

Entschließungsantrag

der Fraktion der SPD

zur Großen 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
— Drucksachen 10/112, 10/672 —

Deutsche Bundesbahn

Die Deutsche Bundesbahn ist und bleibt für unsere Bürger und unsere Wirtschaft unverzichtbar. Sie fährt sicher, umweltschonend und energie günstig. Sie ist als leistungsfähiger Verkehrsträger so modern und attraktiv zu gestalten, daß sie einen sicheren Platz im Wettbewerb der Verkehrsträger erhält. Die Deutsche Bundesbahn muß daher vor allem ihre Leistungen verbessern, andererseits auch modernisieren, damit ihre wirtschaftliche Lage konsolidiert werden kann.

Die Deutsche Bundesbahn als öffentliches Unternehmen der Verkehrswirtschaft mit gemeinwirtschaftlichen Aufgaben benötigt im Rahmen eines von der Bundesregierung noch zu erstellenden verkehrspolitischen Gesamtkonzeptes eine Konzeption, die

- den besonderen Stellenwert der Deutschen Bundesbahn aus verkehrs-, struktur-, energie- und umweltpolitischer Sicht unterstreicht,
- auf den hohen Leistungsmöglichkeiten der Deutschen Bundesbahn aufbaut,
- die Grundlage für eine langfristige, solide Finanzierung der Deutschen Bundesbahn, insbesondere ihre Investitionen in das Schienennetz, liefert und
- die sozialen und beschäftigungspolitischen Interessen der Beschäftigten der Deutschen Bundesbahn berücksichtigt.

Die von der Bundesregierung am 23. November 1983 beschlossenen „Leitlinien zur Konsolidierung der Deutschen Bundesbahn“ können diese Forderungen in keiner Weise erfüllen, sie bedrohen vielmehr die Leistungskraft der Deutschen Bundesbahn und laufen auf

- den Abbau der gemeinwirtschaftlichen Leistungen der Deutschen Bundesbahn,
 - den beschleunigten Rückzug der Schiene aus dem ländlichen Raum,
 - die Privatisierung von Teilbereichen und
 - einen rigorosen Personalabbau, der auch Entlassungen nicht ausschließt,
- hinaus.

Da der Stellenwert des Unternehmens Deutsche Bundesbahn im Rahmen eines Gesamtverkehrskonzeptes nicht beschrieben ist, werden die Leitlinien der Bundesregierung vor allem dem Anspruch, zukunftsgerichtete, längerfristige Perspektiven für die Deutsche Bundesbahn zu entwickeln, nicht gerecht. Vielmehr wird unter rein fiskalischen Gesichtspunkten einseitig auf rein betriebswirtschaftliche Entscheidungskriterien vertraut, die die Stellung der Deutschen Bundesbahn als reines Wirtschaftsunternehmen überbetonen. Die Bedeutung der Bahn als öffentliches Unternehmen der Verkehrswirtschaft mit gemeinwirtschaftlichen Aufgaben wird dagegen nicht berücksichtigt. Die Leitlinien geben insbesondere keinen Aufschluß über die von der Bundesregierung gewollte Rolle der Deutschen Bundesbahn im Verkehrsmarkt, ebensowenig wie über das künftige Schienennetz der Deutschen Bundesbahn und eine langfristige Investitionsplanung in das Schienennetz, sie enthalten keine Aussagen, wie die Finanzprobleme der Bahn insbesondere die Schuldenproblematik gelöst werden können und es fehlen die politischen Grundsatzentscheidungen für eine dringende Neuordnung des Verhältnisses zwischen Eigentümer Bund und seinem Unternehmen Deutsche Bundesbahn mit der dazugehörenden Verantwortungsübernahme.

Lösungsansätze zum Abbau der die Bahn benachteiligenden Wettbewerbsverzerrungen sind nicht erkennbar.

Eine Verwirklichung der „Leitlinien zur Konsolidierung der Deutschen Bundesbahn“ auf der Grundlage des Beschlusses der Bundesregierung vom 23. November 1983 wird abgelehnt, da sie den erklärten Zielen der Raumordnungs-, Umwelt-, Sozial- und Verkehrspolitik widersprechen.

Der Bundestag wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird aufgefordert, die notwendigen Maßnahmen zur Änderung der Rahmenbedingungen für die Deutsche Bundesbahn umgehend zu ergreifen und dem Deutschen Bundestag bis zum 31. Dezember 1984 vorrangig die dazu erforderliche Änderung des Bundesbahngesetzes vorzulegen, um insbesondere

- eine klare Regelung des Finanzverhältnisses Deutsche Bundesbahn – Bund zu erreichen,
- eine langfristige Deutsche Bundesbahn-Investitionsplanung gesetzlich abzusichern; nur so kann die vorrangige Bedeutung

verstärkter Investitionen für die Zukunft der Deutschen Bundesbahn geregelt und der notwendige Ausbau des Schienennetzes auf eine sichere Grundlage gestellt werden, dazu gehört vorrangig eine Finanzierung der Neu- und Ausbaustrecken im Rahmen eines Sondertitels,

- eine gesetzliche Verankerung der Transparenz der Verantwortung einzuführen; Dies muß geschehen durch die Einführung der Trennungsrechnung im Sinne der Vorschläge der Abs-Arbeitsgruppe vom 23. September 1983,
- die Lösung des Schuldenproblems zu ermöglichen und damit die Finanzstruktur der Deutschen Bundesbahn zu bereinigen, die Kreditfähigkeit zu erhalten und die Gewinn- und Verlustrechnung zu entlasten, und zwar auf der Grundlage der Vorschläge der von Hermann J. Abs geleiteten Arbeitsgruppe Deutsche Bundesbahn beim Bundesminister für Verkehr vom 23. September 1983,
- eine den Wettbewerbern vergleichbare Verantwortungsübernahme herbeizuführen mit dem Ziel einer weiteren Angleichung der Wettbewerbsbedingungen,
- eine klare, unter Berücksichtigung regional-, struktur- und umweltpolitischer Anforderungen getroffene Aussage über den Umfang des künftigen Schienennetzes der Deutschen Bundesbahn auch unter Berücksichtigung vereinfachter Betriebsweisen sowie über die künftige Rolle der Bahn im Schienenpersonennahverkehr in der Fläche sowie im öffentlichen Nahverkehr in Ballungsräumen,
- eine Weiterentwicklung der Unternehmensverfassung der Deutschen Bundesbahn, um die Verhältnisse zwischen Eigentümer, Verwaltungsrat und Vorstand der Deutschen Bundesbahn neu zu ordnen und den gewandelten sozialen und wirtschaftlichen Verhältnissen anzupassen,
- einen Abbau der die Bahn benachteiligenden Wettbewerbsverzerrungen durch eine entsprechende Weiterentwicklung des ordnungspolitischen Flankenschutzes für die Deutsche Bundesbahn zu erreichen, um so die Position der Bahn im Verkehrsmarkt zu stärken,
- eine Förderung der Kooperation der Deutschen Bundesbahn mit anderen Verkehrsträgern sowohl im Personen- wie im Güterverkehr zu ermöglichen,
- die Rolle der Eisenbahn im internationalen und Transitverkehr zu stärken und damit die Voraussetzungen für eine Verlagerung des Transitverkehrs sowie des über weite Entfernungen führenden grenzüberschreitenden Verkehrs von der Straße auf die Schiene zu schaffen.

Bonn, den 4. April 1984

Dr. Vogel und Fraktion

