

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen), Gila Altmann (Aurich), Elisabeth Altmann (Pommelsbrunn), Egbert Nitsch (Rendsburg), Marina Steindor, Helmut Wilhelm (Amberg) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
– Drucksache 13/6929 –

Bericht zum Ausbau der Schienenwege 1996

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

1. Der Bericht zum Ausbau der Schienenwege ist trotz der Berichtspflicht, mit der § 7 Bundesschienenwegeausbaugesetz eine jährliche Vorlage ab 1994 vorschreibt, erst jetzt zum ersten Mal und somit mit erheblichem Zeitverzug vorgelegt worden.
2. Der Vergleich zwischen diesem Schienenwegeausbaubericht und dem Straßenbaubericht 1996 zeigt deutlich den geringen Stellenwert, den die Bundesregierung dem Schienenwegeausbau zumißt:
 - Der Straßenbaubericht ist wesentlich detaillierter und listet Hunderte von Einzelprojekten auf, während der Schienenwegeausbaubericht auf gerade einmal 53 Einzelprojekte eingeht.
 - Der Straßenbaubericht zeigt zahlreiche Ausbaumaßnahmen bei den Bundesfernstraßen auf, die auch dem Nahverkehr dienen. Im Schienenwegeausbaubericht fehlen hingegen Informationen über den Ausbau der dem Nahverkehr dienenden Schieneninfrastruktur mit Ausnahme der Berliner S-Bahn völlig.
 - Die Erläuterung der Baumaßnahmen ist im Straßenbaubericht wesentlich informativer als im Schienenwegeausbaubericht; „Erhaltungsstrategien“ und Umweltschutz, auf die beim Straßenbau ausführlich eingegangen wird, würden auch beispielsweise bei der Schiene sehr interessieren.
3. Über 90 Prozent der Reisenden bei der DB AG sind im Nahverkehr unterwegs und haben häufig unter mangelnden Ka-

pazitäten, Langsamfahrstellen, Infrastrukturengpässen bei betrieblichen Störungen und miserablen Zugangsbedingungen an Bahnhöfen sowie Haltepunkten zu leiden. Der Bericht zum Ausbau der Schienenwege geht auf alle diese Probleme nicht ein, sondern konzentriert sich weitgehend auf Projekte, die vor allem Fernverkehrsreisenden zugutekommen.

4. Die Bundesregierung ist laut Bundesschienenwegeausbaugesetz und Deutsche Bahn Gründungsgesetz dazu verpflichtet, 20 bzw. 30 Prozent der Schieneninvestitionen zugunsten von Infrastrukturen des Nahverkehrs zu investieren. Im Schienenwegeausbaubericht werden zwar diese gesetzlichen Darstellungen noch einmal erläutert, nicht aber, daß es zwischen Bund und Ländern einen massiven Konflikt darüber gegeben hat, welche Investitionsmittel dem Nahverkehr zuzurechnen sind. Da der Bericht auch nicht erläutert, wie die gesetzlichen Forderungen konkret erfüllt werden, sind erhebliche Zweifel angebracht, ob dem Gesetz in diesem Punkt Rechnung getragen wird.
5. Bezeichnend ist beispielsweise die Situation in Nordrhein-Westfalen: Obwohl der Dreijahresplan Schiene für die Jahre 1995 bis 1997 die ausschließliche Investition von bundesweit jährlich 500 Mio. DM in Vorhaben des Schienenpersonennahverkehrs vorsieht, sind dafür bis zum April 1997 keine Mittel nach Nordrhein-Westfalen geflossen. Grund sind erhebliche Abstimmungsprobleme zwischen Bund, Ländern und DB AG, die im Schienenwegeausbaubericht noch nicht einmal erwähnt werden.
6. Im Zusammenhang insbesondere mit den Nahverkehrsinvestitionen kommt es zu erheblichen Problemen, weil der Bund Investitionen der DB AG, die ausschließlich dem Nahverkehr dienen, nur als zinslose Darlehen gewähren will. Auch auf diese Problematik geht der Schienenwegeausbaubericht nicht ein.
7. Auf der Grundlage von § 11 Bundesschienenwegeausbaugesetz werden rund die Hälfte der gesamten Investitionsmittel für Erhaltungsinvestitionen bereitgestellt, um die Leistungsfähigkeit im bestehenden Schienennetz zu erhalten und zu verbessern. Der Schienenwegeausbaubericht gibt über die Verwendung dieser Investitionsmittel jedoch keinerlei Hinweise, obwohl sich offensichtlich große Teile des Schienennetzes in schlechtem Zustand befinden, weil dort seit Jahrzehnten kaum noch investiert worden ist. Die Folge sind nicht nur unangemessen hohe Trassenentgelte und wenig Effizienz bei den von den Aufgabenträgern zu verwendenden Regionalisierungsmitteln, sondern der weitere Rückzug des Schienenverkehrs aus der Fläche mit Stilllegungen, Gleisabbau und Entwidmungen. Bei der DB AG gibt es deshalb Überlegungen, sich von bis zu 30 Prozent des Schienennetzes zu trennen. Die Option einer modernen Flächenbahn mit ihren Chancen für den Umweltschutz und für den Standort Deutschland – über die Förderung der Schienenfahrzeugindustrie und offensiver Nahverkehrskonzepte – sowie die Möglichkeit, eine attraktive Alternative zum Straßenverkehr zu schaffen, droht vertan zu

werden, weil die Bundesregierung ihrer grundgesetzlich vorgeschriebenen Gemeinwohlverantwortung für das Schienennetz nicht ausreichend gerecht wird.

8. Schließlich sind die Informationen des Schienenwegeausbauberichtes zum Stand der einzelnen Projekte außerordentlich dürftig und weitgehend dem bekannten Bundesverkehrswegeplan entnommen. Auf aktuelle Probleme, warum beispielsweise Planfeststellungen noch offen oder Raumordnungs- oder Planfeststellungsverfahren noch gar nicht eingeleitet worden sind, geht der Bericht überhaupt nicht ein.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf:

1. Der Bericht zum Ausbau der Schienenwege im Jahr 1996, der bis zur Jahresmitte 1997 vorgelegt werden muß, ist qualitativ erheblich zu verbessern.
2. Insbesondere ist auf die Bedürfnisse des Nahverkehrs besser einzugehen. Investitionen in die Schieneninfrastruktur, die dem Nahverkehr dient, und Erhaltungsinvestitionen, welche der Erhaltung eines möglichst flächendeckenden Schienennetzes dienen, sind ausführlich entsprechend der Qualität des Straßenbauberichts darzustellen.
3. Der Zustand des Schienennetzes, insbesondere im Hinblick auf Kapazitäten und Nebenstrecken, ist detailliert zu beschreiben.
4. Die Verwendung der gesetzlich vorgeschriebenen Investitionen für Infrastrukturen, die dem Nahverkehr dienen, ist nachvollziehbar und konkret durch Auflistung der Einzelprojekte nachzuweisen. Diese Auflistung ist nicht zuletzt wichtig für die örtliche Arbeit eines jeden Bundestagsabgeordneten.
5. Die projektbezogenen Informationen sind in allen weiteren Schienenwegeausbauberichten zu konkretisieren und zu aktualisieren (einschl. der beigefügten Karten). Über die Vergabe der Investitionsmittel als zinslose Darlehen oder Baukostenzuschüsse ist bei jedem einzelnen Projekt zu berichten.
6. Veränderungen des Schienennetzes und die Verkehrsentwicklung sind analog zum Straßenbaubericht ausführlich darzustellen. Dabei ist mittels Informationen der Länder auch auf die Schieneninfrastruktur einzugehen, die nicht den Eisenbahnen des Bundes gehört, insbesondere auf die Reaktivierung von stillgelegten Schienenstrecken.

Bonn, den 22. April 1997

Albert Schmidt (Hitzhofen)

Gila Altmann (Aurich)

Elisabeth Altmann (Pommelsbrunn)

Egbert Nitsch (Rendsburg)

Marina Steindor

Helmut Wilhelm (Amberg)

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

