

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen), Gila Altmann (Aurich), Egbert Nitsch (Rendsburg), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 13/10655 –**

Vorhaltung von Eisenbahninfrastruktur für Aufgaben der Verteidigung

Nach § 10 Abs. 2 des Verkehrssicherungsgesetzes kann der Bundesminister für Verkehr zur Erfüllung von Aufgaben der Verteidigung einschließlich des Schutzes der Zivilbevölkerung den Eisenbahnen des Bundes auferlegen,

- eine Strecke betriebsbereit zu halten,
- den Gesamtbetrieb einer Strecke nicht an eine nichtbundeseigene Eisenbahn zu übertragen oder
- die entsprechenden Grundstücke nicht zu veräußern.

Bisher vertrat die Bundesregierung die Auffassung, daß einer Veröffentlichung der gemäß § 10 b Verkehrssicherungsgesetz auferlegten Strecken die amtliche Geheimhaltung derartiger Aufgaben entgegensteht (vgl. Antworten des Parl. Staatssekretärs Dr. Norbert Lamm vom 14. August 1997 auf die Fragen 41 und 42 in Drucksache 13/8409).

Gegenwärtig veröffentlicht die Deutsche Bahn AG in ihrem wöchentlich erscheinenden Tarif- und Verkehrsanzeiger die Strecken, welche sie Dritten zur Übernahme anbietet. Handelt es sich dabei um eine Strecke, die gemäß § 10 b Verkehrssicherungsgesetz auferlegt ist, so wird dieser Sachverhalt mit den Worten explizit benannt: „Die Strecke muß aus übergeordneten Gründen auch nach eventueller Einstellung des Betriebes bzw. Stilllegung auf Anforderung binnen sechs Monaten betriebsbereit sein“.

Dies betraf in jüngster Zeit die Übernahmeangebote für die vier Strecken

- Landau–Germersheim (Rheinland-Pfalz),
- Langmeil–Monsheim (Rheinland-Pfalz),
- Jünkerath–Losheim/Bundesgrenze (Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen) und
- Überherrn/Bundesgrenze–Völklingen (Saarland), davon auferlegt: Überherrn/Bundesgrenze–Hostenbach.

Dies bedeutet, daß die Deutsche Bahn AG in einer öffentlichen Publikation Angaben macht, welche die Bundesregierung den Abgeordneten des Deutschen Bundestages unter Hinweis auf die amtliche Geheimhaltung bislang verweigert.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 20. Mai 1998 übermittelt.

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

Vor b e m e r k u n g

Grundsätzlich steht für die Durchführung von Militärtransporten das gesamte Eisenbahnnetz zur Verfügung. In der Vergangenheit wurden für bestimmte Strecken, für die ein Verfahren zur dauernden Einstellung des Betriebes gemäß Bundesbahngesetz beabsichtigt war, Verpflichtungen zur Erhaltung der Befahrbarkeit mit Nebenbahnstandard ausgesprochen. Auf Grund der geänderten Lage in Europa können diese Verpflichtungen für einen Teil der Strecken aufgehoben werden. Bei weiteren Strecken ist es ausreichend, wenn die Betriebsbereitschaft in einem bestimmten Zeitraum wiederhergestellt werden kann. Wenn die DB AG für einzelne Strecken das Verfahren nach § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes betreibt, weil keine verkehrliche Nutzung stattfindet und die ständige Befahrbarkeit nicht mehr gefordert ist, muß sie Dritten ein Angebot zur Übernahme und Weiterführung des Betriebes unterbreiten.

1. Welche Eisenbahnstrecken bzw. Streckenabschnitte werden derzeit gemäß § 10 b Verkehrssicherungsgesetz aus übergeordneten Gründen vorgehalten bzw. bei welchen Strecken hat der Bundesminister für Verkehr eine derzeit wirksame Anordnung gemäß § 10 b Abs. 2 ausgesprochen?

Auf die Antwort zu den Fragen 3 und 4 wird verwiesen.

2. Bei welchen Eisenbahnstrecken bzw. Streckenabschnitten wurde seit dem 1. August 1997 die Anordnung gemäß § 10 b Abs. 2 Verkehrssicherungsgesetz zurückgenommen?

Seit dem 1. August 1997 wurde bei folgenden Streckenabschnitten festgestellt, daß die Vorhaltung der Infrastruktur für die in § 10 b des Verkehrssicherungsgesetzes genannten Zwecke nicht mehr erforderlich ist:

Lindholm–Flensburg Weiche
Neumünster–Bad Segeberg
Gronau–Gronau Bundesgrenze
Gummersbach–Marienheide–Meinerzhagen
Stolberg Hbf–Walheim Bundesgrenze
Düren–Zülpich
Gerolstein–Mayen Ost
Monsheim–Langmeil
Wasserburg–Soyen–Waldkraiburg–Mühldorf

3. Ist die Bundesregierung immer noch der Auffassung, daß die Benennung der Strecken, die gemäß § 10 b Verkehrssicherungsgesetz auferlegt sind, aus Geheimhaltungsgründen nicht möglich ist?
4. Aus welchen Gründen hält es die Bundesregierung ggf. jetzt für erforderlich, diese Angaben geheim zu halten?

Die Veröffentlichung einer Übersicht aller Strecken, für die Forderungen gemäß § 10 b des Verkehrssicherungsgesetzes be-

stehen, könnte für die Interessen der Bundesrepublik Deutschland nachteilig sein, so daß diese Informationen grundsätzlich als Verschlußsache eingestuft sind. Außerdem würde eine solche Übersicht Anlaß zu spekulativen Schlußfolgerungen hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit bestimmter Strecken geben und somit eine Beeinträchtigung der unternehmerischen Interessen der DB AG darstellen. Dem steht nicht entgegen, daß aus begründetem Anlaß für einzelne Strecken das Bestehen einer Forderung aus Sicht der Verteidigung ohne Einstufung als Verschlußsache mitgeteilt wird.

5. Welche Folgerungen zieht die Bundesregierung in diesem Zusammenhang aus der öffentlichen Benennung einzelner Strecken im Tarif- und Verkehrsanzeiger der DB AG?

Sofern Dritte an der Übernahme einer Strecke interessiert sind, für die aus Sicht der Verteidigung Forderungen für den Erhalt oder die Ausgestaltung der Infrastruktur bestehen, muß ihnen dies mitgeteilt werden, damit sie einen vollständigen Überblick über die betriebswirtschaftlichen Kenndaten der Strecke erhalten.

6. In welcher Höhe hat die DB AG seit 1994 Mittel erhalten, um die Verpflichtungen aus dem Verkehrssicherstellungsgesetz erfüllen zu können (bitte Angaben pro Jahr)?

Die DB AG hat zur Erfüllung ihrer Verpflichtungen gemäß § 10 b Verkehrssicherstellungsgesetzes folgende Mittel (einschließlich Umsatzsteuer) erhalten:

1994	1995	1996	1997
2,2 Mio. DM	5,9 Mio. DM	18,6 Mio. DM	6,2 Mio. DM

Für das Jahr 1997 ist die Abrechnung noch nicht abgeschlossen, der Zahlenwert entspricht den bislang vorliegenden Rechnungen für erbrachte Leistungen.

7. Aus welchen Haushaltstiteln werden diese Zahlungen bedient?

Die Zahlungen werden aus Kapitel 14 12 Titel 682 01 geleistet.

8. a) Erhält die DB AG diese Zahlungen streckenbezogen oder pauschaliert?
b) In welcher jeweiligen Höhe, bezogen auf die vier in der Einführung genannten Strecken, erhielt die DB AG seit 1994 Mittel, um die Verpflichtungen aus dem Verkehrssicherstellungsgesetz zu erfüllen?
c) Welche streckenbezogenen Kenntnisse hat die Bundesregierung darüber, für welche Maßnahmen die Mittel verwendet wurden?

Die DB AG erhält die Zahlungen streckenbezogen für die erforderlichen Instandhaltungs- und Erneuerungsarbeiten. In Absprachen zwischen dem Bundesministerium der Verteidigung und der DB AG werden die von den Niederlassungen Netz angemeldeten

Maßnahmen, insbesondere bei umfangreichen Instandsetzungen und Investitionsmaßnahmen, für die einzelnen Strecken erläutert. Das Bundesministerium der Verteidigung entscheidet anhand dieser Informationen, seiner eigenen Vorgaben über den erforderlichen Infrastrukturzustand und nach Maßgabe verfügbarer Haushaltsmittel über die Freigabe der Mittel. Für die in der Einführung genannten Strecken wurden in den Jahren 1994 bis 1997 folgende Beträge (einschließlich Verwaltungskostenzuschlag und Umsatzsteuer) im Zusammenhang mit Verpflichtungen nach § 10 b Verkehrssicherungsgesetzes erstattet:

Landau–Germersheim	345 TDM
Langmeil–Monsheim	116 TDM
Jünkerath–Losheim Grenze	152 TDM
Überherrn Grenze–Hostenbach (ausgleichsberechtigt nur Abschnitt Überherrn Grenze–Überherrn)	14 TDM

Wie in der Antwort zu Frage 6 wurden für das Jahr 1997 die von der DB AG erbrachten Leistungen auf der Basis vorliegender Rechnungen berücksichtigt.

9. Werden die Mittel nur im Fall der im Tarif- und Verkehrsanzeiger genannten Anforderung bereitgestellt, um die betreffenden Strecken binnen sechs Monaten betriebsbereit zu machen, oder werden die Mittel lfd. gewährt?

Bei allen auferlegten Strecken entstehen mindestens Aufwendungen für die Einhaltung der Verkehrssicherungspflicht. Soweit diese Strecken ständig befahrbar sein müssen oder im Einzelfall Instandsetzungsaufwendungen oder Investitionen im Hinblick auf die innerhalb einer bestimmten Frist herzustellende Befahrbarkeit erforderlich sind, wird hierüber gemäß dem in der Antwort zu Frage 8 beschriebenen Verfahren entschieden.

10. Welche infrastrukturellen Mindestanforderungen (wie z. B. mindestens zulässige Achslasten, Streckenhöchstgeschwindigkeit, Streckenkapazität) müssen erfüllt sein, damit die DB AG die Pflichten aus der Auferlegung erfüllt? Sind diese Anforderungen streckenspezifisch festgelegt?

Die Anforderungen an die Streckeninfrastruktur werden in Absprache mit der DB AG vom Bundesministerium der Verteidigung streckenspezifisch festgelegt. Zur Zeit werden Vereinbarungen über die Vorgaben für jede einzelne Strecke vorbereitet. Bis zu deren Abschluß gelten in der Regel die z. Z. der Auferlegung bestehenden Leistungsmerkmale.

11. Aus welchen Gründen nimmt das Verkehrssicherungsgesetz in § 10 b die nichtbundeseigenen Eisenbahnen von der Möglichkeit einer Auferlegung aus?

Die vor der Bahnreform ausgesprochenen Verpflichtungen zur betriebsbereiten Vorhaltung von Strecken wurden auf der Basis des Bundesbahngesetzes ausgesprochen. Der mit Artikel 6 Abs. 125 Nr. 2 des Gesetzes zur Neuordnung des Eisenbahnwesens vom 27. Dezember 1993 in das Verkehrssicherungsgesetz eingefügte § 10 b tritt an die Stelle der früheren einschlägigen Regelungen des Bundesbahngesetzes. Ein Bedürfnis für die Ausdehnung der Regelung auf nichtbundeseigene Eisenbahnen besteht nicht.

12. Welche ggf. vergleichbaren Regelungen gibt es für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen, und welche Strecken sind z. Z. davon betroffen?

Soweit für eine Strecke nichtbundeseigener Eisenbahnen Forderungen aus Sicht der Verteidigung bestehen, werden Einzelheiten zwischen dem Bundesministerium der Verteidigung und der Eisenbahn vertraglich vereinbart. Hinsichtlich der betroffenen Strecken wird auf die Antwort zu den Fragen 3 und 4 verwiesen.

