

## Kleine Anfrage

der Abgeordneten **Albert Schmidt (Hitzhofen)**, **Helmut Wilhelm (Amberg)** und der **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### Erhaltung eines leistungsfähigen deutschen Schienennetzes (II)

Die Attraktivität eines Schienennetzes ergibt sich in entscheidender Weise durch die Netzdichte, d.h. möglichst viele Orte bzw. ein möglichst großer Anteil der Bevölkerung müssen auf akzeptable Weise an das Schienennetz angeschlossen sein (einschließlich guter Buszubringerdienste). Notwendige Voraussetzung zur Verlagerung von mehr Verkehr auf die Schiene ist die Erhaltung eines möglichst umfangreichen Schienennetzes. Stillegungen von Eisenbahnstrecken sind in jedem Fall als kontraproduktiv anzusehen, wenn die Erhaltung eines möglichst umfangreichen Schienennetzes wesentlich kostengünstiger ist und planerisch weniger Probleme verursacht als der Neubau von Schienenstrecken, die beispielsweise nach § 2 des Eisenbahnkreuzungsgesetzes in der Regel kreuzungsfrei zum bestehenden Straßennetz zu errichten sind.

Um so erfreulicher ist es, daß die Bundesregierung im Zusammenhang mit der Bahnreform erstmals zwei „institutionelle Verfahren geschaffen (hat), mit deren Hilfe regionale Interessenten Eisenbahnen übernehmen können, die die Eisenbahnen des Bundes nicht weiter betreiben wollen“: § 26 des Gesetzes zur Zusammenführung und Neugliederung der Bundesbahnen und § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG). Die Antwort der Bundesregierung (Drucksache 13/4777) auf eine entsprechende Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (13/4536) hat jedoch ergeben (Antworten auf die Fragen 15 und 16), daß bislang, seit dem 1. Januar 1994, beide Verfahren in keinem einzigen Fall erfolgreich die Stillegung einer Schienenstrecke verhindert haben, obwohl es im selben Zeitraum deutschlandweit zur Stillegung zahlreicher Schienenstrecken gekommen ist.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

1. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, daß weder § 26 des Gesetzes zur Zusammenführung und Neugliederung der Bundesbahnen noch § 11 Abs. 1 AEG bislang – in einem Zeitraum von fast zweieinhalb Jahren – Strecken-

- stillegungen verhindert bzw. die Übernahme von Schienennetzen ermöglicht haben?
2. Stimmt die Bundesregierung der Ansicht zu, daß sich die beiden oben genannten Verfahren hinsichtlich des Ziels, ein möglichst umfangreiches Schienennetz zu erhalten, als untauglich bzw. unpraktikabel erwiesen haben?
  3. Erwartet die Bundesregierung, daß die tatsächlich erst zum 1. Januar 1996 erfolgte Regionalisierung zu Änderungen der bisherigen Praxis führen könnte?
  4. In welchem Umfang ist seit dem 1. Januar 1994 in Schienennetzen aufgrund des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSchwAG) und des Deutschen Bahn Gründungsgesetzes (DBGG) investiert worden?

Bitte streckenbezogen auflisten nach Maßnahmen mit

    - Jahr der getätigten Investition;
    - Differenzierung nach Ausbau-, Neubau-, Modernisierungs- oder Altlastenbeseitigungsmaßnahme sowie nach Haushaltstitel im Bundeshaushalt (Einzelplan 12);
    - Nutzung der Strecke für Personenfernverkehr, Personen-nahverkehr, Güterverkehr und die jeweiligen Mischnutzungen;
    - Art der Investition in Strecke, Ingenieurbauwerke, Sicherungstechnik, Bahnübergänge, Bahnhöfe, Güterumschlag- anlage.
  5. Welche der in der Antwort zu Frage 4 zu nennenden Strecken werden ausschließlich für den Schienennahverkehr genutzt?
  6. a) Wie ist der Zustand der in den neuen Ländern ausschließlich für den Schienennahverkehr genutzten Strecken?  
b) Für welche Strecken entspricht der Zustand dem Ausbau- zustand in den alten Bundesländern?  
c) Welche Altlasten sind konkret bei Strecken in den neuen Bundesländern vorhanden?  
d) Ist angesichts des wahrscheinlich schlechten Ausbauzu- standes davon auszugehen, daß diese Strecken von Dritten nur dann übernommen werden können, wenn diese über erhebliche Finanzmittel verfügen, um die Strecken in- standzusetzen bzw. in einen westlichen Strecken ver- gleichbaren Zustand zu versetzen?  
e) Warum geht die Bundesregierung davon aus, daß ost- deutsche Kommunen bzw. Aufgabenträger entsprechend finanziell kräftig sind?  
f) Welche speziellen Finanz- und Fördermittel stehen für Streckenmodernisierungen in den neuen Bundesländern zur Verfügung?
  7. a) Wie bewertet die Bundesregierung den Infrastrukturzu- stand der ausschließlich oder weit überwiegend im Schie-

- nenpersonennahverkehr genutzten Strecken in den alten Bundesländern?
- b) Ist auch in den alten Bundesländern von einem hohen Investitionsbedarf auszugehen?
- Wenn ja, in welcher Höhe?
- c) Falls sich die Bundesregierung nicht zu einer konkreten Bewertung in der Lage sieht, wie bewertet sie dann die Wirksamkeit der im Zuge der Bahnreform und Regionalisierung getroffenen Maßnahmen?
8. a) Wie definiert die Bundesregierung einen modernen Zustand von Eisenbahnstrecken, insbesondere auch Schienennahverkehr-Strecken, in den alten Ländern?
- b) Legt sie diesen Zustand oder einen anderen (welchen) Standard als Maßstab für die Herstellung eines vergleichbaren Zustandes in den neuen Bundesländern an?
9. a) In welchem Umfang haben sich Schienennahverkehr-Angebot und Schienennahverkehr-Fahrgästzahlen 1996/1997 gegenüber 1995/1996 bzw. gegenüber dem Referenzjahr 1993/1994 verändert (Aufstellung bitte aufgeschlüsselt nach Bundesländern)?
- b) In welchem Rahmen besteht aufgrund der bestehenden Transferleistungen des Bundes finanzieller Spielraum seitens der Bundesländer, um durch ein verbessertes Schienennahverkehr-Angebot eine Trendwende zugunsten der Schiene zu bewirken?
- c) Welche Rolle spielen in diesem Zusammenhang die Mittel nach § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes („plus-x-Mittel“, Schlüssel B)?
- d) Welche finanziellen Auswirkungen sind aufgrund der Anwendung der sogenannten Revisionsklausel in § 6 des Regionalisierungsgesetzes für die Folgejahre nach 1997 zu erwarten (Länderbezogene Aufstellung)?
- e) Wie bewertet die Bundesregierung das Szenario, wonach für den Fall, daß die Mittel nach § 8 Abs. 1 des Regionalisierungsgesetzes nicht ausreichen, um das Angebot des Fahrplanjahres 1993/1994 aufrechtzuerhalten, den Bundesländern weniger Geld für Verbesserungen des Schienennahverkehrs zur Verfügung stehen wird?
- f) Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, daß die Länder in diesem Fall auf „umgeleitete“ ehemalige Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zurückgreifen müssen, um überhaupt Angebotsverbesserungen bewirken zu können?
- g) Sieht es die Bundesregierung als notwendig an, in dem skizzierten Fall die Bundesmittel zu erhöhen, damit der für Angebotsverbesserungen erforderliche finanzielle Spielraum gewährleistet ist?
10. Inwieweit kann angesichts der in Frage 4 erfragten Angebotszuwächse das Ziel von Bahnreform und Regionalisierung

erreicht werden, die Schiene gegenüber der Straße tatsächlich zu stärken, so daß sich nennenswerte Verkehrsanteile von der Straße zur Schiene verlagern?

11. a) Welche konkreten Infrastrukturkosten sollen nach Ansicht der Bundesregierung die nach § 5 des Regionalisierungsgesetzes den Ländern zur Verfügung stehenden Mittel umfassen, nachdem die Bundesregierung in der Antwort zu Frage 1c (Drucksache 13/4777) und im Widerspruch zu einer späteren Antwort (Drucksache 13/5046) festgestellt hat, daß mit diesen Mitteln „auch der auf die Infrastruktur entfallende Kostenanteil finanziert werden“ soll?

Welche Rolle spielen in diesem Zusammenhang die Trassenpreise?

- b) Welche Rolle spielen in diesem Zusammenhang die „flankierenden“ Investitionsmittel nach § 8 Abs. 2 BSchwAG und § 22 Abs. 1 Nr. 2 DBGrG?
- c) Inwiefern ist – da es Aufgabe des Bundes ist, den gemeinwohlorientierten Erhalt, Ausbau und Neubau der Schienenninfrastruktur der Eisenbahnen des Bundes zu gewährleisten (vgl. die Antworten auf die Fragen 1 a, 1 b und 1 c in Drucksache 13/5046) – gesichert, daß nicht über die Trassenpreise Finanzmittel der Länder abgeschöpft werden, um für den Erhalt, Ausbau und Neubau des Netzes verwendet zu werden?
- d) Wie erklärt die Bundesregierung – zusammengefaßt – die in den Buchstaben a und c auftretenden Widersprüche, und ist sie bereit, die Widersprüche auszuräumen?
- e) Existiert ein direktes finanzielles Engagement der Bundesländer zur Verbesserung der Infrastruktur der Eisenbahnen des Bundes?
- f) Wenn ja, wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, daß die Bundesländer Finanzmittel für die Infrastruktur verwenden, obwohl dies Sache des Bundes bzw. der DB AG, Geschäftsbereich Netz, ist?
- g) Welche Auswirkungen hat das Infrastrukturengagement der Bundesländer hinsichtlich der Bestellung von Verkehrsleistungen und hinsichtlich der Nutzungsbedingungen der Infrastruktur (Trassenpreise)?
- h) Wenn in Finanzierungsverträgen zwischen Bundesländern und DB AG Auswirkungen auf die Trassenpreise festgelegt werden, hat dies dann die Umsatzsteuerpflicht für diese Zuschüsse zur Folge?

12. a) Welche Gründe waren im Gesetzgebungsverfahren maßgebend, daß nur 20 % bzw. 30 % der Investitionsmittel des Bundes für die Schienenwege (nach § 8 Abs. 2 BSchwAG bzw. § 22 Abs. 1 Nr. 2 DBGrG) für den Nahverkehr zu verwenden sind, obwohl das Reisendenaufkommen einen Anteil von 90 % und der Gesamtverkehrsmarkt (im Schienengeschäftsbereich) einen Anteil von rd. 50 % nahelegen?

- b) Warum berücksichtigt die Bundesregierung nicht, daß jede Investition in den Nahverkehr auch dem Fernverkehr zugute kommt, weil ein Großteil der Fernverkehrsreisenden mittels Schienenpersonennahverkehr den Fernverkehrsbahnhof erreicht?
- c) Warum argumentiert die Bundesregierung einseitig zu Lasten des Nahverkehrs, indem sie z. B. im Dreijahresplan Schiene feststellt, daß Investitionen in den Fernverkehr auch dem Nahverkehr – über die Bereitstellung von Schienenkapazitäten – zugute kommen, obwohl beispielsweise die Höchstgeschwindigkeit und der hohe Ausbaustandard einer Strecke für den Nahverkehr in der Regel uninteressant sind und sogar bisweilen Kapazitäten für den Nahverkehr über zu heterogene Geschwindigkeiten zerstört werden?
13. Angesichts der Regelungen in § 11 AEG für eine Stilllegungsverzögerung um ein Jahr ergeben sich die Fragen,
- wie teuer ein einjähriges Stillegungsmoratorium nach § 11 Abs. 2, 3 AEG pro Kilometer Schienenstrecke ist (Durchschnittskosten),
  - welche Finanzmittel erforderlich gewesen wären, um die Strecken, die in den letzten zwei Jahren stillgelegt worden sind, vor der Stilllegung zu bewahren,
  - welche Mittel in den kommenden zwei bzw. fünf Jahren erforderlich sind, um Stilllegungen nach § 11 AEG zu versagen,
  - warum § 11 AEG keine Möglichkeit vorsieht, die Stilllegung länger als ein Jahr hinauszuzögern, obwohl § 11 Abs. 3 Nr. 2 AEG sicherstellt, daß dem Infrastrukturunternehmen die durch die Verzögerung der Stilllegung entstehenden Kosten zu ersetzen sind?
14. a) Wie viele Bundesländer haben schon Konzepte vorgelegt, aus denen hervorgeht, auf welche Strecken mittelfristig weiterhin Leistungen im Schienenpersonennahverkehr bestellt werden sollen (möglichst Nennung des jeweiligen Gutachters/des Beschlusses der jeweiligen Landesregierung)?
- b) Hat die Bundesregierung entsprechende Zielnetze publiziert bzw. den Bundesländern vorgelegt?
- c) Wieso entscheidet mit dem Eisenbahn-Bundesamt eine Bundesbehörde bzw. mit der DB AG ein Bundesunternehmen über den Umfang des Streckennetzes, ohne abzuwarten, in welchem Umfang die Länder bzw. kommunale Aufgabenträger Verkehrsleistungen auf eben diesem Streckennetz bestellen wollen?
- d) Sind der Bundesregierung Absichten der DB AG bekannt, erhebliche Teile der Infrastruktur des Ergänzungsnetzes mittelfristig nicht mehr zu betreiben?
- e) Inwieweit sind diese Absichten mit Artikel 87 e GG vereinbar?

- f) Gibt es seitens der Bundesregierung Planungen oder Überlegungen zu einer Regionalisierung der Infrastruktur des Ergänzungsnetzes?
- g) Wie beurteilt die Bundesregierung die Möglichkeit eines fünfjährigen Stilllegungsmoratoriums vor dem Hintergrund der erst 1996 erfolgten Regionalisierung und der in einigen Jahren mit Sicherheit ganz anderen konzeptionellen Situation?
15. a) Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, daß in den östlichen Bundesländern heute ein noch viel dichteres Schienennetz als in den westlichen Bundesländern besteht?
- b) Erscheint es der Bundesregierung als akzeptabel, daß es in den östlichen Bundesländern zu einer ähnlichen Ausdünnung des Schienennetzes wie im Westen kommt?
- c) Wie begründet die Bundesregierung, für den weiteren Ausbau von Bundesstraßen zwischen größeren Städten – wie z. B. bei der B 67 n zwischen Bocholt und Borken (zusammen über 100 000 Einwohner) – erhebliche Finanzmittel zur Verfügung zu stellen, nicht aber für die Reaktivierung der parallelen, noch vorhandenen – wenngleich stillgelegten – Schienentrassen (mit BSchwAG-Mitteln), zumal der Verkehr auf der Bundesstraße ebensowenig überörtlicher Verkehr wie auf einer reaktivierten Schienenstrecke, d. h. ebensowenig aus Bundesmitteln zu fördern, ist?
- d) Wie bewertet die Bundesregierung angesichts dieser weiter bestehenden Ungleichbehandlung von Straße und Schiene ihren Anspruch, die Schiene gegenüber der Straße zu stärken?
16. Da im Rahmen des Programms „RZ 2000“ die DB AG zur Zeit ihr Netz rationalisiert und u.a. Ausweichgleise und Begegnungsstellen abgebaut werden, so daß die Schienennetzkapazitäten deutlich verringert werden, ist zu fragen,
- a) inwieweit diese Maßnahmen – der Abbau von Ausweichgleisen zur Zugkreuzung – als „deutliche Verringerung der Kapazität einer Strecke“ (§ 11 Abs. 1 Nr. 1 AEG) nach Ansicht der Bundesregierung genehmigungsbedürftig sind,
- b) wann nach Ansicht der Bundesregierung ein Bahnhof (gleich Möglichkeit zur Zugkreuzung/Begegnung) wichtig für die Betriebsabwicklung ist,
- c) wie nach Ansicht der Bundesregierung im allgemeinen eine „deutliche Verringerung der Kapazität einer Strecke“ exakt definiert und zu einer nicht deutlichen Verringerung der Streckenkapazität abzugrenzen ist,
- d) ob der Bundesregierung bekannt ist, daß in konkreten Fällen – z. B. im Bahnhof Schnaittach-Markt an der Strecke Neunkirchen am Sand–Simmelsdorf-Hüttenbach – ein zur Zugbegegnung notwendiges Gleis abgebaut werden soll, obwohl bereits der zuständige Aufgabenträger eine Mehrbestellung von Verkehrsleistungen plant, für welche die Begegnungsmöglichkeit notwendig ist,

e) wie die Bundesregierung Fälle, wie unter Buchstabe d geschildert, bewertet?

Bonn, den 14. August 1996

**Albert Schmidt (Hitzhofen)**

**Helmut Wilhelm (Amberg)**

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

