

Antrag

des Abgeordneten Drabiniok und der Fraktion DIE GRÜNEN

Erhalt aller Güterwagen-Ausbesserungswerke der Deutschen Bundesbahn

Der Bundestag wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird aufgefordert,

1. die Genehmigung gemäß § 14 Abs. 3 Buchstabe d des Bundesbahngesetzes für die Stilllegung der Güterwagen-Ausbesserungswerke Saarbrücken-Burbach, Fulda, Weiden, Hamburg-Harburg, Kaiserslautern, Darmstadt, Duisburg und Paderborn bzw. einzelner dieser Ausbesserungswerke zu versagen,
2. durch entsprechende Weisung an den Vorstand der Deutschen Bundesbahn sicherzustellen, daß die Deutsche Bundesbahn in Zukunft alle die bisher an Dritte vergebenen Arbeiten durch die Güterwagen-Ausbesserungswerke der Deutschen Bundesbahn in Eigenregie ausführt, deren Ausführung im Rahmen der vorhandenen Kapazitäten möglich ist,
3. durch Einleitung ordnungspolitischer Maßnahmen sicherzustellen, daß der Anteil der Deutschen Bundesbahn am gesamten Güterverkehrsaufkommen durch die Verlagerung von Teilen des Straßengüterverkehrs – insbesondere des Straßengüterfernverkehrs – auf die Schiene wesentlich erhöht wird.

Bonn, den 30. August 1984

Drabiniok
Schoppe, Dr. Vollmer und Fraktion

Begründung

Durch den Vorstand der Deutschen Bundesbahn sind am 12. Juli 1983 die Stilllegungsverfahren für die Güterwagen-Ausbesserungswerke Saarbrücken-Burbach, Fulda, Weiden und Hamburg-Harburg eingeleitet worden. Grundlage dieser Entscheidungen des Vorstands der Deutschen Bundesbahn ist der „Bericht über die Ergebnisse einer Überprüfung der Güterwageninstandhal-

tung der Deutschen Bundesbahn", der durch die Firma Kienbaum International Chefberatung GmbH im Auftrag des Vorstands der Deutschen Bundesbahn erstellt wurde. Dieser Bericht, kurz Kienbaum-Gutachten genannt, enthält den Vorschlag, die Ausbesserungswerke Fulda, Hamburg-Harburg, Saarbrücken, Schwetzingen und Weiden mittelfristig stillzulegen. Von diesen fünf Ausbesserungswerken ist neben den bereits vorher stillgelegten Güterwagen-Ausbesserungswerken Lingen (Ems), Trier und Oldenburg das Ausbesserungswerk Schwetzingen bereits stillgelegt worden. Das Kienbaum-Gutachten enthält jedoch folgende Widersprüche, zweifelhafte Unterstellungen und Fehler:

1. Grundlage des Kienbaum-Gutachtens sind die Prognosen für den künftigen Bedarf an Güterwagen. Diese Werte wurden vom Bereich Absatz (Ref. 50) der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn für die Jahre 1987 und 2000 vorgegeben. Dabei geht die Deutsche Bundesbahn davon aus, daß sich der Güterwagenbestand von 282 368 Wagen am 31. Dezember 1981 auf 241 300 Wagen im Jahr 1987 verringern muß. Diese Prognosen gehen von dem Bedarf an Güterwagen 1982 und 1983 aus. Der niedrige Bedarf an Güterwagen in diesen Jahren ergibt sich „auf Grund des geringen Güteraufkommens“, wie es in dem Kienbaum-Gutachten (Seite 15) heißt. Weiter heißt es wörtlich: „Die ursprüngliche Prognose von 261 544 Wagen für 1987 mußte im Dezember 1982 auf 241 300 Wagen reduziert werden.“ In den weiteren 13 Jahren bis zum Jahr 2000 wird ein Anstieg des Bedarfs von insgesamt nur 1,5 v. H. auf 245 000 Wagen zugrunde gelegt. Es wird also ein bis zum Jahr 2000 um 13,2 v. H. geringerer Güterwagenbedarf unterstellt, obwohl sich im gleichen Zeitraum nach den Prognosen der Prognos AG die Verkehrsleistungen im Güterverkehr der Deutschen Bundesbahn von 57,4 Milliarden tkm (1982) um 15 bis 30 v. H. auf 66 bis 75 Milliarden tkm erhöhen werden.
2. Das Gutachten unterstellt ohne nähere Erläuterung oder Begründung eine Produktivitätssteigerung bis zum Jahr 2000 um insgesamt 20,8 v. H.
3. Das Gutachten unterstellt, daß die heutigen Arbeitszeitregelungen bis zum Jahr 2000 fortbestehen werden. Unterstellt man hingegen in diesem Zeitraum lediglich die Verkürzung der Wochenarbeitszeit auf 35 Stunden, erhöht sich der Bedarf an Werkstättenarbeitern im Ausmaß der Belegschaft eines Ausbesserungswerks.
4. Das Gutachten unterstellt die Umstellung der Revisionsfrist von heute vier bzw. fünf Jahren auf künftig sechs Jahre, ohne zu berücksichtigen, daß sich damit auch der Arbeits- und Reparaturaufwand erhöhen wird, da durch längere Laufleistung und häufigeren Einsatz mit einer höheren Schadenshäufigkeit und größerem Schadensumfang zu rechnen ist.
5. Durch die Zentralisierung auf nur vier Ausbesserungswerke verlängern sich die Zuführwege der ausbesserungsbedürftigen Güterwagen erheblich. Für die Schadwagen und einen Teil der Revisionswagen werden Überführungsfahrten von zum Teil

300 km und mehr notwendig, z. B. bei einer eventuellen Stilllegung des Ausbesserungswerks Hamburg-Harburg von Hamburg bis zum dann am nächsten gelegenen Ausbesserungswerk Paderborn. Damit verbunden sind natürlich wesentlich höhere Zuführungskosten. Gleiches gilt für die Material- und Ersatzteilzuführung. Das Kienbaum-Gutachten enthält jedoch die praxisferne Unterstellung, daß alle Revisions- und Schadwagen von dem jeweils am nächsten gelegenen Rangierbahnhof zugeführt werden können und unterstellt, daß weder die Kosten der Materialbeförderung noch die Wagenzuführungskosten für die zukünftig zu betreibenden Ausbesserungswerke berücksichtigt werden müssen.

6. Bei Konzentration der Güterwagenausbesserung auf nur vier Ausbesserungswerke würde selbst bei den unrealistischen Vorgaben des Kienbaum-Gutachtens die Zahl der z. Z. dort beschäftigten Werkstättenarbeiter nicht ausreichen, um die Arbeiten zu bewältigen. Das Gutachten hält eine Personalaufstockung um 690 Werkstättenarbeiter über den Ersatz der sogenannten natürlichen Abgänge hinaus für erforderlich.

Neben diesen gutachterlichen Verfehlungen verliert das Kienbaum-Gutachten zudem noch dadurch den letzten Wert, daß es sich auf rein betriebswirtschaftliche Aspekte beschränkt. In der Darstellung der Konzeption des Vorstands der Deutschen Bundesbahn zur Unternehmenspolitik im Zonenrandgebiet anläßlich der Sitzung des Bundestags-Unterausschusses Zonenrandförderung am 26. Oktober 1983 heißt es: „Die von Kienbaum vorgeschlagenen Maßnahmen sind betriebswirtschaftliche Optimallösungen.“ Abgesehen davon, daß diese „betriebswirtschaftlichen Optimallösungen“ auf gutachterlichen Verfehlungen basieren, müssen für den Deutschen Bundestag und für die Bundesregierung als Träger gesamtgesellschaftlicher Verantwortung bei der Beurteilung beabsichtigter Maßnahmen der Deutschen Bundesbahn jedoch insbesondere gesamtgesellschaftliche Kriterien im Vordergrund stehen, die im Kienbaum-Gutachten nicht berücksichtigt wurden. So ist der Bedarf an Güterwagen insbesondere abhängig von dem Güteraufkommen der Bahn, das wiederum insbesondere von der Verkehrspolitik des Bundes abhängig ist. Die Verkehrspolitik hat in der Vergangenheit bereits dazu geführt, daß sich das Güterverkehrsaufkommen der Bahn seit 1960 von 317,1 Millionen Tonnen auf 307,5 Millionen Tonnen (1982) verringerte. Der Anteil der Bahn am gesamten Güterverkehrsaufkommen verringerte sich sogar drastisch von 52,7 v. H. auf 34,5 v. H., während sich das Aufkommen im Straßengüterfernverkehr im gleichen Zeitraum von 99,2 Millionen Tonnen auf 295,6 Millionen Tonnen nahezu verdreifachte und sich der Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen von 16,5 v. H. auf 33,1 v. H. verdoppelte. Diese erhebliche Ausweitung des Straßengüterfernverkehrs hat mit dazu beigetragen, daß neben anderen Umweltschäden und Umweltbeeinträchtigungen der prozentuale Anteil der Nutzfahrzeuge an den Abgasemissionen im gesamten Straßenverkehr bei Stickoxiden ca. 31 v. H. und bei Schwefeldioxid ca. 62 v. H. beträgt und daß der Anteil an der Partikelemission sogar auf 75 v. H. geschätzt wird (Drucksache 10/1442). Die Emissionen durch den Straßengüterfernverkehr waren

und sind also in erheblichem Maß am Waldsterben mit verursachend. Allein diese Tatsache macht deutlich, daß es ein Ziel der Verkehrspolitik sein muß, den Güterverkehr weitestgehend – insbesondere im Fernverkehr – von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Die weiteren systembedingten Vorteile der Eisenbahn gegenüber dem Lastkraftwagen beim Transport von Gütern – insbesondere über längere Strecken – sind hinreichend bekannt. Trotzdem geht der Bundesminister für Verkehr davon aus, daß der Hauptwachstumsträger im künftigen Verkehrsmarkt der Straßengüterfernverkehr sein wird, dessen Beförderungsleistungen noch weiter von 80,4 Milliarden tkm (1982) auf 100 bis 120 Milliarden tkm (2000) um bis zu 50 v. H. zunehmen sollen. Demgegenüber wird ein Anstieg der Beförderungsleistungen im Güterverkehr der Deutschen Bundesbahn im gleichen Zeitraum von nur 15 bis 30 v. H. prognostiziert. Damit würden sich die Anteile an den gesamten Güterverkehrsleistungen noch weiter zugunsten des Straßengüterfernverkehrs und zu Lasten der Bahn verschieben. Die Absicht, weitere Güterwagen-Ausbesserungswerke stillzulegen, beruht somit auch auf verkehrspolitischen Prämissen, die in einem krassen Widerspruch zu der Notwendigkeit stehen, den Straßengüterverkehr insbesondere auf Grund umweltpolitischer Zwänge weitestgehend von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Neben diesen verkehrs- und umweltpolitischen Notwendigkeiten für den Erhalt aller Güterwagen-Ausbesserungswerke sind es besonders die Arbeitsmarkt- und Strukturprobleme der betreffenden Regionen, die einer Stilllegung weiterer Ausbesserungswerke entgegenstehen. Das Kienbaum-Gutachten berücksichtigt nicht die sozialen Folgen und gesamtgesellschaftlichen Folgekosten einer erhöhten Arbeitslosigkeit durch die Schließung von Ausbesserungswerken. Es berücksichtigt z. B. auch nicht den Verlust von Arbeits- und Ausbildungsplätzen, die Auswirkungen des durch Stilllegungen verursachten Verlustes an regionaler Kaufkraft oder die entsprechenden Verluste für Zulieferbetriebe. Es befaßt sich ebensowenig mit Aspekten des Zonenrandförderungsgesetzes, den Prinzipien der Bundesraumordnung und der jeweiligen Landes- und Regionalplanung. Das Kienbaum-Gutachten muß daher für eine verantwortungsbewußte Entscheidung über die Zukunft der Güterwagen-Ausbesserungswerke als untaugliches Bewertungsinstrument angesehen werden. Statt dessen ist eine schnelle politische Entscheidung durch den Deutschen Bundestag gefordert, um die schon seit Jahren andauernde und sich weiter ausbreitende Verunsicherung von Eisenbahnern endgültig zu beenden.

Eine Stilllegung weiterer Güterwagen-Ausbesserungswerke wäre der Weg in die verkehrs- und umweltpolitische Sackgasse, steht den raumordnungs- und arbeitsmarktpolitischen Anforderungen diametral entgegen und wäre nicht nur volkswirtschaftlich schädlich, sondern bereits betriebswirtschaftlich unsinnig.

Der Erhalt aller Güterwagen-Ausbesserungswerke ist deshalb nicht nur möglich und sinnvoll, sondern dringend erforderlich. Sollte die Kapazität aller Güterwagen-Ausbesserungswerke in der nächsten Zeit noch nicht voll ausgeschöpft sein, so hat die Deutsche Bundesbahn bislang an Dritte vergebene Arbeiten durch die

Güterwagen-Ausbesserungswerke der Bahn in Eigenregie auszuführen, um die vorhandenen Kapazitäten voll auszunutzen. Dies ergibt sich aus den Vorgaben des § 28 des Bundesbahngesetzes, dem zufolge die Deutsche Bundesbahn wie ein Wirtschaftsunternehmen nach kaufmännischen Gesichtspunkten zu führen ist. Es ist eine betriebswirtschaftliche Absurdität ersten Ranges und mit kaufmännischen Grundsätzen noch nicht einmal im Ansatz zu vereinbaren, wenn die Deutsche Bundesbahn Aufträge, die sie selber ausführen kann, an Dritte vergibt, obwohl eigene, ungenutzte Kapazitäten vorhanden sind, die neben den Aufträgen an Dritte zusätzlich finanziert werden müssen. Der Antragspunkt 2 soll deshalb sicherstellen, daß diese Mißwirtschaft der Deutschen Bundesbahn beendet wird.

