



Albert Schmidt
Mitglied des Deutschen Bundestages
Verkehrspolitischer Sprecher
Bündnis 90 / DIE GRÜNEN



Franziska Eichstädt-Bohlig
Mitglied des Deutschen Bundestages
Wohnungs- und baupolitische Sprecherin
Bündnis 90 / DIE GRÜNEN

3. DEZEMBER 2004

**Gute Nachrichten für den Erhalt regionaler Bahninfrastruktur:
Erschwerte Infrastrukturstilllegungen,
erleichterte Infrastrukturübernahmen,
transparentes Endwidmungsverfahren**

aufgrund der Veränderungen in der 3. AEG-Novelle
zum AEG § 11 und § 23 sowie zum BSchwAG § 9a

Der Deutsche Bundestag hat am 03.12.2004 u.a. die folgenden Gesetzesänderungen der Fraktionen von SPD und Bündnis 90/ DIE GRÜNEN zum Regierungsentwurf der AEG-Novelle beschlossen:

Die Regelungen für die Stilllegung von Eisenbahninfrastruktur werden verschärft: Bereits „nicht geringfügige“ Rückbaumaßnahmen des Infrastrukturbetreibers sind künftig genehmigungspflichtig. Der Pacht- oder der Verkaufspreis der zur Abgabe auszuschreibenden Eisenbahninfrastruktur muss sich künftig stärker am Ertragswert orientieren. In die „Rückzahlungsverpflichtungen“ für noch nicht abgeschriebene Ersatzinvestitionen kann der neue Betreiber eintreten. Fantasiepreise, die bisher den Weiterbetrieb solcher Strecken oft verhindert haben, sind damit ausgeschlossen. Besonders im Schienengüterverkehr kann damit „die letzte Meile“ leichter erhalten werden.

Und: Bahnflächen können nur dann für andere Zwecke freigestellt werden, wenn sie erwiesenermaßen langfristig entbehrlich sind. Antragsberechtigt dazu sind künftig auch Städte und Gemeinden, die damit langwierige Verfahren abkürzen und Grundstücksspekulationen unterbinden können.

AEG § 11 und BSchwAG § 9a

Bisher müssen nur Rückbauten, die die Kapazität einer Strecke „deutlich“ verringern, gemäß § 11 genehmigt bzw. zur Übergabe ausgeschrieben werden. Nach dem Willen der Koalitionsfraktionen greift die Pflicht zur Genehmigung nunmehr bereits bei einer „**nicht unerheblichen**“ **Verringerung der Kapazität** einer Strecke.

Zudem muss das Übernahmeangebot künftig „**den Anschluss an die angrenzende Schieneninfrastruktur umfassen.**“ Damit werden in der Praxis vorkommende Abgabeangebote von nicht mit dem übrigen Netz verbundenen und damit nicht voll funktionstauglichen Infrastruktureinheiten unterbunden.

Des Weiteren werden die Konditionen für Infrastrukturübernehmer deutlich verbessert und damit in der Praxis zu beobachtende unrealistische und marktferne Übernahmepreise unterbunden:

- Grundsätzlich wollen die Koalitionsfraktionen Pachtlösungen stärker fördern, da hier die Schieneninfrastruktur nicht unwiderruflich aus der Zuständigkeit des Bundes heraus fällt, sondern nur die Infrastrukturbewirtschaftung langfristig durch nichtbundeseigene Infrastrukturbetreiber erfolgt. Im Gesetz wird deshalb klargestellt, dass der abgebende Infrastrukturbetreiber ein Angebot zur Übernahme der Infrastruktureinrichtung „**durch Verkauf oder Verpachtung**“ unterbreiten muss.

Bei der Preisbildung des Angebots muss der nunmehr im Gesetz explizit genannte „**Ertragswert**“ der abzugebenden Infrastruktur stärker berücksichtigt werden. Bei der Verpachtung ist der Ertragswert darüber hinaus „**maßgeblich**“ zu berücksichtigen.

- Zusätzlich können bei Infrastrukturübernahmen noch nicht abgeschriebene Bundeszuschüsse für in der Vergangenheit getätigte Ersatzinvestitionen vom bisherigen auf den neuen Infrastrukturübernehmer übertragen werden. Bisher mussten diese noch nicht abgeschriebenen Investitionen über den Übernahme- oder Pachtpreis an den Bund zurückgezahlt werden, was vielerorts auch wesentlich dazu beitrug, dass die Übernahmepreise unrealistisch hoch ausfielen. Mit der Neueinfügung des § 9a in das BSchwAG kann nun der Infrastrukturübernehmer in die Rückzahlungsverpflichtung im Falle der Infrastrukturstilllegung eintreten und somit die Infrastruktur weiter betreiben, ohne die noch nicht abgeschriebenen Bundesmittel zurückzahlen zu müssen.

AEG § 23

Mit der Neuaufnahme des § 23 wird erstmals die bisher so genannte Entwidmung von Eisenbahninfrastruktur gesetzlich geregelt. Zukünftig wird diese als „**Freistellung von Bahnbetriebszwecken**“ bezeichnet. Festgelegt ist nun ein von der zuständigen Planfeststellungsbehörde durchzuführendes Verfahren, in dem geklärt werden muss, ob für die Infrastruktur „**kein Verkehrsbedürfnis** mehr besteht und **langfristig eine Nutzung** der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung nicht mehr zu erwarten ist“. Einleiten kann dieses Verfahren per Antrag neben dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen und dem Grundstücksbesitzer zukünftig auch die betroffene Kommune. Im Verfahren müssen die unmittelbar Betroffenen und alle Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie der Träger der Bau- und Regionalplanung beteiligt werden. Wir erhoffen uns von dieser Neuregelung Transparenz im Verfahren und durch das für die betroffenen Kommunen eingeführte Antragsrecht ein Instrument zur Erlangung von Planungssicherheit im Übergang von der Fachplanungs- in die kommunale Planungszuständigkeit. Das Ziel hierbei ist, für den Verkehrsträger Schiene dauerhaft notwendige Flächen für die Infrastruktur zu sichern und gleichzeitig nicht benötigte Flächen mit einer Minimierung von Grundstücksspekulationsmöglichkeiten in angemessenen Zeiträumen in die Planungshoheit der Kommune zurückzuführen.

Ausblick

Mit den maßgeblich von unserer Seite kurzfristig durchgesetzten beschriebenen Änderungen erreichen wir erste Fortschritte bei der Sicherung und Weiterentwicklung der regionalen Schieneninfrastruktur. Von weitergehenden Vorstellungen, wie z.B. Einsatz von BSchwAG-Mitteln für Pachtlösungen auch nach der Übernahme der Infrastruktur durch Dritte, konnten wir die SPD kurzfristig nicht überzeugen, gleichwohl die zuständigen VerkehrspolitikerInnen des Koalitionspartners hierfür grundsätzlich Sympathie und Notwendigkeit gezeigt haben. Es ist deshalb vereinbart worden, dieses Thema mit einem größeren zeitlichen Vorlauf anlässlich der nächst folgenden AEG-Novelle erneut aufzugreifen.