

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Dr. Dagmar Enkelmann, Dr. Winfried Wolf
und der Gruppe der PDS**

Streckenstilllegungen durch die Deutsche Bahn AG

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Für welche Strecken der Deutschen Bahn AG (Anfangs- und Zielort, Bundesland, Kreis, letzte Nutzung für Personen- bzw. Güterverkehr, Länge in km, sowie Gesamtanzahl der Strecken und Gesamtlänge in km) wurde seit Anfang 1994 ein Stilllegungsverfahren nach § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) beim Eisenbahn-Bundesamt eingeleitet?

Wann wurde der Verkehr auf den einzelnen Strecken eingestellt und warum?

Für welche Strecken wurde die Stilllegungsgenehmigung bereits erteilt, und wie groß ist deren Gesamtlänge?

Mit welcher Begründung wurde in jedem Einzelfall die Stilllegung genehmigt?

Für welche Strecken wurde die Stilllegung versagt und warum?

Wie groß ist die Gesamtlänge der Strecken, für die derzeit beim Eisenbahn-Bundesamt ein Stilllegungsverfahren noch nicht abgeschlossen ist?

2. Welche Strecken (Anfangs- und Zielort, Bundesland, Kreis, derzeitige bzw. letzte Nutzung für Personen- bzw. Güterverkehr, Länge in km sowie Gesamtanzahl der Strecken und Gesamtlänge in km) bietet die Deutsche Bahn AG derzeit „Dritten“ im Sinne des § 11 Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes an?

Auf welchen dieser Strecken wurde bereits der Personen- bzw. Güterverkehr eingestellt und warum?

3. Wie groß ist die Gesamtlänge (in km) sowie die Anzahl der 1994 stillgelegten Bahnstrecken?

Wie groß ist die Gesamtlänge (in km) sowie die Anzahl der bislang im Jahr 1995 stillgelegten Bahnstrecken?

4. Wie veränderten sich seit 1950 jährlich bei der Deutschen Bundesbahn (Westdeutschland) und bei der Deutschen Reichsbahn (Ostdeutschland) und seit Anfang 1994 bei der Deutschen Bahn AG die folgenden Parameter:

Gesamtschienenetz (in km), Personenverkehrsnetz (in km), Güterverkehrsnetz (in km), Anzahl und Gesamtlänge der jährlich stillgelegten Strecken, Anzahl und Gesamtlänge der jährlichen Neubaustrecken?
5. Stimmt es, daß die rund 7 000 km Nebenstrecken der Deutschen Bahn AG mit (heute) ausschließlicher Nutzung für den Güterverkehr akut (innerhalb weniger Jahre) von Stilllegungen bedroht sind?
6. Auf welchen Strecken der Deutschen Bahn AG (Anfangs- und Zielort, Bundesland, Kreis, Länge in km, sowie Gesamtanzahl der Strecken und Gesamtlänge in km) wurde seit Anfang 1994 der Personenverkehr eingestellt, für welche Strecken werden bei der Deutschen Bahn AG dahin gehend Überlegungen angestellt?
7. Auf welchen Strecken der Deutschen Bahn AG (Anfangs- und Zielort, Bundesland, Kreis, Länge in km sowie Gesamtanzahl der Strecken und Gesamtlänge in km) wurde seit Anfang 1994 das Personenverkehrsangebot reduziert?
8. Plant die Deutsche Bahn AG finanziell einen Rückzug des Personenverkehrs von Nebenstrecken in der Fläche, um diese Strecken anschließend stillzulegen?
9. Auf welche Gesamtlänge beabsichtigt die Deutsche Bahn AG das derzeitige Streckennetz mittelfristig abzubauen (mit und ohne Neubaustrecken)?
10. Welche der seit Anfang 1994 nach § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes stillgelegten Strecken der Deutschen Bahn AG wurden bereits entwidmet?

Von welchen dieser Strecken wurden bereits Grundstücke durch die Deutsche Bahn AG veräußert?
11. Beabsichtigt die Deutsche Bahn AG in der Regel, stillgelegte Strecken entwidmen zu lassen und anschließend die Grundstücke zu verkaufen?
12. Ist auch die Bundesregierung der Ansicht, daß die Stilllegung von Strecken, deren Entwidmung und ein anschließender Verkauf der Grundstücke angesichts der aufwendigen Planfeststellungsverfahren und der hohen Kosten für den Neubau von Eisenbahnstrecken verkehrspolitisch fatal ist und den Klimaschutzziele der Bundesregierung zuwiderläuft?
13. Stimmt es, daß die Deutsche Bahn AG vielen „Dritten“, denen sie vor einer Stilllegung nach § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes die Übernahme von Strecken anbieten muß, Entscheidungsfristen von nur wenigen Wochen einräumt?

Stimmt es, daß bisher noch keine der meist betroffenen kleinen Städte und Gemeinden von so einem kurzfristigen Übernahmeangebot Gebrauch gemacht hat?

14. Stimmt es, daß die Deutsche Bahn AG – entgegen eines Erlasses des Bundesverkehrsministeriums vom 15. September 1994 zur Auslegung des Begriffs „Dritter“ in § 11 Abs. 1 Satz 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes – den Kreis der „Dritten“ dahin gehend einschränkt, daß beispielsweise Inhabern von Privatgleisanschlüssen an einer von Stilllegung bedrohten Strecke immer oder teilweise kein Übernahmeangebot gemacht wird?

15. Stimmt es, daß die Deutsche Bahn AG und das Eisenbahn-Bundesamt oben genannten Erlaß des Bundesministeriums für Verkehr dahin gehend interpretieren, daß sie auf Anfragen weiterer „Dritter“ nicht reagieren müssen?

Stimmt es, daß die Deutsche Bahn AG an von Stilllegung bedrohten Strecken interessierte nichteisenbahneigene Bahnen oder Eisenbahnvereine, die die Deutsche Bahn AG um ein Übernahmeangebot ersuchen, abblitzen läßt?

16. Welche überregional agierenden in- oder ausländischen Anbieter von Bahnleistungen (Eisenbahngesellschaften etc.) gibt es, die grundsätzlich die Bereitschaft haben, einen Bahnbetrieb auf von Stilllegung bedrohten Nebenstrecken zu übernehmen, und welche Verkehrsleistungen werden von diesen derzeit erbracht?

17. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Deutschen Bahn AG und der deutschen Wirtschaft, daß sich die Bahn im Güterverkehr aus der Fläche zurückziehen und sich auf den Langstreckenverkehr ab etwa 300 km mit hohen Geschwindigkeiten konzentrieren sollte?

Wenn ja, warum?

18. Wie viele Güterbahnhöfe und wie viele Personenbahnhöfe der Deutschen Bahn AG wurden seit Anfang 1994 geschlossen?

19. Stimmt es, daß die Deutsche Bahn AG in ihrer Funktion als Logistikberaterin im Güterverkehr unterhalb von rund 250 km Streckenlänge in den meisten Fällen den Lkw als Verkehrsträger empfiehlt?

Wenn ja, warum?

Wenn nein, wo sieht die Deutsche Bahn AG grundsätzlich (von der individuellen Situation eines jeden Logistikkonzepts generalisierend) die untere Kilometergrenze für einen sinnvollen Einsatz des Verkehrsträgers Bahn und warum?

20. Unter welchen Bedingungen und in welchem finanziellen Umfang gewährten die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn von 1950 bis Ende 1993 Finanzierungsbeihilfen oder ähnliche Zuschüsse für Industriegleisanschlüsse?

Förderte auch die Bundesregierung in diesem Zeitraum den Bau von Industriegleisanschlüssen?

Stimmt es, daß die Deutsche Bundesbahn, die Deutsche Reichsbahn bzw. die Deutsche Bahn AG die Finanzierungsbeihilfen oder ähnliche Zuschüsse für Industriegleisbau eingestellt haben?

Wenn ja, wann und warum?

Wenn nein, unter welchen Bedingungen und in welchem finanziellen Umfang fördert die Deutsche Bahn AG den Bau von Industriegleisanschlüssen?

Gewährt die Bundesregierung derzeit finanzielle Zuschüsse für den Bau von Industriegleisanschlüssen?

Wenn nein, warum?

Wenn ja, in welchem Umfang und zu welchen Bedingungen?

21. Teilt die Bundesregierung die Ansicht, daß die Deutsche Bahn AG bis zum heutigen Tag durch schlechten Service bzw. durch die Schließung von Tarifpunkten kräftig dazu beiträgt, kleine und mittelständische Kunden im Güterverkehr zu vergraulen?
22. Stimmt es, daß die Deutsche Bahn AG Maßnahmen im Rahmen ihres Programms „RZ 2000“ („Rationalisierter Zustand im Jahr 2000“) bzw. im Rahmen eines Folgeprojekts, mit dem in erheblichem Umfang Weichen, Gleise, Sicherungs- und Kommunikationsanlagen demontiert werden und die einer Genehmigung nach § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes bedürfen, nur teilweise vom Eisenbahn-Bundesamt genehmigen läßt?

In welchem Umfang wurden im Rahmen dieses Programms bislang Infrastruktureinrichtungen reduziert?

23. Ist auch die Bundesregierung der Ansicht, daß das „Trassenpreissystem“ der Deutschen Bahn AG EU-Recht sowie dem § 14 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes widerspricht, einen diskriminierungsfreien Zugang zum Schienennetz zu gewährleisten, wenn faktisch nur die Deutsche Bahn AG selbst in den Genuß von Mengenrabatten kommt?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, welche Maßnahmen beabsichtigt die Bundesregierung als Alleineigentümerin der Deutschen Bahn AG dagegen zu ergreifen?

24. Ist die Bundesregierung der Ansicht, daß das „Trassenpreissystem“ auch in dem Sinne diskriminierend ist (vgl. oben), daß die Deutsche Bahn AG die Trassenpreise nicht ausreichend nach der Streckenqualität differenziert und somit für schlecht ausgebaute Nebenstrecken, auf denen die Deutsche Bahn AG den Verkehr in den meisten Fällen einstellen möchte und auf denen teilweise nur eine Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h gefahren werden kann, das gleiche Trassennutzungsentgelt zu entrichten ist wie für gut ausgebaute Strecken?

25. Ist auch die Bundesregierung der Ansicht, daß der § 26 des Gesetzes zur Zusammenführung und Neugliederung der Bundes-eisenbahnen ein Instrument zur Behinderung des Schienenpersonennahverkehrs darstellt, da bei der Übertragung einer Strecke an eine Gebietskörperschaft unnötigerweise die vorherige Nutzung für Zwecke des Schienenpersonennahverkehrs vorausgesetzt wird, und dringend geändert werden muß?

Wenn nein, warum?

Bonn, den 12. September 1995

Dr. Dagmar Enkelmann

Dr. Winfried Wolf

Dr. Gregor Gysi und Gruppe

