leistungen im SPNV schrittweise in Verkehrsverträge zwischen der DBAG und regionalen Bestellern für Liniennetze überführt werden. In diesem Zusammenhang können auch (kommunale) Bestellerverbünde gebildet werden,

die u. a. das regionale Marketing (einschließlich Tarifgestaltung) übernehmen.

9. In welchem Umfang fördert die Bundesregierung derartige Projekte, und welche Kosten werden von ihr übernommen bzw. sind in den o. g. Projekten von ihr übernommen worden?

Die Bundesregierung fördert mit Bundesfinanzhilfen Investitionen des öffentlichen Personennahverkehrs in solchen Verbünden nach den Kriterien des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG). Für die Auswahl der einzelnen Projekte sind die Länder zuständig.

10. Wie viele Verkehrsverbundprojekte unter Einschluß der Bahn hält die Bundesregierung in ländlichen Regionen noch für erforderlich, um dem Ziel eines umweltschonenden Verkehrssystems mit dem Rückgrat Bahn in Deutschland nahezukommen?

Die Entscheidung hierüber ist Aufgabe der regionalen Gebietskörperschaften (Länder, Kreise oder deren Zusammenschlüsse).

