

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Schulte (Schwäbisch-Gmünd), Dr. Jobst, Dreyer, Straßmeir, Tillmann, Sick, Frau Hoffmann (Hoya), Milz, Feinendegen, Dr. Waffenschmidt, Weber (Heidelberg) und Genossen und der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 8/757 –**

### **Leistungsauftrag der Bundesregierung an die Deutsche Bundesbahn**

Der Bundesminister für Verkehr – E 11/20.25.07 / 14 B 77 – hat mit Schreiben vom 26. Juli 1977 im Namen der Bundesregierung die Kleine Anfrage wie folgt beantwortet:

1. Welche Gründe hatte die Bundesregierung dafür, die „Zielvorgaben“ des Bundesverkehrsministers an die Bahn vom Dezember 1974 durch den „Leistungsauftrag“ der Bundesregierung vom April 1977 zu ersetzen?

Der Leistungsauftrag der Bundesregierung ist kein Ersatz für die Zielvorgaben des Bundesministers für Verkehr vom Dezember 1974.

2. Welche unternehmerische Angebotspolitik
  - a) erwartete die Bundesregierung auf Grund der Forderung in den „Zielvorgaben“, die Bahn solle grundsätzlich Schienenverkehr betreiben,
  - b) erwartet die Bundesregierung auf Grund ihres „Leistungsauftrages“ an das „Transportunternehmen“ Bundesbahn?

Die Bundesregierung sieht in der Deutschen Bundesbahn (DB) nach wie vor ein Transportunternehmen, dessen spezifische Vorzüge im Schienenverkehr liegen. Andere Aktivitäten müssen jedoch das Leistungsangebot der Bundesbahn wirtschaftlich abrunden und verbessern.

3. Welche Kosten sind gemeint – die Gesamtkosten, die direkten Kosten –, wenn die Bundesregierung im „Leistungsauftrag“ von der Bahn fordert, den Wagenladungsverkehr und den Personenfernverkehr jeweils kostendeckend zu betreiben?

Wagenladungsverkehr und Personenfernverkehr der Bundesbahn haben ihre Gesamtkosten zu erwirtschaften.

4. Welches sind die Gründe dafür, daß die Forderung in den „Zielvorgaben“ vom Dezember 1974, „der Kleingutverkehr ist rentabel zu gestalten“, im „Leistungsauftrag“ fallengelassen wurde?

Über die weitere Gestaltung des Kleingutverkehrs wird erst nach Vorlage des zum Jahresende 1977 erwarteten Erfahrungsberichts des Vorstands der DB entschieden werden.

5. Ist aus dem Auftrag der Bundesregierung an den Vorstand der Bahn zum kombinierten Verkehr zu entnehmen, daß dieser zu einem Leistungsbereich der Daseinsvorsorge wird, wenn eine Kostendeckung nur „anzustreben“ ist, aber nicht erreicht wird?

Die „anzustrebende“ Kostendeckung des kombinierten Verkehrs der DB trägt dem Umstand Rechnung, daß es sich hier um eine verhältnismäßig neue Transportart handelt. Der kombinierte Verkehr hat darüber hinaus die wichtige Aufgabe, besonders im Transitverkehr, zur Entlastung der Straßen beizutragen.

6. Wie sehen die Vorgaben des Bundesministers für Verkehr im einzelnen aus, nach denen der Schienenpersonennahverkehr der DB zu betreiben ist?

Die Vorgaben werden zur Zeit erarbeitet.

7. Bezieht sich die Aufforderung der Bundesregierung an den Vorstand der Bahn, die Rationalisierungsprogramme für den Vorhaltungsbereich sowie für Produktion und Absatz zügig zu realisieren, auf die vorgeschlagenen Maßnahmen der innerbetrieblichen Untersuchung durch das Schweizer Wirtschaftsberatungs-Unternehmen Knight Wegenstein oder auf andere Maßnahmen?

Die DB hat die Unternehmensberatung Knight Wegenstein zur Hilfe bei der Rationalisierung herangezogen. Die Vorschläge dieser Unternehmensberatung sind in die Rationalisierungskonzeption der DB eingegangen.

8. Bedeutet der „Leistungsauftrag“ hinsichtlich der Rationalisierung der DB, daß sich die Bundesregierung die Ergebnisse und vorgeschlagenen Maßnahmen des Gutachtens von Knight Wegenstein zu eigen gemacht hat?

Der Auftrag der Bundesregierung bedeutet, daß die DB alle Möglichkeiten der Rationalisierung in Anspruch nehmen soll. Durch wen sich die DB dabei beraten läßt, gehört in den Verantwortungsbereich des Vorstands der DB.

9. Ist der Bundesregierung bekannt, ob und welche der vorgeschlagenen Maßnahmen dieses Gutachtens der Vorstand der Bahn realisieren will und welche nicht?

Ja. Vorrangig sollen die Rationalisierungsmaßnahmen ohne großen Investaufwand realisiert werden.

10. Gibt es einen mit dem Vorstand der DB abgesprochenen Zeitplan, bis wann die Rationalisierungsprogramme für die gesamte DB einschließlich der Verwaltung aufzustellen sind?

Zeitpläne ergeben sich aus den Möglichkeiten des natürlichen Personalabbaus.

11. Trifft es zu, daß für eine ganze Reihe der von Knight Wegenstein vorgeschlagenen Maßnahmen die rechtlichen Voraussetzungen für ihre Durchführung noch fehlen, wenn ja, für welche?

Siehe Antwort zur Frage 7

12. Ist der Auftrag der Bundesregierung an den Vorstand der DB, den Verlust bis spätestens 1985 zu beseitigen, auf Grund einer fundierten Quantifizierung der Effekte der einzelnen Maßnahmen des „Leistungsauftrages“ erfolgt, wenn ja, wie sieht diese Rechnung im einzelnen aus?

Der Vorstand der DB hält den Auftrag der Bundesregierung, den Verlust bis 1985 zu beseitigen, auf Grund der bereits eingeleiteten und noch beabsichtigten zahlreichen Maßnahmen für realisierbar.

13. Wo finden sich im zweiten Teil des „Leistungsauftrages“ zusätzliche Verpflichtungen seitens der Bundesregierung gegenüber der Bahn, die bisher nicht gegeben waren?

Der Leistungsauftrag enthält eine Zusammenfassung aller in den letzten Jahren eingegangenen Verpflichtungen der Bundesregierung gegenüber der DB.

