

Antwort

der Bundesregierung

auf die 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), Regenspürger, Horstmeier, Dr. Warnke und der Fraktion der CDU/CSU
— Drucksache 9/602 —

Deutsche Bundesbahn

Der Bundesminister für Verkehr – A 30/20.00.11 – hat mit Schreiben vom 27. Oktober 1981 die Große Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

Vorbemerkung

Im Rahmen des Gesamtverkehrs kommt der Deutschen Bundesbahn (DB) besondere Bedeutung zu. Ihr Verkehrsangebot ist in wesentlichen Bereichen für die Volkswirtschaft unverzichtbar. Es sichert die freie Wahl des Verkehrsmittels in einer kontrollierten Wettbewerbsordnung.

Im Schienenpersonennahverkehr bietet die DB vor allem in den Ballungsräumen einen leistungsfähigen Nahverkehr an. Insbesondere im Berufs- und Ausbildungsverkehr erfüllt die DB wichtige gemeinwirtschaftliche Aufgaben. Für jüngere und ältere Bürger ist die Eisenbahn häufig das einzig verfügbare Verkehrsmittel. Die DB hält ein energiegünstiges und umweltfreundliches Verkehrsangebot auch für energieärmere Zeiten aufrecht. Der Güterverkehr auf der Schiene erbringt mit Transportleistungen von rd. 66 Mrd. tkm einen wichtigen Beitrag zur Güterverkehrsbedienung. Das Leistungsangebot des Schienenpersonenfernverkehrs ist durch die Ausweitung des IC-Verkehrs spürbar verbessert worden. Das Eisenbahnnetz der DB ist auch eine wesentliche Voraussetzung für den kombinierten Güterverkehr Schiene/Straße.

Die finanzielle Situation der DB ist trotz beachtlicher Rationalisie-

rungserfolge weiterhin unbefriedigend. Die Bundesregierung ist bemüht, den Zuschußbedarf und die Verschuldung des Unternehmens in tragbaren Grenzen zu halten. Für die Konsolidierung der DB gibt es jedoch kein Patentrezept. Notwendig sind zielgerichtete Schritte, um die Aufwendungen der DB konsequent zu verringern und ihre Erträge zu steigern. Die Rationalisierung bei der DB wird daher fortgeführt. Die Tarife der DB müssen auch künftig unter Beachtung der sozialen Verträglichkeit mit dem Ziel einer höheren Kostendeckung angepaßt werden.

Zum Ausbau und zur Modernisierung des DB-Schienennetzes wird der Bund in den kommenden Jahren erhebliche Investitionsmittel bereitstellen. Der Anteil der DB an den Verkehrsinvestitionen des Bundes soll sich nach den Zielvorstellungen des Bundesverkehrswegeplans '80 im Zeitraum 1981 bis 1990 auf durchschnittlich 29 v. H. gegenüber 16 v. H. in den Jahren 1971 bis 1980 erhöhen.

Die Intensivierung des kombinierten Verkehrs, dessen Zuwachsraten 1980 bei rd. 20 v. H. im Huckepackverkehr und rd. 7 v. H. im Containerverkehr lagen, bleibt ein Schwerpunkt der Verkehrspolitik. Die Bundesregierung wird wie bisher günstige Rahmenbedingungen für den kombinierten Verkehr gewährleisten. Auch zwischen der Schiene und dem Luftverkehr wird eine bessere Kooperation und Verknüpfung angestrebt.

Der ordnungspolitische Gesamtrahmen des Verkehrs, der die freie Wahl des Verkehrsmittels in einer kontrollierten Wettbewerbsordnung garantiert und der sich in der Vergangenheit weitgehend bewährt hat, wird auch künftig beibehalten und unter Berücksichtigung der gemachten Erfahrungen weiterentwickelt. Im grenzüberschreitenden Verkehr wird sich die Bundesregierung weiterhin um eine Intensivierung des internationalen Eisenbahnverkehrs bemühen.

Trotz aller notwendigen Anstrengungen wird die DB auch künftig nicht ohne Zuschüsse des Bundes auskommen. Die Bundesregierung ist der Auffassung, daß die gegenwärtige und die künftige verkehrswirtschaftliche Bedeutung der DB solche Leistungen auch rechtfertigt.

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?

Nein.

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?

Die Investitionstätigkeit der DB erfolgt mit dem Ziel rationeller Betriebsführung, Abbau von Kapazitätsengpässen, besserer

Anpassung an den Markt und damit insgesamt zur Verbesserung des Wirtschaftsergebnisses. 1981 erhält die DB vom Bund rd. 3,2 Mrd. DM an Investitionszuschüssen sowie rd. 0,37 Mrd. DM für Investitionen in den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz. Damit werden die Investitionen der DB zu einem weit überwiegenden Anteil durch den Bund finanziert.

Die Bundesregierung wird auch künftig die Finanzierung der DB-Investitionen in angemessenem Rahmen sicherstellen.

4. Wann ist mit der Fertigstellung der großen Neu- und Ausbaumaßnahmen im Streckennetz und bei den Umschlagsanlagen der Bundesbahn zu rechnen?

Für die im Bau befindlichen Neubaustrecken Mannheim – Stuttgart (99 km) und Hannover – Würzburg (327 km) ist die Fertigstellung bis Mitte der 90er Jahre vorgesehen. Teilabschnitte mit eigenem Verkehrswert (z. B. Mannheim – Graben-Neudorf, Edesheim – Göttingen und Fulda – Würzburg) können schon vor 1990 in Betrieb genommen werden.

Die im Koordinierten Investitionsprogramm von 1977 enthaltenen Ausbaustrecken

Frankfurt – Mannheim
Gießen – Friedberg
Dortmund – Hannover – Braunschweig
Hamburg – Hannover
Hamburg – Bremen – Münster
Würzburg – Nürnberg – Treuchtlingen – Augsburg

werden bei weitgehend planmäßigem Baufortschritt mit Ausnahme des mehrgleisigen Ausbaus zwischen Frankfurt und Mannheim-Waldhof voraussichtlich bis 1986 fertiggestellt sein.

Für die mit dem Bundesverkehrswegeplan '80 neu in die Bundesverkehrswegeplanung aufgenommenen Ausbaumaßnahmen werden derzeit die Vorplanungen durchgeführt. Ein Teil der Ausbaumaßnahmen an Strecken und Rangierbahnhöfen wird bereits vor 1990 realisiert werden können.

Die für die Verbesserung der Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs mittelfristig geplanten Neu- und Ausbaumaßnahmen können – unter Berücksichtigung der im Raum Stuttgart erreichten Abstimmungsergebnisse – bis zum Jahre 1986 weitgehend abgeschlossen werden.

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?

Das Konzept der Bundesregierung sieht vor, für alle wirtschaftlichen Ballungszentren entsprechend dem Bedarf Umschlagsanlagen vorzuhalten und auszubauen. Gegenwärtig gibt es etwa 70 Umschlagsstellen des kombinierten Verkehrs in der Bundes-

republik Deutschland, von denen 35 in Ballungszentren durch besondere Schnellgüterzüge verbunden sind.

Um bei Neu- oder Ausbaumaßnahmen von Umschlagsanlagen insbesondere in Aufkommensschwerpunkten etwaige Einsprüche zu vermeiden, werden die Baumaßnahmen schon im Planungsstadium mit den Beteiligten eingehend erörtert, um möglichst einvernehmliche Lösungen zu erreichen.

Bei den notwendigen Investitionen strebt die Bundesregierung die Beteiligung privaten Kapitals an. Daher soll praktisch erprobt werden, in welchem Umfang private Investoren gewonnen werden können.

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?

Die Verkehrspolitik der Bundesregierung ist darauf gerichtet, die Marktstellung der DB insbesondere durch Investitionen zum Ausbau und zur Modernisierung des DB-Schienenverkehrs sowie durch den weiteren Ausbau des kombinierten Verkehrs Schiene/Straße zu verbessern.

Zur Intensivierung des grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs sind von deutscher Seite u. a. im Rahmen der EG konkrete Vorschläge unterbreitet worden. Aufgrund dieser deutschen Initiative hat der Rat der Europäischen Gemeinschaften inzwischen den „Entwurf einer Resolution des Rates zur Eisenbahnpolitik der Gemeinschaft“ (EG-Dokument 7164/81 vom 17. Juni 1981) vorgelegt. Die Beratungen über den Resolutionsentwurf dauern noch an.

7. Welche Bedeutung – auch gemessen am Gesamttransportvolumen der Bundesbahn – kommt dabei nach Auffassung der Bundesregierung dem kombinierten Verkehr Schiene/Straße zu?

Schon heute hat der kombinierte Verkehr bei der DB einen hohen Stellenwert. Sein Anteil an ihren gesamten Transportleistungen beträgt 8 v. H. insgesamt und am Transport höherwertiger Güter über mehr als 400 km Entfernung 36 v. H. Bei Erreichen der für 1990 geplanten Zielmenge werden diese Prozentsätze erheblich anwachsen.

Die Bundesregierung geht davon aus, daß es eine vordringliche Aufgabe der nächsten Jahre sein wird, die Wirtschaftlichkeit des kombinierten Verkehrs für die DB zu verbessern. Unter diesen Voraussetzungen hält sie für 1990 ein Transportaufkommen von 23 Mio. t im kombinierten Verkehr für realistisch. Bei Erreichen dieses Aufkommens werden ca. 1,4 Mio. Lkw-Fernfahrten ersetzt.

8. Wie beurteilt die Bundesregierung die Forderung, die Deutsche Bundesbahn zu einem umfassenden Transportunternehmen auszubauen?

Die Verkehrspolitik der Bundesregierung geht nicht von einem solchen Konzept aus.

9. Wo sieht die Bundesregierung die zukünftigen Rationalisierungsreserven bei der Bundesbahn?

Die Rationalisierung muß in allen Bereichen der DB, besonders in dem Bereich Vorhaltung fortgesetzt werden. Vorrang haben alle Maßnahmen, die kurzfristig aufwandsmindernd wirken.

Die Produktivität soll durch Verbesserung und Vereinfachung der Arbeitsabläufe weiter erhöht werden; der Personalbedarf wird auch weiterhin an die Aufgabenstellung angepaßt.

Die Dienststellenorganisation, die eine Zusammenführung von Aufgabe, Kompetenz und Verantwortung zum Ziel hat, wird abgeschlossen.

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 Plafondierung der Zuweisungen aus dem Bundeshaushalt an die Bundesbahn?

In dem Leistungsauftrag an den Vorstand der Deutschen Bundesbahn vom 27. April 1977 (Bulletin der Bundesregierung Nr. 46/S. 422 f. vom 4. Mai 1977) hat die Bundesregierung die von der DB zu erbringenden gemeinwirtschaftlichen Leistungen definiert. Die haushaltsmäßigen Auswirkungen sind jeweils im einzelnen im Einzelplan 12 des Bundeshaushalts dargestellt und in der mittelfristigen Finanzplanung des Bundes zahlenmäßig berücksichtigt:

11. Welche besonderen Aufgaben fallen in Zukunft der Bundesbahn im Rahmen der von der Bundesregierung angekündigten Priorität für den öffentlichen Personennahverkehr zu?

Die Bundesregierung setzt konsequent ihre Bemühungen fort, die Position des ÖPNV im Rahmen des Gesamtverkehrs zu verbessern. Dabei kommt der DB insbesondere in Ballungs- und Verdichtungsräumen wie bisher schon die Aufgabe zu, umweltfreundliche und energie günstige Schienenverkehre abzuwickeln. Die laufenden Infrastrukturmaßnahmen für diese Strecken haben inzwischen ein Volumen von rd. 11 Mrd. DM erreicht. Davon trägt der Bund rd. 6,5 Mrd. DM nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz.

Die DB leistet damit einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung des ÖPNV. Auch in Zukunft ist die Bundesregierung bereit – im

Rahmen der finanziellen Möglichkeiten – weitere verkehrlich notwendige Maßnahmen der DB zur Verbesserung des ÖPNV zu unterstützen. Dabei wird in den Ballungsräumen der Schwerpunkt auf dem Schienenverkehr und in der Fläche beim Busverkehr liegen.

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?

Durch den dreistufigen Abbau der Gasölbetriebsbeihilfe ist eine nennenswerte Abwanderung vom Schienenpersonennahverkehr auf den Individualverkehr nicht zu erwarten.

Bei der Umstellung des Schienenpersonennahverkehrs auf Busbedienung – dies ist keine Stilllegung – handelt es sich nicht um eine Verminderung des Gesamtangebotes, sondern um dessen nachfragegerechte Ausgestaltung. Durch die Busbedienung wird häufig eine ortsnähere Verkehrsbedienung und eine bessere Flächenerschließung (Zahl und Lage der Haltestellen) erreicht; außerdem wird in der Regel Energie gespart. Die DB wird sich, was den Schienenverkehr und die Busdienste angeht, nicht aus der Fläche zurückziehen, es sei denn, ein Verbleiben wäre wirtschaftlich unsinnig.

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

Die DB erbringt schon bisher mit ungefähr 90 000 km Linienlänge im Omnibusverkehr erhebliche Leistungen für die Fläche. Die Deutsche Bundespost betreibt auf rd. 50 000 km Linienlänge Omnibusverkehr, der nach dem Beschluß der Bundesregierung vom 1. Juli 1981 schrittweise auf die DB übergeleitet werden soll. Darüber hinaus betreibt die DB auf rd. 23 000 km Schienenpersonennahverkehr. Mit ihrem Schienenverkehr und ihrem Busdienst wird die DB auch künftig wesentliche Aufgaben im ÖPNV in der Fläche erfüllen. Desgleichen müssen aber auch die Länder, Städte und Gemeinden sowie die Verkehrsunternehmen ihren Beitrag zur Verbesserung der Attraktivität des ÖPNV in der Fläche leisten. Insgesamt erbringt der Bund finanziell mehr für den ÖPNV als Länder und Gemeinden zusammen (1979 = rd. 6,5 : 4,5 Mrd. DM). Allein im DB-Schienenpersonennahverkehr betrug die Kostenunterdeckung im Jahre 1980 rd. 4,6 Mrd. DM (vorläufiger Wert). Der Bund gewährte der DB hierfür Ausgleichsleistungen in Höhe von rd. 2,9 Mrd. DM. Der Bund und die DB erbringen diese Leistungen, obwohl der ÖPNV in erster Linie Aufgabe der kommunalen Gebietskörperschaften ist. Für den

ÖPNV in der Fläche besteht vielerorts noch ein Defizit an Konzeption. Die Bundesregierung wird daher die Modellvorhaben zum ÖPNV in der Fläche fortführen. Hier wird sich eine Verbesserung nur dann einstellen, wenn folgende Grundsätze verstärkt Anwendung finden:

- Arbeitsteilung der Verkehrsträger,
- stärkere Integration und regionale Konzentration der Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten sowie
- Verknüpfung der vorhandenen Verkehrsträger zur besseren Kapazitätsausnutzung.

Hieran wird sich die DB auch weiterhin im Rahmen ihrer wirtschaftlichen Möglichkeiten beteiligen.

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?

Nach § 28 des Bundesbahngesetzes ist es Aufgabe der Organe der DB (Vorstand und Verwaltungsrat), die DB wie ein Wirtschaftsunternehmen nach kaufmännischen Grundsätzen so zu führen, daß die Erträge die Aufwendungen decken.

Der von der Bundesregierung am 8. Juli 1981 beschlossene Entwurf einer Änderung des Bundesbahngesetzes hat zum Ziel, die Eigenverantwortlichkeit der DB zu stärken und die Führungsorganisation des Unternehmens effizienter zu gestalten.

Hinsichtlich der Vorstellungen zum Ausbau und zur Modernisierung des DB-Schienenverkehrs durch Investitionsmaßnahmen sowie zur Intensivierung des kombinierten Verkehrs Schiene/Straße verweist die Bundesregierung auf die Beantwortung der Fragen zwei bis sieben.

Im übrigen wird die Bundesregierung den ordnungspolitischen Gesamtrahmen des Verkehrs, der eine Reihe staatlicher Eingriffe zugunsten der DB enthält, auch künftig beibehalten und weiterentwickeln.

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?

Die mittelfristige Finanzplanung des Bundes sieht jährliche Zuweisungen an das Sondervermögen Deutsche Bundesbahn in Höhe von durchschnittlich rd. 13,5 Mrd. DM vor.

