

Antrag

der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Umwelt und Verkehr

**Auswirkungen der Schienenverkehrspläne der Deutschen
Bahn AG auf Baden-Württemberg**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

zu berichten,

1. a) über ihre Kenntnisse hinsichtlich der neuesten Konzepte der Deutschen Bahn AG zur Gestaltung des Schienenfernverkehrs,
 - b) welche Systemhalte des Fernverkehrs von welchen Zugsystemen bedient werden,
 - c) wie die neuen Konzepte der Deutschen Bahn aus Sicht des Landes zu bewerten sind;
2. a) welche Konzeption den Plänen der Deutschen Bahn AG unter dem Titel REGENT (Regionale Netzentwicklung) zu Grunde liegt, und wie die Landesregierung die Pläne beurteilt,
 - b) welche Strecken in Baden-Württemberg davon betroffen sind,
 - c) ob die Landesregierung in einer Regionalisierung der Infrastruktur nachgeordneter Schienenstrecken auch Chancen sieht, und unter welchen finanziellen Bedingungen eine Regionalisierung der betroffenen Schienenstrecken für die Landesregierung akzeptabel wäre.

20. 05. 2000

Stolz, Stephanie Günther, Dr. Salomon
und Fraktion

Begründung

In jüngster Zeit hat die Deutsche Bahn AG Pläne vorgestellt, nach denen der Fernverkehr auf ein Direktverkehrskonzept zwischen den großen Zentren umgestellt werden soll. Davon könnten zahlreiche Städte, die heute Systemhalte des DB-Fernverkehrs sind, betroffen sein. Im Fall des Fernverkehrsknotens Mannheim deutet sich eine solche Entwicklung an. Ein neues zusätzliches Schnellfahrssystem könnte an Mannheim vorbeigeführt werden. Die DB versichert, dass gegenüber dem Status quo keine Verschlechterungen eintreten werden, trotzdem besteht Unruhe in der betroffenen Region.

Andere Überlegungen der DB, sich aus der Fläche zurückzuziehen bzw. dort mit Kooperationspartnern zusammenzuarbeiten bergen Gefahren, aber auch Chancen. Diese Entwicklung darf nicht zu einem Rückzug des Schienenverkehrs aus der Fläche führen. Eine Fortsetzung der Regionalisierung in die betriebliche Ebene hinein bietet andererseits möglicherweise auch Chancen einer größeren Markt- und Kundennähe und flexibler und kostengünstiger Produktion. Eine Regionalisierung der Infrastruktur von Schienennebenetzen, für die bislang der Bund die Infrastrukturverantwortung trägt, kann aber wohl nur bei einem gleichzeitigen Finanztransfer in Frage kommen.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 3. Juli 2000 Nr. 33–3822.5/604 nimmt das Ministerium für Umwelt und Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

1. a) Der Landtag wolle beschließen, die Landesregierung zu ersuchen, zu berichten über ihre Kenntnisse hinsichtlich der neuesten Konzepte der Deutschen Bahn AG zur Gestaltung des Schienenfernverkehrs.

Zu 1. a):

Die DB AG gibt Informationen über den Fernverkehr, den sie eigenwirtschaftlich und ohne Mitwirkung des Landes durchführt, allgemein an die Länder nur sehr zurückhaltend weiter. Daher hat das Ministerium für Umwelt und Verkehr insoweit keinen vollständigen und aktuellen Überblick.

Über ihre Planungen im Schienenpersonenfernverkehr hat die Deutsche Bahn AG dem Land die im Folgenden genannten Informationen mitgeteilt:

- Die DB AG beabsichtigt, bundesweit das Zugangebot im Fernverkehr zum Fahrplanwechsel 2001 um ca. 18 Mio. Zugkilometer einzuschränken, wobei davon vorrangig das Interregio-Netz betroffen ist. Dieses Vorhaben läuft unter dem Stichwort MORA – Marktorientiertes Angebot. Von den Angebotseinschränkungen ist auch Baden-Württemberg betroffen. Dabei stehen umfangreiche Angebotsänderungen auf den Interregio-Linien 19 (Karlsruhe–Offenburg–Singen–Konstanz), 24 (Stuttgart–Heilbronn–Erfurt), 26 (im Bereich Ulm–Lindau) und 27 (Stuttgart–Backnang–Crailsheim–Nürnberg) zur Diskussion.
- In einem weiteren Schritt plant die DB AG nach ihren eigenen Angaben, das Angebot im Fernverkehr ab dem Fahrplanwechsel 2003 bundesweit um weitere 23 Mio. Zugkilometer einzuschränken. Details hierzu, insbesondere hinsichtlich der betroffenen Strecken, hat die DB AG bisher noch nicht mitgeteilt.

- Ebenfalls 2003 soll die Neubaustrecke Köln–Rhein-Main in Betrieb gehen, was Auswirkungen auf die Fahrplangestaltung des Fernverkehrs auch in Baden-Württemberg haben wird. Auch hierzu hat die DB AG bisher keine detaillierteren Angaben gemacht.
- Im Jahre 2004 soll die Neubaustrecke Nürnberg–Ingolstadt–München in Betrieb gehen und einen Teil des Fernverkehrs Frankfurt–München aufnehmen. Nach einem Schreiben des DB-Vorstandes vom 3. Mai 2000 soll ab diesem Zeitpunkt die Strecke Stuttgart–München nur noch mit einem stündlich verkehrenden IC und einem zweistündlich verkehrenden ICE bedient werden.

Über weitere Planungen, insbesondere die verschiedentlich in der Presse bekannt gewordenen Pläne wie eine mögliche teilweise Umfahrung von Mannheim oder ein so genanntes Nabe-Speiche-System gibt die DB AG keine konkrete Auskunft.

1. b) Welche Systemhalte des Fernverkehrs werden von welchen Zugsystemen bedient?

Zu 1. b):

Nach dem gegenwärtigen Erkenntnisstand des Ministeriums für Umwelt und Verkehr wird sich an den bestehenden Systemhalten der IR-, IC- und ICE-Züge auch künftig nichts ändern. Ob und inwieweit jedoch Änderungen im Zusammenhang mit den unter Ziff. 1. a) genannten Planungen erfolgen werden, ist dem Ministerium für Umwelt und Verkehr nicht bekannt.

1. c) Wie sind die neuen Konzepte der Deutschen Bahn aus Sicht des Landes zu bewerten?

Zu 1. c):

Von den neuen Konzepten sind bisher lediglich die geplanten Angebotsänderungen zum Fahrplanwechsel 2001 (Einschränkungen des Interregio-Verkehrs) und die vorgesehenen Änderungen im Verkehr auf der Strecke Stuttgart–München ab dem Jahr 2004 so konkret, dass eine vorläufige Bewertung möglich ist.

Ein Rückzug der DB AG aus dem Interregio-Verkehr berührt nach Auffassung des Ministeriums für Umwelt und Verkehr die Grundlagen der Regionalisierung des Nahverkehrs. Interregio-Züge und Nahverkehr ergänzen sich auf allen betroffenen Strecken in Baden-Württemberg zu dem im Integralen Taktverkehr festgelegten Standard und haben in dieser Form bereits vor dem für die Bemessung der Regionalisierungsmittel maßgeblichen Stichtag (Fahrplanwechsel 1993/94) bestanden. Sollten nunmehr Fernverkehrsleistungen eingestellt werden, kann das Land Ersatzleistungen im Nahverkehr nur dann bestellen, wenn der Bund die Regionalisierungsmittel entsprechend aufstockt. Der Bund ist hierzu, soweit ersichtlich, jedoch nicht bereit. Unabhängig davon würden durch einen regionalen Rückzug der DB AG im Bereich des Fernverkehrs die betroffenen Regionen strukturpolitisch benachteiligt werden. Das Land lehnt daher eine weitere Ausdünnung des Interregio-Verkehrs grundsätzlich ab.

Mit dem von der DB AG beabsichtigten eingeschränkten Fernverkehrsangebot auf der Strecke Stuttgart–München wird nach Ansicht des Ministeriums für Umwelt und Verkehr das bestehende Verkehrsbedürfnis keineswegs befriedigt werden können. Dies wurde der DB AG auch bereits entsprechend mitgeteilt.

2. a) *Welche Konzeption liegt den Plänen der Deutschen Bahn AG unter dem Titel REGENT (Regionale Netzentwicklung) zu Grunde und wie beurteilt die Landesregierung die Pläne?*

Zu 2. a):

Zur Konzeption Regent hat das Ministerium für Umwelt und Verkehr in der Beantwortung der Kleinen Anfragen des Abg. Dr. Paul-Stefan Mauz CDU, Rückzug der Bahn AG aus der Fläche, DS 12/5032, und der Abg. Beate Fauser FDP/DVP, Projekt „Regent“ der DB AG, DS 12/5198, Stellung genommen. Darin ist u. a. ausgeführt, dass eine abschließende Beurteilung der Konzeption erst möglich sein wird, wenn weitere Erkenntnisse, insbesondere die Ergebnisse der von der DB AG angekündigten Pilotprojekte, vorliegen, was bislang nicht der Fall ist. Zu weiteren Einzelheiten wird auf die genannten Stellungnahmen des Ministeriums für Umwelt und Verkehr verwiesen.

2. b) *Welche Strecken sind in Baden-Württemberg davon betroffen?*

Zu 2. b):

Die Konzeption „Regent“ umfasst 37 Netze in Deutschland – davon 2 Netze in Baden-Württemberg – sowie Einzelstrecken. In Baden-Württemberg sind betroffen:

a) Netze

- Freudenstädter Stern mit den Strecken

Hausach–Freudenstadt
Rastatt–Freudenstadt
Freudenstadt–Eutingen
Pforzheim–Eutingen

- Schwäbische Alb mit den Strecken

Tübingen–Horb
Tübingen–Sigmaringen–Aulendorf–Kißlegg
Ulm–Immendingen
Rottweil–Villingen-Schwenningen

sowie mit den nur noch im Güterverkehr bedienten Strecken

Balingen–Schömberg
Mengen–Stockach
Oberheutal–Schelklingen
Altshausen–Pfullendorf
Roßberg–Bad Wurzach

b) als Einzelstrecken

Freiburg–Breisach
Denzlingen–Elzach
Appenweiler–Bad Griesbach
Wendlingen–Oberlenningen
Eppingen–Steinsfurt
Seckach–Miltenberg
Crailsheim–Lauda–Wertheim.

2. c) *Sieht die Landesregierung in einer Regionalisierung der Infrastruktur nachgeordneter Schienenstrecken auch Chancen und unter welchen finanziellen Bedingungen wäre eine Regionalisierung der betroffenen Schienenstrecken für die Landesregierung akzeptabel?*

Zu 2. c):

Das Ministerium für Umwelt und Verkehr sieht die Möglichkeit, dass die in der Konzeption enthaltenen Strecken bei Übernahme durch Dritte kostengünstiger betrieben und damit in ihrem Bestand gesichert werden können. Allerdings muss bei allen Überlegungen zu der Konzeption „Regent“ sichergestellt werden, dass sich Bahn und Bund nicht aus der finanziellen Verantwortung für die Schieneninfrastruktur zurückziehen. Gesichert sein muss außerdem, dass der Bund weiterhin Zuschüsse nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz leistet und die bereits gezahlten Zuschüsse nicht zurückfordert. Auch darf es infolge der Übernahme von Strecken durch Dritte nicht zu einer zusätzlichen Belastung des Landes bei Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen und bei den Ausgleichsleistungen für höhengleiche Kreuzungen kommen.

Ulrich Müller

Minister für Umwelt und Verkehr