

Große Anfrage

der Abgeordneten Dr. Schulte (Schwäbisch Gmünd), Dr. Jobst, Dr. George, Bühler (Bruchsal), Feinendegen, Fischer (Hamburg), Hanz (Dahlen), Hinsken, Lemmrich, Milz, Pfeffermann, Seiders, Sick, Straßmeir, Tillmann, Schröder (Lüneburg), Frau Hürland, Dr. Kunz (Weiden), Regenspurger, Horstmeier, Dr. Warnke und der Fraktion der CDU/CSU

Deutsche Bundesbahn

Die von der Bundesregierung in den vergangenen Jahren ins Auge gefaßten Konzepte zur Konsolidierung der Deutschen Bundesbahn, insbesondere das Streckenstilllegungskonzept, das Konzept einer Trennung von Fahrweg und Betrieb, die Zielvorgaben und der Leistungsauftrag an den Vorstand der Bahn haben sich entweder als politisch kurzsichtig, als Schritt in die falsche Richtung oder als finanz- und verkehrspolitisch nicht abgesichert erwiesen.

Die Leitlinien einer Bundesbahnpolitik der Bundesregierung für die 9. Legislaturperiode sind bis heute nicht erkennbar. Politische Schlagworte von der „Renaissance der Schiene“ oder von „der großen Zukunft der Bahn“ können nicht über die mittelfristig zu erwartende äußerst schwierige Lage der Bundesbahn hinwegtäuschen.

Obwohl die Unternehmensführung der Bahn vom Bundesverkehrsminister aufgefordert ist, die Preisspielräume am Markt voll auszuschöpfen – was derzeit offensichtlich geschieht – rechnet die Bahn mit einem Anstieg ihres Jahresverlustes auf 6 Mrd. DM im Jahre 1984. Die im Bundesverkehrswegeplan 80 von der Bundesregierung zugesagten Investitionsmittel für die Bahn werden in der mittelfristigen Finanzplanung des Bundes bis zum Jahre 1981 drastisch reduziert. Die Bundesregierung selbst geht heute davon aus, daß die Verschuldung der Bahn von derzeit ca. 32 Mrd. DM auf über 47 Mrd. DM im Jahre 1984 anwachsen wird. Die Zinslast der Bahn wird dann auf 3,7 Mrd. DM geschätzt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Ist die Bundesregierung der Auffassung, daß die Ölpreisentwicklung die Konsolidierung der Bahn im wesentlichen herbeiführen wird und deshalb auf eine aktive Bundesbahnpolitik weitgehend verzichtet werden kann?

2. Welche Investitionen braucht die Bundesbahn in den 80er Jahren, um entscheidende Fortschritte bei ihrer Konsolidierung erzielen zu können, und welche Auswirkungen hat nach Ansicht der Bundesregierung die derzeitige Drosselung der DB-Investitionen?
3. Wie soll nach Auffassung der Bundesregierung die Investitionsfähigkeit der Bundesbahn in Zukunft sichergestellt werden?
4. Wann ist mit der Fertigstellung der großen Neu- und Ausbaumaßnahmen im Streckennetz und bei den Umschlagsanlagen der Bundesbahn zu rechnen?
5. Welches Konzept für Standorte und Struktur der Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs Schiene/Straße legt die Bundesregierung ihrer Politik zur Förderung dieser Kooperation zu Grunde?
6. Welchen Beitrag wird die Verkehrspolitik der Bundesregierung in den kommenden Jahren leisten, um der Schiene neue Marktchancen im nationalen und internationalen Personen- und Güterverkehr zu eröffnen?
7. Welche Bedeutung – auch gemessen am Gesamttransportvolumen der Bundesbahn – kommt dabei nach Auffassung der Bundesregierung dem kombinierten Verkehr Schiene/Straße zu?
8. Wie beurteilt die Bundesregierung die Forderung, die Deutsche Bundesbahn zu einem umfassenden Transportunternehmen auszubauen?
9. Wo sieht die Bundesregierung die zukünftigen Rationalisierungsreserven bei der Bundesbahn?
10. Welche gemeinwirtschaftlichen Leistungen erwartet die Bundesregierung in Zukunft von der Bundesbahn, und welche Auswirkungen hat in diesem Zusammenhang die in der mittelfristigen Finanzplanung des Bundes 1980 bis 1984 vorgenommene Planfondierung der Zuweisungen aus dem Bundeshaushalt an die Bundesbahn?
11. Welche besonderen Aufgaben fallen in Zukunft der Bundesbahn im Rahmen der von der Bundesregierung angekündigten Priorität für den öffentlichen Personennahverkehr zu?
12. Welche Auswirkungen haben nach Auffassung der Bundesregierung der Abbau der Gasölbetriebsbeihilfe und die sogenannte Ausdünnung bei den Nahverkehrszügen und Haltepunkten der Bundesbahn auf den Verkehrsnutzer, und muß damit gerechnet werden, daß diese sogenannten Ausdünnungen die Grundlage für neue Stilllegungen des Personenschienenverkehrs im ländlichen Raum bieten?
13. Wie soll sich nach Auffassung der Bundesregierung die Bundesbahn in Zukunft an der Lösung der Probleme des öffentlichen Nahverkehrs in revierfernen und ländlichen Räumen beteiligen, und wie gedenkt die Bundesregierung die be-

stehende Benachteiligung dieser Räume im öffentlichen Personen-Nahverkehr zu beseitigen?

14. Welche konkreten Maßnahmen wird die Bundesregierung zu welchem Zeitpunkt ergreifen, um einem weiteren Anwachsen der Verluste einerseits und der Verschuldung der Bundesbahn andererseits entgegenzuwirken?
15. Welche konkret quantifizierbaren Ziele hinsichtlich einer Konsolidierung der wirtschaftlichen und finanziellen Lage der Bundesbahn setzt sich die Bundesregierung bis zum Ende der laufenden Legislaturperiode?

Bonn, den 23. Juni 1981

Dr. Schulte (Schwäbisch Gmünd)

Dr. Jobst

Dr. George

Bühler (Bruchsal)

Feinendegen

Fischer (Hamburg)

Hanz (Dahlen)

Hinsken

Lemmrigh

Milz

Pfeffermann

Seiters

Sick

Straßmeir

Tillmann

Schröder (Lüneburg)

Frau Hürland

Dr. Kunz (Weiden)

Regenspurger

Horstmeier

Dr. Warnke

Dr. Kohl, Dr. Zimmermann und Fraktion

