

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Frau Hoffmann (Hoya), Dr. Jobst, Sick, Frau Berger (Berlin), Hanz, Feinendegen, Milz, Weber (Heidelberg), Susset, Pfeffermann, Dreyer, Dr. Waffenschmidt, Ziegler, Frau Dr. Wex, Frau Tübler, Frau Hürland, Frau Pack, Frau Verhülsdonk, Frau Fischer, Frau Dr. Neumeister, Frau Krone-Appuhn, Weiskirch (Olpe), Frau Dr. Riede (Oeffingen), Dr. Langguth, Sauter (Epfendorf), Dr. Jenninger, Frau Dr. Wisniewski und Genossen und der Fraktion der CDU/CSU
– Drucksache 8/1356 –

Sozialtarife der Deutschen Bundesbahn im Schienenpersonenfernverkehr

Der Bundesminister für Verkehr – A 31/28.15.22/55 B 77 – hat mit Schreiben vom 6. Januar 1978 im Namen der Bundesregierung die Kleine Anfrage wie folgt beantwortet:

In dem vom Bundeskabinett am 27. April 1977 beschlossenen Leistungsauftrag zur Konsolidierung der Deutschen Bundesbahn heißt es: Die Sozialtarife im Schienenpersonenfernverkehr (1975: 100 Mio DM Abgeltungsleistungen) sind innerhalb eines Zeitraums von fünf Jahren abzubauen.

1. Wie beurteilt die Bundesregierung angesichts dieses Kabinettsbeschlusses die Aussage des Bundesverkehrsministers, die gemeinwirtschaftlichen Leistungen der Bundesbahn und ihre finanziellen Folgelasten für den Bundeshaushalt seien nicht reduzierbar?

Die Aussage bezieht sich auf die Gesamtheit der haushaltsmäßigen Belastung des Bundes aus der Abgeltung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen und betriebsfremden Lasten der Deutschen Bundesbahn. Sie schließt strukturelle Veränderungen innerhalb dieses Gesamtblocks nicht aus und steht deshalb auch nicht im Widerspruch zum Leistungsauftrag.

2. Bedeutet die Aussage des Bundesverkehrsministers, daß die Bundesregierung hinsichtlich des Abbaus der Sozialtarife im Schienenpersonenfernverkehr der Bahn nicht mehr am Kabinettsbeschluß vom 27. März 1977 festhält?

Nein.

3. Falls die Bundesregierung weiterhin an einem Abbau der Sozialtarife im Schienenpersonenfernverkehr festhält, welche Sozialtarife sind dies im einzelnen?

Die Sozialtarife der Deutschen Bundesbahn im Schienenpersonenfernverkehr ergeben sich aus Spalte 1 der als Anlage beigefügten Übersicht.

4. Welche Abgeltungsleistungen hat der Bundeshaushalt für jeden dieser Sozialtarife im einzelnen aufzubringen?

Die Höhe der von der Deutschen Bundesbahn geltend gemachten Ansprüche ergibt sich aus Spalte 4 der als Anlage beigefügten Übersicht. Sie wurden durch einen Pauschalbetrag von 94 Mio DM abgegolten.

5. Wie viele Beförderungsfälle pro Jahr werden gegebenenfalls von diesem Abbau der Sozialtarife betroffen?

Die Zahl der beförderten Personen ergibt sich aus Spalte 3 der als Anlage beigefügten Übersicht.

6. Welche strukturellen Änderungen haben sich nach Auffassung der Bundesregierung ergeben, die einen Abbau dieser Sozialtarife gerechtfertigt erscheinen lassen?

Der Abschnitt „Sozialtarife im Schienenpersonenfernverkehr“ (Nr. II, 1.3) des Leistungsauftrages an die Deutsche Bundesbahn geht auf die bei Einführung der Abgeltungsleistungen für die Sozialtarife im Personenfernverkehr von der Bundesregierung bekundete Absicht zurück, die Ausgleichszahlungen stufenweise abzubauen; der Haushaltsausschuß des Deutschen Bundestages hat von dieser Absicht in seiner Sitzung vom 18. September 1975 zustimmend Kenntnis genommen.

7. Glaubt die Bundesregierung, ein Abbau der Sozialtarife im Schienenpersonenfernverkehr habe nichts mit „sozialer Demontage“ zu tun, wenn ja, wie begründet sie ihre Auffassung?

Ja, da ehemals sozial begründete Ermäßigungen in kaufmännische Rabattangebote umgewandelt werden.

8. Ist der Bundesregierung bekannt, ob seitens der Bahn Sonderangebote vorgesehen sind, die geeignet sein könnten, die Wirkung des Abbaus der Sozialtarife für die betroffenen Benutzerkreise zumindest zum Teil auszugleichen?
9. Haben zwischen der Bundesregierung und der Bundesbahn Gespräche über „Ersatzmaßnahmen“ stattgefunden, wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Ja.

Die Deutsche Bundesbahn ist bereit, ehemals sozial begründete Ermäßigungen in bestehende Rabattangebote zu übernehmen.

10. Sind durch den Abbau der sogenannten Geschwisterermäßigung für Schülerzeitkarten bei der Bundesbahn nicht gerade kinderreiche Familien besonders betroffen, und stehen die Mehreinnahmen von 6 Mio DM pro Jahr in einem vertretbaren Verhältnis zu den sozialen Härten, die die Betroffenen erfahren?

Fast alle Bundesländer (mit Ausnahme Schleswig-Holsteins und des Saarlandes) gewähren Fahrgelderstattungen an die Familien. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, daß gerade beim Schülerverkehr die durchschnittliche Kostendeckung besonders niedrig liegt (nur 10 v. H.).

11. Entstehen durch die teilweise Verlagerung der Kostenerstattung auf die Länder dort nicht zusätzliche Verwaltungskosten, während die Verwaltungskosten bei der Bundesbahn fortbestehen bleiben?

Bei einer linearen Anhebung der Tarife im Schülerverkehr trifft dies nicht zu. Im übrigen ergeben sich etwaige Verwaltungskosten der Länder aus ihrer verfassungsrechtlichen Zuständigkeit.

12. Welche Regelungen hinsichtlich Sozialtarife im Personenfernverkehr gibt es bei den Eisenbahnen der übrigen EG-Länder?

Die Eisenbahnen der übrigen EG-Länder haben bezüglich des Begünstigtenkreises im wesentlichen ähnliche Regelungen wie die Deutsche Bundesbahn. Ein Vergleich ist jedoch nur schwer möglich, da bei den Ausgleichsleistungen nicht zwischen Nah- und Fernverkehr unterschieden wird.

Anlage

**Sozialtarife im Personenfernverkehr
der Deutschen Bundesbahn**

Bezeichnung	Tarifstelle	Beförderte Personen 1976	Ausgleichs- antrag der Deutschen Bundesbahn für 1976
– 1 –	– 2 –	– 3 –	– 4 –
a) Zeitkarten im Berufs- verkehr	DPT *) II, IV a	ca. 0,36 Mio	22,2 Mio DM
b) Fahrkarten für Berufs- tätige	DPT II, IV b	ca. 3,3 Mio	31,8 Mio DM
c) Zeitkarten im Schüler- verkehr	DPT II, V a	ca. 0,3 Mio	15,5 Mio DM
d) Schülerfahr- karten	DPT II, V b	ca. 1,9 Mio	8,4 Mio DM
e) Kinderreiche Familien	DPT II, VI a	1,1 Mio	16,7 Mio DM
f) Schulfahrten	DPT II, V c	5,3 Mio	10,7 Mio DM
g) Jugend- pflege- fahrten	DPT II, VI b	0,5 Mio	3,6 Mio DM
h) Fahrten für erholungs- bedürftige Kinder	DPT II, VI c	0,2 Mio	5,1 Mio DM
i) Kriegs- gräber- fahrten	DPT II, VII c	0,009 Mio	0,018 Mio DM

*) Deutscher Eisenbahn-Personen-, Gepäck- und Expreßguttarif