

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Peter Hettlich, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Undine Kurth (Quedlinburg), Dr. Reinhard Loske und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Auswirkungen auf das bundeseigene Schienennetz im Zuge von Entscheidungen nach § 11 und § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes**

Die Kapazität des Schienennetzes ist von entscheidender Bedeutung für die zukünftige Verkehrs-, Wirtschafts- und Umweltpolitik in Deutschland, insbesondere ist sie von großer Bedeutung für die Zukunft des Güterverkehrs. In Deutschland wird mit einem starken Anwachsen des Güterverkehrs gerechnet. Geht man nach dem Bundesverkehrswegeplan 2003, soll er gegenüber dem Jahr 1997 bis 2015 um 64 Prozent zunehmen. Dabei wird im gleichen Zeitraum eine Verdopplung der Verkehrsleistung des Schienengüterverkehrs angenommen. Dazu wird eine hoch leistungsfähige Gleisinfrasturktur benötigt.

In den letzten Jahren hat der integrierte Börsenkonzern demgegenüber eine massive Schrumpfung des Netzes vorgenommen. Allein seit Beginn der Bahnreform sind etwa 5 000 Kilometer bundeseigene Eisenbahnstrecken stillgelegt und ungezählte weitere Rückbaumaßnahmen durchgeführt worden. Die Flächenerschließung der Bahn geht damit immer weiter zurück.

Es gibt verschiedene Genehmigungsverfahren zur Kapazitätsreduzierung des Netzes. Neben der Stilllegung von Strecken nach § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) findet eine umfangreiche Reduktion der Kapazität des Netzes nach § 18 AEG durch eine Reihe kleinerer Maßnahmen wie dem Rückbau von Überholgleisen, dem Ausbau von Weichen usw. statt, die insbesondere den Wettbewerbern der Deutsche Bahn AG schaden.

Dabei ist zumeist nicht ersichtlich, inwieweit die das bundeseigene Schienennetz verwaltende DB Netz AG sich mit ihrem Eigentümer bei den Streckenstilllegungen abgestimmt hat. Gleiches gilt für die Einbindung potenzieller Bahnkunden. Die Art und Weise der Angebotsunterbreitung an Dritte zur weiteren Aufrechterhaltung der Schieneninfrastruktur ist ebenfalls klärungsbedürftig. Es ist nicht immer nachvollziehbar, wann beispielsweise Überholgleise über ein förmliches Stilllegungsverfahren mit öffentlicher Bekanntmachung nach § 11 AEG stillgelegt werden oder der Weg über § 18 AEG beschritten wird. Im letzteren Fall bedarf es bei so genannten unwesentlichen Veränderungen noch nicht einmal einer Genehmigung.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. In wie vielen Fällen hat das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) seit der Bahnreform 1994 über die Abgabe und Stilllegung von Eisenbahninfrastruktur-einrichtungen gemäß § 11 AEG entschieden?
2. Welche Strecken mit welcher Streckenlänge, gegliedert nach Jahren und Bundesländern, wurden seit der Bahnreform 1994 stillgelegt oder an andere bundeseigene oder nichtbundeseigene Eisenbahninfrastrukturunternehmen verkauft oder verpachtet?
3. In welchen Fällen sind laufende Verfahren nach § 11 AEG, geordnet nach Bundesländern und Strecken, noch nicht durch das EBA entschieden?
4. In welchen Fällen hat das EBA mit welcher Begründung Stilllegungsanträge rechtskräftig abgelehnt?
5. Welche Verfahren sind noch vor Gerichten anhängig?
6. In welchen Fällen fand eine Abstimmung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und der DB Netz AG bei Verfahren gemäß § 11 AEG statt bzw. hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung den Stilllegungsplänen der DB Netz AG zugestimmt oder nicht zugestimmt?
7. Wie bewertet die Bundesregierung die Praxis der seit dem 30. April 2005 wirksamen Novellierung des § 11 AEG?
8. Haben die gesetzlichen Änderungen dazu geführt, dass sich das Tempo der Streckenstilllegungen und des Kapazitätsrückbaus im bundeseigenen Schienennetz verlangsamt hat?
9. Hält die Bundesregierung § 11 AEG für ein geeignetes Mittel, um den Rückbau von Teilen der Schienenwege durch die Übernahme von Dritten effektiv zu verhindern?
10. In wie vielen Fällen führte die Abgabe eines Übernahmeangebots nach § 11 AEG durch die DB Netz AG für Teile der Schienenwege (beispielsweise Überholgleise oder Weichen) dazu, dass Dritte den Betrieb dieser Teile übernommen haben und so der Rückbau verhindert werden konnte?
11. Wie bewertet die Bundesregierung vor dem Hintergrund, dass nach dem Gesetz die DB Netz AG verpflichtet ist, bei mehr als geringfügigen Verringerungen der Streckenkapazität bei der Bekanntmachung ein Kauf- oder Pachtangebot zu unterbreiten und ein Übernahmeangebot „den Anschluss an die angrenzende Schieneninfrastruktur umfassen muss“, rechtlich die Praxis der DB Netz AG, dass bei der Bekanntmachung von Angeboten zur Abgabe von Eisenbahninfrastruktur nach § 11 AEG im Fall von mehr als geringfügigen Verringerungen der Streckenkapazität kein Übernahmeangebot an Dritte mehr unterbreitet wird, sondern nur eine Infrastrukturbestelloption bei der DB Netz AG angeboten wird?
12. Wird die Bundesregierung dafür Sorge tragen, dass die §11-Verfahren zur mehr als geringfügigen Verringerung der Kapazität einer Strecke unverzüglich gestoppt werden, und wenn ja, in welcher Form?
13. In wie vielen Fällen führte die Verpflichtung zur Abgabe eines Übernahmeangebots durch die DB Netz AG für Teile der Schienenwege (beispielsweise Überholgleise oder Weichen) dazu, dass Dritte den Betrieb dieser Teile übernommen haben und so der Rückbau verhindert werden konnte?
14. In wie vielen Fällen hat das EBA in den vergangenen zehn Jahren über Planfeststellungen oder Plangenehmigungen entschieden, die mit einem Rückbau von Gleisinfrastruktur gemäß § 18 AEG verbunden waren?

15. Wie viele dieser Fälle waren Plangenehmigungen?
16. In wie vielen Fällen wurde kein Planfeststellungsverfahren durchgeführt, weil es sich nach Auffassung der Beteiligten um Änderungen und Erweiterungen von unwesentlicher Bedeutung gemäß § 18 Abs. 3 AEG handelte?
17. Um welche Fälle, aufgelistet nach Jahren, Bundesländern und Strecken, handelte es sich dabei im Detail?
18. Welche Folgen für die Streckenkapazität hatten diese Maßnahmen, aufgelistet nach Jahren, Bundesländern und Strecken, im Einzelnen?
19. Gibt es Indikatoren zur Beschreibung der Streckenkapazität bzw. Streckenleistungsfähigkeit und werden diese erfasst?  
Wenn ja, welche sind dies, wenn nein, warum gibt es diese nicht?
20. Bei wie vielen und welchen Strecken wurde durch die Summierung der Wirkung der einzelnen Maßnahmen in den vergangenen zehn Jahren die Kapazität um mehr als 20 Prozent gesenkt (aufgeschlüsselt nach Bundesländern und Strecken und Angaben chronologisch, wann welche Maßnahme ergriffen wurde und wann die 20-prozentige Gesamtkapazitätsreduktion erreicht war)?
21. Welche Auswirkungen hatte die Summe aller Maßnahmen auf die Transportkapazität des Schienennetzes insgesamt?
22. Welche Auswirkungen hatten diese Maßnahmen auf das Ziel, Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern?
23. Welche Fälle, in denen Wettbewerber der Deutsche Bahn AG von Maßnahmen gemäß § 18 AEG betroffen waren bzw. sich als betroffen geäußert haben, sind der Bundesregierung bzw. dem EBA bekannt?
24. In welchen Fällen und unter Zugrundelegung welcher Parameter geht das EBA davon aus, dass Änderungen und Erweiterungen von unwesentlicher Bedeutung im Sinn des § 18 Abs. 3 AEG sind?
25. Inwieweit ist ein Verfahren zur Beteiligung von Eisenbahnverkehrsunternehmen bei Änderungen und Erweiterungen von unwesentlicher Bedeutung üblich?
26. Wie erfahren Eisenbahnverkehrsunternehmen von Änderungen und Erweiterungen von unwesentlicher Bedeutung?
27. Wie wird der Kreis der betroffenen und einzubeziehenden Eisenbahnverkehrsunternehmen festgestellt?
28. Wo wird die Grenze zwischen potenziellem zukünftigem Nutzungsinteresse und konkretem Nutzungsanspruch gezogen?
29. Wie wird der Netzbeirat in solchen Fällen beteiligt?
30. Wie steht die Bundesregierung zu Präzisierungen des § 18 AEG dahingehend, Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Netzbeirat der DB Netz AG bei allen Änderungen und Erweiterungen von unwesentlicher Bedeutung zu beteiligen?
31. In welchem Verhältnis stehen nach Auffassung der Bundesregierung in den geschilderten Konstellationen die Vorschriften der §§ 18 und 11 AEG zueinander?

Berlin, den 26. Mai 2006

**Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion**

