

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Drabiniok und der Fraktion DIE GRÜNEN
— Drucksache 10/321 —**

Schienenverkehr im ländlichen Raum

Der Bundesminister für Verkehr – E 15/32.30.05/28 BM 83 I – hat mit Schreiben vom 30. September 1983 im Namen der Bundesregierung die Kleine Anfrage wie folgt beantwortet:

Vorbemerkung

Die Deutsche Bundesbahn (DB) hat es 1979 für unternehmensinterne Überlegungen – namentlich für eine Investitionssteuerung – für zweckmäßig gehalten, diejenigen Strecken, die zur nachhaltigen Sicherung der Zukunft des Unternehmens besonders beitragen, unter dem Begriff „Unternehmerischer Kernbereich“ zusammenzufassen. Diese Einteilung des Streckennetzes wurde von der DB inzwischen aufgegeben. Sie hatte auch keinen Eingang in die statistischen Unterlagen der DB gefunden.

Im Wirtschaftsergebnis der DB wird jedoch unterschieden nach Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in- und außerhalb von Ballungsräumen. Diese Abgrenzung liegt auch dem Bericht der Bundesregierung über die Entwicklung der Kostenunterdeckung im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) (Drucksache 9/1658) zugrunde.

Die Beantwortung der Fragen wurde deshalb hilfsweise hierauf abgestellt. Eine weitergehende Differenzierung war aufgrund der Daten der DB nicht möglich.

1. Wieviel Kilometer lang ist die Gesamtlänge der Strecken der Deutschen Bundesbahn, auf denen Personennahverkehr außerhalb des unternehmerischen Kernbereichs der Deutschen Bundesbahn (UKB mit 16 315 km Streckenlänge/1. Januar 1979) nach heutigem Stand noch betrieben wird?

Außerhalb der zehn Ballungsräume (Hamburg, München, Frankfurt, Stuttgart, Rhein-Ruhr, Hannover, Bremen, Rhein-Neckar, Köln-Bonn und Nürnberg) wird auf rd. 19 000 km SPNV betrieben.

2. Wieviel Züge fahren pro Woche auf Strecken außerhalb des UKB der Bundesbahn
 - a) im Personennahverkehr,
 - b) im Personenfernverkehr,
 - c) im Güterverkehr?

Die DB verfügt nur über statistische Tageswerte, die wegen der innerhalb einer Woche und während des Zeitraums eines Jahres schwankenden Transportleistungen nicht hochgerechnet werden können.

Die letzte Zählung am Mittwoch, dem 15. Juni 1983, ergab für das gesamte Netz der DB folgende Ergebnisse:

- | | |
|---|---------------|
| a) im Personennahverkehr | = 15 250 Züge |
| (ohne S-Bahn) | |
| davon 10 175 Züge außerhalb der Ballungsräume | |
| b) im Personenfernverkehr | = 975 Züge |
| c) im Güterverkehr | = 9 055 Züge |
| – davon Nahgüterzüge | = 6 508 |
| – davon übrige Güterzüge | = 2 547 |

zu b) und c) stehen differenzierte Angaben wie zu a) nicht zur Verfügung (s. Vorbemerkung).

3. Wie hoch ist
 - a) die Zahl der beförderten Reisenden,
 - b) die Zahl der Personenkilometerpro Woche auf den Strecken außerhalb des UKB der Deutschen Bundesbahn?

Die nachstehenden Zahlen beziehen sich auf den SPNV außerhalb der Ballungsräume.

- | | |
|-----------------------------|----------------|
| a) Beförderte Personen 1981 | = 342,7 Mio. |
| im Wochendurchschnitt | = 6,6 Mio. |
| b) Personenkilometer 1981 | = 9 900,9 Mio. |
| im Wochendurchschnitt | = 190,4 Mio. |

4. Wie hoch ist die durchschnittliche Zahl der Reisenden pro Zug in Zügen des Schienenpersonennahverkehrs, die auf Strecken außerhalb des UKB verkehren?

Nach einer Zählung am 8. Juni 1983 wurde von der DB für den Bereich außerhalb der Ballungsräume die statistische Durchschnittszahl von 67 Reisenden je Nahverkehrszug ermittelt.

Die Einzelbesetzung der Nahverkehrszüge weicht je nach Region und Tageszeit erheblich vom statistischen Durchschnittswert ab.

5. Wieviel Züge, die im Personennahverkehr auf Strecken außerhalb des UKB verkehren, sind
- a) mit durchschnittlich mehr als 100 Reisenden,
 - b) mit durchschnittlich mehr als 200 Reisenden,
 - c) mit durchschnittlich mehr als 60 Reisenden besetzt?

Angaben mit dieser Einteilung können den Unterlagen der DB auch für den Bereich außerhalb der Ballungsräume nicht entnommen werden (s. Vorbemerkung).

6. Wie groß ist der Kostendeckungsgrad auf den Strecken außerhalb des UKB im Schienenpersonennahverkehr
- a) ohne Berücksichtigung von Ausgleichszahlungen des Bundes,
 - b) inklusive den betreffenden Ausgleichszahlungen des Bundes nach EWG-VO 1191/69?

Der Kostendeckungsgrad des SPNV außerhalb der Ballungsräume beträgt nach dem Wirtschaftsergebnis der DB 1981:

- a) ohne Ausgleichszahlungen des Bundes = 24 v.H.
- b) mit Ausgleichszahlungen des Bundes = 77 v.H.

7. Wie hoch sind
- a) die Eigenerlöse inklusive Nebeneinnahmen (z.B. Gepäckverkehr) aus dem Personennahverkehr auf Strecken außerhalb des UKB,
 - b) die entsprechenden Ausgleichszahlungen des Bundes nach EWG-VO 1191/69 anteilig für diesen SPNV auf Strecken außerhalb des UKB?

Die Ertragssituation im SPNV der DB außerhalb der Ballungsräume stellte sich 1981 wie folgt dar:

- a) eigene Erträge = 973,5 Mio. DM
- b) Ausgleichszahlungen des Bundes = 2 157,4 Mio. DM.

8. Wie hoch wären die jährlichen Einsparungen bei Stilllegung des Reisezugverkehrs auf allen Strecken außerhalb des UKB?

Angaben hierzu liegen nicht vor (s. Vorbemerkung).

9. a) Wie viele Bahnhöfe und Haltepunkte werden im Personenverkehr auf der Schiene auf Strecken außerhalb des UKB bedient?

Auf Strecken außerhalb der Ballungsräume werden z.Z. rd. 4 400 Bahnhöfe und Haltepunkte bedient.

- b) An wie vielen dieser Bahnhöfe und Haltepunkte fährt der letzte Zug des Tages an Werktagen außer Samstag bereits vor 19.00 Uhr ab?

Angaben hierüber liegen nicht vor (s. Vorbemerkung).

10. Wie hoch ist die Zahl der Reisenden auf den Strecken außerhalb des UKB, die diese Strecken lediglich im Zu- und Abbringerverkehr für den Regional- und Fernverkehr benutzen?
11. Wie hoch sind die entsprechend zu Frage 10 anteiligen Erlöse
- a) für die Strecken außerhalb des UKB,
- b) für die Strecken des UKB
- bei Reisenden, die im Regional- und Fernverkehr sowohl Strecken im UKB als auch außerhalb des UKB benutzen?

Die DB geht für ihren Gesamtbereich davon aus, daß rd. 5 v. H. der Reisenden im Nahverkehr (außerhalb der Ballungsräume) auf den Fernverkehr übergehen. Das sind rd. 17 Mio. Reisende bei insgesamt rd. 150 Mio. Reisenden im Fernverkehr.

Die anteiligen Erlöse und weitere differenzierte Angaben lassen sich aus den Unterlagen der DB nicht ermitteln (s. Vorbemerkung).

12. Wie hoch sind die jährlichen Kosten für den Schienenpersonennahverkehr auf den Strecken außerhalb des unternehmerischen Kernbereichs?

Die Kosten des SPNV der DB außerhalb der Ballungsräume beliefen sich im Jahr 1981 auf 4 043,9 Mio. DM.

13. Wie groß ist von diesen Kosten zu Frage 12
- a) der Anteil der Personalkosten für Arbeiter und Angestellte,
- b) der Anteil der Personalkosten für Beamte
- inklusive Nebenkosten?

Der Personalkostenanteil im gesamten SPNV der DB beträgt rd. 65 v. H. der Selbstkosten. Eine weitere Differenzierung nach Anteilen für Arbeiter/Angestellte/Beamte sowie nach „SPNV in Ballungsräumen“ und „SPNV außerhalb von Ballungsräumen“ ist der DB aus dem ihr zu Verfügung stehenden statistischen Material nicht möglich (s. Vorbemerkung).

14. Wie hoch sind die Zugfahrtskosten pro km bei einer Leistung von 100 000 km/Jahr im Schienenpersonennahverkehr bei Betrieb mit den Fahrzeugen
- 211 + Bub + BDuf,
 - 515 + 815,
 - $798 + 998/2 + 988$,
 - $628.1/928$ im Einmannbetrieb,
 - 627.1. im Einmannbetrieb?
15. Wie hoch ist der Anteil der Zugfahrtskosten an den gesamten Zugförderungskosten (inklusive Betriebsdienst, Vorhaltung von Oberbau und Anlagen etc.) jeweils für die in Frage 14 a) bis e) aufgeführten Transportträger?

Die Höhe der Zugfahrtskosten wird nicht allein von der jährlichen Laufleistung der Züge und den eingesetzten Fahrzeugvarianten, sondern auch vom Personaleinsatz auf der Strecke, den vorhandenen baulichen Anlagen sowie von der Streckenbelegung bestimmt, so daß die Frage in dieser Form nicht beantwortet werden kann.

Der Anteil der Zugfahrtskosten an den gesamten Zugförderungskosten liegt bei der DB allgemein etwa zwischen 55 und 70 v.H.

16. Wieviel Züge pro Woche, die auf Strecken außerhalb des UKB im Schienenpersonennahverkehr eingesetzt sind,
- kommen an einem Umsteigebahnhof fahrplanmäßig erst 0 bis 10 Minuten nach Abfahrt eines D- oder IC-Zuges an,
 - fahren an einem Umsteigebahnhof 0 bis 10 Minuten vor Ankunft eines D- oder IC-Zuges ab?

Der DB stehen keine Statistiken zur Verfügung, denen die gewünschten Angaben entnommen werden können (s. Vorbemerkung).

17. Wieviel Strecken liegen außerhalb des UKB, die im Reisezugbetrieb noch bedient werden?

Eine Vielzahl von Strecken mit Nahverkehr verläuft sowohl innerhalb als auch außerhalb der Ballungsräume. Der SPNV außerhalb der Ballungsräume wird bei der DB auf einem Streckennetz von rd. 19 000 km bedient (s. auch Antwort zu 1).

18. Auf wie vielen dieser Strecken zu Frage 17 ist der Reisezugverkehr
- an Samstagen,
 - an Sonntagen,
 - an Samstagen und Sonntagen bereits ganz eingestellt?

Außerhalb der Ballungsräume wird

- | | |
|-----------------------------------|--------------|
| a) an Samstagen auf | 2 Strecken, |
| b) an Sonntagen auf | 70 Strecken, |
| c) an Samstagen und Sonntagen auf | 68 Strecken |

der Reiseverkehr nicht mehr durch Züge bedient.

19. Wieviel Prozent der Reisenden, die vor Einstellung des Reisezugbetriebes den Zug benutzten, steigen nach einer Streckenstilllegung für den Reisezugverkehr
- a) auf den angebotenen Busersatzverkehr,
 - b) auf den PKW
- um?

Prozentsätze über das Verhalten der Reisenden bei den bisher durchgeführten Umstellungsmaßnahmen liegen der DB nicht vor: Stichprobenartige Betrachtungen von Einzelfällen haben ergeben, daß bei der Umstellung auf Busbedienung die Reisenden das Angebot in der Regel angenommen haben.

20. Mit wieviel Neuzulassungen von PKW's rechnet die Bundesregierung bei Stilllegung aller Strecken außerhalb des UKB für den Reisezugbetrieb, und wie hoch wäre die daraus resultierende erhöhte Gesamtkilometerleistung im PKW-Verkehr?

Es gibt keine Erkenntnisse, daß durch die Umstellung auf Busbedienung die Neuzulassung vom Pkw beeinflußt wird. Im übrigen ist die PKW-Dichte in ländlichen Räumen ohnehin bedeutend höher als im Bundesdurchschnitt, unabhängig davon, ob sie an das Schienennetz angeschlossen sind oder nicht.

21. Im Hinblick auf die Einstellung des Reisezugbetriebs auf Strecken der Deutschen Bundesbahn handelt es sich nach den Worten von Bundesverkehrsminister Dr. Dollinger nicht um Streckenstilllegungen, sondern „um die Verlagerung des Verkehrs von der Schiene auf die Straße“.

Welche umwelt- und energiepolitischen Gründe sprechen nach Ansicht der Bundesregierung für eine Politik der Verlagerung des Verkehrs von der Schiene auf die Straße im ländlichen Raum?

Die Einstellung des Reisezugbetriebes auf nichtelektrifizierten Strecken außerhalb von Ballungsräumen und damit verbundene Verkehrsverlagerungen auf die Straße sind aus betriebswirtschaftlichen Gründen angezeigt, wenn eine ausreichende Nachfrage nach Schienenverkehrsleistungen in diesen Räumen nicht mehr besteht. Ein Nebeneffekt, aber nicht Anlaß für eine Verkehrsverlagerung von der Schiene auf die Straße ist bei niedrigem Fahrgastaufkommen ein geringerer spezifischer Energie- bzw. Mineralölverbrauch des Straßenomnibusses und somit eine verminderte Umweltbeeinträchtigung.

22. Die Bundesregierung hat mehrmals ihre Bereitschaft bekundet, durchgreifende Maßnahmen gegen das fortschreitende Waldsterben zu ergreifen.

Vermag die Bundesregierung im Hinblick auf diese Bereitschaftserklärung einen Widerspruch zu erkennen, wenn sie eine Politik der Verlagerung des Verkehrs im ländlichen Raum von der Schiene auf die Straße betreibt, und wenn

- a) ja, warum,
- b) nein, warum nicht?

Die teilweise Umstellung des Schienenpersonenverkehrs außerhalb der Ballungsräume auf Busbedienung führt nicht zu einer

zusätzlichen Belastung der Umwelt, da es sich um Strecken handelt, die weit überwiegend im Dieselbetrieb befahren werden. Ein Widerspruch zur Umweltpolitik der Bundesregierung ist daher nicht zu erkennen.

23. Wie hoch ist die Zahl der wöchentlichen Bahnbusfahrten, die den Verkehr auf den gleichen Verbindungen bedient, auf denen auch Schienenpersonennahverkehr auf Strecken außerhalb des UKB betrieben wird, im sogenannten Parallelverkehr?
24. Wie viele dieser Bahnbusfahrten zu Frage 23 verlassen den Abfahrtbahnhof 0 bis 10 Minuten vor oder nach Abfahrt eines entsprechenden Parallelzuges?

Der DB stehen keine Statistiken oder sonstige Unterlagen zur Verfügung, der die gewünschten Angaben entnommen werden können.

Der Bahnbus hat grundsätzlich andere Aufgaben als der Schienenverkehr. Er bedient vorrangig die Streusiedlungen in der Fläche.

Vorhandene gleiche Zeitlagen mit dem Schienenverkehr sind durch gleiche Vorgaben (z. B. Schul- und Arbeitsbeginn, Zuganschlüsse des Fernverkehrs u. ä.) bedingt.

25. Wie hoch sind die Kosten für einen Bahnbuskilometer?

Nach dem vorläufigen Wirtschaftsergebnis der DB 1982 betrugen die Kosten im Unternehmensbereich Bahnbus pro Wagenkilometer im Linienverkehr 2,60 DM.

26. Wie hoch wäre
 - a) die jährliche Kosteneinsparung,
 - b) die jährliche Erlössteigerung,wenn die Deutsche Bundesbahn auf den Strecken außerhalb des UKB auf der Grundlage der gleichen Angebotsqualität und der gleichen, durchrationalisierten, wirtschaftlichen Betriebsweise ihren Schienenverkehr durchführen würde, wie die SWEG auf ihrer Strecke Meckesheim – Aglasterhausen es tut?

Eine derartige Ermittlung für alle Strecken außerhalb der Ballungsräume liegt der DB nicht vor (s. Vorbemerkung).

Die Strecke Meckesheim–Aglasterhausen kann im übrigen – auch nach Auffassung des Landes Baden-Württemberg – nicht als Vergleichsfall für andere Strecken herangezogen werden.

27. a) Wieviel Strecken sind bei der Deutschen Bundesbahn seit 1960 für den Reisezugbetrieb stillgelegt worden?
 - b) Welche dieser Strecken sind seit 1960 bisher auch für den Güterverkehr stillgelegt worden?

- a) Die Deutsche Bundesbahn hat seit 1960 den Reisezugbetrieb von 384 Strecken bzw. Streckenabschnitten auf Busbedienung umgestellt.

- b) Der Güterzugbetrieb wurde auf 303 Strecken bzw. Streckenabschnitten für dauernd eingestellt. Welche dieser Strecken zu den unter a) genannten gehörten, weist die Statistik nicht aus.

28. Beim Kostenvergleich Schienenpersonennahverkehr/Bahnbus gibt die Deutsche Bundesbahn die Kosten für einen Zug-km mit 24 DM und die Kosten für einen Bus-km mit 2,40 DM an. Dies entspräche einem Kostenverhältnis von 10 : 1. Zur Begründung der Verkraftung des SPNV in der Fläche wird angegeben, daß die Kostendeckung des SPNV 20 v. H. und die des Bahnbusverkehrs 100 v. H. beträgt. Bei gleichen Einnahmen, die ja durch die Verkraftung erhalten bleiben sollen, beträgt danach das Kostenverhältnis Schiene/Bus nur 5 : 1.

Wie erklärt die Bundesregierung diesen Widerspruch?

Der Kostendeckungsgrad für den SPNV außerhalb der Ballungsräume liegt gegenwärtig bei rd. 24 v. H. Dies ist ein Mischwert für Strecken, die sowohl in Verdichtungsräumen als auch im ländlichen Raum liegen. Die zur Umstellung auf Busbedienung vorgesehenen Strecken weisen einen erheblich niedrigeren Kostendeckungsgrad auf, der im Einzelfall sogar unter 10 v. H. liegt. Bei einer Einzelbetrachtung der betroffenen Strecken ist ein Widerspruch daher nicht vorhanden.

29. Beim Vergleich der Kostendeckung zwischen SPNV und Busverkehr der Deutschen Bundesbahn wird die Kostendeckung des SPNV mit ca. 20 v. H. ohne Ausgleichszahlungen des Bundes (EWG-VO 1191/69), die des Bahnbusverkehrs mit 100 v. H. inklusive Ausgleichszahlungen des Bundes (§ 45a PBefG) angegeben.

Wie groß ist die Kostendeckung beider Zweige ohne staatliche Ausgleichszahlungen bei auch sonst vergleichbarer Kostenrechnung?

Ohne Ausgleichszahlungen des Bundes nach EWG-VO 1191/69 bzw. § 45a PBefG ergeben sich im gesamten SPNV Kostendeckungsgrade von rd. 29 v. H. für den SPNV und rd. 93 v. H. für den Bahnbus.

30. Wie erhöhen sich die Ausgleichszahlungen des Bundes nach § 45a PBefG für die Deutsche Bundesbahn, wenn alle Bahnstrecken außerhalb des UKB verkraftet werden?

Aus den statistischen Unterlagen der DB kann hierzu keine Antwort abgeleitet werden (s. Vorbemerkung).

31. Wie hoch sind die Investitionen (z. B. für neue Fahrzeuge), die notwendig werden bei Verkraftung aller Strecken außerhalb des UKB?

Für die Strecken außerhalb der Ballungsräume liegen entsprechende Unterlagen nicht vor (s. Vorbemerkung).

32. Dem SPNV der Deutschen Bundesbahn werden heute Kosten der Infrastruktur und allgemeine Kosten zugerechnet. Wie hoch sind diese Anteile für den SPNV auf Strecken außerhalb des UKB?

Die anteiligen Infrastrukturkosten (Wegekosten) betragen für den SPNV außerhalb von Ballungsräumen 36 v.H.

33. Wie verändert sich die Wirtschaftlichkeit des Güterverkehrs der Deutschen Bundesbahn, insbesondere des Stückgutverkehrs, wenn dieser die bisher dem SPNV zugerechneten Kosten der Infrastruktur und der allgemeinen Kosten (zu Frage 32) zu übernehmen hat?

Für die Strecken außerhalb der Ballungsräume liegen entsprechende Unterlagen nicht vor (s. Vorbemerkung).

Bei der Umstellung von SPNV auf Busbedienung können gewisse Kostenanteile des SPNV nicht abgebaut werden. Der Umfang wird vom Personaleinsatz auf der Strecke, den vorhandenen baulichen Anlagen sowie von der Streckenbelegung bestimmt; er läßt sich nur für den konkreten Einzelfall ermitteln. Bei dieser Beurteilung ist die Auswirkung auf das Wirtschaftsergebnis maßgebend.

34. Teilt die Bundesregierung die Ansicht der Bayerischen Staatsregierung, daß die Verlagerung des Reisezugverkehrs durch Streckenstilllegungen für den Reisezugbetrieb auf den Busersatzverkehr bereits betriebswirtschaftlich verfehlt ist, und wenn nein, warum nicht?

Die Ansicht der Bayerischen Staatsregierung wird von der Bundesregierung nicht geteilt. Das im Bundesbahngesetz vorgesehene Verfahren für die Umstellung des Reisezugbetriebs einer einzelnen Strecke wird von der DB nur dann eingeleitet, wenn sie durch eine betriebswirtschaftliche Streckenrechnung die Verbesserung des Wirtschaftsergebnisses nachgewiesen hat.

35. Teilt die Bundesregierung die Ansicht der Fraktion DIE GRÜNEN, daß durch Streckenstilllegungen für den Reisezugbetrieb (Verkraf-tung) das Defizit der Deutschen Bundesbahn nicht etwa vermindert wird, sondern sich sogar negativ auf das Defizit der Deutschen Bundesbahn auswirken wird?

Die Ansicht der Fraktion DIE GRÜNEN wird von der Bundesregierung aus dem zu Frage 34 dargelegten Grund nicht geteilt.

36. Wie erklärt die Bundesregierung, daß trotz umfangreicher Streckenstilllegungen für den Reisezugbetrieb seit 1960 das Defizit der Deutschen Bundesbahn nicht etwa gesunken ist, sondern sich drastisch erhöhte?

Die DB hat seit 1960 große Anstrengungen unternommen, in allen Bereichen ihre Leistungsfähigkeit zu erhöhen, ihre Dienste zu rationalisieren und die Produktivität zu steigern.

Die hierdurch erreichten Kostensenkungen wurden jedoch durch die Lohn- und Gehaltsentwicklung überkompensiert.

