

Bahnlinien für eine Mark:

Ein misslungenes Gesetz

Von Rainer Engel



Erstmals seit der Bahnreform gibt die DB mit dem Sonneberger Netz eine Strecke ab, für die eine besondere Vorschrift in Betracht kommt: Paragraph 26 des Gesetzes zur Zusammenführung und Neuordnung

des Eisenbahnvermögens (GZNE). Bisher ist diese Vorschrift nicht zur Anwendung gekommen. Was unterscheidet diese Vorschrift von der gewöhnlichen Abgabe vor einer Stilllegung?

Der Hintergrund

Vor der Bahnreform hatte die Deutsche Bundesbahn eine Reihe von Bahnlinien an Interessenten zum symbolischen Kaufpreis von einer Deutschen Mark abgegeben, wenn diese im Personenverkehr weiter betrieben werden sollten. Aus diesen Abgaben sind Musterbeispiele der Reaktivierung und Regionalisierung hervorgegangen, beispielsweise die Dürener Kreisbahn und die Wieslaftalbahn. Diese Form der Regionalisierung sollte nach der Bahnreform von 1994 erhalten bleiben. Da der DB AG die Eisenbahngrundstücke kostenfrei als Startvermögen übertragen wurden, sollte sie diese auch ohne Entgelt wieder abgeben, wenn sie Strecken selbst nicht mehr betreiben will.

Doch bisher hat die DB AG solche Strecken nur illegal stillgelegt oder verpachtet. Zu einer Abgabe nach dieser Vorschrift ist es sieben Jahre lang nicht gekommen – ein Zeichen dafür, dass die Bahnreform Gesetze geschaffen hat, die nicht funktionieren.

Berechtigt: die Aufgabenträger

Die Übergabe der Infrastruktur können nur Gebietskörperschaften verlangen. Bemerkenswert daran ist, dass Aufgabenträger nicht selbst Betreiber der Infrastruktur sind und die Eigenschaft, ein Infrastrukturunternehmen zu sein, auch nicht Voraussetzung für das Verlangen auf Übergabe ist. Eigentum und Bewirtschaftung des Netzes fallen also auseinander, wenn es zu einer Abgabe nach dieser Vorschrift kommt.

Für welchen Nahverkehr?

Eine weitere Unstimmigkeit ergibt sich daraus, dass Aufgabenträger die Gebiets-



Die Wieslaftalbahn Schorndorf–Rudersberg ist ein sichtbarer Erfolg. Die Strecke wurde für eine DM abgegeben. Diese Zukunftschancen wollte der Gesetzgeber erhalten: ein untauglicher Versuch.

körperschaften sind, deren Aufgabe es ist, die Versorgung mit gemeinwirtschaftlichen Leistungen im Sinne des EU-Rechts sicherzustellen, denn es wird auf Paragraph 4 des Regionalisierungsgesetzes verwiesen, und diese Vorschrift verweist unmittelbar weiter auf die EU-Verordnung 1191/69. Die Aufgabenträger im deutschen Recht sind nicht auf die Bestellung von Verkehr beschränkt, der dem Nahverkehr bis 50 km Reiseweite dient.

Verlangt werden kann aber nur die Übergabe von Strecken, die überwiegend dem Personennahverkehr dienen. Der Nahverkehr ist in diesem Gesetz nicht definiert. Welcher Begriff des Nahverkehrs gilt nun hier – der viel weitere Begriff des EU-Rechts oder der viel engere des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (§ 2 Abs. 5 AEG: 50 km Reiseweite oder einer Stunde Reisezeit)? Was also ist nun Bahnverkehr im Sinne dieser Vorschrift? Können die Länder die Übergabe der Bahnlinien verlangen, aus denen sich die DB mit dem Interregio zurückzieht?

Nur für den Fall der Stilllegungsabsicht?

Der Übernahmeanspruch gilt nur für den Fall, dass „die Eisenbahnen des Bundes zur Erbringung der Verkehrsleistungen nicht mehr bereit sind“. Auch hierzu ergeben sich ungeklärte Fragen. DB-Netz erbringt gar keine Verkehrsleistungen, sorgt aber durch mangelnde Instandhaltung und fehlende Investitionsbereitschaft dafür, dass auch andere Verkehrsunternehmen nicht auf den heruntergekommenen Strecken fahren wollen. Es kommt sogar vor, dass DB-Regio bereit ist, Züge fahren zu lassen und DB-Netz es verhindert. Noch ist die DB ein Konzern, so dass die fehlende Bereitschaft eines Konzernteils dem Gesamtkonzern zuzurechnen ist. Wie aber ist die Rechtslage zu beurteilen, wenn die DB – wie die Bahnreform es vorgesehen hat – in der dritten Stufe der Bahnreform in selbständige Unternehmen aufgelöst wird?



Reicht es beispielsweise schon aus, dass DB-Regio eine Ausschreibung verloren hat und auf Jahre hinaus nicht auf den Strecken fahren kann oder ist Voraussetzung, dass DB-Regio sich an der Ausschreibung nicht beteiligt? Wie ist die Rechtslage, wenn DB Regio sich mit einem nicht marktfähigen Angebot beteiligt, nur um die Abgabe nach Paragraph 26 GZNE zu verhindern?

Nur soviel ist sicher: Eine Stilllegungsabsicht von DB-Netz ist nicht erforderlich. Alle weiteren Voraussetzungen sind im Gesetz völlig verquer bezeichnet worden.

Wenn die Aufgabenträger nicht genug zahlen?

Der dritte Punkt des Gesetzes ist schließlich völlig unverständlich, weil er sprachlich misslungen ist. Er soll wohl heißen, dass Verhandlungen über die Finanzierung der Infrastruktur mit den Aufgabenträgern ergebnislos verlaufen sein müssen. Das würde bedeuten: Hier hat der Gesetzgeber gehaut,

dass die Finanzierung der Infrastruktur über Trassenpreise nicht sicher funktioniert, und dass die Aufgabenträger womöglich weitere Gelder aufbringen müssen.

Kostenfreie Übergabe

Wenn diese Voraussetzungen gegeben sind, dann hat die DB AG die Liegenschaften kostenfrei zu übergeben. Doch vorher muss sich der Aufgabenträger verpflichten, die Infrastruktur 30 Jahre lang betriebsfähig zu halten und 15 Jahre Personenverkehr zu betreiben. Außerdem muss er der DB Investitionen, die seit 1994 getätigt wurden, anteilig vergüten. Das ist eine Last, die wesentlich schwerer zu kalkulieren ist als der gegenwärtige Wert der Liegenschaften, der bei einer Abgabe nach Paragraph 11 AEG bar zu bezahlen wäre. Das gilt erst recht bei den verkommenen Nebenstrecken im Osten, die nichts wert sind.

Aushöhlung vorprogrammiert

Die Aushöhlung des Paragraph 26 GZNE ist somit vorprogrammiert. Schafft es die

DB durch mangelnde Instandhaltung und mangelnde Investitionen, vielleicht sogar durch illegale Stilllegung, dass der Aufgabenträger keinen Personenverkehr mehr bestellt, so fällt auch die Voraussetzung weg, dass die Strecke „zum Zeitpunkt der Geltendmachung des Anspruchs“ überwiegend dem Nahverkehr dient. Die gute Absicht der Reaktivierung nützt dem Aufgabenträger also nichts.

Dringender Reformbedarf

Die Beschäftigung mit dem Gesetzestext zeigt, dass die Bahnreform mit heißen Nadeln gestrickt wurde. Es ist kein Wunder, dass niemand sich an den Gebrauch der Möglichkeiten herangewagt hat.

Vorschläge für eine Neuregelung gibt es genug: Eine zweite Regionalisierung, die auch das Streckennetz umfasst und zwischen Grundeigentum und Bewirtschaftung der Infrastruktur trennt, könnte einen Weg weisen, der nicht zum Prellbock führt.



Ihr Zug kommt nicht von allein.

➤ Die Bereitschaft, mit Bahnen und Bussen zu fahren, ist groß. Doch ob Ihr Zug oder Ihr Bus auch morgen noch kommt, hängt nicht nur davon ab, wieviele Fahrgäste sich einfinden. Denn der öffentliche Verkehr wird benachteiligt: Ungerechte Steuern machen den Unternehmen gute Angebote schwer und das Mitfahren teuer. Und Verbraucherschutz für die Fahrgäste ist unbekannt.

Ihr Zug braucht eine Lobby.

Seit der Bahnreform sind die Politiker in Ländern und Gemeinden für Ihren Zug und Ihren Bus verantwortlich. Nur mit politischem Einfluß kann das Bahnangebot verbessert werden. Deshalb haben sich Fahrgäste zu PRO BAHN zusammengeschlossen.

PRO BAHN bringt Ihren Zug in Fahrt.

PRO BAHN erarbeitet Konzepte und Gutachten und verhandelt mit Entscheidungsträgern über die Zukunft von Bahn und Bus. PRO BAHN berät Betreiber und Besteller des öffentlichen Verkehrs im Sinne der Fahrgäste. Mit PRO BAHN ist schon mancher Zug und Bus ins Rollen gekommen.

PRO BAHN ist Ihre Lobby.

PRO BAHN schafft Öffentlichkeit. In den Medien vom Fernsehen bis zur Lokalzeitung tritt PRO BAHN für die Interessen der Fahrgäste ein. In der PRO BAHN Zeitung werden grundlegende Themen des öffentlichen Verkehrs aus der Sicht der Fahrgäste dargestellt. Damit verändert PRO BAHN das Denken und Handeln derer, die für den öffentlichen Verkehr zuständig sind.

Steigen Sie ein bei PRO BAHN.

PRO BAHN e.V. Ihr Fahrgastverband



PRO BAHN e.V., Schwanthalerstraße 74,
D-80336 München, Tel.: 089/544 56 213 – Fax: 089/544 56 214
PRO BAHN im Internet: <http://www.pro-bahn.de>

Bitte einsenden an: PRO BAHN e.V., Schwanthalerstraße 74, 80 336 München

Bitte senden Sie mir weitere Informationen über PRO BAHN

Ich möchte Mitglied bei PRO BAHN werden (58 DM jährlich)

1/01

Name: _____

Straße: _____

PLZ, Ort: _____

Datum, Unterschrift: _____





- Auszüge in der der zur Zeit geltenden Fassung -

Gesetze zur Stilllegung und Abgabe von Bahnlinien

Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)

§ 2 - Begriffsbestimmungen

(5) Schienenpersonennahverkehr ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen in Zügen, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Zuges die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.

(6) Eisenbahnen oder Unternehmen des Bundes sind Unternehmen, die sich überwiegend in der Hand des Bundes oder eines mehrheitlich dem Bund gehörenden Unternehmens befinden.

§ 4 - Sicherheitsvorschriften

(1) Die Eisenbahnen sind verpflichtet, ihren Betrieb sicher zu führen und die Eisenbahninfrastruktur, Fahrzeuge und Zubehör sicher zu bauen und in betriebs-sicherem Zustand zu halten.

§ 11 - Stilllegung von Eisenbahninfrastruktureinrichtungen

(1) Beabsichtigt ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen die dauernde Einstellung des Betriebes einer Strecke, eines für die Betriebsabwicklung wichtigen Bahnhofs oder die deutliche Verringerung der Kapazität einer Strecke, so hat es dies bei der zuständigen Aufsichtsbehörde zu beantragen. Dabei hat es darzulegen, dass ihm der Betrieb der Infrastruktureinrichtung nicht mehr zugemutet werden kann und Verhandlungen mit Dritten, denen ein Angebot für die Übernahme der Infrastruktureinrichtung zu in diesem Bereich üblichen Bedingungen gemacht wurde,

erfolglos geblieben sind. Bei den Übernahmeangeboten an Dritte sind Vorleistungen angemessen zu berücksichtigen.

(2) Die zuständige Aufsichtsbehörde hat über den Antrag unter Berücksichtigung verkehrlicher und wirtschaftlicher Kriterien innerhalb von drei Monaten zu entscheiden. Im Bereich der Eisenbahnen des Bundes entscheidet das Eisenbahn-Bundesamt im Benehmen mit der zuständigen Landesbehörde. Bis zur Entscheidung hat das Unternehmen den Betrieb der Schieneninfrastruktur aufrecht zu halten.

(3) Die Genehmigung gilt als erteilt, wenn die zuständige Aufsichtsbehörde innerhalb der in Absatz 2 bestimmten Frist nicht entschieden hat. Versagt sie die Genehmigung nach Maßgabe des Absatzes 2, so hat sie dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen die aus der Versagung entstehenden Kosten, einschließlich der kalkulatorischen Kosten zu ersetzen; die Zahlungsverpflichtung trifft das Land, wenn die von der Landesbehörde im Rahmen des Benehmens vorgetragenen Gründe für die Ablehnung maßgebend waren.

(4) Liegen die Voraussetzungen des Absatzes 1 Satz 2 nicht vor, ist die Genehmigung zu versagen.

(5) Eine Versagung nach Maßgabe des Absatzes 2 ist nur für einen Zeitraum von einem Jahr möglich; danach gilt die Genehmigung als erteilt.

§ 14 - Zugang zur Eisenbahninfrastruktur

(1) Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland haben das Recht auf diskriminierungsfreie Benutzung der Eisenbahninfrastruktur von Ei-

senbahninfrastrukturunternehmen, die dem öffentlichen Verkehr dienen. Dieser Grundsatz gilt sinngemäß auch für die Bereiche Schienenpersonennahverkehr, Schienenpersonennahverkehr und Schienengüterverkehr. Bei der Vergabe der Eisenbahninfrastrukturkapazitäten haben die Eisenbahninfrastrukturunternehmen vertakteten oder ins Netz eingebundenen Verkehr angemessen zu berücksichtigen.

(4) Einzelheiten des Zugangs, insbesondere hinsichtlich des Zeitpunktes und der Dauer der Nutzung, sowie das zu entrichtende Entgelt und die sonstigen Nutzungsbedingungen, einschließlich der der Betriebssicherheit dienenden Bestimmungen sind zwischen den Eisenbahnverkehrsunternehmen und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu vereinbaren.

(Hinweis der Red.: Die Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung wurde am 17.12.1997 erlassen BGBl. I S. 3153).

(5) Kommt eine Vereinbarung nach Absatz 4 nicht zustande, so entscheidet auf Antrag eines der beteiligten Unternehmen das Eisenbahn-Bundesamt. Die Aufgaben und Zuständigkeiten der Kartellbehörden nach dem Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen bleiben unberührt.

§ 18 - Planfeststellung, Plangenehmigung

(1) Schienenwege von Eisenbahnen einschließlich der für den Betrieb der Schienenwege notwendigen Anlagen und der Bahnstromfernleitungen (Betriebsanlagen der Eisenbahn) dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan zuvor festgestellt worden ist. Dabei sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.



Gesetz zur Zusammenführung und Neugliederung der Bundeseisenbahnen

§ 26 – Übertragung von Liegenschaften auf Dritte

(1) Die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft ist berechtigt und verpflichtet, für die Durchführung von Schienenpersonennahverkehr notwendige Liegenschaften auf Verlangen einer Gebietskörperschaft oder eines Zusammenschlusses von Gebietskörperschaften (Aufgabenträger), zu deren Aufgaben die Sicherung einer angemessenen Verkehrsbedienung im öffentlichen Personennahverkehr nach dem Regionalisierungsgesetz vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395) gehört, zu übertragen, soweit dies für den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur notwendig (bahnnotwendig) ist. § 20 Abs. 1 Satz 2 gilt entsprechend.

(2) Voraussetzung für einen Anspruch auf Übertragung der Liegenschaften nach Absatz 1 ist, dass

- die Eisenbahninfrastruktur bei Geltendmachung des Anspruches auf Übertragung der Liegenschaften aus-

- schließlich oder ganz überwiegend für Zwecke des Schienenpersonennahverkehrs genutzt wird,
- die Eisenbahnen des Bundes zum Erbringen von Verkehrsleistungen nicht mehr bereit sind,
 - eine Vereinbarung mit Aufgabenträgern über das Erbringen von Verkehrsleistungen auf der Eisenbahninfrastruktur der Eisenbahnen des Bundes über die Finanzierung des Betriebes der Eisenbahninfrastruktur nicht zustande gekommen ist sowie
 - der Aufgabenträger das Erbringen von Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr für mindestens 15 Jahre und das Betreiben der Eisenbahninfrastruktur für mindestens 30 Jahre garantiert.

(3) Die Übertragung der Liegenschaften sowie der durch dingliche Rechte an diesen Liegenschaften gesicherten Verbindlichkeiten erfolgt durch Vertrag, der der Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr bedarf.

(4) Die Liegenschaften sind im übrigen kostenfrei zu übertragen, es sei denn, die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft hat nach Abschluß der Verfahren nach den §§ 22 bis 24 Investitionen getätigt; in diesem Fall hat der Aufgabenträger die anteiligen Abschreibungen und Zinsen zu übernehmen.

(5) Im Streitfall entscheidet über den Inhalt des Vertrages, insbesondere über die Rechte und Pflichten nach § 20 Abs. 1 Satz 2 auf Anrufung eines der Beteiligten das im Vertrag vorzusehende Schiedsgericht.

(6) In dem Vertrag nach Absatz 3 sind auch Regelungen über die Rückübertragung der Liegenschaften auf die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft zu treffen, wenn der Aufgabenträger die Garantie für das Erbringen von Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr für mindestens 15 Jahre und das Betreiben der Eisenbahninfrastruktur für mindestens 30 Jahre nicht einhält.

(7) Für die Übertragung nach Absatz 1 und die Rückübertragung gilt § 11 Abs. 2 des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes entsprechend.

Regionalisierungsgesetz

§ 4 – Gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen

Zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im öffentlichen Personennahverkehr können gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen nach

Maßgabe der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs (ABl. EG Nr. L 156 S. 1) in

der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 des Rates vom 20. Juni 1991 (ABl. EG Nr. L 169 S. 1) mit einem Verkehrsunternehmen vertraglich vereinbart oder einem Verkehrsunternehmen auferlegt werden. Zuständig für den Abschluss von Verträgen oder die Erteilung von Auflagen sind die nach Landesrecht bestimmten Stellen.

Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates

Artikel 1

(1) Diese Verordnung gilt für Verkehrsunternehmen, die Verkehrsdienste auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs betreiben. Die Mitgliedstaaten können die Unternehmen,

deren Tätigkeit ausschließlich auf den Betrieb von Stadt-, Vorort- und Regionalverkehrsdiensten beschränkt ist, vom Anwendungsbereich dieser Verordnung ausnehmen.

(2) Im Sinne dieser Verordnung bedeutet:

- Stadt- und Vorortverkehrsdienste« der Betrieb von Verkehrsdiensten, die die

Verkehrsbedürfnisse sowohl in einem Stadtgebiet oder einem Ballungsraum als auch zwischen einem Stadtgebiet oder einem Ballungsraum und seinem Umland befriedigen;

- Regionalverkehrsdienste« der Betrieb von Verkehrsdiensten, um die Verkehrsbedürfnisse in einer Region zu befriedigen.