

Beschlußempfehlung und Bericht
des Ausschusses für Verkehr (14. Ausschuß)

zu dem Antrag des Abgeordneten Drabiniok und der Fraktion DIE GRÜNEN
— Drucksache 10/1638 (neu) —

Erhalt aller Güterwagen-Ausbesserungswerke der Deutschen Bundesbahn

A. Problem

Die Deutsche Bundesbahn unterhält zur Zeit acht Güterwagen-Ausbesserungswerke, die jedoch im Schnitt nur zu 55 v. H. ihrer Kapazität ausgelastet sind.

Der Antragsteller wendet sich gegen die mögliche Schließung einzelner Werke. Volle Auslastung soll erreicht werden durch Verlagerung von Straßengüterverkehr auf die Schiene und durch Übernahme von bisher an die Privatwirtschaft vergebenen Aufträgen in Eigenregie.

B. Lösung

Ablehnung des Antrages. Eine Konservierung bestehender Strukturen ist aus finanziellen Gründen nicht vertretbar.

Mehrheitsentscheidung im Ausschuß

C. Alternativen

Die Fraktion DIE GRÜNEN besteht auf Annahme des Antrages.

D. Kosten

entfallen bei Ablehnung des Antrages.

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,
den Antrag — Drucksache 10/1638 (neu) — abzulehnen.

Bonn, den 22. Mai 1985

Der Ausschuß für Verkehr

Lemmrich	Dr. Jobst
Vorsitzender	Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Dr. Jobst

Der in Drucksache 10/1638 (neu) enthaltene Antrag wurde in der 91. Sitzung des Deutschen Bundestages am 18. Oktober 1984 dem Verkehrsausschuß federführend sowie dem Ausschuß für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau und dem Ausschuß für innerdeutsche Beziehungen zur Mitberatung überwiesen. Der Verkehrsausschuß hat die Vorlage in seinen Sitzungen am 6. Februar und 22. Mai 1985 behandelt.

I. Gegenwärtige Sachlage

Die Deutsche Bundesbahn unterhält z. Z. acht Ausbesserungswerke für Güterwagen, von denen die Werke Fulda und Weiden im Zonenrandgebiet gelegen sind. Diese Werke sind im Schnitt nur zu 55 v. H. ihrer Kapazität ausgelastet, weil der Instandsetzungsbedarf für moderne Güterwagen geringer ist als bei älteren Modellen. Wenn auch z. Z. vorübergehend durch Sonderaufträge aus der DDR eine höhere Auslastung gegeben ist, so muß dennoch aus Kostengründen mittelfristig und langfristig das Problem der Überkapazität gelöst werden.

Der Vorstand des Unternehmens hatte 1984 beim Bundesminister für Verkehr nach § 14 des Bundesbahngesetzes die Genehmigung zur Stilllegung von vier Werken beantragt, diesen Antrag jedoch wieder zurückgezogen, nachdem deutlich geworden war, daß eine solche Genehmigung nicht zu erwarten ist. Der Vorstand will nunmehr eine neue Konzeption für das Werkstättenwesen entwickeln, wobei das Ziel einer Produktivitätssteigerung um 40 v. H. bis 1990 auch für diesen Unternehmensbereich beachtet werden soll.

II. Ziele des vorliegenden Antrages

Ziel des vorliegenden Antrages ist es, die Bundesregierung dazu aufzufordern, die Genehmigung für die Schließung eines der Werke nach § 14 des Bundesbahngesetzes zu versagen, wobei Ausgleichszahlungen aus dem Bundeshaushalt nach § 28 a des Bundesbahngesetzes fällig werden.

Die Vollausslastung der Werke soll erreicht werden durch Übernahme von bisher an die private Waggonindustrie vergebenen Aufträge in die Eigenregie der Deutschen Bundesbahn und durch Verlagerung von Teilen des Straßengüterverkehrs auf die Schiene, so daß der Instandsetzungsbedarf für Güterwagen wieder ansteigt.

III. Verlauf der Ausschlußberatungen

Der Antrag wurde von den Fraktionen im Verkehrsausschuß wie folgt unterschiedlich beurteilt:

1. Nummer 1 des Antrages betr. Erhalt aller acht Güterwagen-Ausbesserungswerke

Die Mitglieder der Fraktionen der CDU/CSU und FDP haben die Nummer 1 abgelehnt, weil sie zum jetzigen Zeitpunkt eine Bestandsgarantie für alle Werke und eine Konservierung der jetzigen Struktur mit den nachteiligen finanziellen Folgen für das Unternehmen nicht für vertretbar halten. Sie erwarten insoweit die Vorlage einer neuen Konzeption für das Werkstättenwesen durch den Vorstand.

Die Mitglieder der Fraktion der SPD sehen die Nummer 1 des Antrages für erledigt an, weil der Antrag des Vorstandes zur Genehmigung der Stilllegung einzelner Werke zurückgezogen worden ist.

Der Vertreter der Fraktion DIE GRÜNEN hat sich für die Annahme der Nummer 1 ausgesprochen, um den Bestand der Werke auch für die Zukunft zu sichern, wobei er darauf aufmerksam machte, daß der Bundesbahnvorstand jederzeit erneut einen Stilllegungsantrag vorlegen könne.

2. Änderungsantrag der Fraktion der SPD zu Nummer 2 des Antrages

Die Mitglieder der Fraktion der SPD haben vorgeschlagen, die Nummer 2 des Antrages wie folgt zu fassen:

„Die Bundesregierung wird aufgefordert, dem Vorstand der Deutschen Bundesbahn vorzugeben, die anlagenmäßigen Kapazitäten im Werkstättendienst so zu strukturieren und die Arbeitszuteilung so zu steuern, daß die einzelnen Güterwagen-Ausbesserungswerke ausreichend ausgelastet sind.“

Dieser Antrag wurde von den Mitgliedern der Fraktionen der CDU/CSU und FDP abgelehnt, mit dem Hinweis darauf, daß der Bundesbahnvorstand bereits an einer solchen neuen Konzeption arbeite, die eine Spezialisierung einzelner Werke und die Reduzierung des Personalbestandes zum Inhalt haben werde.

3. Nummer 2 des Antrages betr. Übernahme von Aufgaben in Eigenregie

Der Vertreter der Fraktion DIE GRÜNEN hat sich dafür eingesetzt, insbesondere die Wiederaufarbeitung alter Güterwagen in Eigenregie zu übernehmen, um dadurch die Kapazität der Werke auszulasten.

Die Mitglieder der drei anderen Fraktionen haben diesen Vorschlag abgelehnt, weil er den Verlust von zahlreichen Arbeitsplätzen in der privaten Waggonindustrie bedeuten würde. Dabei sei auch zu be-

rücksichtigen, daß die Arbeitnehmer in der Privatwirtschaft sozial weniger gut abgesichert seien als bei der Deutschen Bundesbahn.

4. Nummer 3 des Antrages betr. Verlagerung von Güterverkehr von der Straße auf die Schiene

Die Mitglieder der Fraktionen der CDU/CSU und FDP lehnten grundsätzlich einen dirigistischen Eingriff in den Verkehrsmarkt zur Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene ab.

Auch die Mitglieder der Fraktion der SPD haben diese Nummer 3 abgelehnt, weil sie es nicht für vertretbar halten, der Regierung eine „Blankovollmacht“ für ordnungspolitische Maßnahmen zu erteilen.

5. Schlußabstimmung

Der Verkehrsausschuß empfiehlt mit Stimmenmehrheit die Ablehnung des Antrages in seiner Gesamtheit.

IV. Mitberatende Stellungnahmen

Der mitberatende Ausschuß für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau hat im Wege der Mitberatung ebenfalls Ablehnung des Antrages empfohlen. Der Ausschuß für innerdeutsche Beziehungen hat seinen bisher bereits eingenommenen Standpunkt bekräftigt, wonach jedenfalls die im Zonenrandgebiet gelegenen Ausbesserungswerke Fulda und Weiden erhalten bleiben müssen. Er verweist dabei auf die entsprechende Zusage des Bundesministers für Verkehr.

Bonn, den 22. Mai 1985

Dr. Jobst

Berichterstatte