

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Daubertshäuser, Haar, Curdt, Ibrügger, Wimmer (Eggenfelden), Pauli, Merker, Dr. Riemer und der Fraktionen der SPD und FDP
— Drucksache 9/689 —

Eisenbahnpolitik in Europa

Der Bundesminister für Verkehr – A 10/23.63.80–20 – hat mit Schreiben vom 5. August 1981 die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

Die Deutsche Bundesbahn ist mit ihrem Transportangebot und ihren Transportleistungen für unser Verkehrssystem unverzichtbar. Auch ein europäisches Verkehrssystem der Zukunft muß daher so gestaltet sein, daß die Bahn ihre herausragende Rolle, die in hohem Maße den energie-, umwelt- und verkehrssicherheitspolitischen Notwendigkeiten gerecht wird, wahrzunehmen vermag. Der Bundesminister für Verkehr hat im EG-Rat im Dezember 1980 die Initiative für eine Politik ergriffen, die von einer zeitgemäßen Bewertung der künftigen Aufgaben der europäischen Eisenbahn ausgeht und zu einer angemessenen Berücksichtigung der Bahnen im Gesamtsystem des europäischen Verkehrs führen soll.

1. Welches sind die wesentlichen unterschiedlichen Strukturen der europäischen Eisenbahnen, die bisher einer besseren Zusammenarbeit entgegenstanden?

Die Zusammenarbeit der Eisenbahnen in Europa wird nicht durch unterschiedliche Bahnstrukturen beeinträchtigt. Der Rat der EG hat durch seine Entscheidung vom 26. Mai 1975 für die Struktur der Staatseisenbahnen einheitliche Grundsätze festgelegt. Danach verfügen die Eisenbahnunternehmen im Bereich der Geschäftsführung, der Verwaltung und der innerbetrieblichen Wirtschafts- und Rechnungskontrolle über eine ausreichende Eigenständigkeit, die auch die organisatorische Trennung von

Vermögen, Haushalt und Rechnungsführung gegenüber dem Staat einschließt. Im Rahmen ihrer kaufmännischen Eigenständigkeit können die Eisenbahnen untereinander die Möglichkeiten zur internationalen Zusammenarbeit wahrnehmen.

2. Welche Struktur hat der europäische Eisenbahnverkehr
 - nach Verkehrsgütern,
 - nach Verkehrsbeziehungen,
 - nach Verkehrsart,und hat es hierbei im letzten Jahrzehnt gravierende Verschiebungen gegeben?

Auf Grund ihrer technischen Merkmale eignen sich die Eisenbahnen vor allem für die Beförderung von Massengütern und von großen und schweren Sendungen auf weiten Strecken sowie für die Beförderung von Personen in Ballungsgebieten oder über große Entfernungen. Die Struktur des Netzes, die Verkehrsströme und die Güterarten im internationalen Eisenbahnverkehr haben sich in den letzten Jahren nicht wesentlich verändert. Im Güterverkehr werden nach wie vor Ganzzüge, einzelne Wagenladungen und Stückgüter befördert.

Stark ausgeweitet hat sich im grenzüberschreitenden und nationalen Verkehr der Deutschen Bundesbahn der kombinierte Verkehr, und zwar der Containerverkehr von 1975 bis 1978 um 94 v. H., der Huckepackverkehr um 124 v. H. Die Beförderungsmengen – soweit die Deutsche Bundesbahn beteiligt ist – betrugen 1980 im Containerverkehr 6,2 Millionen t, im Huckepackverkehr 4,6 Millionen t. Der wachsende Reiseverkehr und der steigende Gütertausch in Europa haben auch den Eisenbahnverkehr insgesamt ansteigen lassen. Seine Steigerungsraten liegen aber weit unter denen des Straßenverkehrs, so daß der Anteil der Eisenbahnen am Gesamtverkehr weiter zurückgeht. Im internationalen Güterverkehr hat die von der Deutschen Bundesbahn beförderte Gütermenge von 1975 bis 1980 im Wechselverkehr mit anderen Ländern um rd. 15,5 v. H. zugenommen, im Transit etwa um 20 v. H. Der Anteil der Eisenbahn am gesamten Verkehr auf Straße, Schiene und Wasserstraße ist jedoch in der gleichen Zeit von 23 auf 20 v. H. im Wechselverkehr zurückgegangen; der Transitverkehr hat sich mit 23 v. H. etwa halten können.

Im gleichen Zeitraum (1975 bis 1980) hat der internationale Straßengüterverkehr in der Bundesrepublik Deutschland um über 50 v. H. zugenommen und seinen Anteil am Gesamtverkehr von rd. 27 auf rd. 34 v. H. erhöhen können.

Ausweislich des „Annual Bulletin of Transport Statistics“ der Wirtschaftskommission für Europa – ECE – 1979 (Nr. E/F/R. 80/II.E.20) – ergibt sich für 1979 im Vergleich zu 1970 bei der Deutschen Bundesbahn und den Eisenbahnen der benachbarten EG-Staaten sowie Österreich und der Schweiz folgende Entwicklung:

Personenverkehr	Zugkilometer (in Mio.)		beförderte Personen (in Mio.)	
	1970	1979	1970	1979
Bundesrepublik Deutschland (DB)	395	398	980	1018
Österreich (ÖBB)	53,4	59	157	169
Belgien	57,9	71,2	201	163
Dänemark (DSB)	34,0	38,6	116	32
Frankreich (SNCF)	241	288	613	688
Italien (FS)	198	225 (1978)	343	390 (1978)
Luxemburg	2,6	2,8	9,7	13,8
Niederlande	81,2	93,7	188	186,5
Schweiz (SBB)	58,8	65,2	231	206

Güterverkehr	Zugkilometer (in Mio.)		beförderte Güter (in Mio. t)		grenzüberschreitender einschl. Transit in % der Gesamtbeförderungsmenge	
	1970	1979	1970	1979	1970	1979
Bundesrepublik Deutschland (DB)	216	200	365	338	11,2	11,6
Österreich (ÖBB)	33,3	38	52	52,8	40,7	42,3
Belgien	24,6	24,6	73,6	76,3	28,6	28,4
Dänemark (DSB)	8,7	7,0	8,1	7,1	42,4	45,8
Frankreich (SCNF)	221	217	260	233	9,2	12,1
Italien (FS)	65,1	56,5 (1978)	63,4	55,6 (1978)	29,2	37,9 (1978)
Luxemburg	1,7	1,6	20,1	18,7	54,4	49,4
Niederlande	17,2	14,2	26,7	21,8	27,6	29,8
Schweiz (SBB)	30,6	29	46,5	44,8	46,6	42,8

3. Wie ist der Stand der internationalen Zusammenarbeit der Eisenbahnen und welche Möglichkeit der Verbesserung sieht die Bundesregierung
- kurz- und mittelfristig,
 - langfristig?

Die Europäischen Eisenbahnen arbeiten seit jeher in bilateralem und multilateralem Rahmen (zahlreiche internationale Organisationen; z. B. Internationaler Eisenbahnverband – UIC/Paris; „Interfrigo“; „Intercontainer“) eng zusammen; in der EG bilden sie eine spezielle Gruppe. Die Zusammenarbeit zur Verbesserung des kommerziellen und betrieblichen Angebots umfaßt u. a. gemeinsame Akquisitionen (z. B. deutsch-französische Büros), Tarifbildung (durchgerechnete Tarife mit Entfernungsdegression) sowie Verkürzung der Beförderungszeiten; im technischen Bereich stehen Standardisierung, konzertierte Beschaffung und Weiterentwicklung der Rad-Schiene-Technik im Vordergrund. Die bisherige Zusammenarbeit wird von der Bundesregierung, insbesondere im kommerziellen Bereich, noch nicht als ausreichend angesehen.

Im Rat der EG besteht auf Grund deutscher Initiative Einigkeit über einen Katalog von Sachfragen, die auf kurz- und mittelfristige Verbesserungsmöglichkeiten untersucht werden sollen. Hierzu zählen u. a. die Preisbildungssysteme, Leitlinien für eine Einnahmeaufteilung im grenzüberschreitenden Verkehr, Gestaltung und Ausbau des Container- und Huckepackverkehrs sowie des Personenschnellverkehrs. Längerfristig wird angestrebt, die Zusammenarbeit mit den anderen Verkehrsträgern zu intensivieren und die kommerzielle Durchführung bestimmter Spezialverkehre (z. B. Kesselwagen) gemeinsamen Tochterunternehmen zu übertragen.

4. Wann ist mit einer Beschlußfassung im Rat der Europäischen Verkehrsminister über den 10-Punkte-Katalog zu rechnen, den Bundesverkehrsminister Dr. Volker Hauff im Februar 1981 vorgelegt hat?

Der von Bundesverkehrsminister Dr. Volker Hauff vorgelegte 10-Punkte-Katalog wurde von den Verkehrsministern der Gemeinschaft einvernehmlich zur Basis der Beratungen über die europäische Eisenbahnpolitik gemacht und diente als Grundlage für einen von der Präsidentschaft des EG-Rates vorgeschlagenen Entschließungsentwurf. Der Rat hat über wesentliche Teile dieses Entwurfs Einigung erzielt, jedoch gibt es zu einigen Aussagen, die vor allem das Verhältnis der Eisenbahnen zu den anderen Verkehrsträgern betreffen, noch unterschiedliche Standpunkte. Obwohl sich alle Delegationen der hohen Priorität der Eisenbahnpolitik für die künftige Entwicklung der europäischen Verkehrspolitik bewußt sind, kann frühestens im nächsten Verkehrsrat (15. Dezember 1981) mit einer Beschlußfassung gerechnet werden.

5. Sieht die Bundesregierung Möglichkeiten der Kapazitätsausweitung durch den Abbau von Hemmnissen verschiedenster Art im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr?

Ja, insbesondere im Italien-Verkehr.

Mit der Einführung des vereinfachten Zollverfahrens (gemeinschaftliches Versandverfahren) in der EG und einer Reihe von Drittländern wurden die Hemmnisse im grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr zwar wesentlich vermindert. Jedoch entstehen immer noch Zeitverluste durch phytosanitäre und veterinärmedizinische Gesundheits- und Qualitätskontrollen. Die Beschränkung dieser Kontrollen auf das unbedingt notwendige Maß wird angestrebt.

6. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, über investive Maßnahmen die europäischen Eisenbahnkapazitäten gezielt auszuweiten?

Im europäischen Rahmen, insbesondere in der EG, vertritt die Bundesregierung die Auffassung, daß es in erster Linie Sache jedes einzelnen Mitgliedstaates und seiner Eisenbahn ist, in seinem Hoheitsgebiet die Organisation, Infrastruktur und technische Ausstattung der Bahn so anzupassen, daß diese ihre Rolle bei der Erfüllung der Bedürfnisse der Wirtschaft und der Bevölkerung wahrzunehmen vermag. Der bereits am 7. November 1979 von der Bundesregierung verabschiedete Bundesverkehrswegeplan '80 sieht für die Schienenwege der Deutschen Bundesbahn ein Investitionsprogramm vor, das auch den internationalen Verkehrsbedürfnissen – insbesondere im Alpenraum und bei den Seehäfen – gerecht wird. Darüber hinaus wirkt die Bundesregierung in zahlreichen Gremien bei der Vorbereitung investiver Infrastrukturmaßnahmen anderer Staaten mit – z.B. Ministergruppe „Alpenübergänge“ der Europäischen Verkehrsministerkonferenz (CEMT): Untersuchung der Eisenbahnachsen über den St. Gotthard-, den Splügen- sowie den Brennerpaß.

7. Wie ist der Stand der Schienenanbindung der wichtigsten europäischen Hafenstädte, und welche Möglichkeiten einer Verbesserung der derzeitigen Situation sieht die Bundesregierung?

Die wichtigsten europäischen Seehäfen verfügen im allgemeinen über leistungsfähige Schienenanbindungen und Zulaufstrecken in das Hinterland. Darüber hinaus bemüht sich die Bundesregierung entsprechend den Anforderungen der Wirtschaft um Verbesserungen. Besonderes Interesse gilt hierbei der Schienenanbindung des Hafens Rotterdam.

8. Welche Entwicklungsmöglichkeiten hat nach Auffassung der Bundesregierung der kombinierte Verkehr im europäischen Eisenbahnverkehr?

Nach Auffassung der Bundesregierung sind die Entwicklungsmöglichkeiten des kombinierten Verkehrs im europäischen Eisenbahnverkehr längst nicht erschöpft. Der Bundesminister für Verkehr setzt sich sowohl bilateral als auch im Rahmen der EG und CEMT dafür ein, den grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr verstärkt auszubauen. Die Bundesregierung geht davon aus, daß steigende Treibstoffpreise für den Straßenverkehr, die Schaffung weiterer Umschlagsanlagen sowie die Verringerung der Abfertigungszeiten beim Grenzübergang die Attraktivität des kombinierten Verkehrs erhöhen werden; bei zunehmendem Verkehrsaufkommen wird es möglich sein, auch international mehr Ganzzüge zwischen Knotenpunkten einzusetzen und die Angebote zu verbessern.

9. Welche Chancen bestehen, für die internationalen Großflughäfen in Europa ein integriertes Verkehrskonzept Schiene/Luft zu entwickeln?

Die CEMT untersucht zur Zeit unter aktiver deutscher Beteiligung die Wechselbeziehungen zwischen Luft- und Landverkehr; zu den Schwerpunkten gehören hierbei die Integration der großen Flughäfen in das Schienennetz. Ein erster Schritt auf dem Wege zu einem integrierten Verkehrskonzept Schiene/Luft in Europa ist bereits vollzogen (Schienenfernverkehrsanknüpfung der Flughäfen Zürich-Kloten und Amsterdam-Schiphol). Die Lufthansa beabsichtigt, probeweise ab Frühjahr 1982 von der Deutschen Bundesbahn gecharterte Zügeinheiten zwischen Düsseldorf und dem Flughafen Frankfurt/Main einzusetzen.

10. Welche ordnungspolitischen Maßnahmen können nach Auffassung der Bundesregierung zur Stärkung des europäischen Eisenbahnverkehrs beitragen?

Die Bundesregierung ist der Auffassung, daß bei europäischen ordnungspolitischen Maßnahmen die Bedeutung einer optimalen Ausnutzung der Eisenbahnkapazitäten berücksichtigt werden muß. Der kombinierte Verkehr soll weiter ausgebaut werden. Wettbewerbsverzerrungen, die die Tätigkeit der Eisenbahnen behindern könnten, sind zu beseitigen. Im Bereich der Harmonisierung bei anderen Verkehrsträgern gibt es eine Reihe von Vorhaben, die auch für den europäischen Eisenbahnverkehr bedeutsam sind wie zum Beispiel die Angleichung der Abmessungen und Gewichte der Nutz-Kraftfahrzeuge auf einem Niveau, das die Belastung der Straßen in zumutbaren Grenzen hält, den technischen Erfordernissen des kombinierten Verkehrs Rechnung trägt und der Gefahr der Abwanderung weiterer Güter von der Schiene auf die Straße vorbeugt. Die Position der Bahnen würde ferner durch einen allgemeinen Abbau der Subventionierung des Mineralölverbrauchs bei allen Verkehrsträgern gestärkt.

