

Beschlußempfehlung und Bericht **des Ausschusses für Verkehr (15. Ausschuß)**

- a) zu dem Antrag der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen),
Helmut Wilhelm (Amberg), Gila Altmann (Aurich), weiterer Abgeordneter
und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 13/7240 –**

Option einer Flächenbahn in Deutschland erhalten

- b) zu dem Antrag der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen),
Gila Altmann (Aurich), Elisabeth Altmann (Pommelsbrunn),
weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 13/7283 –**

Das Schienennetz in Deutschland sichern

- c) zu dem Antrag der Abgeordneten Dr. Winfried Wolf, Dr. Dagmar Enkelmann,
Dr. Gregor Gysi und der Gruppe der PDS
– Drucksache 13/3762 –**

Schienenwegesicherungsgesetz (SWSG)

A. Problem

Die Anträge zielen darauf ab, die Stilllegung von Eisenbahnstrecken sowie die Entwidmung bereits stillgelegter Strecken zu erschweren oder zu verhindern. Zu diesem Zweck soll der Deutsche Bundestag die Bundesregierung in erster Linie dazu auffordern, ein mehrjähriges „Stilllegungsmoratorium“ zu beschließen. In diesem Sinn sei insbesondere § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, der die Stilllegung von Eisenbahninfrastruktureinrichtungen regelt, zu ändern. Darüber hinaus will die Fraktion

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN unter anderem erreichen, daß bis zum 31. Dezember 1998 die Schieneninfrastruktur der Eisenbahnen des Bundes in das Eigentum einer noch zu gründenden Schieneninfrastruktur GmbH übertragen wird. Träger dieser Schieneninfrastruktur GmbH sollen der Bund mit 50,1 % und die Länder mit 49,9 % sein. Auf die vorgesehene Gründung einer Fahrweg AG als Teil der DB Holding solle verzichtet werden. Die Gruppe der PDS schlägt unter anderem vor, den „Geschäftsbereich Netz“ auszugliedern und in ein vom Bund zu gründendes Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu überführen sowie sämtliche Kosten der Schienenwegeinfrastruktur der Eisenbahnen des Bundes, der Länder, der privaten Eisenbahnen sowie der Bahnen der Kommunen bzw. der kommunalen Zweckverbände aus dem Bundeshaushalt zu finanzieren.

B. Lösung

Der Ausschuß empfiehlt, die Anträge zu a, b, und c abzulehnen.

Mehrheit im Ausschuß**C. Alternativen**

Keine

D. Kosten

Keine

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

1. den Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 13/7240 – abzulehnen,
2. den Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 13/7283 – abzulehnen,
3. den Antrag der Gruppe der PDS – Drucksache 13/3762 – abzulehnen.

Bonn, den 25. Juni 1997

Der Ausschuß für Verkehr

Dr. Dionys Jobst

Vorsitzender und Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Dr. Dionys Jobst

I.

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen), Helmut Wilhelm (Amberg), Gila Altmann (Aurich), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Option einer Flächenbahn in Deutschland erhalten“ – Drucksache 13/7240 – in seiner 166. Sitzung vom 20. März 1997 und den Antrag der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen), Gila Altmann (Aurich), Elisabeth Altmann (Pommelsbrunn), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN „Das Schienennetz in Deutschland sichern“ – Drucksache 13/7283 – in seiner 172. Sitzung vom 24. April 1997 zur Federführung an den Ausschuß für Verkehr sowie zur Mitberatung an den Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, den Ausschuß für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, den Ausschuß für Bildung, Wissenschaft, Forschung, Technologie und Technikfolgenabschätzung, den Ausschuß für Fremdenverkehr und Tourismus sowie an den Haushaltsausschuß überwiesen. Der Antrag der Abgeordneten Dr. Winfried Wolf, Dr. Dagmar Enkelmann, Dr. Gregor Gysi und der Gruppe der PDS „Schienenwegesicherungsgesetz (SWSG)“ – Drucksache 13/3762 – wurde vom Deutschen Bundestag in seiner 116. Sitzung vom 27. Juni 1996 zur Federführung dem Ausschuß für Verkehr sowie zur Mitberatung dem Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, dem Ausschuß für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, dem Ausschuß für Fremdenverkehr und Tourismus sowie dem Haushaltsausschuß überwiesen.

Der Ausschuß für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit hat am 11. Juni 1997 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Gruppe der PDS empfohlen, die Anträge auf Drucksachen 13/7240 und 13/7283 abzulehnen. Der Ausschuß hat am 4. Dezember 1996 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und F.D.P. gegen die Stimmen der Gruppe der PDS sowie bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN empfohlen, den Antrag auf Drucksache 13/3762 abzulehnen.

Der Ausschuß für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau hat am 23. April 1997 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie der Gruppe der PDS empfohlen, die Anträge auf Drucksachen 13/7240 und 13/7283 abzulehnen. Der Ausschuß hat am 13. November 1996 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und F.D.P. gegen die Stimmen der Gruppe der PDS bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN empfohlen, den Antrag auf Drucksache 13/3762 abzulehnen.

Der Ausschuß für Bildung, Wissenschaft, Forschung, Technologie und Technikfolgenabschätzung hat am 23. April 1997 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie die Stimmen der Gruppe der PDS empfohlen, die Anträge auf Drucksachen 13/7240 sowie 13/7283 abzulehnen.

Der Ausschuß für Fremdenverkehr und Tourismus hat am 4. Juni 1997 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie bei Abwesenheit der Gruppe der PDS empfohlen, die Anträge auf Drucksachen 13/7240 sowie 13/7283 abzulehnen. Der Ausschuß hat am 13. November 1996 einstimmig bei Abwesenheit der Gruppe der PDS empfohlen, den Antrag auf Drucksache 13/3762 abzulehnen.

Der Haushaltsausschuß hat am 11. Juni 1997 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und der Gruppe der PDS empfohlen, die Anträge auf Drucksachen 13/7240 und 13/7283 abzulehnen. Der Ausschuß hat am 17. Oktober 1996 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und F.D.P. bei Enthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Gruppe der PDS empfohlen, den Antrag auf Drucksache 13/3762 abzulehnen.

Der Ausschuß für Verkehr hat die Vorlagen in seiner 55. Sitzung vom 25. Juni 1997 beraten. Er empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und F.D.P. gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Abwesenheit der Gruppe der PDS, die Anträge auf Drucksachen 13/7240 und 13/7283 abzulehnen. Er empfiehlt weiter mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und F.D.P. bei Enthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und Abwesenheit der Gruppe der PDS, den Antrag auf Drucksache 13/3762 abzulehnen.

II.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ist der Ansicht, daß es, trotz der im Grundgesetz verankerten Gemeinwohlverantwortung des Bundes für Erhalt und Ausbau des Schienennetzes, ein schwerer Konstruktionsfehler der Bahnreform gewesen sei, der privatwirtschaftlich handelnden Deutschen Bahn AG (DB AG) das Schienennetz zu übertragen. Das Ansinnen der DB AG, sich von derzeit unrentablen Schienenstrecken zu trennen, möge unter betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten als legitim erscheinen, dürfe aber nicht über Umfang und Qualität eines künftigen Schienennetzes in Deutschland entscheiden. Denn notwendige Voraussetzung für eine attraktive Flächenbahn sei die Erhaltung eines möglichst umfangreichen Streckennetzes. Stilllegungen, vor allem aber Entwidmungen von Eisenbahn-

strecken seien in jedem Fall als kontraproduktiv anzusehen, weil die Erhaltung eines möglichst umfangreichen Netzes wesentlich kostengünstiger sei und planerisch weniger Probleme verursache, als der Neubau von Schienenstrecken. Insbesondere die Anfang März 1997 bekanntgewordenen Überlegungen der DB AG, sich von rund 11 000 Kilometern Schiene zu trennen, seien ein Alarmsignal für das Schienennetz in Deutschland. Daher sei ein Stilllegungsmoratorium geboten, um als kurzfristige Übergangsmaßnahme für die nächsten zweieinhalb Jahre Stilllegungen möglichst zu verhindern.

Mittelfristig sei vor allem eine Schieneninfrastruktur GmbH als Trägerin für Ausbau, Erhalt und Betrieb der Schienen einzurichten. Die Bahnreform habe nämlich zu einem derzeit nicht lösbaren Konflikt geführt. Einerseits sei der Bund grundgesetzlich dazu verpflichtet, dem Wohl der Allgemeinheit beim Ausbauunterhalt des Schienennetzes des Bundes Rechnung zu tragen, andererseits habe er diese Aufgabe an die DB AG delegiert, obwohl diese entsprechend dem Aktienrecht gewinnorientiert zu wirtschaften habe. Ein eigenwirtschaftlich tätiges Unternehmen wie die geplante Fahrweg AG sei zum Durchbrechen dieses Teufelskreises nicht fähig. Daher sei hier der Staat gefordert. Die Verantwortung für Infrastruktur einerseits sowie Investitionsentscheidungen andererseits sei in eine Hand zu legen. Dementsprechend sei eine Schienenstruktur GmbH ins Leben zu rufen und über sie staatliche Verantwortung zu übernehmen. Träger der GmbH sollen Bund und Länder sein, wobei der Bund die knappe Mehrheit halten solle.

Die Gruppe der PDS sieht im Rückzug der Bahn aus der Fläche eine bewußte Strategie und keine zufällige Marktentwicklung. Die derzeit von der DB AG in die Wege geleiteten Streckenstilllegungen seien die unmittelbare Konsequenz der Bahnreform und der mit dieser verbundenen verkehrspolitischen Konzeption. Wirtschaftsführer um die Deutsche Bank wollten der Eisenbahn angesichts der zunehmenden Belastung der Straßeninfrastruktur eine engbegrenzte Rolle zubilligen. Damit wollten sie verhindern, daß die Bahn eine umfassende Alternative zu den in hohem Maße umweltbelastenden Verkehrsträgern Pkw und Lkw werden könne. Daher solle die Bahn weitgehend aus der Fläche zurückgedrängt werden. Langfristig dürften nach Ansicht der PDS rund 50 % des gesamten Bahnnetzes zur Disposition stehen. Dabei handele es sich um all jene Strecken, die neben dem Schienenpersonennahverkehr nicht auch dem Fernverkehr, nicht zu S-Bahn-Netzen gehörten oder nicht als Hauptabfuhrstrecken für den Güterverkehr genutzt würden. Um das Schlimmste zu verhindern, bleibe in der derzeitigen Situation nur die Möglichkeit, durch ein Moratorium jegliche Streckenstilllegungen für mindestens fünf Jahre zu stoppen. Neben dem Stilllegungsstopp sei es eine vorrangige Aufgabe, stillgelegte Bahntrassen zu schützen, um diese für eine zukünftige Nutzung für den Bahnverkehr möglichst unbeschadet zu erhalten. Daher sei es mittelfristig notwendig, für Betriebsflächen und Bauwerke der Bahn generell das Verbot der „Entwicklung“ und des Verkaufs gesetzlich zu verankern.

Für die Finanzierung der Schienenwegeinfrastruktur komme nur der Bundeshaushalt in Betracht. Der Bund habe die gesetzlichen Möglichkeiten, durch eine Anhebung von Steuern für die notwendigen Einnahmen zu sorgen.

Die Koalitionsfraktionen sowie die Fraktion der SPD lehnten die Anträge ab. Durch die Anträge der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN würde die Intention der bestehenden gesetzlichen Vorschriften, ein bedarfsgerechtes Schienennetz zu erhalten, in die Konservierung eines möglichst umfangreichen Schienennetzes verkehrt. Der Antrag der Gruppe der PDS zielt auf die Wiedereinführung staatlich-dirigistischer Instrumente für den Bereich der Schieneninfrastruktur.

Die Koalitionsfraktionen hoben hervor, daß es kein Stilllegungs- oder Streckenabgabeprogramm, weder bei der DB AG noch bei der Bundesregierung gebe. Es gebe deshalb zu diesem Thema keinen politischen Entscheidungsbedarf. Die notwendige Grundsatzentscheidung habe der Gesetzgeber Ende 1993 mit der Verabschiedung der Bahnreformgesetze getroffen. Ziel sei es gewesen, möglichst viel umweltschonenden Schienenverkehr bei geringerer finanzieller Belastung für den Steuerzahler zu erreichen. Zu Beginn der Diskussion um die Bahnreform habe die Regierungskommission Bundesbahn festgestellt, daß die Beibehaltung des Status quo entweder die Kapitulation vor dem Straßenverkehr mit schwindendem Marktanteil der Schiene oder Bundesleistungen an die Bahn in nicht mehr vertretbarer Höhe bedeute. In dieser Situation habe sich der Gesetzgeber für die Alternative Bahnreform entschieden, um den drohenden Teufelskreis des Leistungsabbaus bei der Schiene mangels ausreichender finanzieller Mittel zu beenden. Gerade deshalb sei auch die Infrastruktur in die privatrechtliche Organisation der Bahn einbezogen worden, um die negativen Entwicklungen der Vergangenheit umzukehren.

Gemäß ihrem gesetzlichen Auftrag unterstütze die Bundesregierung die unternehmerischen Aktivitäten zu Erhaltung des Netzes durch Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur – und zwar nicht nur im Fernverkehr. Allein 1995 und 1996 seien hierfür rund 18 Mrd. DM aufgewandt worden, davon 16,4 Mrd. DM aus Bundesmitteln. Bis zum Jahre 2001 würden voraussichtlich weitere 43 Mrd. DM, einschl. Eigenmitteln der DB AG, in die Schieneninfrastruktur investiert. Die Volkswirtschaft könne es sich aber nicht leisten, mit hohem finanziellen Aufwand ein Eisenbahnnetz ohne realen Bezug zum jetzigen und zukünftigen Bedarf vorzuhalten oder neu zu bauen. Zusammenfassend sei festzustellen, daß weder die Koalitionsfraktionen noch die Bundesregierung eine Schrumpfbahn oder ein Schrumpfnetz wollten, sondern ein Eisenbahnnetz, das den heutigen und künftigen Anforderungen gerecht werde.

Die Fraktion der SPD machte deutlich, daß die Erhaltung von schwach genutzten Eisenbahnstrecken ohne Rücksicht auf die Verkehrsbedürfnisse sich bereits in der Vergangenheit als untaugliches Mittel sowohl für die Sicherung des Verkehrsanteils der Eisenbahnen als auch für die Entwicklung eines

marktfähigen Eisenbahnnetzes erwiesen hätte. Es sei daher nicht zu erwarten, daß durch eine Aussetzung der Streckenstillegungen eine Verbesserung der Wettbewerbssituation zugunsten des Verkehrsträgers Eisenbahn eintrete. Im übrigen sei durch das in den Bahnreformgesetzen geregelte Streckenstilllegungsverfahren sichergestellt, daß es nicht zu flächendeckenden Stillegungen kommen könne.

Die in dem Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN geforderte Gründung einer Schieneninfrastruktur GmbH widerspreche der mit der Bahnreform mit breitem politischem Konsens getroffenen Grundsatzentscheidung für ein unabhängiges und nach kaufmännischen Grundsätzen zu betreibendes Infrastrukturunternehmen. Für den Bund konkretisiere sich die Verantwortung für die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes gemäß Artikel 87 e Abs. 4 des Grundgesetzes durch das Bundesschienenwegeausbaugesetz. Der Bund finanziere danach Neubau-, Ausbau- und Ersatzinvestitionen über zins-

lose Darlehen und Baukostenzuschüsse. Die Deutsche Bahn AG bzw. ab 1999 die Fahrweg AG trage dabei die finanziellen Investitionslasten nur in der Höhe, wie sie diese durch eigene Erträge am Markt erwirtschaften könne.

Auch die entsprechenden Vorschläge der Gruppe der PDS setzten sich über Grundgedanken hinweg, die u. a. prägend für die Bahnstrukturreform gewesen seien. Insbesondere die vorgeschlagene Einbeziehung der Länder in die Infrastrukturverantwortung für das Schienennetz widerspreche dem Prinzip der ungeteilten Bundesverantwortung für das Bundesfernstraßennetz, ebenso wie für das Bundesschienennetz. Dieses Prinzip sei grundgesetzlich in Artikel 87 e GG dauerhaft festgeschrieben worden. Grundgedanke der Regionalisierung sei es schließlich gewesen, nur die Bestellereigenschaft für Nahverkehrsleistungen der Bahn vom Bund auf die Länder zu übertragen, nicht jedoch das Eigentum an den entsprechenden Teilen des Schienennetzes.

Bonn, den 25. Juni 1997

Dr. Dionys Jobst

Berichterstatter

