

Kleine Anfrage

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

Haltung der Bundesregierung zum Rückbau der Schieneninfrastruktur der „Waldbahn“ im Bayerischen Wald

Der Bayerische Wald als einer der wichtigsten deutschen Erholungsräume ist heute in seinem mittleren Bereich durch die Schiene relativ gut erschlossen: Von der Hauptstrecke Regensburg – Passau mit IC-Verkehr zweigt bei Plattling die Strecke nach Bayerisch Eisenstein ab. Sie stellte einst eine wichtige Schienenverbindung nach Pilsen und damit in die heutige Tschechische Republik dar und ist deshalb bis heute eine Hauptbahn. Abzweigend von dieser Strecke erschließen zwei Nebenbahnen Bodenmais – den übernachtungsstärksten Fremdenverkehrsort im Bayerischen Wald – und Grafenau, von wo aus seit 1996 der Nationalpark Bayerischer Wald als weiteres Tourismuszentrum mit einem modernen Busangebot erschlossen wird. Seitens der Bayerischen Eisenbahngesellschaft als dem zuständigen Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr wird kurz- bis mittelfristig ein Stundentakt auf allen genannten Strecken (außer nach Pilsen) angestrebt.

Gleichwohl scheinen der Bund und der Geschäftsbereich Netz der DB AG relativ wenig Interesse am Erhalt dieser Schieneninfrastruktur zu haben. Derzeitige Verhandlungen der DB AG mit dem Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr scheinen darauf hinauszulaufen, den Betrieb der Infrastruktur zu vereinfachen. Unter anderem sollen dafür mechanisch funktionierende und wenig leistungsfähige Rückfallweichen eingebaut werden, weil so der Personaleinsatz um ca. 25 Personen reduziert werden kann. Der dadurch realisierbaren Kosteneinsparung stehen jedoch gravierende Nachteile gegenüber:

- Die Kapazität der „Waldbahn“ wird von der Infrastruktur her auf Dauer weitgehend auf einen Stundentakt reduziert. Zusätzliche Züge sind nur noch in sehr beschränkter Zahl einsetzbar, so daß es sich nach Auffassung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN um die „deutliche Verringerung der Kapazität einer Strecke“ nach § 11 Abs. 1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) handelt, die eines Antrags bei der zuständigen Aufsichtsbehörde (Eisenbahn-Bundesamt) bedarf.

Möglichkeiten für künftige Angebotsverbesserungen existieren nach dem Rückbau kaum noch bzw. erfordern einen erneuten Infrastrukturausbau mit Investitionskosten, die bei einer Infrastrukturerhaltung als Hauptbahn zu vermeiden wären. Vor allem aus raumordnungs-, tourismus- und umweltpolitischer Sicht ist der Rückbau der Infrastruktur außerordentlich fragwürdig, weil so in einem großen Raum der Vorrang der Straße vor der Schiene festgeschrieben und das Ziel der Bundesregierung konterkariert wird, Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Die Möglichkeit, touristische Sonderzüge, zusätzliche Züge im Berufsverkehr und Güterzüge einschließlich der heutigen Militärgüterzüge ab Regen fahren zu lassen, wird dauerhaft verbaut bzw. auf sehr wenige Möglichkeiten reduziert.

- Der Fernverkehr auf der einst bedeutsamen Relation München – Plattling – Pilsen (– Prag) ist nach dem beabsichtigten Infrastrukturrückbau nicht mehr möglich. Der Bedarf ergibt sich jedoch bereits dadurch, daß es sich bei dieser Strecke um die kürzeste Verbindung zwischen München und Prag handelt. Im Hinblick auf touristisch motivierte Verkehre ist die Strecke über Bayerisch Eisenstein wegen ihrer landschaftlichen Schönheit der Strecke über Furth im Wald eindeutig vorzuziehen. Im Hinblick auf den Straßengüterverkehr gibt es bezeichnenderweise Überlegungen, die parallel führende Europastraße E 53 von Pilsen nach Deggendorf als Autobahn auszubauen; Neil Kinnock hat im Namen der Europäischen Kommission am 22. Oktober 1997 auf die schriftliche Anfrage des Abgeordneten des Europäischen Parlaments Wolfgang Kreissl-Dörfler festgestellt, daß „der Verkehr auf dem tschechischen Abschnitt der bestehenden E 53 von Pilsen nach Deggendorf fast bis an die Grenzen der Kapazität zugenommen hat“. Teile der B 11/E 53 sind im Bereich Deggendorf und im vorderen Bayerischen Wald bereits autobahnähnlich ausgebaut worden. Vor diesem Hintergrund ist das derzeit fehlende Interesse des Bundes, bei der Schiene aufgrund von Artikel 87 e Grundgesetz für die Wiedereinrichtung eines Fernverkehrs zumindest mittel- bis langfristig und dementsprechend für die Erhaltung der Infrastruktur als Hauptbahn zu sorgen, nicht nachzuvollziehen und Ausdruck fortdauernder Auto-Vorrang-Politik der Bundesregierung.
- Schließlich wird auch der Nahverkehr durch den Rückbau der Infrastruktur eher Nachteile als Vorteile erfahren: Die heutige Streckengeschwindigkeit muß insbesondere wegen des mechanischen Funktionierens der Rückfallweichen reduziert werden. Wenn Bahnhöfe durchfahren werden sollen, kann dies nicht mehr mit vollem Tempo, sondern nur noch mit einem Tempo von maximal 50 km/h geschehen. Flexibles Reagieren auf besondere Betriebssituationen wäre nicht mehr möglich. Durch den fast vollständigen Abbau des Betriebspersonals würden Ansprechpartner vor Ort fehlen. Gleichzeitig macht der beabsichtigte Rückbau der „Waldbahn“ die grundsätzliche Problematik von Infrastrukturinvestitionen deutlich, die – zumindest vorerst – primär dem Nahverkehr dienen: Sie werden nach

§ 8 Abs. 2 Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) als zinslose Darlehen vom Bund nur dann übernommen, wenn sich der Geschäftsbereich Netz der DB AG davon eine verbesserte Ertragslage versprechen kann, also bei kurzfristigen, insofern meist aber unrealistischen Mehrbestellungen von Zügen oder bei erheblichen Rationalisierungen mit häufigem Infrastrukturrückbau. Als Folge können die Aufgabenträger des Schienennahverkehrs nur „zwischen Pest und Cholera“ wählen, um überhaupt zu Infrastrukturinvestitionen zu kommen.

Zusammenfassend gesagt handelt es sich bei dem vorgesehenen Infrastrukturrückbau um eine offensichtlich sehr kurzfristig angelegte Maßnahme zur Kosteneinsparung, die Optionen für künftige Fern- und Regionalverkehre, touristische Sonderverkehre und den Güterverkehr auf der Schiene verbaut bzw. später zu erheblichen Mehrkosten führt. Der Abbau der Arbeitsplätze mag zwar betriebswirtschaftlich sinnvoll erscheinen, ist jedoch volkswirtschaftlich angesichts der Kapazitäts- und Potentialverringerung der Strecke äußerst fragwürdig. Vielmehr hätte der Bund aufgrund seiner Verpflichtung nach Artikel 87 e Abs. 4 Grundgesetz zu prüfen, ob der bestehende Fernverkehr (tägliche IC-Verbindung Hamburg – Zwiesel mit IC 686/689, samstags zusätzlich mit IC 927/928) auf der Strecke ausgebaut werden könnte – z. B. mit dem Einsatz einer Interregio- oder Intercity-Verbindung nach Pilsen sowie mit dem durchaus denkbaren Einsatz von Kurstriebwagen im Fernverkehr –, um so die Einnahmen für den DB-Geschäftsbereich Netz kurzfristig zu erhöhen. Wird hingegen die Strecke als Hauptbahn aufgegeben, wird es auch keinen touristisch sehr sinnvollen Intercity in den Bayerischen Wald mehr geben, anders als beispielsweise beim Schwarzwald mit der dortigen, sehr nachfragestarken Interregio-Verbindung (IR 2216/2217).

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

1. Stimmt die Bundesregierung der Auffassung zu, daß es sich beim Infrastrukturrückbau der Strecke Plattling – Bayerisch Eisenstein als Hauptbahn um die „deutliche Verringerung der Kapazität einer Strecke“ im Sinne von § 11 Abs. 1 AEG handelt, weil künftig Fern- und Güterzüge auf der Relation München – Plattling – Bayerisch Eisenstein – Pilsen (– Prag) nicht mehr fahren können?

Wenn nein, wie begründet die Bundesregierung ihre Auffassung?

2. a) Wurde diese „deutliche Verringerung der Kapazität“ der Strecke, wie in § 11 Abs. 1 AEG vorgeschrieben, bei der zuständigen Aufsichtsbehörde beantragt?

Wenn ja, wann?

Wann ist mit einem Ergebnis zu rechnen?

Wie wird dieses Ergebnis aussehen?

Wenn nein, wird die Bundesregierung darauf hinwirken, daß ein solcher Antrag noch gestellt wird?

- b) Werden die jetzt geplanten, insgesamt angeblich 30 Mio. DM kostenden Rückbaumaßnahmen als „Projekt außerhalb des Bedarfsplans“ nach § 11 Abs. 1 BSchwAG finanziert?
Wenn ja, in welchem Umfang?
- c) Werden den ggf. vom Bund übernommenen Kosten (max. 30 Mio. DM) für den Infrastrukturrückbau der „Waldbahn“ die Kosten gegenübergestellt, die durch den mittelfristigen Erhalt des derzeitigen Standards (mit dem Erhalt von 25 Arbeitsplätzen, max. 1 Mio. DM Kosten pro Jahr) entstehen, so daß es bei der Entscheidung auch zur Berücksichtigung volkswirtschaftlicher Kriterien kommt, wie dies § 11 Abs. 2 AEG nahelegt?
- d) Wie definiert die Bundesregierung allgemein die „deutliche Verringerung der Kapazität einer Strecke“ nach § 11 Abs. 1 AEG?

Bezieht die Bundesregierung dabei raumordnungs-, tourismus- und umweltpolitische Aspekte – im vorliegenden Fall z. B. die Erreichbarkeit der Touristenorte Bodenmais, Zwiesel und Grafenau sowie des Nationalparks Bayerischer Wald auf der Schiene – ein, indem sie zu Grundlagen von Entscheidungen der Aufsichtsbehörde nach § 11 Abs. 1 und 2 AEG gemacht werden?

Werden ebenso seitens der Bundesregierung neue technische Entwicklungen im Fahrzeug- bzw. Zugbereich (z. B. der Einsatz von Kurstriebwagen auch im Fernverkehr) in die Aufstellung des Bedarfsplans für den Ausbau des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes einbezogen, so daß nicht heute eine Infrastruktur ab- bzw. rückgebaut wird, die man in 10 bis 20 Jahren möglicherweise wieder benötigt?

3. Warum hat die Bundesregierung bisher nicht im Rahmen ihrer Zuständigkeit für den Bundesgrenzschutz darauf hingewirkt, daß die Grenzformalitäten vom Bahnhof in Bayerisch Eisenstein in den Zug verlegt werden, so daß in Analogie zu den Grenzerleichterungen im Straßenverkehr umsteigefreie Schienenverbindungen in die Tschechische Republik geschaffen werden könnten?
4. Welche Initiativen hat die Bundesregierung im Hinblick auf denkbare Verhandlungen mit der Tschechischen Republik ergriffen, um den genzüberschreitenden Schienenverkehr zu verbessern und die selbst für den Nahverkehr (bis Klattau/Klatovy) anstehenden Probleme z. B. bei den unterschiedlichen Sicherungstechniken zu lösen?
5. a) Warum engagiert sich die Bundesregierung als Aufgabenträger für den Schienenpersonenfernverkehr aufgrund ihrer Gemeinwohlverpflichtung nach Artikel 87 e Abs. 4 Grundgesetz nicht für die Aufrechterhaltung der heutigen IC-Verbindung nach Zwiesel, obwohl sie den Bayerischen Wald umsteigefrei an die wichtigsten Herkunftsgebiete der Touristen anbindet, oder ist sie der Auffassung, daß dies ausschließlich eine unternehmerische Aufgabe der DB AG ist?

b) Warum hat sich die Bundesregierung hinsichtlich ihrer Verantwortung für die Schieneninfrastruktur und als Aufgabenträger für den Schienenpersonenfernverkehr (Bundesschienenwegeausbaugesetz, Artikel 87 e Abs. 4 Grundgesetz) bislang nicht in die laufenden Verhandlungen zwischen dem Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr und der DB AG, Geschäftsbereich Netz, eingebbracht?

Wird sie sich demnächst noch in diese Verhandlungen einbringen?

6. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, im Rahmen des Bedarfsplans für den Ausbau des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes, die Hauptbahn Plattling – Bayerisch Eisenstein als solche zu erhalten, gleichwohl aber erhebliche Kosteneinsparungen durch eine Infrastrukturmodernisierung als Hauptbahn zu realisieren?

7. Wie bewertet die Bundesregierung den Ansatz des BSchwAG, Infrastrukturinvestitionen zugunsten des Nahverkehrs nach § 8 Abs. 2 BSchwAG als zinslose Darlehen nur bei kurzfristigen, insofern meist aber unrealistischen Zugmehrbelastungen oder bei erheblichen Rationalisierungen mit häufigem Infrastrukturrückbau zu ermöglichen, so daß die Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs nur zwischen zwei wenig sinnvollen Alternativen wählen können, um überhaupt zu Infrastrukturinvestitionen zu kommen?

8. Wie ist der Stand bei der Erhaltung der Donaubrücke bei Deggendorf, und handelt es sich hierbei aus der Sicht der Bundesregierung um eine Unterhaltung bzw. Instandsetzung nach § 8 Abs. 4 BSchwAG, für welche die DB AG zuständig ist, oder – da diese Investition z. Z. noch nicht aktuell ansteht – ggf. um eine Ersatzinvestition nach § 8 Abs. 1 BSchwAG, für die dann der Bund zuständig wäre?

9. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung von EU-Verkehrscommisar, Neil Kinnock, daß „der Verkehr auf dem tschechischen Abschnitt der bestehenden E 53 von Pilsen nach Deggendorf fast bis an die Grenzen der Kapazität zugenommen hat“?

Wenn nein, warum nicht?

10. Warum setzt sich die Bundesregierung für den in Abschnitten autobahnähnlichen Ausbau der B 11/E 53 aufgrund eines Fernverkehrsbedarfs auf der Straße ein, ignoriert diesen Bedarf aber gleichzeitig bei der Schiene?

11. Warum sieht die Bundesregierung keinen Handlungsbedarf zur Aufwertung des Freihafens Deggendorf im Zusammenhang mit der Schienenstrecke über Bayerisch Eisenstein in die Tschechische Republik, da diese Strecke infolge des Infrastrukturrückbaus nicht mehr für den angestrebten Güterverkehr (u. a. Zementzüge) genutzt werden kann?

12. Gilt für die Bundesregierung der von ihr immer wieder hervorgehobene Grundsatz eines Schienenvorrangs (gegenüber der Straße) nach wie vor, und inwiefern ist dieser aus Sicht der Bundesregierung beim Ausbau der B 11/E 53 angesichts des gleichzeitigen Rückbaus der parallel führenden Schienenstrecke gegeben?

Bonn, den 12. November 1997

Albert Schmidt (Hitzhofen)

Halo Saibold

Helmut Wilhelm (Amberg)

Gila Altmann (Aurich)

Egbert Nitsch (Rendsburg)

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

