

## Kleine Anfrage

der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen), Gila Altmann (Aurich), Rainer Steenblock, Helmut Wilhelm (Amberg) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

### Erhaltung eines leistungsfähigen deutschen Schienennetzes

Erklärtes Ziel der Bahnreform ist die Schaffung von Wettbewerb im Schienenverkehrsmarkt. Wichtigste Wettbewerbsvoraussetzung ist ein funktionierendes Schienennetz mit Kapazitäten, die unterschiedliche Betriebsformen und attraktive Angebote ohne vorherige Investitionen zulassen. Soweit es dabei um das Schienennetz der Eisenbahnen des Bundes geht, hat der Bund nach Artikel 87 e Abs. 4 (1) des Grundgesetzes (GG) dem Wohl der Allgemeinheit beim Erhalt des Schienennetzes Rechnung zu tragen. Trotz dieses klaren Auftrages tauchen im Zusammenhang mit der Erhaltung des Schienennetzes zahlreiche, im folgenden thematisierte Fragen auf.

So muß beispielsweise laut § 11 Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen – derzeit hauptsächlich die Deutsche Bahn (DB) AG – für die dauernde Einstellung des Betriebes einer Schienenstrecke darlegen, „daß ihm der Betrieb der Infrastruktureinrichtung nicht mehr zugemutet werden kann und Verhandlungen mit Dritten, denen ein Angebot für die Übernahme der Infrastruktureinrichtung zu in diesem Bereich üblichen Bedingungen gemacht wurde, erfolglos geblieben sind“. Bei diesem Verfahren ist allerdings bis heute nicht geregelt, wie sich das Eisenbahninfrastrukturunternehmen an möglicherweise interessierte Dritte zu wenden und die Erfolglosigkeit von Verhandlungen nachzuweisen hat. Offensichtlich gibt es sogar Fälle, in denen interessierte Dritte von der DB AG nicht berücksichtigt worden sind. Auch die Bundesregierung bestätigt in ihrer Antwort auf eine Kleine Anfrage zu Streckenstilllegungen, daß „die Entscheidung über eine Reihe von Anträgen der DB AG. . . durch das EBA ausgesetzt [wurde], nachdem bekannt wurde, daß Verhandlungen mit Interessenten nicht geführt worden sind“ (Drucksache 13/2569, Seite 6).

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

1. a) Sieht es die Bundesregierung im Hinblick auf die von ihr angestrebte Stärkung des Schienenverkehrs und im Hin-

- blick auf die Verbesserung des Wettbewerbs der Eisenbahnverkehrsunternehmen untereinander sowie zwischen Schiene und Straße als erforderlich an, daß möglichst viel Schieneninfrastruktur – mehr als zur Bewältigung des derzeitigen Verkehrsaufkommens notwendig – erhalten bleibt?
- b) Hält die Bundesregierung es insbesondere für erforderlich, daß möglichst weite Bereiche der Bundesrepublik Deutschland Anschluß an die Schieneninfrastruktur erhalten (vgl. das „Neue Bahn“-Konzept des Wuppertal-Instituts für Klima, Umwelt, Energie vom Februar 1995)?
- c) Inwieweit strebt die Bundesregierung an, für einen Schienenverkehr als vollwertige Alternative zum Autoverkehr im Fern-, Regional- und Nahverkehr – beim Regional- und Nahverkehr aufgrund ihrer Infrastrukturverantwortung gemäß Artikel 87 e GG – zu sorgen?
- d) Ist sich die Bundesregierung der Tatsache bewußt, daß Aufgabenträger auf kommunaler oder Länderebene nur dann einen attraktiven Schienenverkehr bestellen können, wenn die entsprechende Infrastruktur vorhanden ist?
2. Stimmt die Bundesregierung der Auffassung zu, daß die Infrastrukturverpflichtung des Artikels 87 e GG nicht nur die Vorhaltung der für das derzeitige Angebot der DB AG minimal benötigten Infrastruktur betrifft, sondern auch
- Reserven für eine Verdichtung des Angebots,
  - Reserven für ein stärkeres Güterverkehrsaufkommen,
  - Reserven für in Schienen- und Nahverkehrsplänen angestrebte Angebote
- enthalten muß?
3. Schließt sich die Bundesregierung der Meinung an, daß bei Stilllegungsverfahren größtmögliche Transparenz im Interesse der Erhaltung von Verkehrsinfrastrukturen anzustreben ist?
4. a) Welche konkreten Bestimmungen hat die DB AG zu beachten, wenn sie – oft als Vorstufe zur Stilllegung – Gütertarifpunkte aufhebt?
- b) Welche Bestimmungen hat die DB AG insbesondere dann zu beachten, wenn sie den letzten Gütertarifpunkt einer Schienenstrecke aufhebt?
5. a) Wie groß zieht die Bundesregierung im Hinblick auf den von ihr angestrebten Wettbewerb im Markt der Eisenbahnunternehmen den Kreis der Dritten im Sinne von § 11 Abs. 1 AEG?
- b) Inwieweit deckt sich diese Einschätzung mit der der DB AG, und wo sind gegebenenfalls konkrete Unterschiede?
6. a) Wie ist bislang sichergestellt worden, daß die DB AG dem in Frage 5 abgefragten Personenkreis auch tatsächlich ein Angebot im Sinne von § 11 Abs. 1 AEG unterbreitet hat?

- b) Warum überprüft das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) bislang nicht die Vollständigkeit des Adressatenkreises und des Angebotes?
- c) Warum wurde insbesondere bislang nicht mittels einer an das Eisenbahn-Bundesamt adressierten Verwaltungsrichtlinie dafür gesorgt, daß die Erfolglosigkeit von Verhandlungen zwischen DB AG und Dritten durch die Ergebnisse einer bundes-, besser: europaweiten Ausschreibung nachgewiesen werden muß?
7. a) Ist der Bundesregierung bekannt, daß teils ausländische Eisenbahnverkehrsunternehmen, teils nicht in der betreffenden Region tätige Eisenbahnverkehrsunternehmen großes Interesse am Erbringen von Verkehrsleistungen auf stillgelegten oder zumindest nicht mehr befahrenen Eisenbahnstrecken haben?
- b) Will, und wenn ja, wie will die Bundesregierung in solchen Fällen verhindern, daß es zu Stilllegungen – und schlimmer noch: zur Entwidmung und zum Verkauf solcher Schienenstrecken – kommt, obwohl sich die unter a) genannten Eisenbahnverkehrsunternehmen zum Teil durchaus dafür interessieren oder in Zukunft interessieren könnten, selbst die betreffenden Infrastrukturen zu übernehmen?
8. a) Stimmt die Bundesregierung der These zu, daß zur Zeit die wirtschaftliche Attraktivität stilllegungsbedrohter DB AG-Strecken faktisch allein durch die DB AG beurteilt wird?
- b) Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß es aus Kostengründen das derzeitige – betriebswirtschaftliche – Interesse der DB AG, Unternehmensbereich Fahrweg, aufgrund der derzeitigen Konstruktion sein muß, Infrastruktur abzubauen, wenn für sie keine konkreten Bestellungen vorliegen?
- c) Ist es vor diesem Hintergrund nicht Aufgabe der Bundesregierung, diese dem Infrastrukturauftrag des Grundgesetzes (Artikel 87 e) zuwiderlaufenden Interessen durch geeignete Maßnahmen zu kompensieren?
9. a) Geht die Bundesregierung davon aus, daß die derzeitigen Beurteilungen der DB AG auch noch in einigen Jahren Bestand haben werden, wenn konkurrierende Eisenbahnverkehrsunternehmen auf dem deutschen Markt Fuß gefaßt haben und Verkehrsleistungen dank funktionierenden Wettbewerbs möglicherweise zu ganz anderen Bedingungen anbieten können, als heute die DB AG?
- b) Wie will die Bundesregierung der EU-Rahmengesetzgebung Rechnung tragen, einen freien Wettbewerb im Schienenverkehr zu ermöglichen, wenn andererseits – wie seit dem 1. Januar 1994 offenkundig – große Teile des Schienennetzes entsprechend den Vorstellungen des Infrastrukturmonopolisten DB AG binnen weniger Jahre aufgegeben werden, so daß sich Bedingungen und Möglichkeiten eines Bahnbetriebes immer weiter verschlechtern?

- c) Ist sich die Bundesregierung der Tatsache bewußt, daß das Rationalisierungsprogramm „RZ 2000“ den Marktzugang von Eisenbahnunternehmen erheblich erschwert?

Wie beurteilt die Bundesregierung dieses Programm?

- d) Inwieweit ist der diskriminierungsfreie Zugang zur Eisenbahninfrastruktur sichergestellt, wenn der – weitgehende – Infrastrukturmonopolist DB AG – zugleich größter Anbieter von Verkehrsleistungen – aufgrund solcher Maßnahmen wie „RZ 2000“ über den Zugang zum Schienennetz zumindest in Teilräumen entscheiden, d. h. Mitbewerber aus dem Markt drängen kann?

- e) Wie will die Bundesregierung Güterverkehr in der Fläche ermöglichen, wenn gleichzeitig aufgrund des aktuellen Netzurückbaus durch die DB AG der Flächenbedarf für Gleisanschlüsse derzeit als „nicht betriebsnotwendig“ eingestuft wird, so daß es zur Entwidmung und zum Verkauf der entsprechenden Flächen kommen dürfte?

Hält die Bundesregierung dieses Vorgehen angesichts der künftigen Herausforderungen im Verkehr für weitsichtig?

10. a) Wie bewertet die Bundesregierung die derzeit im Schienenpersonennahverkehr erfolgenden Innovationsschübe, durch die der Betrieb erheblich verbilligt werden kann, so daß sich Verkehrsangebote auch wieder auf von Stilllegung bedrohten Infrastrukturen lohnen?
- b) Wie bewertet die Bundesregierung die derzeit im Güterverkehr anstehende Steigerung der Wirtschaftlichkeit z. B. durch bimodale Containersysteme, durch die sich ebenfalls wieder Verkehrsangebote auf von Stilllegung bedrohten Infrastrukturen lohnen dürften?
- c) Wäre es angesichts der Möglichkeit, derzeit stillgelegte oder stilllegungsbedrohte Strecken in einigen Jahren unter volks- und betriebswirtschaftlichen Aspekten ganz neu bewerten zu müssen, nicht sinnvoll, mit Stilllegungen außerordentlich vorsichtig umzugehen, d. h. sie möglichst zu unterbinden und bei tatsächlich erfolgenden Stilllegungen dafür zu sorgen, daß es zumindest zu keiner Entwidmung der wertvollen Verkehrsfläche (insbesondere innerorts!) kommen kann?
- d) Mit welchen konkreten Mitteln plant die Bundesregierung ein möglichst großes Schienennetz in Deutschland gemäß Artikel 87 e Abs. 4 GG zu erhalten, und der grundgesetzlichen Infrastrukturverantwortung des Bundes für die Schienenwege zu entsprechen?
- e) Welches Konzept verfolgt die Bundesregierung gegebenenfalls, um durch planerische Sicherung von Eisenbahntrassen die Option zur Reaktivierung kurz-, mittel- und langfristig zu erhalten, um ihrem Auftrag gemäß Artikel 87 e Abs. 4 GG gerecht zu werden?
11. a) Wie geht die derzeitige Struktur der Trassenpreise auf die Möglichkeit ein,

- daß Länder Verkehr auf einer heute nicht mehr bedienten Schienenstrecke bestellen wollen,
  - daß Eisenbahnverkehrsunternehmen eigenwirtschaftliche Personenverkehre auf einer heute (im Personenverkehr) nicht bedienten Schienenstrecke betreiben wollen,
  - daß Eisenbahnverkehrsunternehmen eigenwirtschaftliche Güterverkehre auf einer heute (im Güterverkehr) nicht bedienten Schienenstrecke betreiben wollen,
- und teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß solche eigenwirtschaftlichen Verkehre durchaus dann wirtschaftlich sein können, wenn die Trassenpreise nach dem Grenzkostenprinzip bemessen werden?
- b) Wer ist für die Inbetriebnahme von stillgelegten und gegebenenfalls auch bereits entwidmeten Schienenstrecken verantwortlich, und welche Voraussetzungen sind konkret zu erfüllen, um eine solche Strecke wieder in Betrieb zu nehmen?
  - c) Wie wirken sich finanzielle Leistungen eines Eisenbahnunternehmens oder interessierter Kommunen, welche die Schienenstrecke in einen wieder befahrbaren oder gar in einen modernen Zustand versetzen, auf die Trassenpreise aus?  
Kann der daraus resultierende Vorteil für diese in irgendeiner Weise gesichert werden?
12. a) Hält die Bundesregierung den in § 11 Abs. 2 AEG genannten Zeitraum von drei Monaten, in dem in der Regel das EBA über eine Stilllegung entscheiden muß, für ausreichend, insbesondere wenn man bedenkt, daß Stellungnahmen betroffener Kommunen in der Regel eines längeren Zeitraums – unter anderem zur Aufstellung eines tragfähigen Finanzierungskonzeptes, zur Beschlußfassung in den kommunalen Wahlgremien und zur Genehmigung durch die Kommunalaufsicht – bedürfen?
- b) Hält die Bundesregierung die Frist, welche die DB AG im allgemeinen „Dritten“ gemäß § 11 Abs. 1 AEG einräumt – in der Regel, aber nicht gesetzlich geregelt, ebenfalls drei Monate –, für ausreichend?
13. Welche Rolle wird bei der anstehenden Erarbeitung des Fünfjahresplans Schiene, zu der die Bundesregierung bis Ende 1996 verpflichtet ist, neben dem Netzausbau die Erhaltung und Modernisierung des bestehenden Netzes einschließlich stilllegungsbedrohter Strecken spielen, wobei zu berücksichtigen ist, daß sich Stilllegungspläne oft überhaupt erst aufgrund jahrzehntelanger Vernachlässigung von Nebenstrecken, mangelhafter Marktorientierung und -fähigkeit des Angebotes und entsprechender geringer Akzeptanz bei den Fahrgästen ergeben?
14. a) Hält es die Bundesregierung für sinnvoll, daß trotz des erklärten Zieles der Bahnreform, für möglichst viel Wett-

bewerb im Schienenverkehr zu sorgen, inzwischen das „Monopolunternehmen DB AG“ mit seinem Unternehmensbereich Fahrweg weitgehend allein entscheidet, auf welchem Netz ein Markt der Schienenverkehrsunternehmen stattfinden kann?

- b) Warum versagt sich die Bundesregierung bislang der Aufgabe, stilllegungsbedrohte Strecken für potentielle Bewerber – Eisenbahnverkehrsunternehmen und/oder Infrastrukturunternehmen, zum Teil auch als ein einziges Unternehmen – vorzuhalten, damit diese bessere Marktzugangschancen durch Erhaltung vorhandener Netzzusammenhänge haben?
- c) Plant die Bundesregierung, von den Möglichkeiten nach Verordnung (EWG) 1191/69 Artikel 2 Abs. 3 zur Auferlegung der Pflege stillgelegter Infrastruktur Gebrauch zu machen?

Wenn ja, wo und in welchem Umfang?

- d) Für welche Strecken wird der DB AG und gegebenenfalls anderen Eisenbahninfrastrukturunternehmen in Deutschland derzeit die Erhaltung nach dem Verkehrssicherstellungsgesetz auferlegt?
  - e) Aus welchem Grund wird von dieser Möglichkeit derzeit nur in geringem Umfang Gebrauch gemacht?
  - f) Welche Strecken wurden seit dem 1. Januar 1994 aus dieser Auferlegung entlassen (mit konkretem Zeitpunkt)?
15. a) In welchem Umfang ist es seit dem 1. Januar 1994 zu einem Erwerb von Schienenstrecken durch Kommunen, kommunale Zweckverbände oder Bundesländer nach § 26 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes (ENeuOG) gekommen? (Bitte eine detaillierte Auflistung unter Berücksichtigung der Angabe, zu welchem jeweiligen Termin die DB AG die Strecken angeboten hat und wann die jeweiligen Vertragsabschlüsse erfolgt sind.)
- b) Inwiefern können Kommunen überhaupt Schienenstrecken erwerben bzw. sich an ihrem Erwerb angesichts der Tatsache beteiligen, daß ihnen tendenziell die Kommunalaufsicht aus Haushaltsgründen eher einen solchen Erwerb untersagen dürfte?
  - c) In welchen Fällen und aus welchen konkreten Gründen ist die Übertragung nach § 26 ENeuOG gescheitert?
  - d) Sind der Bundesregierung Fälle bekannt, in denen die Kommunalaufsicht am Erwerb von Strecken interessierten Kommunen einen solchen Erwerb untersagt haben?
  - e) Welche bereits stillgelegten Strecken sind gegebenenfalls wieder in Betrieb genommen worden?
16. a) In welchem Umfang ist es seit dem 1. Januar 1994 zu einem Erwerb seitens „Dritter“ nach § 11 Abs. 1 AEG gekommen? (Bitte eine detaillierte Auflistung unter Berücksichtigung der Angabe, zu welchem jeweiligen Termin die DB AG die

- Strecken angeboten hat und wann die jeweiligen Vertragsabschlüsse erfolgt sind.)
- b) In welchen Fällen und aus welchen konkreten Gründen ist die Übernahme einer Strecke gescheitert?
  - c) In welchem Umfang haben sich seit dem 1. Januar 1994 Bund oder Länder für die gemeinwohlorientierte Versagung der Stilllegungsgenehmigung nach § 11 Abs. 2 und 3 AEG eingesetzt?
  - d) In welchen Fällen wurde dennoch stillgelegt?
17. a) Welche Konsequenzen ergeben sich für die Bundesregierung aus der Tatsache, daß die DB AG bzw. das Bundeseisenbahnvermögen Grundstücksflächen stillgelegter Schienenstrecken verkaufen will bzw. verkaufen soll, obwohl diese Flächen beim Bau der Strecken in aller Regel und meist von den betroffenen Gemeinden unentgeltlich zum Zwecke des unbefristeten Betriebs der Eisenbahnstrecke zur Verfügung gestellt wurde?
- b) Wie bewertet die Bundesregierung es, wenn die Kommunen oder die Länder die entsprechenden Trassen zur Vorsorge im Hinblick auf eine mögliche Reaktivierung infolge sich ändernder Verkehrs- und Umweltbedingungen erhalten wollen?
  - c) Wie bewertet die Bundesregierung den Entfall der Geschäftsgrundlage für die unentgeltliche Grundstücksüberlassung, indem der Eisenbahnbetrieb aufgelassen wird?
  - d) Teilt die Bundesregierung unsere Auffassung, daß die einst unentgeltlich zum Zwecke des unbefristeten Eisenbahnbetriebes überlassenen Strecken nach Stilllegung an die ehemaligen Grundstückseigentümer zurückzuübertragen sind?  
Wenn nein, warum nicht?
  - e) Wie bewertet die Bundesregierung in diesem Zusammenhang, daß laut ENeuOG nicht die DB AG, sondern das Bundeseisenbahnvermögen Eigentümer der betreffenden Grundstücke ist und insofern das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 11. November 1993 (Neue Juristische Wochenschrift 1994, S. 1749) nicht mehr relevant ist?

Bonn, den 30. April 1996

**Albert Schmidt (Hitzhofen)**

**Gila Altmann (Aurich)**

**Rainer Steenblock**

**Helmut Wilhelm (Amberg)**

**Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion**

