

Große Anfrage

der Abgeordneten Straßmeir, Dr. Jobst, Milz, Bohlsen, Bühler (Bruchsal), Fischer (Hamburg), Hanz (Dahlen), Haungs, Pfeffermann, Schemken, Tillmann, Hinsken, Lemmrich, Hoffie, Kohn, Dr. Weng und Genossen und der Fraktionen der CDU/CSU und FDP

Deutsche Bundesbahn

Der Schienenverkehr leistet in vielen Bereichen des Personen- und Güterverkehrs entscheidende Beiträge für die Deckung des Transportbedarfs. Ohne die Schiene wären nicht nur verkehrspolitische Ziele, sondern auch wichtige Zielsetzungen der Industrie-, Raumordnungs-, Siedlungs- und Strukturpolitik kaum zu verwirklichen. Dies kann nur ein wirtschaftlich gesundes Unternehmen erfüllen.

Die Deutsche Bundesbahn befindet sich jedoch in einer schweren wirtschaftlichen und finanziellen Krise, deren Dynamik unbremst und für den Bundeshaushalt schon heute und erst recht in einigen Jahren nicht mehr tragbar ist. Dies hat die Verkehrspolitik in der Vergangenheit nicht zu verhindern vermocht.

Wir fragen daher die Bundesregierung:

1. Wie stellt sich für die Bundesregierung die derzeitige wirtschaftliche und finanzielle Situation der Deutschen Bundesbahn dar?
2. Worin sieht die Bundesregierung die Hauptursachen für die derzeitig schwierige Lage der Deutschen Bundesbahn?
3. Welche politischen und unternehmerischen Konzeptionen zur Konsolidierung der Deutschen Bundesbahn gab es, und weshalb haben sie die Situation der Deutschen Bundesbahn nicht zu verbessern vermocht?
4. Wie haben sich die Personalkosten der Deutschen Bundesbahn in den letzten 20 Jahren insgesamt und strukturell entwickelt, insbesondere auch in Gegenüberstellungen zu vergleichbaren Dienstleistungs- und Wirtschaftsbereichen, und gibt es evtl. eine „versteckte Arbeitslosigkeit“, und wenn ja, wie hoch wird diese geschätzt?

5. In welchem Umfang hat die Deutsche Bundesbahn seit den sogenannten Zielvorgaben von Dezember 1974 Schienenstrecken
 - für den Personenverkehr,
 - insgesamtstillgelegt?
6. Hat die Deutsche Bundesbahn nach Auffassung der Bundesregierung in den vergangenen Jahren in ausreichendem Maße investieren können, und inwieweit sind Leistungsbereiche der Deutschen Bundesbahn durch unterlassene Investitionen gefährdet?
7. Welche institutionellen und politischen Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, um die Chancen der Deutschen Bundesbahn in absatz- und produktionswirtschaftlicher Sicht zu erhöhen?
8. Welche mittelfristigen Perspektiven für den Zeitraum der Finanzplanung des Bundes ergeben sich aus der Sicht der Bundesregierung unter Status quo-Bedingungen für
 - den Zuschußbedarf der Deutschen Bundesbahn aus dem Bundeshaushalt,
 - die Verschuldung der Deutschen Bundesbahn,
 - das unternehmerische Defizit der Deutschen Bundesbahn,
 - die gesamtwirtschaftlichen Belastungen der Deutschen Bundesbahn,
 - die Finanzierung der Investitionen der Deutschen Bundesbahn?
9. Wo liegen nach Auffassung der Bundesregierung unter Berücksichtigung gegenwärtiger und zukünftig zu erwartender Transporttechnologien die arteigenen technischen und ökonomischen Vorteile des Schienenverkehrs, und welche Konsequenzen ergeben sich daraus für die Deutsche Bundesbahn und die Bundesbahnpolitik?
10. Welche wesentlichen Entscheidungen und Maßnahmen sind nach Auffassung der Bundesregierung von der Politik, d. h. vom Eigentümer Bund, zu leisten, um die Grundvoraussetzungen für die Konsolidierung der Deutschen Bundesbahn herzustellen, und wie beurteilt die Bundesregierung den derzeitigen Handlungsspielraum der Unternehmensführung der Deutschen Bundesbahn?
11. Was wird die Bundesregierung tun, um eine klare Trennung der Verantwortlichkeiten zwischen dem Eigentümer Bund und der Unternehmensführung der Deutschen Bundesbahn herzustellen, und inwieweit wird sie dabei auf die Entschließungsanträge der Fraktionen im 9. Deutschen Bundestag im Zusammenhang mit der Dritten Novelle zum Bundesbahngesetz zurückgreifen?

12. Welche unternehmerischen Maßnahmen erwartet die Bundesregierung von der Unternehmensführung der Deutschen Bundesbahn?
13. Wie beurteilt die Bundesregierung die Möglichkeit
 - einer rechnerischen Ausgliederung,
 - einer Privatisierungvon einzelnen Unternehmenszweigen bzw. Dienstleistungen der Deutschen Bundesbahn, und welche Unternehmenszweige bieten sich hierfür gegebenenfalls an?
14. Wo sieht die Bundesregierung
 - national,
 - internationalWettbewerbsnachteile für die Deutsche Bundesbahn gegenüber konkurrierenden Verkehrsunternehmen, und was wird die Bundesregierung ggf. unternehmen, um diese zu beseitigen?
15. Inwieweit unterscheidet sich nach Auffassung der Bundesregierung die Situation der Deutschen Bundesbahn von der vergleichbarer Eisenbahnen in anderen Industrieländern?
16. Liegen der Bundesregierung insbesondere konkrete Berechnungen darüber vor, wie sich längerfristig im Vergleich mit ausländischen Schienenverkehrsunternehmen die Produktivität der Deutschen Bundesbahn entwickelt hat?

Bonn, den 8. Juni 1983

Straßmeir
Dr. Jobst
Milz
Bohlens
Bühler (Bruchsal)
Fischer (Hamburg)
Hanz (Dahlen)
Haungs
Pfeffermann
Schemken
Tillmann
Hinsken
Lemmrich
Dr. Althammer
Austermann
Biehle
Bohl
Deres
Dolata
Doss
Eigen
Dr. Falthäuser
Ganz (St. Wendel)

**Frau Geiger
Dr. George
Gerster (Mainz)
Günther
Herkenrath
Frau Hoffmann (Soltau)
Hornung
Dr. Hüsch
Graf Huyn
Jagoda
Jung (Lörrach)
Kraus
Krey
Frau Krone-Appuhn
Dr. Kunz (Weiden)
Dr. Laufs
Link
Louven
Maaß
Magin
Marschewski
Metz
Müller (Wadern)
Müller (Wesseling)
Nelle
Frau Dr. Neumeister
Dr. Pohlmeier
Regenspurger
Repnik
Roth (Gießen)
Sauer (Salzgitter)
Sauer (Stuttgart)
Sauter (Epfendorf)
Sauter (Ichenhausen)
Schartz (Trier)
Schmidbauer
Schmitz (Baesweiler)
Schneider (Idar-Oberstein)
Schröder (Lüneburg)
Dr. Schwörer
Seehofer
Dr. Stark (Nürtingen)
Susset
Uldall
Voigt (Sonthofen)
Dr. von Wartenberg
Weiß
Dr. Dregger, Dr. Waigel und Fraktion**

**Hoffie
Kohn
Dr. Weng
Mischnick und Fraktion**