

Antrag

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

Mißbilligung des Bundesministers für Verkehr wegen Nichteinhaltung seiner Verpflichtungen nach den §§ 5 und 7 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes

Der Bundestag wolle beschließen:

1. Die Untätigkeit des Bundesministers für Verkehr bei der Erfüllung seiner Pflichten aus dem Bundesschienenwegeausbaugesetz, insbesondere die Mißachtung der § 5 Abs. 2 und § 7, ist zu mißbilligen.
2. Der Bundesminister für Verkehr wird aufgefordert, umgehend den Verpflichtungen des Bundesschienenwegeausbaugesetzes Rechnung zu tragen, einen neuen Bedarfsplan sowie die fehlenden Jahresberichte über den Fortgang des Ausbaus des Schienenwegenetzes vorzulegen.

Bonn, den 28. Januar 1997

Albert Schmidt (Hitzhofen)
Helmut Wilhelm (Amberg)
Gila Altmann (Aurich)
Egbert Nitsch (Rendsburg)
Kristin Heyne
Joseph Fischer (Frankfurt) Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

Begründung

I. Versäumnisse bei der Berichtspflicht und Auswirkungen (§ 7)

Das Bundesschienenwegeausbaugesetz vom 15. November 1993 enthält in § 7 die Berichtspflicht des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) über den Fortgang des Ausbaus des Schienenwegenetzes. Der Bericht ist jährlich vorzulegen.

Bis heute ist jedoch kein einziger Bericht vorgelegt worden. Die Kontrolle der Regierung durch das Parlament und insbesondere die Arbeit der Opposition im Hinblick auf den konkreten Finanzmittelabfluß und die Mittelverwendung für den Schienenwege-

ausbau sind damit praktisch unmöglich gemacht. Zum tatsächlich erfolgten Infrastrukturausbau für den Schienenpersonennahverkehr, bei dem es erhebliche Investitions- und Modernisierungsrückstände gibt, sind keine konkreten Aussagen möglich, da nachvollziehbare Daten fehlen. Bezeichnend ist, daß die Bundesregierung selbst in einer aktuellen Beantwortung einer Kleinen Anfrage (Drucksachen 13/6601, 13/6711) ihr Nahverkehrsengagement mit den gesetzlichen Vorgaben, nicht aber mit der tatsächlichen Mittelverwendung begründet. Die Maßgabe, daß beispielsweise 20 Prozent der Infrastrukturinvestitionen nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz dem Nahverkehr zugutekommen müssen, ist nicht überprüfbar, weil der Bundesminister für Verkehr die Informationen vorenthält, zu denen er laut § 7 Bundesschienenwegeausbaugesetz verpflichtet ist. Mehrfache schriftliche Aufforderungen sowie Anmahnungen der Berichte im Verkehrsausschuß sind bis heute ohne Erfolg geblieben.

II. Versäumnisse bei der Vorlage eines neuen Bedarfsplans (§ 5 Abs. 2)

Der § 4 des ursprünglich nur für den Fernverkehr geltenden Bundesschienenwegeausbaugesetzes schreibt vor, daß das BMV spätestens nach Ablauf von fünf Jahren prüft, ob der Bedarfsplan der zwischenzeitlich eingetretenen Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung anzupassen ist. Die Anpassung und Aufstellung erfolgen durch Gesetz.

Weil die Anwendung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes im Zuge der Bahnreform auch auf die Infrastrukturen des Nahverkehrs ausgedehnt worden ist, wurde der Planungszeitraum auf Druck der Länder in § 5 konkretisiert. § 5 Abs. 2 stellt fest: „Zur Verwirklichung des Ausbaus nach dem ersten Bedarfsplan . . . Spätestens nach Ablauf von drei Jahren nach Inkrafttreten des Eisenbahnneuordnungsgesetzes vom 27. Dezember 1993 legt das Bundesministerium für Verkehr einen neuen Bedarfsplan vor.“

Ein solcher neuer Bedarfsplan ist weder fristgerecht bis Ende 1996 noch bis heute vorgelegt worden. Damit existiert z. Z. kein aktuell gültiger Bedarfsplan.

Die Folgen der Untätigkeit des BMV sind in drei Punkten besonders gravierend:

- Erhebliche Probleme ergeben sich bei allen laufenden Planfeststellungsverfahren: Denn ohne Bedarfsplan gilt der Bedarf nicht als von vornherein festgestellt und muß bei jedem einzelnen Verfahren eigens geprüft werden, weil sonst die entsprechenden Planfeststellungsbeschlüsse rechtswidrig sind.
- Bei einer Anhörung zur geplanten ICE-Neubaustrecke Nürnberg–Erfurt, deren Wirtschaftlichkeit sich insbesondere aufgrund des Güterverkehrs ergeben soll, wurde am 25. September 1996 im Verkehrsausschuß des Deutschen Bundestages deutlich, daß die Prognosen für den Güterverkehr drastisch nach unten zu korrigieren sind. Die Wirtschaftlichkeit der Strecke ist nicht mehr gegeben. Dennoch beharrt der Bundesminister für Verkehr auf den veralteten Prognosen von 1990/92.

Er will weiterhin 8,5 Mrd. DM in diese fragwürdige Strecke investieren. Gleichzeitig stehen für einen leistungsfähigen Ausbau der „Sachsenmagistrale“, der „Mitte-Deutschland-Bahn“ und der Verbindung Leipzig–Dresden zu wenig Finanzmittel zu Verfügung; würde auf die Strecke Nürnberg–Erfurt verzichtet, könnten diese Strecken erheblich besser und rascher ausgebaut werden. Eine Folge der Nichtvorlage eines aktuellen Bedarfsplans ist also das Abhängen Ostthüringens und Sachsens von attraktiven Schienenverbindungen. Dieser Mißstand wird nicht nur seitens BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, sondern auch beispielsweise seitens des sächsischen Ministerpräsidenten Kurt Biedenkopf, des sächsischen Wirtschaftsministers Kajo Schommer und der Städte Chemnitz und Dresden vehement kritisiert. Aufgabe eines aktualisierten Bedarfsplans wäre es z. B., statt der Prestigestrecke durch den Thüringer Wald die genannten, weitaus notwendigeren Strecken schneller und attraktiver auszubauen, als dies z. Z. vorgesehen ist.

- Das Bundesschienenwegeausbaugesetz schreibt in § 8 Abs. 2 vor, daß 20 Prozent der Finanzmittel für Investitionen in Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes zu verwenden sind, die dem Schienenpersonennahverkehr dienen. Offenkundig ist aber die Absicht des BMV, die ohne Einschränkungen beim Bund liegende Infrastrukturverantwortung für das gesamte Schienennetz (Artikel 87 e GG) im Bereich der Nahverkehrsinfrastrukturen auf die Länder abzuwälzen (vgl. Drucksachen 13/3913, 13/4777, 13/5521). Der Dreijahresplan Schiene für die Jahre 1995 bis 1997 sieht bereits nur 1,5 Mrd. DM – von 23,7 Mrd. DM, also nur 6,3 Prozent – vor, wobei selbst diese viel zu geringen Mittel aus verschiedenen Gründen (vgl. Drucksache 13/5198) nur sehr zögerlich – wenn überhaupt – abfließen. Der dringend notwendige Ausbau der Infrastruktur des Nahverkehrs wird damit weitgehend blockiert, so daß die Länder Verkehrsleistungen im Rahmen der Regionalisierung zu völlig überhöhten Leistungen bestellen müssen. Als Folge ist die dauerhafte Qualität des Angebotes – die eigentlich aufgrund der Bahnreform und der Regionalisierung deutlich verbessert werden sollte – bis heute nicht sichergestellt. Dieser Mißstand ist durch einen neuen Bedarfsplan abzustellen, der die Mittel für die Infrastrukturen des Nahverkehrs deutlich auf das im Bundesschienenwegeausbaugesetz (§ 8 Abs. 2) vorgesehene Maß erhöht.

Mit Schreiben vom 8. Januar 1997 an den Vorsitzenden des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages versucht der Bundesminister für Verkehr, seine mangelhafte Beachtung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes zu rechtfertigen. Er ist dabei zu dem Ergebnis gekommen, daß „eine Änderung des bestehenden Bedarfsplanes derzeit nicht erforderlich“ und „zur Erfüllung des Gesetzauftrages ein Bericht des BMV an den Deutschen Bundestag ausreichend ist“. Dieser Bericht – es wäre immerhin der erste Bericht des BMV nach § 7 Bundesschienenwegeausbaugesetzes – soll dem Verkehrsausschuß bis Ende März 1997 zugeleitet werden.

Diese Vorgehensweise ist rechtswidrig. § 5 Abs. 2 Bundesschienenweageausbaugesetz sieht ausdrücklich die Aufstellung eines „neuen Bedarfsplans“ vor. Der Bedarfsplan soll also gerade nicht fortgeschrieben, sondern neu aufgestellt werden. Grund hierfür ist, daß das Eisenbahnneuordnungsgesetz, an das diese Regelung anknüpft, zu strukturellen Veränderungen geführt hat und damit eine neue parlamentarische Überprüfung des Bedarfs erforderlich macht. Bedarfspläne sind nach § 4 Bundesschienenweageausbaugesetz vom Parlament zu verabschieden. Ein parlamentarisches Beratungs- und Beschlußrecht kann nicht durch einen Regierungsbericht ersetzt werden.

Das bereits 1995 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr erstellte ifo-Gutachten sowie weitere Studien weisen gegenüber früheren Erwartungen erheblich reduzierte Verkehrsprognosen aus, aufgrund derer sich zwingend eine Anpassung des bestehenden Bedarfsplans ergibt. Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang auch auf die Position des Bundesministers der Finanzen, der beispielsweise mit Schreiben vom 30. Dezember 1996 an den Antragsteller Abg. Albert Schmidt (Hitzhofen) feststellt: „Dem Gesetzgeber war bei der Verabschiedung des Bundesschienenweageausbaugesetzes allerdings die kurze ‚Halbwertzeit‘ von Prognosen durchaus bewußt. Er hat daher das BMV ausdrücklich verpflichtet, regelmäßig seine Bedarfspläne der eingetretenen Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung anzupassen.“ Selbst für den Fall, daß die Bundesregierung eine Änderung des bestehenden Bedarfsplans nicht für erforderlich hält, was sämtlichen neuen Studien widerspräche, ist die Aufstellung eines aktualisierten Bedarfsplans durch Gesetz gefordert.

III. Schlußfolgerungen

Bahnreform und Regionalisierung haben zwar gewisse, aber bei weitem nicht ausreichende Fortschritte zugunsten des Schienenverkehrs in Deutschland gebracht. Insbesondere ist die aus Umweltschutz- und Klimagründen dringend gebotene Trendwende von der Straße zur Schiene nicht zu erkennen. Die Verantwortung dafür trägt der Bundesminister für Verkehr, der eine gesetzeskonforme Kontrolle und Diskussion des Schienenbaus dadurch zu unterbinden versucht, daß er seinen Pflichten aus dem Bundesschienenweageausbaugesetz an zentraler Stelle nicht nachkommt. Dieser Gesetzesbruch ist umgehend abzustellen.