

**Antwort**  
**der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen),  
Helmut Wilhelm (Amberg) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
— Drucksache 13/5429 —**

**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. Stilllegungen 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 Bundesbahn 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 Stilllegung einer Schienenstrecke verhindert haben, obwohl es im selben Zeitraum deutschlandweit zur Stilllegung zahlreicher Schienenstrecken gekommen ist.

**Vorbemerkung**

Die Bundesregierung beantwortet Fragen zu dem Bereich Bahn ohne Bindungswirkung bezüglich der rechtlichen Zulässigkeit und vor dem Hintergrund der Umsetzung des Beschlusses des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages vom 27. Juni 1996. Zum Teil können

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 5. September 1996 übermittelt.*

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

daher nur die Angaben mitgeteilt werden, die das Unternehmen DB AG übermittelt hat.

1. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, daß weder § 26 des Gesetzes zur Zusammenführung und Neugliederung der Bundes-eisenbahnen noch § 11 Abs. 1 AEG bislang – in einem Zeitraum von fast zweieinhalb Jahren – Streckenstillegungen verhindert bzw. die Übernahme von Schienenstrecken 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?

Die Bundesregierung geht davon aus, daß Eisenbahninfrastrukturunternehmen nur dort an der Übernahme einer Strecke interessiert sind, wo die Aufwendungen durch die Erträge aus Trassennutzungsentgelten gedeckt werden.

Ziel der genannten Verfahren ist auch nicht, ein möglichst umfangreiches, sondern ein bedarfsgerechtes Schienennetz zu erhalten. Im übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 1 a) und b) in der Drucksache 13/4777 verwiesen.

3. Erwartet die Bundesregierung, daß die tatsächlich erst zum 1. Januar 1996 erfolgte Regionalisierung zu Änderungen der bisherigen Praxis führen könnte?

Dies hängt im wesentlichen von der Vorgehensweise der nach Landesrecht für den Schienenpersonennahverkehr zuständigen Aufgabenträger ab.

4. In welchem Umfang ist seit dem 1. Januar 1994 in Schienenwege aufgrund des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSchwAG) und des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes (DBGrG) 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, Personennahverkehr, Güterverkehr und die jeweiligen Mischnutzungen;
- Art der Investition in Strecke, Ingenieurbauwerke, Sicherungstechnik, Bahnübergänge, Bahnhöfe, Güterumschlaganlage.

Der Bund finanziert nach § 22 des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes (DBGrG) und den Regeln des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSchwAG) Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes. Im Jahre 1994 wurden hierfür 7,7 Mrd. DM, im Jahre 1995 9,2 Mrd. DM investiert. Diese Mittel flossen zu etwa gleichen Anteilen in die Vorhaben des Dreijahresplanes Schiene (insoweit wird auf die Antwort der Bundesregierung vom 3. April 1996 in Drucksache 13/4283 verwiesen) und in das bestehende Schienennetz. Insbesondere bei den Investitionen in das bestehende Schienennetz handelt es sich um eine Vielzahl klei-

nerer und größerer Einzelvorhaben. Dabei sind die Investitionsmittel sowohl dem Personenfernverkehr als auch dem Nahverkehr und dem Güterverkehr zugute gekommen. Der Altlastenanteil, mit dem investive Altlasten im Schienennetz der ehemaligen Deutschen Reichsbahn beseitigt werden sollen, betrug im Durchschnitt der Jahre 3,7 Mrd. DM pro Jahr.

Eine Differenzierung danach, welche Beträge in die einzelnen Vorhaben des Dreijahresplanes Schiene geflossen sind, ist der vorgenannten Antwort der Bundesregierung vom 3. April 1996 (Drucksache 13/4283) zu entnehmen.

Eine Differenzierung der Investitionen, die in das bestehende Netz geflossen sind, nach einzelnen Strecken und Bauwerksarten ist insbesondere deshalb, weil hier zu einem Großteil auch kleine Reinvestitionen vorgenommen worden sind, nicht möglich.

5. Welche der in der Antwort zu Frage 4 zu nennenden Strecken werden ausschließlich für den Schienenpersonennahverkehr genutzt?

Ob und welche Teile der im Eigentum der DB AG stehenden Schieneninfrastruktur für den Schienenpersonennahverkehr mitgenutzt oder ausschließlich genutzt werden, hängt letztlich von der Bestellung der für den Nahverkehr Verantwortlichen ab. Insgesamt kann davon ausgegangen werden, daß sämtliche Investitionen in das bestehende Schienennetz auch dem Schienenpersonennahverkehr zugute gekommen sind. Auch die Investitionen in die im Dreijahresplan Schiene genannten Verkehrsprojekte haben positive Wirkungen für den Schienenpersonennahverkehr.

6. a) Wie ist der Zustand der in den neuen Ländern ausschließlich für den Schienenpersonennahverkehr genutzten Strecken?  
b) Für welche Strecken entspricht der Zustand dem Ausbauzustand in den alten Bundesländern?  
c) Welche Altlasten sind konkret bei Strecken in den neuen Bundesländern vorhanden?  
d) Ist angesichts des wahrscheinlich schlechten Ausbauzustandes davon auszugehen, daß diese Strecken von Dritten nur dann übernommen werden können, wenn diese über erhebliche Finanzmittel verfügen, um die Strecken instandzusetzen bzw. in einen westlichen Strecken vergleichbaren Zustand zu versetzen?  
e) Warum geht die Bundesregierung davon aus, daß ostdeutsche Kommunen bzw. Aufgabenträger entsprechend finanzkräftig sind?  
f) Welche speziellen Finanz- und Fördermittel stehen für Streckenmodernisierungen in den neuen Bundesländern zur Verfügung?

Zu a)

Die Eisenbahnunternehmen sind gemäß § 4 Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) verpflichtet, ihren Betrieb sicher zu führen und die Eisenbahninfrastruktur in betriebs-sicherem Zustand zu halten. Die Beurteilung, welcher Ausbau- bzw. Qualitätsstandard notwendig ist, um den Anforderungen der Kunden zu entsprechen, obliegt der unternehmerischen Verant-

wortung der den Betrieb durchführenden Eisenbahn. Der sichere Zustand der Strecken wird durch die jeweils zuständige Aufsichtsbehörde überwacht.

Zu b)

Auf die Antwort zu Frage 6 a) wird verwiesen. Die Kriterien sind in den neuen und den alten Bundesländern die gleichen.

Zu c)

Die Altlasten im Schienennetz der ehemaligen Deutschen Reichsbahn ergeben sich aus einem strukturellen Vergleich zwischen dem Schienennetz der Deutschen Bundesbahn und dem Schienennetz der Deutschen Reichsbahn zum Zeitpunkt der Wiedervereinigung. Insbesondere sind Altlasten in folgenden Bereichen vorhanden:

Bahnübergangssicherung, Anpassung der Stellwerkstechnik, Anhebung des sicherungstechnischen Niveaus, geschwindigkeitserhaltende Maßnahmen, geschwindigkeitserhöhende Maßnahmen, Lückenschlüsse, Personenverkehrsanlagen, Kombi-nierter Ladungsverkehr, Grunderneuerung S-Bahn-Berlin.

Zu d)

Eine derart generalisierende Feststellung ist unzutreffend. Ein Verkehrsunternehmen, das Schieneninfrastruktur übernehmen und betreiben will, wird, wie jedes andere Unternehmen, über eine ausreichende Kapitalausstattung verfügen müssen. Es ist davon auszugehen, daß kein Unternehmen dauerhaft in der Lage sein wird, eine Schieneninfrastruktur vorzuhalten und zu betreiben, wenn die Trassenpreise die Kosten der Infrastruktur (Refinanzierung der Investitionen und laufende Betriebskosten) nicht decken.

Zu e)

Soweit die für die Instandhaltung und die Erneuerung der Strecken erforderlichen Aufwendungen sich über die Trassen-nutzungsentgelte refinanzieren lassen, ist eine über das Übliche hinausgehende Finanzkraft des übernehmenden Eisenbahninfrastrukturunternehmens nicht erforderlich.

Zu f)

Für die Modernisierung der Schieneninfrastruktur der Eisenbahnen des Bundes in den neuen Bundesländern stehen Mittel nach dem BSchwAG und nach dem DBGrG zur Verfügung. Darüber hinaus bestehen auch Fördermöglichkeiten nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz. Die Bundesländer können auch durch entsprechende gesetzliche Regelungen Mittel für die Modernisierung von Schieneninfrastruktur zweckbestimmen. Hierfür stehen z. B. die Mittel nach § 5 des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz) zur Verfügung.

7. a) Wie bewertet die Bundesregierung den Infrastrukturzustand der ausschließlich oder weit überwiegend im Schienenpersonennahverkehr 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?

Zu a) und b)

Hierzu wird auf die Antwort zu Frage 6 a) verwiesen.

Zu c)

Die Bundesregierung stellt für die Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs und insbesondere des Schienenpersonennahverkehrs erhebliche Finanzmittel bereit. Die Umsetzung und das Nähere der Regionalisierung regeln die Länder (§ 3 Satz 2 des Regionalisierungsgesetzes) in ihrer Zuständigkeit und aufgrund der gemachten eigenen Erfahrungen.

8. a) Wie definiert die Bundesregierung einen modernen Zustand von Eisenbahnstrecken, insbesondere auch Schienenpersonennahverkehr-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?

Zu a) und b)

Der Ausbauzustand einer Strecke richtet sich nach den Verkehrsbedürfnissen, die örtlich bzw. regional durchaus unterschiedlich sind; insofern läßt sich ein allgemeiner „moderner Zustand“ von Eisenbahnstrecken schwerlich definieren.

9. a) In welchem Umfang haben sich Schienenpersonennahverkehr-Angebot und Schienenpersonennahverkehr-Fahrgastzahlen 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 Schienenpersonennahverkehr-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 Schienenpersonennahverkehrs 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?

Zu a)

Die Jahre 1996/97 sind noch nicht abgelaufen. Im übrigen ist mit der Regionalisierung die Aufgaben- und Finanzverantwortung für den Schienenpersonennahverkehr ab 1. Januar 1996 auf die Länder übergegangen. Angaben über das von den Ländern bestellte Angebot und die Entwicklung der Fahrgastzahlen liegen der Bundesregierung nicht vor.

Zu b) und c)

Für Angebotsverbesserungen im Schienenpersonennahverkehr stehen den Ländern die Mittel nach § 8 Abs. 2 des Regionalisierungsgesetzes zur Verfügung. Sie können diese Mittel sowohl für investive Maßnahmen als auch für zusätzliche Verkehrsangebote einsetzen. Festlegungen hierzu enthalten die ÖPNV-Gesetze der Länder. Hinzu kommen die Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, die ebenfalls für Verbesserungen des öffentlichen Personennahverkehrs zur Verfügung stehen.

Zu d)

Nach § 6 des Regionalisierungsgesetzes prüft ein Wirtschaftsprüfer bis zum 31. Dezember 1997, ob ein Betrag von 7,9 Mrd. DM ausreicht, um in den Jahren 1998 bis 2001 Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr in gleichem Umfang vereinbaren zu können, wie sie nach dem Fahrplan 1993/94 erbracht worden sind. Ob und in welcher Höhe daraus ab 1998 finanzielle Auswirkungen zu erwarten sind, kann erst nach Abschluß der Prüfung festgestellt werden.

Zu e) bis g)

Ob die Mittel nach § 8 Abs. 1 des Regionalisierungsgesetzes auch ab 1998 ausreichen, wird z. Z. von einem unabhängigen Gutachter geprüft. Vor einer Bewertung möglicher Konsequenzen bleibt das Ergebnis der Überprüfung abzuwarten.

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?

Die Bundesregierung ist der Auffassung, daß durch die Investitionen in das Schienennetz einerseits und durch die mit der Bahnreform geschaffene unternehmerische Selbständigkeit und Flexibilität der DB AG sowie die durch die Regionalisierung bewirkte Zusammenfassung der Verantwortung für den öffentlichen Personennahverkehr in einer Hand andererseits die Grundlage für eine Erhöhung der Verkehrsanteile der Schiene geschaffen wurde. Nach der Bahnreform konnten die Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr der DB AG kontinuierlich gesteigert werden.

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 (Druck-

sache 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 Schieneninfrastruktur 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, Geschäftsreich 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?

Zu a) bis c)

Der Bund kommt seiner Verantwortung für den Neu- und Ausbau der Schieneninfrastruktur der Eisenbahnen des Bundes dadurch nach, daß er Investitionsmittel im Rahmen seiner haushaltsmäßigen Möglichkeiten nach den Regeln des BSchwAG zur Verfügung stellt. Die Kosten der Unterhaltung und Instandsetzung ihrer Schienenwege tragen die Eisenbahnen des Bundes selbst. Dies beeinflusst im wesentlichen die Kalkulation der Trassenpreise.

Soweit die Finanzmittel nach dem DBGrG fließen, handelt es sich um nicht rückzahlbare Baukostenzuschüsse zur Beseitigung von Altlasten im Schienennetz der ehemaligen Deutschen Reichsbahn.

§ 5 des Regionalisierungsgesetzes dient dazu, die Länder entsprechend ihrer Aufgabenverantwortung für den Nahverkehr auch mit einer entsprechenden Finanzausstattung zu versehen (s. a. Antwort zu Frage 7 c). Da die Aufgabenverantwortung umfassend ist, sollten auch die Finanzmittel umfassend eingesetzt werden. Dies bedeutet, daß mit den Mitteln nach § 5 des Regionalisierungsgesetzes in der Regel die Erhaltung der Infrastruktur des Schienenpersonennahverkehrs durch die Trassenpreise zu finanzieren ist. Darüber hinaus sind auch Baukosten- sowie Betriebskostenzuschüsse durch die Länder möglich. An der Finanzierung können sich auch andere Gebietskörperschaften oder Dritte beteiligen.

Zu d)

Widersprüche bestehen nicht.

Zu e) bis g)

Nein. In einigen Fällen beteiligen sich einzelne Bundesländer mit Baukostenzuschüssen an von ihnen veranlaßten Investitionsmaßnahmen.

Die Verantwortung des Bundes bzw. der Eisenbahnen des Bundes für die Infrastruktur beinhaltet nicht zugleich eine Pflicht, alle von Dritten gewünschten Maßnahmen im Schienennetz der Eisenbahnen des Bundes zu finanzieren.

Zu h)

Zuschüsse können der Umsatzsteuer unterliegen, wenn sie Entgelt im Rahmen eines Leistungsaustausches oder Entgelt von dritter Seite sind. Die Voraussetzungen ergeben sich aus Abschnitt 150 der Umsatzsteuer-Richtlinien 1996.

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 Schienenbereich) 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?

Zu a)

Die Regelungen waren Ergebnis der parlamentarischen Beratungen. Im übrigen ist der Inhalt der Gesetze in der Fragestellung mit „nur 20 % bzw. 30 %“ falsch wiedergegeben. Auf die Antwort zu Frage 5 wird verwiesen.

Zu b)

iese Unterstellung ist unzutreffend. Sie wird durch die erheblichen Mittel, die der Bund insgesamt für den Schienenpersonennahverkehr bereitstellt, widerlegt.

Zu c)

Die Argumentation der Bundesregierung ist nicht einseitig. Daß Fernverkehr, Nahverkehr und Güterverkehr an die Schieneninfrastruktur unterschiedliche Anforderungen stellen, wird nicht in Abrede gestellt. Dies ändert jedoch nichts daran, daß die Gesamtinvestition von allen drei Verkehrsarten genutzt werden kann.

Im übrigen sollte auch berücksichtigt werden, daß gerade der Nahverkehr durch seine geringere Geschwindigkeit und eine



deutlich höhere Anzahl von Haltepunkten/Bahnhöfen auch zusätzliche Investitionen erforderlich macht.

13. Angesichts der Regelungen in § 11 AEG für eine Stilllegungsverzögerung um ein Jahr ergeben sich die Fragen,
- a) wie teuer ein einjähriges Stilllegungsmoratorium nach § 11 Abs. 2, 3 AEG pro Kilometer Schienenstrecke ist (Durchschnittskosten),
  - b) welche Finanzmittel erforderlich gewesen wären, um die Strecken, die in den letzten zwei Jahren stillgelegt worden sind, vor der Stilllegung zu bewahren,
  - c) welche Mittel in den kommenden zwei bzw. fünf Jahren erforderlich sind, um Stilllegungen nach § 11 AEG zu versagen,
  - d) 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?

Zu a)

Die Kostenfolge der Versagung einer Genehmigung gemäß § 11 Abs. 2 und 3 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes ist für die einzelnen Strecken äußerst unterschiedlich. Sie hängt im wesentlichen vom Umfang der erforderlichen Infrastruktur und von der Notwendigkeit nicht aufschiebbarer Erneuerungsinvestitionen ab. Da die Angabe eines Durchschnittswertes somit irreführend sein könnte, teilt die DB AG den Übernahminteressenten jeweils die streckenbezogenen Werte mit.

Zu b)

Die Ermittlung dieser Angaben ist im Rahmen der zur Verfügung stehenden Bearbeitungszeit nicht möglich.

Zu c)

Es entspricht der Systematik des Eisenbahnneuordnungsgesetzes, daß die Deutsche Bahn AG als Eigentümerin der Schieneninfrastruktur über deren Umfang unter Berücksichtigung ihrer unternehmerischen Erwartungen entscheidet.

Zu d)

Die genannte Frist wurde in Analogie zu Artikel 14 Abs. 5 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 in der Fassung vom 20. Juni 1991 gewählt. Es wird davon ausgegangen, daß Interessenten an der Weiterführung des Betriebes innerhalb dieser Frist mit dem betreffenden Infrastrukturunternehmen eine vertragliche Regelung treffen. Dies entspricht dem Bemühen, staatliche Eingriffe auf das unabdingbar erforderliche Maß zu beschränken.

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?

Zu a)

Die Länder setzen die Regionalisierung in eigener Zuständigkeit um. Hierzu zählt insbesondere die Bestellung von Leistungen im Schienenpersonennahverkehr. Die Bundesregierung ist daran nicht beteiligt.

Zu b)

Nein.

Zu c)

Diese Unterstellung ist falsch. Das Eisenbahn-Bundesamt entscheidet gemäß § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes im Benehmen mit den betroffenen Bundesländern.

Zu d)

Nein.

Zu e)

Auf die Antwort zu Frage 14 d) wird verwiesen.

Zu f)

Nein.

Zu g)

Bereits am 14. Juni 1978 hatte das Bundeskabinett für rd. 3 000 km Strecken mit äußerst geringem Güterverkehr ein bedingtes Stilllegungsmoratorium beschlossen. Obwohl in diesen Fällen nicht nur die Vorhaltung der Streckeninfrastruktur, sondern bis zum Inkrafttreten der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 auch die Güterverkehrsbedienung bezuschußt wurde, konnte eine Verbesserung der Wettbewerbssituation zugunsten des Verkehrsträgers Eisenbahn nicht erreicht werden. Im übrigen wird auf die Antwort zu Frage 9 a) in der Drucksache 13/4777 verwiesen.

- 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 ebenso wenig 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?

Zu a)

Das dichtere Schienennetz in den neuen Bundesländern hat seine Begründung in den ordnungspolitischen Maßnahmen der damaligen DDR, in deren Folge u. a. mehr als 80 % des Güterverkehrs auf der Schiene abgewickelt wurde, sowie im Mobilitätsgrad der Bevölkerung. Nach der Wende erhöhte sich der Mobilitätsgrad der Bevölkerung im Bereich des motorisierten Individualverkehrs sprunghaft; der Güterverkehr ging insgesamt zurück und verlagerte sich vermehrt auf die Straße.

Zu b)

Es ist nicht Aufgabe der Bundesregierung, zu bewerten, wie die Länder und kommunalen Gebietskörperschaften als Träger der Aufgabenverantwortung für den Schienenpersonennahverkehr diese Aufgabe wahrnehmen. Zur Ausdünnung des Schienennetzes wird es nur dort kommen, wo keine Bestellungen der Länder und kommunalen Gebietskörperschaften zustande kommen. Auch im Güterverkehr wird es auf die Entwicklung der Nachfrage nach Schienenverkehrsleistungen ankommen.

Zu c)

Bei der B 67 handelt es sich um eine weiträumige Verbindung, die von den Niederlanden kommend den Raum Bocholt – Borken nach Osten an die A 43 und darüber hinaus nach Münster und das Ruhrgebiet anbindet. Als Träger der Straßenbaulast muß der Bund durch den Neubau von Straßen und den Bau von Ortsumgehungen dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis gerecht werden. Die B 67 hat bei der Bedarfsplanbewertung 1985 ein hohes Nutzen/Kosten-Verhältnis erzielt, das zur Einstufung dieser Maßnahme in den „Vordringlichen Bedarf“ des Bedarfsplanes geführt hat. Mit dieser Einstufung wurde dem Land Nordrhein-Westfalen der gesetzliche Auftrag zur Planung dieser Maßnahme erteilt.

Seitens der Bundesregierung ist nicht erkennbar, daß eine Wiederinbetriebnahme der bereits im Jahre 1981 stillgelegten Eisenbahnstrecke zwischen Bocholt und Borken sich verkehrlich oder betriebswirtschaftlich rechtfertigen würde, zumal die Strecke quer zu den Verkehrsströmen verlaufen würde.

Zu d)

Aus Einzelfallbetrachtungen lassen sich keine generalisierenden Einschätzungen der verkehrsinvestitionspolitischen Strategien der Bundesregierung herleiten. Nach wie vor ist der langfristig angelegte Bundesverkehrswegeplan 1992 mit seinem Planungshorizont bis zum Jahre 2012 Grundlage der Verkehrsinvestitionspolitik der Bundesregierung. Seine Investitionsstruktur und seine Investitionsschwerpunkte weisen deutlich Präferenzen für die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Bundeswasserstraßen aus.

Bezogen auf die derzeitigen Verkehrsleistungen wird die Schiene eher überproportional dotiert. Mit notwendigen Investitionen in Schienenstrecken wird die Eisenbahn in die Lage versetzt, in Arbeitsteilung mit anderen Verkehrsträgern ihr Potential marktgerecht einsetzen zu können.

Die Prioritätensetzungen für die Schiene werden trotz der Zwänge zur Konsolidierung der Bundeshaushalte beibehalten.

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?

Zu a) bis c)

Die Begriffe „für die Betriebsabwicklung wichtiger Bahnhof“ und „deutliche Verringerung der Kapazität einer Strecke“ sind nicht allgemeingültig definiert. Unzweifelhaft ist allerdings der Übergang von zwei- auf eingleisige Betriebsführung eine deutliche Verringerung der Streckenkapazität. Inwieweit der Wegfall eines Bahnhofs mit Begegnungsgleisen eine deutliche Verringerung der Streckenkapazität mit sich bringt, hängt von der Nutzlänge der Begegnungsgleise, den auf dieser Strecke üblichen Zuglängen, der Lage des wegfallenden Bahnhofs und der Lage der übrigen Begegnungsbahnhöfe auf dieser Strecke ab. Bei der Bewertung ist darüber hinaus zu beachten,

- daß die Kapazität einer Strecke keine feste Größe ist, sondern u. a. vom Mischungsverhältnis der verschiedenen Zuggattungen abhängt und
- die nach Durchführung der Maßnahme verbleibende Kapazitätsreserve ein wesentlicher Bewertungsmaßstab ist.

Die Bundesregierung ist um eine mit den Ländern und der DB AG abgestimmte Methodik bemüht.

Zu d)

Das Begegnungsgleis im Bahnhof Schnaittach Markt wurde nach Mitteilung der DB AG nur einmal täglich benutzt. Um die personelle Besetzung dieses Bahnhofs und aufwendige Investitionen im

Bereich der Sicherungstechnik zu vermeiden, wurden die vom Freistaat Bayern für diese Strecke im Stundentakt bestellten Reisezüge so ausgerichtet, daß sich immer nur ein Zug auf der nur 9 km langen Nebenbahn Neunkirchen am Sand – Simmelsdorf-Hüttenbach befindet. Die DB AG ist zu einer Wiederinbetriebnahme der Begegnungsmöglichkeit bereit, wenn sich dies durch zusätzliche und langfristig abgesicherte Zugleistungen wirtschaftlich rechtfertigen läßt oder Dritte die Kosten für die Vorhaltung übernehmen.

Zu e)

Die rationelle Gestaltung der Schieneninfrastruktur liegt auch im Interesse der Trassennutzer, da so die Trassennutzungsentgelte entsprechend günstig kalkuliert werden können. Im Rahmen der Besteller-Ersteller-Kette

- Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr
- Eisenbahnverkehrsunternehmen
- Eisenbahninfrastrukturunternehmen

ist daher eine Rückkoppelung angezeigt, ob durch Bestellungen des Aufgabenträgers Sprungkosten erzeugt bzw. vermieden werden. Letztlich ist es Aufgabe aller Beteiligten, die für den Schienenpersonennahverkehr eingesetzten Steuermittel so zu verwenden, daß dies vor dem Steuerzahler zu rechtfertigen ist.





