

**Antwort
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Schulte (Schwäbisch Gmünd),
Dr. Dollinger, Lemmrich, Dr. Jobst, Dreyer, Sick, Schröder (Lüneburg), Feinendegen,
Frau Hoffmann (Hoya), Milz, Straßmeir, Tillmann, Weber (Heidelberg), Bühler
(Bruchsal), Rawe, Dr. Riedl (München), Dr. Friedmann, Pfeffermann, Dr Kunz
(Weiden), Spilker, Gros, Weiskirch (Olpe), Dr. Hoffacker, Dr. Hüsch, Dr. Möller,
Dr. Jenninger und Genossen und der Fraktion der CDU/CSU**
– Drucksache 8/3977 –

Kapazitätsgrenzen der Deutschen Bundesbahn

Der Bundesminister für Verkehr – E 14/A 21/00.02.11/51 B 80 II –
hat mit Schreiben vom 21. Mai 1980 die Kleine Anfrage wie
folgt beantwortet:

I. Schienen-Infrastruktur

1. Werden die Kapazitäten der Deutschen Bundesbahn nach Auffassung der Bundesregierung den im Bundesverkehrswegeplan '80 prognostizierten Transportvolumen für die Bahn im Güter- und Personenverkehr jeweils angepaßt werden können?

Ja.

2. Trifft es zu, daß

- a) bei der gegenwärtigen Kapazitätsauslastung der Hauptstrecken, auf denen die Deutsche Bundesbahn 90 v. H. ihres Verkehrs bewältigt, nur noch die Strecken der Korridore
 - Hamburg-Rhein/Ruhr,
 - Hannover-Rhein/Ruhrzusätzliche Züge ohne negative Auswirkungen auf die Gesamtbeförderungsqualität dieser Strecken aufnehmen können;
- b) die Strecken der Korridore
 - Rhein/Ruhr-Rhein/Main,
 - Hamburg-Rhein/Main,
 - Rhein/Main-Stuttgart/München,
 - Rhein/Main-Nürnberg/München,
 - Rhein/Main-Basel,einschließlich ihrer Entlastungsstrecken die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit erreicht haben?

Ja. Allerdings kann hieraus nicht der Schluß gezogen werden, daß auf diesen Magistralen kurzfristig kein zusätzliches Verkehrsaufkommen bewältigt werden könnte. Das längerfristig zu erwartende Verkehrsaufkommen bedarf jedoch der vorgesehenen Neu- und Ausbaumaßnahmen.

3. Mit welchen Maßnahmen und mit welchem Kostenaufwand kann nach Auffassung der Bundesregierung die Leistungsfähigkeit des Streckennetzes der Bundesbahn insbesondere in den Engpaßbereichen kurz-, mittel- und langfristig in welchen Größenordnungen erhöht werden?
4. Welche Maßnahmen mit welchem Kapazitätseffekt auf die Leistungsfähigkeit des Streckennetzes sind konkret geplant sowie in ihrer Finanzierung abgesichert, und wie sieht der gegenwärtige Zeitplan hinsichtlich ihrer Wirksamkeit aus?

Die wichtigsten Maßnahmen zur Erhöhung der Kapazitäten sind im einzelnen in dem vom Bundeskabinett beschlossenen Bundesverkehrswegesplan '80 enthalten. Er sieht für den Zeitraum von 1981 bis 1990 Investitionszuschüsse des Bundes in Höhe von 43,6 Mrd. DM vor. Damit können alle aus heutiger Sicht auch langfristig erforderlichen Maßnahmen realisiert werden.

5. Welchen Beitrag leistet die Bundesregierung zum Abbau der öffentlichen Widerstände gegen Streckenbau- und -ausbaumaßnahmen der Bahn?

Die Bundesregierung legt großen Wert auf die Verwirklichung der Neu- und Ausbaustrecken. Sie unterstützt den Planungsträger DB im Rahmen der gegebenen rechtlichen Möglichkeiten, wenn Schwierigkeiten auftreten. Es wäre gut, wenn auch alle Bundesländer sich so verhalten würden.

6. Wie groß ist das Ausmaß der bisher eingetretenen zeitlichen Verzögerungen bei
 - a) Neubaustrecken,
 - b) Ausbaustrecken,
 - c) Rangierbahnhöfen,
 - d) Container-Terminals,und wann ist bei den vordringlichen Maßnahmen nach den heutigen Erkenntnissen der Bundesregierung frühestens mit der Inbetriebnahme zu rechnen?

Aus der Sicht des Planungsträgers DB beschränken sich die Hauptprobleme bei der Realisierung seiner Planungen auf wenige Großvorhaben:

- a) Bei der Neubaustrecke Mannheim–Stuttgart verzögert sich die Fertigstellung der Gesamtstrecke – abgesehen von den Einsprüchen der Bürgerinitiativen – durch die Widerstände der beteiligten Gebietskörperschaften insbesondere im südlichen Planungsbereich. Bei der Neubaustrecke Hannover–Würzburg braucht keine Verzögerung eintreten, wenn die Raumordnungsverfahren für die Streckenbereiche Kassel–Guxhagen und Gemünden–Würzburg alsbald abgeschlossen werden.

- b) Die Maßnahmen an Ausbaustrecken verlaufen weitgehend planmäßig.
- c) u. d) Die Verwaltungsverfahren für den Rangierbahnhof München-Nord und die Container-Terminals Kornwestheim und München sind noch nicht abgeschlossen; Aussagen über Verzögerungen sind daher nicht möglich.

7. In welchen Bereichen kann die Attraktivität des Streckennetzes der Deutschen Bundesbahn durch Elektrifizierung noch gesteigert werden?

Im elektrifizierten Netz der DB werden bereits 83 v. H. aller Verkehrsleistungen erbracht. Die DB prüft jeweils, unter welchen Voraussetzungen weitere Strecken wirtschaftlich auf elektrischen Betrieb umgestellt werden können.

8. Wie beurteilt die Bundesregierung die Leistungsfähigkeit des Streckennetzes im grenzüberschreitenden internationalen Verkehr, und welche bilateralen und multilateralen Vereinbarungen hinsichtlich einer Kapazitätsausweitung bestehen in diesem Bereich bzw. werden angestrebt?

Die im Netz der DB erforderlichen Ausbaumaßnahmen auf den europäischen Anschlußstrecken sind im Bundesverkehrswegeplan '80 enthalten. Die Bundesregierung unterstützt ferner die Bestrebungen, im europäischen Rahmen die Infrastrukturen der Eisenbahnen zu verbessern.

II. Rollendes Material Güterverkehr

9. Welche kurzfristig aktivierbaren Leistungsreserven hat die Deutsche Bundesbahn derzeit in ihrem Güterwagen-Bestand, gegliedert nach Hauptleistungsbereichen, verfügbar?

10. Welche mittel- und längerfristigen Maßnahmen mit welcher konkreten Zeitplanung sind vorgesehen, um die Kapazitäten des rollenden Materials der Bahn in den Hauptleistungsbereichen des Güterverkehrs einschließlich des internationalen Verkehrs zu steigern?

Der Güterwagenbestand orientiert sich am Verkehrsaufkommen und kann kurzfristig steigender Nachfrage angepaßt werden. Nach Auskunft der DB könnten z. Z. mit dem vorhandenen Güterwagenpark etwa 20 Mio Tonnen/Jahr zusätzlich befördert werden.

Derzeit werden rd. 5000 Güterwagen jährlich neu beschafft.

11. Sind die Zuwachsrate der Deutschen Bundesbahn im kombinierten Verkehr gegenwärtig durch die Kapazitäten oder durch die Nachfrage begrenzt?

Die Zuwachsrate im kombinierten Verkehr übertreffen die Vorgaben an die DB. Dieser Nachfrage wird durch zusätzliche Beschaffungen Rechnung getragen.

III. Rollendes Material Personenverkehr

12. Trifft es zu, daß im Personenverkehr der Deutschen Bundesbahn kurzfristige Kapazitätserhöhungen auf den Hauptstrecken nur noch durch bessere Auslastung bereits gefahrener Sitzplatzkapazitäten möglich sind, wenn ja, welche zusätzliche Kapazität ist verfügbar?

Abgesehen von Engpässen auf bestimmten Hauptstrecken in nachfragerlevanten Zeiten sind derzeit ausreichend Reserven vorhanden. Nach dem Ergebnis der letzten Reisendenzählungen der DB beträgt die durchschnittliche Sitzplatzausnutzung im IC-Verkehr rund 55 v. H.

13. In welchem Umfang kann in Zukunft nach Auffassung der Bundesregierung der Individualverkehr mit dem Pkw von der Bahn substituiert werden angesichts der Tatsache, daß die Bahn gegenwärtig mit 8 v. H. der Pkw mit 80 v. H. am gesamten Personenverkehr beteiligt ist?

Der Individualverkehr kann unter den gegenwärtigen Rahmenbedingungen nur sehr begrenzt substituiert werden. Dies gilt insbesondere für weite Bereiche des Nahverkehrs. Im Schienenverkehr sind notwendige Infrastrukturmaßnahmen auch für den Fall einer stärkeren Erhöhung der Mineralölpreise untersucht und bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans '80 entsprechend berücksichtigt worden.

IV. Personalbestand

14. In welchen Leistungsbereichen der Bahn ist nach Auffassung der Bundesregierung gegenwärtig der Personalbestand die Ursache für das Erreichen der Kapazitätsgrenze?

Nach Auskunft der DB ist der Personalbestand gegenwärtig in keinem Leistungsbereich Ursache für das Erreichen von Kapazitätsgrenzen.

V. Zusammenfassung

15. Welche der genannten Faktoren bestimmen vorrangig die gegenwärtigen Grenzen der Kapazität der Bahn?

Vorrangig werden die Grenzen der Kapazität durch die Infrastruktur bestimmt, weil deren Anpassung an Nachfrageveränderungen nur längerfristig möglich ist.

16. Kann die Kapazitätsreserve der Bahn – dies auch im Hinblick auf das Betriebsergebnis – dadurch ermittelt werden, daß die heutige Leistung der Bahn mit ihrer Leistung in den „Boom-Jahren“ 1970 bis 1974 verglichen wird?

Nein.