

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Siegfried Scheffler, Rolf Schwanitz, Ernst Bahr, Tilo Braune, Dr. Eberhard Brecht, Christel Deichmann, Annette Faße, Elke Ferner, Iris Follak, Monika Ganseforth, Iris Gleicke, Angelika Graf (Rosenheim), Manfred Hampel, Christel Hanewinckel, Klaus Hasenfratz, Reinhold Hiller (Lübeck), Stephan Hilsberg, Lothar Ibrügger, Wolfgang Ilte, Sabine Kaspereit, Siegrun Klemmer, Dr. Hans-Hinrich Knaape, Dr. Uwe Küster, Konrad Kunick, Christine Kurzhals, Dr. Christine Lucyga, Winfried Mante, Heide Mattischeck, Markus Meckel, Herbert Meißner, Günter Oesinghaus, Albrecht Papenroth, Karin Rehbock-Zureich, Otto Reschke, Dr. Edelbert Richter, Dr. Emil Schnell, Gisela Schröter, Dr. Mathias Schubert, Richard Schuhmann (Delitzsch), Wieland Sorge, Dr. Peter Struck, Dr. Bodo Teichmann, Dr. Gerald Thalheim, Wolfgang Thierse, Siegfried Vergin, Reinhard Weis (Stendal), Gunter Weißgerber, Berthold Wittich, Rudolf Scharping und der Fraktion der SPD

Erhaltungs- und Instandsetzungslast ostdeutscher Gemeinden für Kreuzungen kommunaler Straßen mit Schienenwegen

Die ostdeutschen Gemeinden erlangten erst mit dem Inkrafttreten der Gemeindeverfassung am 17. Mai 1990 eine eigene Finanzhoheit. Sie haben seitdem nicht nur die Erfüllung der üblichen kommunalen Aufgaben zu finanzieren, sondern müssen darüber hinaus in verschiedenen Bereichen erhebliche Kosten zur Erreichung des „Weststandards“ tragen. Dazu gehört auch die Verbesserung der kommunalen Verkehrswege.

Der politisch gewollte rasche Neu- und Ausbau der Schienenwege in den neuen Bundesländern hat für ostdeutsche Kommunen erhebliche zusätzliche Kosten für den Umbau und die Erhaltung von Kreuzungen zwischen Schienenanlagen und kommunalen Straßen zur Folge. Gleichzeitig versucht die Deutsche Bahn AG über kürzere Fahrzeiten ihre Kosten zu reduzieren und ihr Angebot zu verbessern. Sie drängt deshalb die Kommunen, auch die niveaugleichen Bahnübergänge schnellstmöglich durch Brücken oder Tunnelbauwerke zu ersetzen und die vorhandenen Kreuzungsbauwerke zu sanieren. Durch das zeitliche Zusammenfallen all dieser Maßnahmen werden jedoch die Budgets der betroffenen Kommunen bei weitem überschritten.

Aus diesem Grund fragen wir die Bundesregierung:

1. Welche Konsequenzen ergeben sich für die Kommunen aus der Übernahme des Gemeindeprivilegs (§ 19 Abs. 1 S. 4 a. F.

des Eisenbahnkreuzungsgesetzes, EKrG) hinsichtlich der Aufwendungen für Erhaltung und Instandsetzung von Straßenbauten?

Wie begründet die Bundesregierung ihre Auffassung, und sieht sie hier gesetzgeberischen Handlungsbedarf?

2. Welche Regelungen für die Erhaltungs- und Instandsetzungslasten an Eisenbahnkreuzungen bestanden für die Kommunen in den neuen Bundesländern vor Inkrafttreten der Selbstverwaltung der Gemeinden und Landkreise in der DDR durch Gesetz vom 17. Mai 1990, und wie wurden sie in der Praxis angewendet?

Gibt es Angaben über die Erhaltungs- und Instandsetzungsaufwendungen aus dieser Zeit?

Welche Regelungen galten danach?

3. Inwiefern ist die Situation, die mit dem Inkrafttreten des EKrG durch den Einigungsvertrag für die Gemeinden in den neuen Bundesländern eintrat, vergleichbar der Situation der Gemeinden in den alten Bundesländern, als 1963 die Regelungen des EKrG in Kraft traten und das „Gemeindeprivileg“ festgeschrieben wurde?
4. Sind vom Bund Mittel aus dem Programm „Aufschwung Ost“, des Föderalen Konsolidierungsprogramms (FKP) oder aufgrund anderer Investitionsförderungsgesetze konkret für die Beseitigung von Erhaltungsrückständen an Kreuzungen von Bahnanlagen und Gemeindestraßen für die ostdeutschen Kommunen bereitgestellt worden, und wenn ja, in welcher Höhe (aufgeschlüsselt nach Bundesländern, Städten und Gemeinden) ist dies geschehen?
5. Sind vom Bund Mittel für die in Frage 4 genannten Maßnahmen für die Deutsche Bahn AG, die Bundes- oder die Reichsbahn bereitgestellt worden, und wenn ja, in welcher Höhe?
6. Sind von der Deutschen Bahn AG bzw. der Bundes- oder der Reichsbahn Mittel für die Beseitigung von Erhaltungsrückständen an Kreuzungen von Bahnanlagen und Gemeindestraßen für die Kommunen in den alten oder den neuen Bundesländern bereitgestellt worden, und wenn ja, in welcher Höhe (aufgeschlüsselt nach Bundesländern, Städten und Gemeinden) ist dies geschehen?
7. Wie viele Bahnkreuzungen gibt es auf dem Gebiet der neuen Bundesländer (aufgeschlüsselt nach höhengleichen Bahnübergängen, Brückenbauwerken und Unterführungen)?
8. Für wie viele Bahnkreuzungen aus Frage 7 tragen Kommunen die Erhaltungslast (aufgeschlüsselt nach Bundesländern, Städten und Gemeinden)?
9. Wie viele Bahnkreuzungen in Ostdeutschland befinden sich nicht in einem ordnungsgemäßen Zustand bzw. für wie viele Kreuzungen wird dieser Zustand von einer Partei in Abrede

gestellt (aufgeschlüsselt nach Bundesländern, Städten und Gemeinden)?

10. Wie definiert die Bundesregierung den „ordnungsgemäßen Zustand“ einer Bahnkreuzung?
11. Wie hoch sind jeweils die Kosten, um die in Frage 9 genannten Bahnkreuzungen in einen „ordnungsgemäßen Zustand“ zu versetzen (jeweils absolut und bezogen auf die Zahl der Einwohner einer betroffenen Gemeinde)?
12. Wie viele Bahnkreuzungen im Zuge von kommunalen Straßen in den neuen Bundesländern wurden seit 1990 verändert, neu gebaut oder stillgelegt, welche Kosten sind dafür angefallen, und wie wurden die Kosten geteilt?
13. Wie viele Bahnkreuzungen im Zuge von kommunalen Straßen in den neuen Bundesländern werden voraussichtlich in den nächsten fünf Jahren verändert, stillgelegt oder neu errichtet, und mit welchen Kosten ist zu rechnen?
14. Können die Kommunen mit der Deutsche Bahn AG von dem Kostentragsgrundsatz des § 14 EKrG abweichende Vereinbarungen treffen, obwohl eine entsprechende Regelung in § 9 des Kreuzungsgesetzes aus dem Jahre 1939 nicht mehr in das EKrG aufgenommen wurde, falls nein, sieht die Bundesregierung hier ggf. gesetzgeberischen Handlungsbedarf?
15. Ist der Bund ggf. gemeinsam mit der Deutsche Bahn AG bereit, angesichts der unüberwindbaren Schwierigkeiten in den neuen Bundesländern die Kosten für die Beseitigung von Erhaltungsrückständen oder für Maßnahmen gemäß § 13 EKrG anteilig zu übernehmen?
16. Kann die Bundesregierung Angaben darüber machen, warum Brückenbauwerke und Unterführungen von kommunalen Straßen, die mit Bundesfernstraßen kreuzen, die im Zuge der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) erneuert oder gebaut werden, aus Mitteln der VDE finanziert werden, hingegen die Bahnkreuzungen im Zuge der VDE nicht?
17. Wie viele Langsamfahrstellen gibt es auf den Streckenabschnitten der Deutschen Bahn AG in den neuen Bundesländern aufgrund von nicht ordnungsgemäß angelegten oder erhaltenen Bahnkreuzungen mit kommunalen Straßen, und auf welche Höhe ist die Geschwindigkeit dort in der Regel begrenzt?
18. Mit welcher Kostenersparnis für die Deutsche Bahn AG ist zu rechnen, wenn alle Bahnkreuzungen in den neuen Bundesländern den Anforderungen entsprechen, und welche Verkürzung der Fahrzeiten ist zu erwarten?
19. Wie viele Unfälle sind seit 1990 an Bahnkreuzungen in den neuen Bundesländern zu verzeichnen gewesen, und in welchem Verhältnis stehen diese Zahlen zu dem gesamten Unfallaufkommen im Bereich der Deutschen Bahn AG?

Bonn, den 1. Juli 1996

Siegfried Scheffler
Rolf Schwanitz
Ernst Bahr
Tilo Braune
Dr. Eberhard Brecht
Christel Deichmann
Annette Faße
Elke Ferner
Iris Follak
Monika Ganseforth
Iris Gleicke
Angelika Graf (Rosenheim)
Manfred Hampel
Christel Hanewinkel
Klaus Hasenfratz
Reinhold Hiller (Lübeck)
Stephan Hilsberg
Lothar Ibrügger
Wolfgang Ilte
Sabine Kaspereit
Siegrun Klemmer
Dr. Hans-Hinrich Knaape
Dr. Uwe Küster
Konrad Kunick
Christine Kurzhals

Dr. Christine Lucyga
Winfried Mante
Heide Mattischeck
Markus Meckel
Herbert Meißner
Günter Oesinghaus
Albrecht Papenroth
Karin Rehbock-Zureich
Otto Reschke
Dr. Edelbert Richter
Dr. Emil Schnell
Gisela Schröter
Dr. Mathias Schubert
Richard Schuhmann (Delitzsch)
Wieland Sorge
Dr. Peter Struck
Dr. Bodo Teichmann
Dr. Gerald Thalheim
Wolfgang Thierse
Siegfried Vergin
Reinhard Weis (Stendal)
Gunter Weißgerber
Berthold Wittich
Rudolf Scharping und Fraktion