

Antrag

der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen), Helmut Wilhelm (Amberg), Gila Altmann (Aurich), Elisabeth Altmann (Pommelsbrunn), Angelika Beer, Annelie Buntenbach, Amke Dietert-Scheuer, Franziska Eichstädt-Bohlig, Ulrike Höfken, Michaela Hustedt, Monika Knoche, Steffi Lemke, Oswald Metzger, Christa Nickels, Egbert Nitsch (Rendsburg), Dr. Jürgen Rochlitz, Halo Saibold, Christine Scheel, Irmingard Schewe-Gerigk, Waltraud Schoppe, Werner Schulz (Berlin), Marina Steindor, Dr. Antje Vollmer, Margareta Wolf (Frankfurt) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Option einer Flächenbahn in Deutschland erhalten

Der Bundestag wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird aufgefordert, folgende Änderungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) sowie des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSchwAG) vorzunehmen:

1. Satz 3 in § 11 Abs. 1 AEG ist wie folgt neu zu fassen:

„Verhandlungen gelten dann als erfolglos, wenn eine Öffentliche Ausschreibung nach Maßgabe der VOL/A nicht zu einer Übernahme der Infrastruktureinrichtungen geführt hat.“

2. Satz 1 in § 11 Abs. 2 AEG ist wie folgt neu zu fassen:

„Die zuständige Aufsichtsbehörde hat über den Antrag unter Berücksichtigung verkehrlicher und volkswirtschaftlicher einschließlich ökologischer und sozialer Belange innerhalb von sechs Monaten zu entscheiden.“

3. § 11 Abs. 5 AEG wird wie folgt geändert:

„(5) Eine Versagung nach Maßgabe des Absatzes 2 ist nur für einen Zeitraum von maximal drei Jahren möglich. Der genaue Zeitraum ist mit der Versagung festzulegen; danach gilt die Genehmigung als erteilt.“

4. Als neuer Absatz 6 wird in § 11 AEG eingefügt (gleichzeitig Ergänzung zu § 26 Abs. 1 ENeugliedG):

„(6) Soweit es sich um die Einstellung des Betriebes einer Strecke oder eines für die Betriebsabwicklung wichtigen Bahnhofs eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens des Bundes handelt, können Länder oder kommunale Gebietskörperschaften anstelle einer oder im Anschluß an eine Versagung nach Maßgabe des Absatzes 2 einen Anspruch auf Übertra-

gung der Infrastruktur zum Zwecke der Betriebsfortführung geltend machen. Die Eisenbahninfrastruktureinrichtungen sind kostenfrei zu übertragen. Für Investitionen, die nach Abschluß der Verfahren nach den §§ 22 bis 24 ENeugliedG getätigt worden sind, sind die anteiligen Abschreibungen und Zinsen zu übernehmen. Die Übertragung erfolgt durch Vertrag und bedarf der Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr. Der Vertrag ist auflösend bedingt. Die Rückübertragung wird dadurch ausgelöst, daß weder der Anspruchsteller noch ein von ihm beauftragter Dritter den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur mehr besorgt. Nach Bedingungseintritt gilt zugleich die Stilllegungsgenehmigung als erteilt."

5. Als weitere neue Absätze werden in § 11 AEG eingefügt:

„(7) Im Anschluß an die Stilllegung einer Infrastruktur können Bund, Länder oder kommunale Gebietskörperschaften dem stilllegenden Eisenbahninfrastrukturunternehmen Betriebspflichten im Sinne von Artikel 2 Abs. 3 Satz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates auferlegen."

„(8) Soweit es sich um eine Infrastruktureinrichtung einer Eisenbahn des Bundes handelt, können Länder oder Gebietskörperschaften anstelle einer Auferlegung nach Maßgabe des Absatzes 7 einen Anspruch auf Übertragung der Infrastruktur zum Zwecke der Vorhaltung der Strecke für eine etwaige spätere Wiederinbetriebnahme geltend machen. Die Eisenbahninfrastruktureinrichtungen sind kostenfrei zu übertragen. Für Investitionen, die nach Abschluß der Verfahren nach den §§ 22 bis 24 ENeugliedG getätigt worden sind, sind die anteiligen Abschreibungen und Zinsen zu übernehmen. Die Übertragung erfolgt durch Vertrag und bedarf der Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr. Der Vertrag ist auflösend bedingt. Die Rückübertragung wird dadurch ausgelöst, daß weder der Anspruchsteller noch ein von ihm beauftragter Dritter den Verkehrssicherungspflichten hinsichtlich der Eisenbahninfrastruktur mehr nachkommt. Auch eine zweckwidrige Verwendung der Infrastruktur löst die Rückübertragung aus."

„(9) Die Stilllegungsversagung nach Maßgabe des Absatzes 2 sowie die Auferlegung zum Zweck der Vorhaltung der Infrastruktur nach Maßgabe von Absatz 7 stellen Betriebspflichten dar, die nach Maßgabe der Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates auszugleichen sind."

Wegen dieses Absatzes kann Satz 2 in Absatz 3 gestrichen werden.

6. Im Bundesschienenwegeausbaugesetz sind in Absatz 4 folgende Sätze anzufügen:

„Für Maßnahmen nach § 11 AEG stehen den Ländern oder kommunalen Gebietskörperschaften Mittel des Bundesschienenwegeausbaugesetzes zu: für Maßnahmen nach § 11 Abs. 2 oder 6 AEG 30 000 DM je betroffenen Streckenkilometer jährlich, für Maßnahmen nach § 11 Abs. 7 oder 8 AEG 10 000 DM

je betroffenen Streckenkilometer jährlich. Die Bereitstellung der Mittel erfolgt über das Eisenbahn-Bundesamt.“

Absatz 6 ist entsprechend anzupassen.

Bonn, den 18. März 1997

Albert Schmidt (Hitzhofen)
Helmut Wilhelm (Amberg)
Gila Altmann (Aurich)
Elisabeth Altmann (Pommelsbrunn)
Angelika Beer
Annelie Buntenbach
Amke Dietert-Scheuer
Franziska Eichstädt-Bohlig
Ulrike Höfken
Michaela Hustedt
Monika Knoche
Steffi Lemke
Oswald Metzger
Christa Nickels
Egbert Nitsch (Rendsburg)
Dr. Jürgen Rochlitz
Halo Saibold
Christine Scheel
Irmingard Schewe-Gerigk
Waltraud Schoppe
Werner Schulz (Berlin)
Marina Steindor
Dr. Antje Vollmer
Margareta Wolf (Frankfurt)
Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

Begründung

In Deutschland wächst der Verkehrsaufwand aufgrund immer größerer Entfernungen und Geschwindigkeiten seit Jahrzehnten. Gleichzeitig gibt es große, angesichts des Umfangs der Umweltbelastungen berechnete Akzeptanzprobleme bei der Durchsetzung neuer Verkehrswege. Verkehrsvermeidung ist bis heute leider ein Schlagwort geblieben, so daß schon die allmähliche Verringerung des weiteren Wachstums des Verkehrsaufwands ein Erfolg wäre. Vor diesem Hintergrund erscheint es als unsinnig, vorhandene Verkehrswege zu beseitigen. Genau dies geschieht jedoch, wenn Infrastruktur für den relativ umweltverträglichen Schienenverkehr stillgelegt, abgebaut und schließlich entwidmet wird.

Insbesondere die Entwidmung von Schienenstrecken ist verkehrs- und umweltpolitisch fragwürdig: Die ehemaligen Schienenstrecken drohen vor allem innerörtlich überplant und überbaut zu werden, obwohl sie genau dort wegen der Nähe zu potentiellen

Fahrgästen besonders wertvoll wären. Grundsätzlich sollten Schienenstrecken deshalb als Bahnanlagen gewidmet bleiben. Das gilt aus drei Gründen sogar für solche Schienenstrecken, die aus heutiger Sicht keinen rentablen Verkehr ermöglichen:

- Die Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs ist erst zum 1. Januar 1996 in Kraft getreten. Zahlreiche Aufgabenträger sind trotz großer fachlicher Kompetenz mit der Vielzahl der neuen Aufgaben überfordert, so daß es einige Jahre dauern wird, bis der optimale Umfang des Schienennetzes dank fundierter Prognosen richtig eingeschätzt werden kann. Alle heutigen Prognosen leiden darunter, daß sie zwangsläufig von einem Zustand ausgehen müssen, bei dem der öffentliche Nahverkehr von Bus und Bahn auf einen „Restverkehr“ reduziert ist. Ein optimierter Ausbau des öffentlichen Verkehrs mit einem „differenzierten Bedienungsangebot“, das vom ICE über verschiedene Zug- und Busgattungen bis zum Anrufsammeltaxi reicht und eine bundesweite Mobilitätsgarantie neben dem Auto bietet, wird zwangsläufig zu anderen Bewertungen heutiger Schienenstrecken führen. Das gilt auch vor dem Hintergrund künftiger Umwelt- und Klimaprobleme.
- Wo bisher Reaktivierungen von Schienenstrecken stattfanden, waren sie regelmäßig erfolgreich. Bei einem attraktiven Angebot auf der Schiene wurden Steigerungsraten erreicht, die vordem oft für unmöglich gehalten wurden. Das beste Beispiel dafür ist das Karlsruher Stadtbahnmodell, aber auch andere Beispiele sind hier zu nennen. Jüngstes Beispiel: Die 1967 bzw. 1990 für den Personen- bzw. Güterverkehr stillgelegte Schönbuchbahn Böblingen–Dettenhausen, die am 1. Dezember 1996 durch die WEG (Württembergische Eisenbahn Gesellschaft) wieder in Betrieb genommen worden ist, fährt laut „Bus und Bahn“ „vom Start weg auf Erfolgskurs. Über 4 100 Fahrgäste sind an Schultagen die Regel.“ Bei entsprechend attraktiven Schienenangeboten können in der Tat zahlreiche Autofahrer zum Umsteigen auf die Schiene bewegt werden. Vergleiche mit Bussen zeigen, daß Autofahrer bei Bussen – „großen Autos“ ohne die Vorteile des individuellen Autos – im allgemeinen weit weniger zum Umsteigen bereit sind: Busse haben in der Regel keinen eigenen Fahrweg und sind bei Fahrzeiten über 15 Minuten so unattraktiv, daß sie nur als Zubringer zur Schiene taugen.
- Als einzige Ausnahme weisen Schnellbusse eine ähnlich hohe Angebotsqualität wie der Schienenverkehr auf. Beispielsweise sind moderne, fahrgastfreundliche und offensiv vermarktete Schnellbusse in den letzten Jahren im Münsterland auf sehr große Akzeptanz bei der Bevölkerung gestoßen: Die Fahrgastzahlen haben sich zum Teil vervielfacht. Die erzielten Zuwächse deuten aber bereits heute darauf hin, daß der Bus binnen weniger Jahre an seine Kapazitätsgrenzen stoßen wird, so daß es durchaus der Reaktivierung oder des Neubaus einer Schienenstrecke zum Ersatz des Busverkehrs bedarf. Reaktivierbare Schienenstrecken sind daher fast immer zumindest in Teilabschnitten eine sinnvolle Option für die Zukunft.

Stillegung, Abbau und Entwidmung von Bahnanlagen stehen der Option einer bürgernahen „Flächenbahn“ entgegen. Die Attraktivität eines Schienennetzes ergibt sich in entscheidender Weise durch die Netzdichte: Möglichst viele Orte bzw. ein möglichst großer Anteil der Bevölkerung müssen auf akzeptable Weise an das Schienennetz angeschlossen sein. Karl Otto Schallaböck vom Wuppertal-Institut für Klima, Umwelt und Energie verweist beispielsweise darauf, daß selbst bei einem Anschlußgrad der Bevölkerung von 80 % nur 64 % der möglichen Verbindungen realisiert sind. Er bewertet diese Situation als „für die Schiene marktmäßig schlecht“, aber auch als sozial wenig tolerabel. Erst bei einem Anschlußgrad von 95 % der Bevölkerung werden immerhin 90 % aller Verkehrsbeziehungen abgebildet.

Der Verkehrswissenschaftler Prof. Heiner Monheim von der Universität Trier widerspricht der immer wieder vorgebrachten These, die Schiene taue nicht zur Erschließung der Fläche, und verweist dazu auf wichtige technische und betriebliche Optionen der Flächenbahn wie

- integralen Taktfahrplan,
- moderne Schienenfahrzeugtechnik und
- elektronische Verkehrslenkung.

Insbesondere widerspricht Prof. Heiner Monheim dem in der Verkehrspolitik immer noch vorherrschendem „fatalen Trugschluß, nur die Hochgeschwindigkeitsbahn hätte oder bräuchte ‚High Tech‘, während der Nahverkehr mit der Flächenbahn technisch uninteressant, eben ‚low tech‘ sei. Es ist eine zynische Fehlinterpretation, wenn Kritiker des Transrapid oder ICE als ‚Technologiefeinde‘ diskreditiert werden. Sie wollen nicht weniger, sondern sehr viel mehr moderne Bahntechnik einsetzen, aber mit System und überall und nicht nur für die Filetstücke im Netz.“ (Zitat aus „Flächenbahn statt Tempowahn“. Dokumentation zur Anhörung zur Zukunft der Schienen in Deutschland am 14. Dezember 1995 im Deutschen Bundestag, Bonn, hrsg. von der Bundestagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN).

Notwendige Voraussetzungen für eine attraktive Flächenbahn ist die Erhaltung eines möglichst umfangreichen Schienennetzes. Stillegungen, vor allem aber Entwidmungen von Eisenbahnstrecken sind in jedem Fall als kontraproduktiv anzusehen, weil die Erhaltung eines möglichst umfangreichen Schienennetzes wesentlich kostengünstiger ist und planerisch weniger Probleme verursacht als der Neubau von Schienenstrecken. Neue Schienenstrecken sind zumindest nach augenblicklicher Gesetzeslage (§ 2 EKrG) in der Regel kreuzungsfrei zum bestehenden Straßennetz zu errichten.

Die Situation des Eisenbahnnetzes in Deutschland ist gegenwärtig dramatisch: Seit Anfang 1994 wurde für 137 Strecken mit 1 397 km Gesamtlänge die Betriebseinstellung genehmigt.

Anträge für weitere 23 Strecken mit 354 km Gesamtlänge werden z. Z. bearbeitet. 59 Strecken mit 817 km Gesamtlänge hat die DB AG Dritten zur Übernahme des Betriebes angeboten, und im

März 1997 wurden Überlegungen der DB AG bekannt, insgesamt 11 646 km Strecke an Dritte abzugeben. Wenn jedoch 30 % des gesamten deutschen Schienennetzes binnen kurzer Zeit zur Disposition gestellt werden, ist das Ergebnis absehbar: die Stilllegung von Tausenden Kilometern Schienennetz und der weitere Rückzug der Bahn in Deutschland auf ein Schrumpfnetz.

Neben der Stilllegungswelle droht aber auch die Entwidmung zahlreicher Schienenstrecken mit fatalen Konsequenzen: Als Beispiel sei hier die Bahnstrecke Bocholt–Borken genannt. Zwischen beiden Städten mit zusammen über 100 000 Einwohnern gibt es ein erhebliches Verkehrsaufkommen, durch das die Bundesstraße B 67 mit teilweise täglich über 20 000 Kraftfahrzeugen überlastet ist. Statt jedoch die parallel führende, stillgelegte Bahnstrecke zu reaktivieren, soll zusätzlich zur B 67 eine Entlastungsstraße, die B 67 neu, gebaut werden. Demgegenüber wurde im September 1996 ein 640 m langer Streckenabschnitt der Bahnstrecke ohne Notwendigkeit entwidmet. Weder der Kreis Borken, der noch kurz zuvor dem Bundesminister für Verkehr seine Reaktivierungsabsicht mitgeteilt hatte, noch der zuständige Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr wurden rechtzeitig vor der beabsichtigten Entwidmung angehört.

Die Entwidmung ist als endgültiges Aus für eine Bahnstrecke weit- aus schlimmer als die Stilllegung. Ungeachtet dessen hat es der Bundesminister für Verkehr jedoch bis heute versäumt, das Entwidmungsverfahren gesetzlich zu regeln und z. B. für ausreichende Beteiligungs- und Verhinderungsmöglichkeiten der zuständigen Kommunen und Aufgabenträger zu sorgen. Selbst das Eisenbahn-Bundesamt sieht erheblichen gesetzlichen Handlungsbedarf. Es bietet sich an dieser Stelle an, die ohnehin vorhandene Handlungsnotwendigkeit mit einem positiven Zeichen zugunsten des Schienenverkehrs zu verbinden.

Im einzelnen ist zu den Gesetzesänderungen folgendes zu erläutern:

Zu Nummer 1

Bis heute ist unklar, wie ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen erfolglose Verhandlungen mit Dritten darzulegen hat. Deshalb ist bereits im Gesetz die Festlegung sinnvoll, daß das mögliche Interesse von Dritten mittels einer Öffentlichen Ausschreibung zu ermitteln ist.

Zu Nummer 2

Absatz 2 von § 11 AEG ist zu konkretisieren und im Hinblick auf ökologische wie soziale Belange zu erweitern. Diese Konkretisierung sowie die Verlängerung des Entscheidungszeitraums von drei auf sechs Monate soll dazu führen, daß Absatz 2 im Zusammenhang mit Absatz 3 endlich Anwendung findet.

Zu Nummer 3

Derzeit ist nur eine viel zu kurze Versagung von einem Jahr möglich. Dies ermöglicht kommunalen Gebietskörperschaften oder Aufgabenträgern kaum, Initiativen zur Erhaltung der bedrohten Bahnstrecke zu ergreifen. Oft sind umfangreiche Verkehrsuntersuchungen und Prognosen notwendig, die entsprechende Zeit erfordern. Eine Versagungsfrist von maximal drei Jahren erscheint als wesentlich sinnvoller.

Zu Nummer 4

Dieser neue Absatz konkretisiert den bisherigen § 26 ENeugliedG, in dem die Übertragung von Liegenschaften auf Dritte geregelt ist. Die kostenfreie Übertragung einer Eisenbahnstrecke ist darin u. a. an die Auflagen gekoppelt, das Erbringen von Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr für mindestens 15 Jahre und das Betreiben der Eisenbahninfrastruktur für mindestens 30 Jahre zu garantieren (Absatz 2). Diese sehr restriktiven Bedingungen haben dazu geführt, daß dieses Instrument der Übertragung von Eisenbahnstrecken bis heute nicht genutzt worden ist. Eine Korrektur wie in dem neu vorgeschlagenen Absatz 6 von § 11 AEG ist unbedingt erforderlich.

Zu Nummer 5

Die Neueinfügung der Absätze 7, 8 und 9 regelt die Auferlegung der Vorhaltung der Infrastruktur, die Vereinbarung der Vorhaltung der Infrastruktur – also die Verhinderung der Entwidmung, vorläufig ohne Betrieb – und die Ausgleichspflicht im Falle der Stilllegungsversagung. Zu den Betriebspflichten gehört bei einer stillgelegten Strecke nach wie vor die Verkehrssicherung, insbesondere bei Querungen von Straßen.

Zu Nummer 6

Wenn Eisenbahnstrecken übertragen werden und damit nicht mehr zu den Eisenbahnen des Bundes zählen, wird dadurch von dem übernehmenden Dritten eine finanzielle Last, die bisher vom Bund getragen wird, übernommen. Neue Aufgaben erfordern aber auch die Übertragung entsprechender Finanzmittel aus dem Bundesschienenwegeausbaugesetz, und zwar durch eine Kilometerbindung just in dem Maße, in dem die Übertragung erfolgt. Die genannten Beträge je Streckenkilometer differieren deshalb, weil Absatz 2 und der neu vorgesehene Absatz 6 in § 11 AEG die Übertragung zum Zwecke der Betriebsfortführung der Strecke, während die neuen Absätze 7 und 8 die Übertragung nur zum Zweck der Vorhaltung vorsehen. Im ersten Fall sind die Infrastrukturkosten höher, so daß entsprechend höhere Beträge vorzusehen sind.

