Deutscher Bundestag
10. Wahlperiode

Drucksache 10/3488

14. 06. 85

Sachgebiet 93

Beschlußempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr (14. Ausschuß)

zu dem Antrag der Abgeordneten Daubertshäuser, Haar, Bamberg, Amling, Antretter, Berschkeit, Buckpesch, Curdt, Hettling, Ibrügger, Kretkowski, Pauli, Hoffmann (Saarbrücken), Dr. Steger, Purps, Frau Steinhauer und der Fraktion der SPD
— Drucksache 10/1503 —

Personennahverkehr der Deutschen Bundesbahn in der Fläche

A. Problem

Die Bundesregierung soll dazu aufgefordert werden, ein Konzept für die künftige Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs in der Fläche vorzulegen.

B. Lösung

Annahme des Antrages in veränderter Fassung.

Einmütigkeit im Ausschuß

C. Alternativen

entfallen

D. Kosten

entfallen

Beschlußempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, unverzüglich ein Konzept für die zukünftige Ausgestaltung des ÖPNV in der Fläche vorzulegen. Dabei werden insbesondere folgende Bestandteile für erforderlich gehalten:

1. Der Bund hat zu gewährleisten, daß die Deutsche Bundesbahn (DB) für künftig ihr auferlegte Leistungen eine angemessene finanzielle Abgeltung erhält.

2. Die Bundesregierung muß die DB dazu auffordern, mit bereits bestehenden Verkehrsgemeinschaften die Netzplanung von Schienen- und Busverkehr sowie die Fahrplangestaltung abzustimmen und Tarifmodelle zu entwickeln, die eine schrittweise Einbindung der Schiene in die jeweilige Kooperation ermöglichen.

   Das Verkehrsangebot der DB muß das Rückgrat einer Netzbedienung in der Fläche sein. Die DB muß eine enge Kooperation und Abstimmung mit anderen Trägern des ÖPNV suchen. Dadurch wird es auch möglich, die Präsenz der DB in der Fläche wirtschaftlich besser abzusichern.

3. Die Bundesregierung soll für eine klare Aufgabenteilung zwischen Schienen- und Busverkehr im DB-eigenen Unternehmensbereich Sorge tragen; die Systemvorteile beider Verkehrsmittel sind durch entsprechende Abstimmung der Leistungen aufeinander zur Geltung zu bringen. Die DB muß dabei innovativ ihre technischen Möglichkeiten nutzen und ihr Angebot auch in der Fläche offensiv und attraktiver gestalten.

4. Die Bundesregierung soll die DB dazu auffordern, entsprechend dem Beschluß der Verkehrsministerkonferenz vom 31. Mai 1983 mit der Verwirklichung des vereinfachten Betriebes auf Nebenstrecken der DB, auf denen langfristig SPNV betrieben werden soll, zu beginnen, d. h. im einzelnen
   - — den Fahrbetrieb zu vereinfachen,
   - — die Organisation des Nebenstreckenbetriebes mit dem Ziel der Kosteneinsparung zu optimieren,
   - — die technischen Vorgaben für den Nebenbahnbetrieb (Signaltechnik, Weichen, Oberbau) den geringeren Anforderungen des Nebenbahnbetriebes anzupassen,
   - — kostengünstigere und attraktivere Fahrzeuge einzusetzen (z. B. Beschaffung des VT 628),
   - — zu prüfen, ob bestehende Parallelverkehre mit DB-Bussen bei wichtigen Verbindungen wieder auf die Schiene zurückverlagert werden können.

5. Die Bundesregierung muß, sollte es dennoch in Einzelfällen zu unvermeidbaren Streckenstillegungsanträgen kommen, den Verfahrensgang der Entscheidungen verbessern.

   Insbesondere folgende Kriterien sind zu beachten:
   - — Grundlage eines Streckenstillegungsantrages darf nicht das aktuell auf der Strecke verbliebene Aufkommen sein.
   - — Der Antrag muß das im Rahmen eines regionalen Verkehrskonzeptes erreichbare Reisendenpotential ausweisen und berücksichtigen.
   - — Die Einzelprüfung muß dann ergeben, ob eine Stillegung oder ein verändertes Bahnangebot im Rahmen eines regionalen Verkehrskonzeptes angebracht ist.
   - — Die Stellungnahmen der obersten Landesverkehrsbehörden zu Stillegungsanträgen der DB sollten ebenfalls Alternativvorschläge für die Er-

höhung der Wirtschaftlichkeit, der möglichen Beteiligung anderer Gebietskörperschaften und der alternativen Gestaltung des regionalen Angebots im öffentlichen Verkehr enthalten.

Bonn, den 12. Juni 1985

Der Ausschuß für Verkehr

Lemmrich	**Dr. Jobst**
Vorsitzender	Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Dr. Jobst

Der in Drucksache 10/1503 enthaltene Antrag wurde in der 94. Sitzung des Deutschen Bundestages am 25. Oktober 1984 dem Ausschuß für Verkehr federführend sowie dem Ausschuß für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, dem Ausschuß für innerdeutsche Beziehungen und dem Haushaltsausschuß zur Mitberatung überwiesen. Der Verkehrsausschuß hat die Vorlage in seinen Sitzungen am 6. Februar, 22. Mai und 12. Juni 1985 behandelt.

I. Inhalt und Ziel des Antrages

Ziel des Antrages ist die Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs der Deutschen Bundesbahn in der Fläche. Mit dieser Zielsetzung soll die Bundesregierung dazu aufgefordert werden, eine Gesamtkonzeption zu entwickeln, die insbesondere folgenden Inhalt hat:

1. Volle finanzielle Abgeltung aller gemeinwirtschaftlichen Leistungen, die die Deutsche Bundesbahn auf dem Gebiet des öffentlichen Personennahverkehrs erbringt, aus dem Bundeshaushalt.
2. Kooperation der Deutschen Bundesbahn mit anderen Trägern des öffentlichen Personennahverkehrs in der Fläche.
3. Bessere Abstimmung und Aufgabenteilung zwischen Schienen- und Busverkehr der Deutschen Bundesbahn.
4. Verstärkte Einführung einer kostengünstigen vereinfachten Betriebsweise auf den Nebenstrecken.
5. Verbesserung des Verfahrens bei Streckenstillegungen.
6. Wiedereinführung der Gasölbetriebsbeihilfen für die Unternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs unter Verwendung von Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (Umschichtung von 1 Pf Mineralölsteueraufkommen).

II. Verlauf der Ausschußberatungen

Der Verkehrsausschuß vertritt übereinstimmend die Auffassung, daß der öffentliche Personennahverkehr auch für den ländlichen Bereich eine absolute Notwendigkeit sei. Gerade hier müsse das Verkehrsnetz attraktiver gestaltet werden, um das Gefälle zwischen Stadt und Land abzubauen. Die Deutsche Bundesbahn habe hier als der größte Anbieter von Verkehrsleistungen eine besonders wichtige Funktion. Sie müsse auch künftig in der Fläche präsent bleiben; bei möglichen Streckenstillegungen müsse ein Gesamtkonzept für die künftige Verkehrsbedienung der Region mit Bussen entwikkelt werden, wobei auf die unterschiedlichen örtlichen Gegebenheiten Rücksicht genommen werden müsse.

Der Ausschuß hat daher den vorliegenden Antrag einmütig gebilligt, wobei jedoch folgende Änderungen beschlossen worden sind:

Präambel

Diese wurde redaktionell gestrafft.

Nummer 1 des Antrags

Für den öffentlichen Personennahverkehr der Deutschen Bundesbahn gilt z. Z. folgende Regelung: Durch eigene Einnahmen des Unternehmens zuzüglich Ausgleichszahlungen aus dem Bundeshaushalt soll ein Kostendeckungsgrad von 90 v. H. erreicht werden. Ein Betrag in Höhe von 10 v. H. der Kosten bleibt dann ungedeckt wegen der Zubrin-

gerfunktion des Nahverkehrs für den Fernverkehr und als Rationalisierungsanreiz. Der Ausschuß vertritt die Auffassung, daß diese Regelung beibehalten werden soll. Lediglich künftig der Deutschen Bundesbahn auferlegte Leistungen sollen in angemessener Weise abgegolten werden. Dementsprechend wurde die Nummer 1 des Antrags neu gefaßt.

Nummern 2 bis 5 des Antrags

Diese wurden vom Ausschuß unverändert gebilligt.

Nummer 6 des Antrags

Die Mehrheit im Ausschuß hat diese Nummer abgelehnt. Sie hält die Wiedereinführung der Gasölbetriebsbeihilfen für die Unternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs zwar für wünschenswert, sie sieht jedoch z. Z. keine Finanzierungsmöglichkeit. Insbesondere lehnt sie den Vorschlag ab, die erforderlichen Mittel in Höhe von 330 Mio. DM dem nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz für Verkehrsinvestitionen zweckgebundenen Aufkommen an Mineralölsteuer zu entnehmen, wie dies früher geschehen ist.

Schlußabstimmung

In der Schlußabstimmung hat der Ausschuß den Antrag in der veränderten Fassung einmütig gebilligt.

III. Mitberatende Stellungnahmen

1. Die mitberatende Stellungnahme des Ausschusses für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau hat folgenden Wortlaut:
   - Der Ausschuß begrüßt es, daß in dem Antrag wesentliche raumordnungspolitische Gedanken aufgegriffen werden, die zu einer Ausfüllung der vom Bundeskabinett am 23. November 1983 beschlossenen „Leitlinien zur Konsolidierung der Deutschen Bundesbahn" dienen können. Vor einer abschließenden Stellungnahme ist das Ergebnis der noch laufenden Ressortverhandlungen abzuwarten.
   - Auch die Leitlinien bringen zum Ausdruck, daß Streckenstillegungen bzw. Verlagerungen von Schienen- auf Straßenverkehr nur nach Prüfung des Einzelfalles vorgenommen werden. Insoweit bedarf es keiner Aufforderung an die Bundesregierung.
   - Gemäß § 4 Abs. 1 Raumordnungsgesetz wirkt der für die Raumordnung zuständige Bundesminister darauf hin, daß die Grundsätze der Raumordnung beachtet werden.
   - Der Ausschuß ist jedoch der Ansicht, daß der Antrag insbesondere in seiner Nummer 1 dem von der Bundesregierung aufgestellten Grundsatz einer unternehmerisch ausgerichteten Bundesbahnpolitik zuwiderläuft. Eine globale Finanzierungszusage stünde allen Bemühungen entgegen, mittel- und langfristig ein Absinken des Bundesbahndefizits zu erreichen.

2. Die mitberatende Stellungnahme des Ausschusses für innerdeutsche Beziehungen hat folgenden Wortlaut:
   - Der Ausschuß hält im Zonenrandgebiet verstärkte Anstrengungen für notwendig, um eine effizientere Zusammenarbeit aller Verkehrsträger und die Einbindung der Schiene in die regionalen Verkehrskonzepte zu erreichen.
   - Für das Zonenrandgebiet ist es besonders wichtig, daß die Bundesregierung dafür sorgt, die jeweiligen Systemvorteile von Schiene und Straße optimal zu nützen. Im Einzelfall muß geprüft werden, ob bei einer Umstellung auf den Busverkehr nicht auch private Unternehmen bereit und in der Lage sind, die geforderte Verkehrsleistung wirtschaftlich zu erbringen.
   - Im Zonenrandgebiet könnte die Einführung eines vereinfachten Zugbetriebes manche zur Stillegung vorgesehene Strecke erhalten. Es sollte geprüft werden, ob dadurch Zurückverlagerungen auf die Schiene wieder betriebswirtschaftlich sinnvoll werden.
   - Das bisher geltende Verfahren, wonach für die Stillegung von Bundesbahnstrecken im Zonenrandgebiet die Zustimmung des Kabinetts erforderlich ist, muß erhalten bleiben. Darüber hinaus sollte im Zonenrandgebiet als Kriterium für die Stillegung einer Strecke nicht nur das verbliebene Fahrgastaufkommen, sondern vor allem auch das öffentliche Verkehrsbedürfnis gelten. Grundlage jeder Entscheidung sollte ein strukturpolitisches Konzept sein.

3. Der Haushaltsausschuß hat Ablehnung des Antrags empfohlen.

Bonn, den 12. Juni 1985

Dr. Jobst

Berichterstatter

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 5300 Bonn
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 08 21, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333