

Antwort

der Bundesregierung

auf die Große Anfrage der Abgeordneten Straßmeir, Dr. Jobst, Milz, Bohlens, 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
— Drucksache 10/112 —

Deutsche Bundesbahn

Der Bundesminister für Verkehr – A 30/20.00.11/23 BT 83 – hat mit Schreiben vom 24. November 1983 die o.g. Große Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

1. Wie stellt sich für die Bundesregierung die derzeitige wirtschaftliche und finanzielle Situation der Deutschen Bundesbahn dar?

Das Ergebnis der Deutschen Bundesbahn für das Geschäftsjahr 1982 weist bei Aufwendungen von 30,9 Mrd. DM und eigenen Erträgen von 17,5 Mrd. DM eine Unterdeckung von 13,4 Mrd. DM auf. Diese ist durch erfolgswirksame Bundesleistungen in Höhe von 9,2 Mrd. DM auf einen Jahresverlust von voraussichtlich 4,2 Mrd. DM verringert worden. Bei diesen Bundesleistungen handelt es sich um Zuwendungen, die die Deutsche Bundesbahn wegen der Abgeltung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen oder als Ausgleich von Wettbewerbsverzerrungen erhält.

Die Bruttoinvestitionen der Deutschen Bundesbahn im Jahr 1982 in Höhe von 4,2 Mrd. DM sind in vollem Umfang durch Bundesmittel und Baukostenzuschüsse Dritter finanziert worden. Der Schuldenstand zum Jahresende 1982 betrug rd. 35,5 Mrd. DM.

Für das Geschäftsjahr 1983*) werden erwartet:

Aufwendungen von rd.	31,0 Mrd. DM
eigene Erträge von rd.	16,8 Mrd. DM
Unterdeckung von rd.	14,1 Mrd. DM
gesamte Bundesleistungen rd.	13,7 Mrd. DM

davon erfolgswirksame	
Bundesleistungen von rd.	9,4 Mrd. DM
Jahresverlust von rd.	4,6 Mrd. DM.

Die Bruttoinvestitionen der Deutschen Bundesbahn in Höhe von voraussichtlich rd. 4,6 Mrd. DM werden im wesentlichen durch Bundesmittel und Baukostenzuschüsse Dritter in Höhe von zusammen 3,8 Mrd. DM finanziert.

Der Schuldenstand wird zum Jahresende 1983 rd. 36,3 Mrd. DM betragen.

2. Worin sieht die Bundesregierung die Hauptursachen für die derzeitige schwierige Lage der Deutschen Bundesbahn?

Die Hauptursachen für die schwierige Lage der Deutschen Bundesbahn sind in zwei Bereichen zu sehen:

- Strukturelle Änderungen der Verkehrsbedürfnisse in den letzten 20 Jahren, die bei der Bahn zu nachhaltigen Folgen geführt haben, u. a. durch
 - Expansion des Straßenverkehrs durch Motorisierung breiter Bevölkerungskreise und Ausbau der Straßeninfrastruktur,
 - Veränderung der Verkehrsnachfrage durch das Kraftfahrzeug, das den Wandel zu flächenhaften Siedlungsstrukturen begünstigt,
 - Rückgang von Güterverkehrsarten mit hohem Schienenverkehrsanteil, z. B. Kohle, Erze, Baustoffe; nachhaltig auf den Transport der Kohle hat sich insbesondere auch der energiewirtschaftliche Strukturwandel ausgewirkt,
 - Einsatz leistungsfähigerer Verkehrssysteme bei den konkurrierenden Verkehrsträgern.

Darüber hinaus haben der Ausbau von Rohrleitungssystemen und des Kurzstrecken-Luftverkehrs Einfluß auf die schwierige Lage der Deutschen Bundesbahn.

- Eine zeitgerechte und ausreichende Anpassung der DB an den Strukturwandel in der Wirtschaft und dem Verkehr hat nicht stattgefunden. Erschwerend auf eine notwendige Marktanpassung wirkte sich auch der Doppelstatus der DB als bundeseigene Verwaltung und als Unternehmen aus. Hinzu kam, daß die ordnungspolitischen Maßnahmen zum Schutz der DB nicht den Erfolg gezeigt haben, den sich Bahn und Politik davon versprochen haben.

Die Einbindung der Deutschen Bundesbahn in gemeinwirtschaftliche Aufgaben und ihre Eigenschaft als öffentliches Unternehmen belasteten die Deutsche Bundesbahn mit Verpflichtungen, die ihre Ausrichtung auf kommerzielle Erfordernisse behinderten.

*) Nachtrag zum Wirtschaftsplan '83

Der Rückgang der Marktanteile wird durch folgende Zahlen dokumentiert:

	1960	1982
Anteil der Eisenbahnen		
an der Personenverkehrsleistung (Pkm)	16 %	7 %
an den Güterverkehrsleistungen (tkm)	37 %	25 %

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?

Seit Ende der fünfziger Jahre hat es zahlreiche konzeptionelle Untersuchungen der Bundesregierung sowie auch der Deutschen Bundesbahn zur Verbesserung der wirtschaftlichen Lage der Deutschen Bundesbahn gegeben. Besonders hervorzuheben sind:

- Auftrag der Bundesregierung für einen „Bericht über die Deutsche Bundesbahn“ vom 30. Januar 1960 („Brandt-Gutachten“),
- Bericht der Bundesregierung über die Deutsche Bundesbahn vom 4. Mai 1964 (Drucksache IV/2220),
- „Verkehrspolitisches Programm für die Jahre 1968 bis 1972“ vom 8. November 1967 (Drucksache V/2494),
- „Verkehrsbericht 1970 der Bundesregierung“ vom 4. November 1970 (Drucksache VI/1350),
- „Unternehmenspolitische Zielvorgaben des Bundesministers für Verkehr für den Vorstand der Deutschen Bundesbahn (DB)“ vom 11. Dezember 1974,
- „Leistungsauftrag der Bundesregierung zur Konsolidierung der Deutschen Bundesbahn“ vom 27. April 1977,
- Beschlüsse des Bundeskabinetts zur Bundesbahnpolitik vom 14. Juni 1978,
- Dritte Novelle (1981) zum Bundesbahngesetz.

Diese Konzepte hatten eine Veränderung der unternehmerischen Parameter in Richtung auf Erhöhung der Effizienz der Unternehmensführung, Resultats- und Marktorientierung und den Abbau der Bundesleistungen an die Deutsche Bundesbahn zum Ziel. Sie sind ergänzt worden durch die im Zusammenhang mit der Bundesverkehrswegeplanung eingeleiteten Maßnahmen, das Schienennetz zu modernisieren. Schließlich hat der Vorstand der Deutschen Bundesbahn im Rahmen der politischen Vorgaben seine unternehmerischen Programme entwickelt.

Trotz positiver Teilergebnisse reichten die politischen und unternehmerischen Ansätze insgesamt nicht aus, dem gegen die Bahn gerichteten Markttrend entgegenzuwirken und die Tendenz zunehmender Bundesleistungen an die Deutsche Bundesbahn zu stoppen. Dabei ist in Rechnung zu ziehen, daß einige der eingeleiteten Maßnahmen – z. B. die Realisierung der Streckenausbauvorhaben – noch nicht zum Abschluß gebracht worden sind und erst im nächsten Jahrzehnt das Leistungsangebot der Deutschen Bundesbahn verbessern werden.

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?

Die Personalausgaben der Deutschen Bundesbahn haben sich in den letzten 22 Jahren wie folgt absolut und strukturell entwickelt:

	1960	1970	1982
Personalbestand (rd.)	483 000	393 000	317 000
Personalausgaben (rd.)	in Mio. DM		
— aktives Personal	3 557	6 791	11 832
— Versorgungsempfänger	971	2 008	5 183
— Soziales	428	955	3 266
— Betriebsfremde Versorgungsempfänger und Rentner	276	434	370
Gesamte Personalkosten	5 232	10 188	20 651
Anteil an den Gesamtaufwendungen	64,4 %	69,8 %	66,9 %

Eine vergleichende Gegenüberstellung der Personalkosten mit anderen Wirtschaftsbereichen ist insbesondere wegen der Verschiedenartigkeit der Beschäftigungsverhältnisse bei der Deutschen Bundesbahn (Arbeiter, Angestellte, Beamte) nicht aussagefähig.

Indexreihen

	1960	1970	1982
— Zahl der Dienstkräfte (DB)	100 %	81 %	66 %
— Personalausgaben DB insgesamt	100 %	195 %	395 %
— Durchschnittliche Gehalts-/Lohnkosten je P (DB)	100 %	239 %	577 %
— Durchschnittseinkommen je P (DB)	100 %	229 %	512 %

Derzeit werden etwa 1 400 Dienstkräfte bei der DB über den Personalbedarf hinaus beschäftigt.

5. In welchem Umfang hat die Deutsche Bundesbahn seit den sogenannten Zielvorgaben von Dezember 1974 Schienenstrecken
- für den Personenverkehr,
 - insgesamt
- stillgelegt?

Die Deutsche Bundesbahn hat in der Zeit vom 1. Januar 1975 bis zum 1. Oktober 1983 auf

- 2 410 km Strecken den Reiseverkehr auf Busbedienung umgestellt;

- 915 km Strecken den Güterzugbetrieb eingestellt (Gesamtstillegung).

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?

Die Investitionen der Deutschen Bundesbahn konnten in den zurückliegenden Jahren aufgrund der Investitionszuschüsse des Bundes und der Zugänglichkeit des Kapitalmarktes in ausreichendem Umfang realisiert werden. Investitionen von 21,2 Mrd. DM in den Jahren 1978 bis 1982 sind durch Bundesmittel und Baukostenzuschüsse von Dritten in Höhe von insgesamt 18,7 Mrd. DM gefördert worden, das sind 88,2 %.

7. Welche institutionellen und politischen Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, um die Chancen der Deutschen Bundesbahn in absatz- und produktionswirtschaftlicher Sicht zu erhöhen?

Eine Erhöhung der Chancen von Absatz und Produktion der DB ist möglich durch

- Beseitigung der Wettbewerbsverzerrungen, insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr, und grundsätzliche Beibehaltung des bisherigen Ordnungsrahmens,
- Verbesserung des Leistungsangebotes durch
 - Erhöhung der Transport- und Reisegeschwindigkeit, insbesondere durch frühzeitige Inbetriebnahme der in Bau befindlichen Neu- und Ausbaustrecken,
 - Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit,
 - kundengerechte Anlagen im Personen- und Güterverkehr,
 - marktgerechte kaufmännische Aktionen.
- Durchgreifende Senkung der Kosten der DB mit dem Ziel, daß die Aufwendungen über geraume Zeit wesentlich langsamer steigen als die Erträge durch
 - Abbau strukturbedingter Überhänge in Betriebsführung, Vorhaltung und Verwaltung,
 - Realisierung aller kostensenkenden und ertragssteigernden Maßnahmen,
 - Ausschöpfung noch vorhandener Rationalisierungsreserven,
 - weitere Rationalisierungs- und Modernisierungsinvestitionen,
 - mehr Sparsamkeit in allen Ausgabekategorien.
- Im internationalen Bereich: Einbindung der DB in ein homogenes Netz leistungsfähiger europäischer Eisenbahnmagistralen.

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?

Die mittelfristigen Perspektiven unter Status quo-Bedingungen ergeben sich aus den Angaben der nachstehenden Tabelle, die auf die Planung der Deutschen Bundesbahn vom Januar dieses Jahres zurückgehen.

	1983	1984	1985	1986	1987
	– Mio. DM –				
Aufwendungen	32 250	33 681	35 180	36 750	38 498
eigene Erträge	17 689	18 690	19 730	20 470	21 315
eigenwirtschaftliche Unterdeckung	14 561	14 991	15 450	16 280	17 183
erfolgswirksame Bundesleistungen	9 571	9 524	9 693	9 763	10 035
Jahresverlust	4 989	5 467	5 757	6 517	7 148
Investitionszuschüsse des Bundes *)	3 525	3 415	3 314	3 218	3 022
Fremdmittel für Investitionen	962	1 697	2 379	3 008	3 620
	– Mrd. DM –				
Summe der Fremdvverschuldung	38,6	42,7	47,9	54,4	62,1
nachr. Bundesleistung insgesamt	13 774	13 398*)	13 643*)	13 362*)	13 343*)

* Finanzplanung des Bundes vom Juni 1983

Durch die Anstrengungen des Vorstandes der DB, begünstigt durch die Lohn- und Gehaltsentwicklung, stellt sich die wirtschaftliche Situation der DB für 1983 vor allem bei den Aufwandspositionen und der Verschuldung erheblich günstiger dar. So wird die Nettokreditaufnahme im Jahre 1983 statt der zugrunde gelegten Planzahl von rd. 3,1 Mrd. DM unter Inanspruchnahme einer Liquiditätsreserve von rd. 1,3 Mrd. DM nur 0,7 Mrd. DM betragen. Dies wird bei der Fortschreibung der mittelfristigen Wirtschaftsplanung der DB (im Januar 1984) Auswirkungen auch auf die Folgejahre haben.

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?

Das spurgeführte Rad-Schiene-System hat technische Vorteile wegen seiner Zuverlässigkeit, Betriebssicherheit und Automati-

sierbarkeit. Es birgt noch erhebliche Reserven in bezug auf die Verbesserung der Verkehrsqualität und die Erhöhung der Transportgeschwindigkeit.

In volkswirtschaftlicher Hinsicht sind die geringeren Einflüsse auf die Umwelt einschließlich des geringen Flächenbedarfs und die Verkehrssicherheit des Systems hervorzuheben. Von besonderer Bedeutung sind dabei die weitgehende Unabhängigkeit von Mineralöl und der geringe spezifische Energieverbrauch. Allerdings wird der Schienenverkehr seine Position nur behaupten können, wenn es gelingt, die betriebswirtschaftlichen Kosten den anderen Wettbewerbern anzupassen.

Die Bundesregierung sieht es als eine wesentliche Aufgabe der Bundesbahnpolitik an, die systembedingten Vorteile der Rad-Schiene-Technik weiter zu entwickeln, durch Erprobung abzusichern und dort, wo gesamtwirtschaftlich sinnvoll und unter Kostengesichtspunkten vertretbar, baldmöglichst zum Einsatz zu bringen.

Besonderes Augenmerk gilt auch der Entwicklung bestehender und neuer Formen der Kooperation zwischen der Deutschen Bundesbahn und anderen Verkehrsunternehmen. Insbesondere dort, wo die Bahn im Wege dieser Kooperation Gesamttransportleistungen anbietet, hat sie Chancen, ihre Position zu halten und auszubauen.

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?

Die Bundesregierung hat sich am 23. November 1983 eingehend mit der Lage der Deutschen Bundesbahn befaßt. Die von ihr zur Konsolidierung und Modernisierung der Deutschen Bundesbahn gefaßten Beschlüsse sind als Anlage beigelegt.

Der Handlungsspielraum der Unternehmensführung der DB ist im Rahmen der gegebenen gesetzlichen Möglichkeiten erweitert worden. Da nach Artikel 87 Abs. 1 Satz 1 GG die Bundeseisenbahnen in bundeseigener Verwaltung zu führen sind, ist eine Abhängigkeit der Unternehmensleitung vom Bund vorgegeben. Eine vom Bund unabhängige institutionalisierte Handlungsfreiheit verstieße zudem gegen den Grundsatz der politischen Ressortverantwortung (Artikel 65 GG). Schließlich ist die Deutsche Bundesbahn vom Bund auch finanziell abhängig, da sie Mittel aus dem Bundeshaushalt in beträchtlicher Höhe, derzeit rd. 13,5 Mrd. jährlich, benötigt.

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?
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?

Die in den genannten Entschließungsanträgen geforderte Trennung der Verantwortlichkeiten zwischen dem Eigentümer Bund und der Unternehmensführung der DB findet ihren Niederschlag in der vom Vorstand der DB versuchten rechnerischen Trennung in die drei Bereiche

- eigenwirtschaftliche Aufgaben,
- gemeinwirtschaftliche Aufgaben (Nahverkehr),
- staatliche Aufgaben (Fahrweg).

Die Arbeiten an dieser Zielsetzung haben aber auch die Grenzen deutlich werden lassen, die in der Besonderheit der DB, einer Verbundproduktion mit großer Leistungsvielfalt, begründet sind.

Die Auswirkungen einer Realisierung von Modellen einer Trennung von Fahrweg und Betrieb der Deutschen Bundesbahn sind von der Bundesregierung 1979 untersucht worden (Drucksache 8/3049). Diese Lösungen werden im Sinne der bahnpolitischen Ziele als nicht realisierungswürdig angesehen. Auch die von der Bahn vorgeschlagene rechnerische Trennung von Aufgabenbereichen der Deutschen Bundesbahn – die auf eine fiktive Trennung von Fahrweg und Betrieb hinausläuft – führt in der jetzigen Form nicht zu einer Verringerung der Bundesleistungen an die Deutsche Bundesbahn.

Im Rahmen der Weiterentwicklung der Organisation der DB ist nach Auffassung der Bundesregierung der Ausgliederung in selbständige, von der DB kontrollierte Verantwortungsbereiche mit eigener Rechnungslegung wo immer möglich und sinnvoll, der Vorzug zu geben. Die Ergebnisse der Einzelbereiche müssen dabei meßbar sein.

12. Welche unternehmerischen Maßnahmen erwartet die Bundesregierung von der Unternehmensführung der Deutschen Bundesbahn?

Die Bundesregierung erwartet, daß die Organe der Deutschen Bundesbahn innerhalb des vorgegebenen Finanzrahmens alle ertragssteigernden und kostensenkenden Maßnahmen treffen, um mittelfristig die Lage der Deutschen Bundesbahn zu verbessern und die Unterdeckung zwischen Aufwendungen und eigenen Erträgen stetig zu vermindern.

Dazu gehören nach außen eine konsequente Nutzung der Marktchancen und nach innen die Anpassung des Unternehmens an den Strukturwandel durch nachhaltige Kostensenkung unter Ausschöpfung der noch großen Rationalisierungsreserven der Deutschen Bundesbahn; sie umfassen insbesondere den Unterhaltungs- und Vorhaltungsbereich, den Kleingüterverkehr und den Schienenpersonennahverkehr. Die Initiative für notwendige Einzelmaßnahmen und die Festlegung ihrer Prioritäten liegen in der Kompetenz der Unternehmensleitung.

14. Wo sieht die Bundesregierung

- national,
- international

Wettbewerbsnachteile für die Deutsche Bundesbahn gegenüber konkurrierenden Verkehrsunternehmen, und was wird die Bundesregierung ggf. unternehmen, um diese zu beseitigen?

Es bestehen Wettbewerbsnachteile im nationalen und internationalen Bereich insbesondere gegenüber der Binnenschifffahrt.

Die Bundesregierung wird ihre Bemühungen fortsetzen, im Rahmen internationaler Übereinkommen, z. B. der Mannheimer Akte, eine Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen zugunsten der Eisenbahn zu erreichen.

Wettbewerbsverzerrungen gegenüber der Straße bestehen in bezug auf den Deckungsgrad der Wegekosten zu Ungunsten der Deutschen Bundesbahn nicht.

Gegenüber der Luftfahrt ist eine Benachteiligung der Bahn – insbesondere innerhalb der EG – durch die Befreiung des binnenländischen und grenzüberschreitenden Linienluftverkehrs und des grenzüberschreitenden Bedarfsluftverkehrs von der Mineralölsteuer zu sehen.

15. Inwieweit unterscheidet sich nach Auffassung der Bundesregierung die Situation der Deutschen Bundesbahn von der vergleichbarer Eisenbahnen in anderen Industrieländern?

Alle westeuropäischen Eisenbahnen erhalten vom Staat Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen und betriebsfremde Belastungen, Investitionszuschüsse und Zahlungen zum Ausgleich der Gewinn- und Verlustrechnung.

Die wirtschaftliche Situation der Eisenbahnen in der EG ergibt sich aus dem beigefügten Auszug einer Tabelle des „Vierten Berichts der Kommission an den Rat über die umgeschriebenen Jahresrechnungen der Eisenbahnunternehmen 1980“ vom 25. Mai 1983, Dok. des Rates der EG 7041/83.

Aufgrund des unterschiedlichen Wirtschaftssystems sind die Eisenbahnen der Staatshandelsländer mit denen in Westeuropa nicht vergleichbar.

*Zusammenstellung der in DM umgerechneten
wichtigsten Ertrags- und Aufwandspositionen
aus den Gewinn- und Verlustrechnungen der Eisenbahnen 1980*

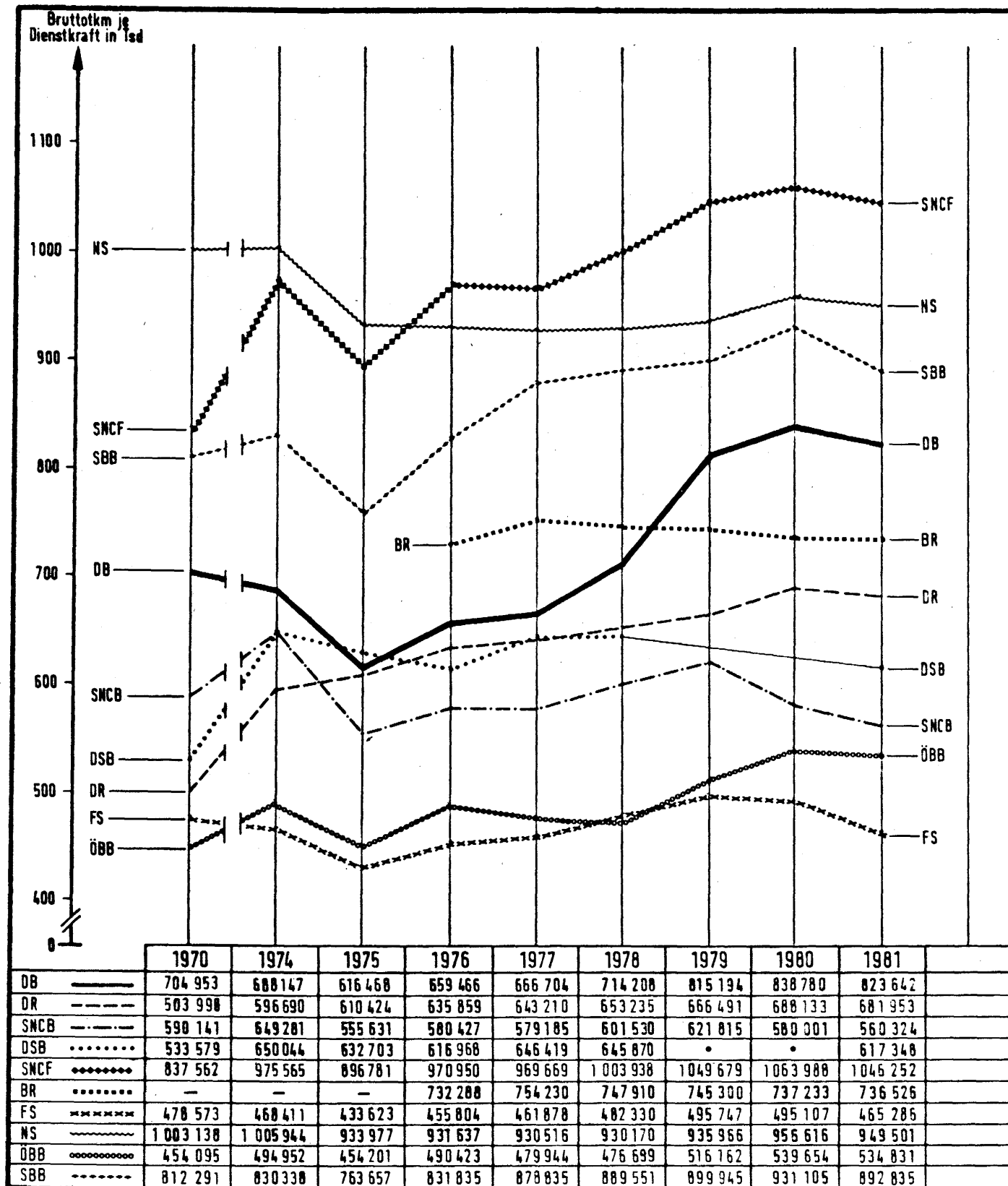
Erträge	in Mio. DM (Auszug)				
	Bundes- republik Deutschland	Belgien	Frankreich	Italien	Groß- britannien
Verkehrserträge	14 957	1 505	11 185	3 154	7 809
— Personenverkehr	4 871	552	4 550	1 869	4 826
— Güterverkehr	9 684	923	6 440	1 276	3 620
— Postverkehr	402	30	195	9	209
Finanzerträge	178	21	241	74	20
Sonstige Erträge	1 723	670	1 041	367	748
Summe eigene Erträge	16 858	2 196	12 467	3 595	8 577
Gegenwert der anderen Konten	4 645	822	816	1 364	1 229
Ausgleichszahlungen und Beihilfen	8 839	2 783	5 646	5 049	2 757
Außerordentliche Posten	16	29	628	176	—
Betriebsverlust	3 605	30	290	3 120	325
Insgesamt	33 963	5 860	19 847	13 304	12 888
<i>Aufwendungen</i>					
Personalaufwendungen	19 841	3 495	11 358	7 400	6 838
Material und Leistungen Dritter	9 754	1 583	5 429	3 551	5 194
Steuern	92	2	284	229	1
Abschreibungen und Rückstellungen	1 833	509	1 454	1 149	534
Finanzlasten	2 394	266	1 140	973	301
Außerordentliche Posten	49	5	182	2	—
Betriebsgewinn	—	—	—	—	—
Insgesamt	33 963	5 860	19 847	13 304	12 888
nachr. gesamte Staats- leistungen an die Eisen- bahn in Mio. DM	12 565	3 356	8 242	8 729	2 753
<i>Personalstand</i>					
	328 980	65 652	254 400	240 498	241 882
<i>Investitions- und Leistungsvergleich</i>					
Investitionen * in Mio. DM	3 801	953	1 704	2 800	1 789
Leistungen					
Pkm Mrd.	40,5	7,0	54,3	39,6	31,7
tkm Mrd.	63,8	8,0	68,8	18,4	17,6
bef. T Mio.	318,0	71,5	219,4	56,3	135,5

* 1979 CEMT-Statistik

16. Liegen der Bundesregierung insbesondere konkrete Berechnungen darüber vor, wie sich längerfristig im Vergleich mit ausländischen Schienenverkehrsunternehmen die Produktivität der Deutschen Bundesbahn entwickelt hat?

Die Statistik des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) weist für den Zeitraum von 1970 bis 1981 die in anliegender graphischer Darstellung enthaltenen Arbeitsproduktivitäten westeuropäischer Eisenbahnen aus. Bei diesem Vergleich liegt die Deutsche Bundesbahn etwa im Mittelfeld der Ergebnisse. Die Ergebnisse werden allerdings von unterschiedlichen geographischen, demographischen, siedlungs-, struktur-, wirtschafts- und verkehrspolitischen Rahmenbedingungen beeinflusst.

Titel	Formel	Verkehrszweig/-art
Bruttotonnenkilometer je Dienstkraft	$\frac{\text{Bruttotonnenkilometer aller Züge}}{\text{Dienstkräfte Schienenverkehr}}$	Schienenverkehr



Anlage**Auszug aus den Beschlüssen des Bundeskabinetts
zur Deutschen Bundesbahn**

2. Die Deutsche Bundesbahn hat durch entsprechende Leistungsanpassungen und Produktivitätsverbesserungen in allen Bereichen dafür zu sorgen, daß sich die „Deckungslücke“ (Summe aus Bundesleistungen und Nettokreditaufnahme) mittelfristig vermindert.

Die Bundesregierung wird die DB weiterhin durch erfolgswirksame Bundesleistungen sowie durch Kapitalzuführungen in Form von Liquiditäts- und Investitionshilfen nachhaltig unterstützen.

Am Prinzip einer Plafondierung der Bundesleistungen an die DB wird festgehalten. Über die Höhe des Plafonds wird bei der Aufstellung des Haushalts 1985 und der Fortschreibung des Finanzplans entschieden.

Die DB soll ihre Ausgaben so gestalten, daß ihre Neuverschuldung bei gegebenen Bundesleistungen mittelfristig absinkt.

3. Für den öffentlichen Personennahverkehr der DB auf Schiene und Straße gilt:

- 3.1 Der Bund steht nach wie vor zum Engagement der DB im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie zu einer konstruktiven Zusammenarbeit der DB mit anderen Verkehrsunternehmen auf diesem Gebiet. Dies kann jedoch angesichts der drastischen Steigerung der Defizite allein im Schienenpersonennahverkehr der DB von 1,8 Mrd. DM in 1970 auf 4,5 Mrd. DM in 1982 nicht uneingeschränkt gelten. Vielmehr muß auch hier der Grundsatz der Begrenzung staatlicher Subventionen Anwendung finden. Das heißt, auch der gesamtwirtschaftlich und verkehrspolitisch wichtige ÖPNV der DB muß auf Dauer finanzierbar bleiben.

- 3.2 In den Verkehrsballungsräumen mit vorhandenen Verkehrs- und Tarifverbünden (Frankfurt, Hamburg, München, Rhein-Ruhr, Stuttgart) sowie in den Ballungsräumen Bremen und Hannover ist durch Rationalisierung sowie regelmäßige Angebots- und Tarifierpassungen – erforderlichenfalls durch vertragliche Änderungen – darauf hinzuwirken, daß die Jahresverluste der Verkehrsunternehmen des Bundes im jeweiligen Verbundraum im Verhältnis zu den Gesamtzusendungen an die DB im Bundeshaushalt (mittelfristige Finanzplanung) nicht steigen.

- 3.3 In den Ballungsräumen mit geplanten Verkehrs- und Tarifverbünden (Nürnberg, Rhein-Neckar, Rhein-Sieg) sind nur solche Kooperationen in Betracht zu ziehen, die sicherstellen, daß die Verluste der Verkehrsunternehmen des Bundes vor Verbundbeitritt im Verhältnis zu den Gesamtzusendungen an die DB im Bundeshaushalt (mittelfristige Finanzplanung) nicht steigen.

- 3.4 Für den Bau neuer S-Bahnen in den Ballungsräumen ist Voraussetzung, daß dem Bund und der DB keine neuen Folgekosten entstehen.
- 3.5 Auch außerhalb der Ballungsräume bleibt die DB präsent. Sie betreibt Nahverkehr auf der Schiene, mit dem Bus oder in einer Kombination von beiden. Bei der Verkehrsgestaltung ist dem nachfragegerechteren und wirtschaftlicheren Verkehrsmittel der Vorzug zu geben. Eine Entscheidung hierüber kann nur nach Prüfung des Einzelfalles getroffen werden.

