

## **Antwort**

**der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen), Gila Altmann (Aurich), Egbert Nitsch (Rendsburg), Helmut Wilhelm (Amberg) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

**— Drucksache 13/11378 —**

### **Verbesserung der Schieneninfrastruktur zugunsten des Nahverkehrs der Bahn**

Erklärtes Ziel der Bundesregierung ist es, die Schiene zu stärken und so die Verlagerung von Straßenverkehr auf die umweltverträglichere Schiene zu forcieren. Wie im vorliegenden Fall scheitert dieses Vorhaben jedoch an der mangelnden Bereitschaft des Bundesunternehmens Deutsche Bahn AG (DB AG), über neue Haltepunkte in Zusammenarbeit mit den Kommunen für dringend erforderliche Verbesserungen und ein höheres Fahrgastaufkommen zu sorgen. Da die Bundesregierung über „Streitfälle zum Zugang zur Infrastruktur“ entscheidet (Beschluß des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung zur Auslegung der §§ 105 und 108 GO-BT vom 27. Juni 1995, Drucksache 13/6149), hat sie, gegebenenfalls über das Eisenbahn-Bundesamt, auch im vorliegenden Fall die Verpflichtung, die bestehende Blockade seitens der DB AG aufzuheben.

Die in den zurückliegenden Jahren und Jahrzehnten entstandenen Siedlungen haben sich häufig nicht an den in der Regel älteren Bahnhöfen und Haltepunkten der Bahnstrecken orientiert, sondern sind an anderen Stellen entstanden. Als Resultat ergeben sich Entfernungen, die von den Bahnkunden nicht akzeptiert werden. Immerhin gibt es zahlreiche Fälle, bei denen diese Siedlungen zwar bahnhofsfern, dennoch aber an der Bahnstrecke liegen, so daß die Fehlentwicklung durch einen neuen Haltepunkt relativ leicht korrigiert werden kann.

Die DB AG weigert sich aber in aller Regel, solche dringend erforderlichen neuen Haltepunkte selbst zu errichten, und fordert dazu Mittel vom Staat, insbesondere aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), zur Verfügung gestellt zu bekommen. Das ist insofern ohnehin schon bemerkenswert, weil eigentlich die von den Aufgabenträgern über das Eisenbahnverkehrsunternehmen an das Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu zahlenden Trassen- und Stationsentgelte diese Kosten finanzieren sollten.

Im konkreten Beispiel Hammelburg erscheint es als sehr sinnvoll, das größte Wohngebiet der Stadt, zwei Schulen, ein Sportzentrum mit Schwimmbädern und ein Einkaufszentrum durch den neuen Haltepunkt „Hammelburg-Ost“ zu erschließen. Auch der zuständige Aufgabenträger, die Bayerische Eisenbahngesellschaft, begrüßt diese Maßnahme ausdrücklich, weil damit der Saaletalbahn in erheblichem Umfang neue Fahrgäste zugeführt werden. Trotz der erheblichen Trasseneinnahmen für die DB AG ist die Stadt Hammelburg bereit, den Haltepunkt mitzu-

finanzieren, und hat deshalb beschlossen, die Planungskosten und die finanzielle Sicherheit für die nicht durch GVFG-Mittel abgedeckten Komplementärmittel von 25 % im Falle einer Stillegung zu übernehmen. Insoweit bestand Einigkeit mit den ursprünglichen Forderungen der DB AG. Inzwischen ist aber die DB AG vom bereits vereinbarten Kompromiß wieder abgerückt und verlangt nun die Komplementärfinanzierung durch die Stadt Hammelburg selbst, obwohl diese die geforderten Mittel nicht übernehmen kann.

1. Ist der Bundesregierung die aufgezeigte Problematik, daß neue Haltepunkte der Bahn oft neue Siedlungsschwerpunkte erschließen und so der Schiene neue Fahrgäste zuführen können, bewußt, und begrüßt sie in solchen Fällen die Anlage neuer Haltepunkte?

Ja.

2. Stimmt die Bundesregierung unserer Auffassung zu, daß die DB AG als offensives, um mehr Marktanteile bemühtes Unternehmen die Chance und die vom Bund über das GVFG gewährten Fördermittel nutzen sollte, um neue Haltepunkte zu errichten?

Es ist Sache der Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr, entsprechend der Nachfrage Verkehrshalte beim Eisenbahnverkehrsunternehmen zu bestellen.

3. Welche Möglichkeiten sieht der Bund, auf das Bundesunternehmen DB AG, gegebenenfalls über den Aufsichtsrat, einzuwirken, damit sich die DB AG bereitwilliger als bisher bei der Errichtung neuer Haltepunkte zeigt?

Der Bund hat in diesen Fragen keine Möglichkeiten der Einwirkung. Auf die Antwort zu Frage 2 wird verwiesen.

4. Hält der Bund die gegebenen Fördermittel – neben der GVFG-Förderung in Bayern weitere Finanzausgleichsmittel – für ausreichend, oder fehlen aus seiner Sicht Fördermittel?

Der Bund stellt den Ländern neben den GVFG-Mitteln von jährlich 3,28 Mrd. DM jährlich über 12 Mrd. DM nach dem Regionalisierungsgesetz zur Verfügung. Diese Mittel sind aus Sicht der Bundesregierung – auch im Hinblick auf die Kostentragung für die Infrastruktur durch Nutzungsentgelte – ausreichend bemessen.

5. Hält es die Bundesregierung für akzeptabel, daß die DB AG die Finanzierung neuer Haltepunkte vollständig aus Drittmitteln, also ohne eigene Mittel, fordert, obwohl sie selbst danach nicht unerhebliche Einnahmen aus Stationsgebühren erwarten kann?

Die Bundesregierung hält es für akzeptabel, daß die DB AG die Erbringung zusätzlicher Verkehrsleistungen, z. B. auch neue Verkehrshalte, von der Bereitschaft der Besteller abhängig macht, entsprechend erhöhte Trassen- und Stationsentgelte zu zahlen, soweit die eigenen Erlöse die Kosten nicht decken.

6. Sieht die Bundesregierung gesetzgeberischen Handlungsbedarf aufgrund des immer wieder festzustellenden Vorgehens der DB AG, von den Kommunen, die neue Haltepunkte zur Entlastung der örtlichen Verkehrssituation benötigen, die Mitfinanzierung zu verlangen, obwohl es für sie formal keine Infrastrukturzuständigkeit gibt?

Die Bundesregierung sieht keinen gesetzgeberischen Handlungsbedarf, da die Zuständigkeiten für die Finanzierung der Infrastruktur (Bund) und die Refinanzierung über die Bestellerentgelte (Länder) im Schienenpersonennahverkehr eindeutig geregelt sind.

7. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß Kommunen Investitionshilfen für private Unternehmen leisten, ohne an der Gewinnzunahme, z. B. durch steigende Fahrgästzahlen, beteiligt zu sein, und sieht sie insoweit gesetzgeberischen Handlungsbedarf?

Die an die Eisenbahnverkehrsunternehmen zu leistenden Bestellerentgelte müssen die Refinanzierung der Investitionskosten über die Nutzungsentgelte ebenso berücksichtigen, wie die Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen.

8. Welche Chancen haben die Kommunen, auf die DB AG im Falle deren Verweigerung sinnvoller Haltepunkte einzuwirken, und welche Rechtsmittel gibt es, um das Monopolunternehmen DB AG zu verträglichen Übereinkünften zu bewegen?

Kommt eine vertragliche Vereinbarung über die zu erbringende Verkehrsleistung – einschließlich der Einrichtung von Verkehrshalten – nicht zustande, haben die Aufgabenträger im Schienenpersonennahverkehr nach der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 die Möglichkeit, die Verkehrsbedienung aufzuerlegen. Die DB AG hat in diesem Fall Anspruch auf Ausgleich der ihr entstehenden Belastungen.

9. a) Hält die Bundesregierung den „Ausweg“ für akzeptabel, daß die Kommune möglicherweise selbst den Haltepunkt finanzieren muß, nachdem sie sich vorher mit dem Aufgabenträger geeinigt hat, daß er das Halten an diesem Haltepunkt bei seiner Bestellung verlangt?

Welche Absprachen zwischen dem Aufgabenträger und der den Verkehrshaltfordernden Kommune getroffen werden, entzieht sich dem Einfluß des Bundes. Die Aufgaben- und Finanzverantwortung für den Schienenpersonennahverkehr liegt seit der Regionalisierung bei den Ländern.

- b) Kann sich das Eisenbahnverkehrsunternehmen weigern, einen Haltepunkt zu bedienen, und welche gesetzlichen Möglichkeiten greifen hier, damit der Aufgabenträger die Bedienung durchsetzen kann?

Auf die Antwort zu Frage 8 wird verwiesen.

- c) Kann eine Kommune überhaupt von sich aus ohne Zustimmung der DB AG einen Haltepunkt errichten, und wer muß diesen genehmigen?
- d) Kann das Eisenbahninfrastrukturunternehmen in diesem Fall Stationsgebühren verlangen?

Der Bau und die Unterhaltung der Eisenbahninfrastruktur sind Sache des Eisenbahninfrastrukturunternehmens. Planfeststellungsbehörde ist das Eisenbahn-Bundesamt.