

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Drabiniok und der Fraktion DIE GRÜNEN
— Drucksache 10/1826 —

Güterwagenausbesserungswerke der Deutschen Bundesbahn

Der Bundesminister für Verkehr – E 13/32.80.00/44 BM 84 – hat mit Schreiben vom 13. August 1984 die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

1. Kann die Bundesregierung bestätigen, daß der Bundesminister für Verkehr die Genehmigung gemäß § 14 Abs. 3 Satz 1 Buchstabe d des Bundesbahngesetzes für die Stilllegung der Güterwagenausbesserungswerke Saarbrücken-Burbach, Fulda und Weiden versagt hat, und wenn ja, ist mit der Versagung der Genehmigung auch das von der Deutschen Bundesbahn gemäß § 44 des Bundesbahngesetzes eingeleitete gesetzliche Verfahren zur Stilllegung dieser Güterwagenausbesserungswerke abgeschlossen?

Der Bundesminister für Verkehr hat seine Absicht kundgetan, die Stilllegung der Ausbesserungswerke Fulda, Weiden und Saarbrücken-Burbach nicht zu genehmigen; die Verfahren nach § 14 Abs. 3 Satz 1 Buchstabe d des Bundesbahngesetzes sind derzeit noch nicht abgeschlossen.

2. Kann die Bundesregierung bestätigen, daß der Bund der Deutschen Bundesbahn die mit der Versagung der Genehmigung für die Stilllegung der Ausbesserungswerke Saarbrücken-Burbach, Fulda und Weiden verbundenen Mehraufwendungen und Investitionsausgaben gemäß § 28 a Abs. 1 des Bundesbahngesetzes zu erstatten hat, wenn ja, wie hoch sind diese Mehraufwendungen und Investitionsausgaben, wenn nein, warum nicht?

Nach § 28 a Abs. 1 des Bundesbahngesetzes hat die Deutsche Bundesbahn (DB) unter den dort genannten Voraussetzungen Anspruch auf Ausgleichszahlungen durch den Bund. Für Ausbesserungswerke der DB sind diese Voraussetzungen derzeit nicht gegeben.

3. Hat die Bundesregierung der Deutschen Bundesbahn im Zusammenhang mit der Versagung der Genehmigung für die Stilllegung der Ausbesserungswerke Saarbrücken–Burbach, Fulda und Weiden Zielvorgaben und Weisungen im Hinblick auf die zukünftige Kapazität im Bereich Güterwagenausbesserung erteilt, und wenn ja, welche?

Auf die Antworten zu den Fragen 1, 6 und 8 wird verwiesen.

4. Kann die Bundesregierung ausschließen, daß die Deutsche Bundesbahn zu einem späteren Zeitpunkt erneut das gesetzliche Verfahren zur Stilllegung der Ausbesserungswerke Saarbrücken–Burbach, Fulda und Weiden bzw. einzelner dieser Ausbesserungswerke einleitet, und wenn nein, warum nicht?
5. Besteht durch die Entscheidung des Bundesministers für Verkehr, die Genehmigung für die Stilllegung der Ausbesserungswerke Saarbrücken–Burbach, Fulda und Weiden zu versagen, nunmehr die Gefahr,
 - a) daß die Deutsche Bundesbahn das gesetzliche Verfahren zur Stilllegung der Ausbesserungswerke Paderborn, Darmstadt, Duisburg und Kaiserslautern bzw. einzelner dieser Ausbesserungswerke einleitet,

Das gesetzliche Verfahren zur Stilllegung eines Ausbesserungswerkes wird nach § 44 des Bundesbahngesetzes eigenverantwortlich vom Vorstand der Deutschen Bundesbahn eingeleitet.

- b) daß der Bundesminister für Verkehr die Stilllegung des Ausbesserungswerkes Hamburg–Harburg genehmigt,
- und wenn nein, warum nicht?

Über den Antrag des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn zur Stilllegung des Ausbesserungswerkes Hamburg–Harburg kann erst entschieden werden, wenn der Verwaltungsrat der Deutschen Bundesbahn über den Widerspruch der obersten Verkehrsbehörde der Freien und Hansestadt Hamburg nach § 52 Abs. 1 des Bundesbahngesetzes befunden hat.

6. Kann die Bundesregierung die Darstellung einer Nachrichtenagentur bestätigen, daß „nach Angaben des Verkehrsministeriums“ nun „möglicherweise anderen Ausbesserungswerken die Stilllegung drohe“, und wenn ja, um welche Ausbesserungswerke handelt es sich?

Kapazitätsanpassungsmaßnahmen anderer Art sind aus der Sicht des Unternehmens nicht auszuschließen. Entscheidungen haben die Organe der DB noch nicht getroffen.

7. Hat die Bundesregierung der Deutschen Bundesbahn Zielvorgaben oder Weisungen im Hinblick auf die Zukunft des Ausbesserungswerkes Hamburg–Harburg erteilt, und wenn ja, welche?

Nein, aus dem zu Frage 5 b) genannten Grunde.

8. Kann die Bundesregierung bestätigen, daß der Bundesminister für Verkehr die Deutsche Bundesbahn aufgefordert hat, neue Vorschläge zur „Kapazitätsanpassung“ im Bereich der Güterwagenausbesserung vorzulegen, und wenn ja, von welcher prozentualen Kapazitätsverminderung sollen dabei die Vorschläge der Deutschen Bundesbahn ausgehen?

Ja; detaillierte Sollvorgaben für Kapazitätsanpassungsmaßnahmen vorzugeben, ist jedoch nicht Aufgabe des BMV. Im übrigen wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

9. Inwieweit hält es die Bundesregierung für sinnvoll, bisher von der Deutschen Bundesbahn an Dritte vergebene Arbeiten durch die Güterwagenausbesserungswerke der Deutschen Bundesbahn auszuführen?

Die Bundesregierung hält es nicht für vertretbar, daß die DB Arbeiten aus dem Bereich der Industrie über das jetzige Maß hinaus in eigene Regie übernimmt.

10. Inwieweit hält es die Bundesregierung für sinnvoll, den Anfall von Güterwagenausbesserungsarbeiten auf alle Güterwagenausbesserungswerke gleichmäßig zu verteilen?

Bei einer Auslastung der Güterwagenwerke, die im Durchschnitt bei nur 50 v. H. liegt, sind Arbeitsverlagerungen allein kein geeignetes Mittel zur Verbesserung der Effektivität und Wirtschaftlichkeit im Vorhaltungsbereich der DB. Auf die Antwort zu Frage 6 der Kleinen Anfrage – Drucksache 10/396 vom 19. September 1983 – wird verwiesen.

11. Inwieweit hält es die Bundesregierung für sinnvoll, durch Einleitung ordnungspolitischer Initiativen sicherzustellen, daß der Anteil der Deutschen Bundesbahn am gesamten Güterverkehrsaufkommen durch die Verlagerung von Teilen des Straßengüterverkehrs – insbesondere des Straßengüterfernverkehrs – auf die Schiene wieder wesentlich erhöht wird?

Ziel der Verkehrspolitik der Bundesregierung ist eine Arbeitsteilung zwischen den Verkehrsträgern Schiene und Straße, die die art eigenen Vorteile der Schiene voll zum Tragen bringt.

Dirigistische Eingriffe, wie z. B. staatlich verordnete Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene, stellen kein geeignetes Mittel dar, Strukturveränderungen des Markts, die in erster Linie für den sinkenden Anteil der Deutschen Bundesbahn am Güterverkehrsaufkommen ursächlich sind, einfach umzukehren. Dies wäre ein schwerwiegender Eingriff in die freie Wahl des Verkehrsmittels, der die Flexibilität und Wettbewerbsfähigkeit der Wirtschaft spürbar einschränken würde.

Die bestehende Verkehrsmarktordnung enthält bereits mit Marktzugangsbeschränkungen und staatlicher Tarifaufsicht eine Reihe staatlicher Eingriffe zugunsten der DB. Weitergehende Eingriffe sind nicht vorgesehen. Die Bundesregierung ist vielmehr der Ansicht, daß die Bedingungen für eine verstärkte Inanspruchnahme des Schienengüterverkehrs durch Modernisierung und Ausbau des DB-Schienenverkehrs verbessert werden müssen.

12. Inwieweit hält es die Bundesregierung für möglich, durch Maßnahmen gemäß Fragen 9 bis 11 den Erhalt aller acht Güterwagenausbesserungswerke zu sichern?

Zahl und Größe der Ausbesserungswerke müssen sich grundsätzlich am Gesamtarbeitsaufkommen orientieren. Dies reicht langfristig nicht aus, um den uneingeschränkten Fortbestand der heute bestehenden Güterwagenwerke zu gewährleisten.

13. Wie hoch ist das voraussichtliche Gesamtgüteraufkommen aller Verkehrsträger im Fernverkehr des Jahres 2000 nach den der Bundesregierung vorliegenden Prognosen?

Nach den Prognosen wird für das Jahr 2000 im binnenländischen Güterverkehr ein Gesamtaufkommen je nach gesamtwirtschaftlicher Entwicklung zwischen 3 371 und 3 862 Millionen t erwartet. Die Vorausschätzungen für die Verkehrsleistung belaufen sich auf 265 bis 306 Milliarden t/km.

14. Wie hoch ist das voraussichtliche Gesamtgüteraufkommen im Schienenverkehr der Deutschen Bundesbahn des Jahres 2000 nach den der Bundesregierung vorliegenden Prognosen?

Nach den Prognosen beträgt das Aufkommen im Eisenbahngüterverkehr je nach gesamtwirtschaftlicher Entwicklung im Jahr 2000 zwischen 327 und 372 Millionen t. Die Vorausschätzungen für die Verkehrsleistungen im Jahr 2000 belaufen sich auf 66 bis 75 Milliarden t/km.

15. Um welche Prognosen welcher Institute handelt es sich bei den der Bundesregierung vorliegenden Prognosen gemäß Fragen 14 und 15?

Bei ihren Arbeiten verwendet die Bundesregierung gegenwärtig Langfristprognosen der Prognos-AG aus dem Jahr 1983.