

## **Kleine Anfrage**

**des Abgeordneten Häfner und der Fraktion DIE GRÜNEN**

### **Angebot der Deutschen Bundesbahn im Allgäu**

Seit Jahren baut die Deutsche Bundesbahn ihr Angebot in weiten Bereichen des Allgäus ab. Diese Entwicklung wird auch heute noch fortgesetzt, obwohl gleichzeitig bekannt und erwiesen ist, daß eine vorausschauende, umweltverträgliche Verkehrspolitik einen Ausbau der Bahn und einen Rückbau des Straßenverkehrs verlangen würde.

Zum Beispiel fordert das Berliner Bundesumweltamt in einer Studie: „Ziel einer umweltorientierten Verkehrspolitik muß es sein, das Verkehrswachstum der nächsten Jahre mit den umweltschonenden Verkehrsmitteln – insbesondere der Bundesbahn und dem öffentlichen Nahverkehr – aufzufangen.“ Kaum eine andere Region verlangt zukunftsgerichtete, ökologisch verantwortbare Entscheidungen in der Verkehrspolitik so dringend wie gerade das Allgäu, das als Lebens-, Arbeits- und Erholungsraum weitgehend von seiner Landschaft lebt und in dem das Vegetations- und Bergwaldsterben stellenweise schon dramatische, Landschaft und Menschen gefährdende Ausmaße angenommen hat. Trotz dieser bekannten Tatsachen geht im Allgäu der Rückbau der Bahn einher mit einer erschreckenden, unverantwortlich hohen Zahl an Straßen-, Schnellstraßen- und Autobahnenbauprojekten.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

1. Wie viele und welche Bahnstrecken mit welcher Gesamtlänge wurden im Bereich der Generalvertretung Kempten im Zeitraum ab 1983 bis heute für den Personenverkehr aufgegeben oder ganz stillgelegt?

Wie viele und welche Strecken mit welcher Gesamtlänge wurden in diesem Bereich in demselben Zeitraum neu errichtet?

2. Wie viele und welche Straßen mit welcher Gesamtlänge wurden im genannten Gebiet und Zeitraum im Bereich der Bundesstraßen und Bundesfernstraßen geschlossen, stillgelegt oder rückgebaut?

Wie viele und welche Strecken mit welcher Gesamtlänge wurden in dem genannten Gebiet während desselben Zeitrau-

mes im Bereich der Bundesstraßen und Bundesfernstraßen ausgebaut bzw. neu und zusätzlich errichtet?

3. Welche der unter Frage 1 genannten Maßnahmen sind durch Rückbau der Gleise irreversibel und welche wären bei entsprechend politischem Willen mit vertretbarem finanziellem Aufwand rückgängig zu machen?
4. Wie viele und welche Tarifpunkte bzw. Wagentarifpunkte wurden im genannten Zeitraum und Bereich der Generalvertretung Kempten stillgelegt bzw. geschlossen?
5. Wie viele und welche Haltepunkte bzw. Bahnhöfe wurden im genannten Zeitraum und Bereich jeweils geschlossen, stillgelegt bzw. veräußert?

Wie viele Bahnsteige wurden bei Bahnhöfen, die sich im Nahbereich des Oberzentrums Kempten befinden, abgebaut?

6. Wie viele Arbeitskräfte im Gleisbau, in der Wartung, Unterhaltung, Reinigung und Reparatur von Wagen, Anlageteilen und sonstigen Einrichtungen wurden in o. g. Bereich und Zeitraum freigesetzt, und wo und in welchem Ausmaße wurden die genannten Arbeiten in diesem Zusammenhang ständig oder fallweise an private Firmen bzw. Arbeitskräfte vergeben?

Ist der Bundesregierung in diesem Zusammenhang bekannt und kann sie mitteilen, wie viele Arbeiter dieser Privatfirmen unterhalb der Sozialversicherungsgrenze beschäftigt werden?

7. Wurde in den solchen Entscheidungen zugrundeliegenden Wirtschaftlichkeitsberechnungen der Deutschen Bundesbahn bei Kosten-Leistungs-Vergleichen zwischen Diensten der Deutschen Bundesbahn und privaten Anbietern in allen Fällen die tatsächliche Vergleichbarkeit der verwendeten Zahlen sichergestellt?

Wurde also beispielsweise beim Vergleich der Kosten der Bahn bzw. privater Firmen im Bereich der Wagenreinigung beachtet, daß die Bahn Aufenthaltsräume, WC, Betriebsstoffe, Seifen, Gleisanlagen für die Reinigung, Gestellung von Strom und Wasser etc. vorhält und somit natürlich andere Kosten hat als eine Firma, die all diese Leistungen der Bahn quasi unentgeltlich nutzt und lediglich Arbeitsstunden zu bezahlen hat?

8. Die Allgäuer Öffentlichkeit wurde in der letzten Zeit mehrfach durch besorgniserregende und unverständliche Meldungen aufgeschreckt, denen zufolge erwogen wird, den Standort Kempten und damit die Präsenz der Bahn sowie ihr Angebot an Arbeitsplätzen in der Region weiter zu schwächen. Beschwichtigungen zuständiger Stellen konnten die Bevölkerung schon deshalb bislang nicht beruhigen, weil dabei immer nur von einem Aufschub, von nochmaliger Prüfung der Pläne durch entsprechende Kommissionen etc., nicht aber von einem definitiven Verzicht auf die angedeuteten, für das Allgäu in mehrfacher Hinsicht unannehmbaren Entscheidungen die Rede war.

Kann die Bundesregierung zur Beruhigung der Bevölkerung und zur Bestandssicherung der Bahn und der von ihr angebotenen Arbeitsplätze im Allgäu endgültig ausschließen, daß

- die in Kempten stationierten Diesellokomotiven (einschließlich der vielen mit deren Vorhaltung und Wartung verbundenen Arbeitsplätze) an einen anderen Standort verlegt werden,
- das Betriebswerk (BW) Kempten aufgelassen wird,
- Leerstellen im Bereich der Bahn abgebaut werden?

Falls nicht, wie ist der jeweilige Diskussions- und Planungsstand in den drei obengenannten Bereichen, wann werden wo und nach welchen Vorgaben die endgültigen Entscheidungen fallen, und wie ist gewährleistet, daß die Interessen des Allgäus dabei ausreichend berücksichtigt werden?

9. Trifft es zu, daß die Deutsche Bundesbahn ihren Bedarf an ausreichenden und geeigneten Arbeitskräften bzw. Bewerbern für Lehrstellen in den letzten Jahren an ihren Standorten in eher ländlichen Regionen sehr viel besser decken konnte, während hierbei in den großen Städten zunehmend Schwierigkeiten auftreten, und wie gestaltete sich dieses Verhältnis im fraglichen Zeitraum (1983 bis heute) im Vergleich zwischen den Standorten Kempten und München?

Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß die Deutsche Bundesbahn angesichts des Personalmangels in Ballungsräumen den zur Aufrechterhaltung einer kundengerechten und attraktiven Betriebsführung erforderlichen Leistungsbedarf verstärkt von dem Arbeitspotential der Region übernehmen und durchführen lassen sollte?

10. Welchen künftigen Stellenwert besitzt das Betriebswerk Kempten innerhalb der Unternehmensstrategie der Deutschen Bundesbahn, und welche zusätzlichen bzw. künftigen Rückbau-, Einschränkungs-, Privatisierungs- oder Stilllegungspläne im Bereich der Generalvertretung Kempten werden derzeit von der Deutschen Bundesbahn noch erwogen bzw. geprüft?
11. Die bessere und schnellere Verbindung der Zentren etwa durch Taktzeiten im IC-Netz wird dann nicht zu einer über das heutige Maß hinausgehenden Akzeptanz der Bahn führen, wenn die Reisenden in den Regionen mangels ausreichender, schneller und genügend häufiger Verbindungen doch wieder auf das Auto angewiesen sind. Wer am Reiseziel das Auto braucht, weil ein ausreichender Bahnservice nicht besteht, wird gleich mit dem Auto anreisen und somit auch die größere Distanz bereits mit dem Auto zurücklegen. Ein zukunftsweisendes Bahnkonzept kann deshalb nicht darin bestehen, lediglich die großen Distanzen zu bedienen und sich aus der Fläche zurückzuziehen. Für die Kunden entscheidend sind letztlich nicht die Fahrzeiten von Bahnhof zu Bahnhof, sondern von Haus zu Haus. Eine derartige verbesserte Bahnpolitik realisiert zugleich Ziele der Verkehrs-, Struktur-, Umwelt- und Sozialpolitik, wie sie auch die gegenwärtige Bundesregierung regelmäßig verkündet hat.

Welche konkreten Pläne zur Verbesserung des Angebots und des Service, zur Ausweitung der Leistung, des Streckennetzes, der Zugfrequenz oder zur Verkürzung der Fahrzeiten sind von seiten der Deutschen Bundesbahn für den genannten Bereich geplant bzw. in Aussicht gestellt?

12. Sind der Bundesregierung Untersuchungen bzw. Erfahrungen aus anderen Ländern bekannt (und wenn ja, welche), wonach die Einführung von Taktzeiten die Attraktivität und Akzeptanz und damit auch die Auslastung der Bahn spürbar erhöht hat (z. B. das Konzept „Bahn 2000“ in der Schweiz, welches schon in der kurzen Zeit seines Bestehens durch ein wesentlich verbessertes Angebot laut Auskunft der Informationsabteilung der Schweizer Bundesbahn (SBB) die Erträge um 25 Prozent steigern konnte), und welche Folgerungen werden für den Bereich der Deutschen Bundesbahn daraus gezogen?

Wann wird die Deutsche Bundesbahn bereit und in der Lage sein, auf allen Allgäuer Strecken Taktzeiten einzuführen?

Welche Maßnahmen sind geplant, um die Umsteigemöglichkeit an den Bahnhöfen durch aufeinander abgestimmte Taktzeiten etwa analog dem Schweizer Modell zu verbessern?

13. Wird die Deutsche Bundesbahn analog zur SBB ein Vielfahrer-Abo einführen, mit dem der Inhaber ein Jahr lang in allen Zügen, Postbussen, Schiffen und vielen Bergbahnen zum halben Preis reisen kann (Amortisation in der Schweiz, z. B. schon bei vier Fahrten von Zürich nach Basel)?

Wird die Deutsche Bundesbahn – analog zur SBB – ein Jahresabonnement für Berufspendler auf bestimmten Strecken einführen (Kostengrundlage 8 Monate)?

Wenn nein, wurden bzw. werden derartige Möglichkeiten geprüft, und welche Hindernisse stehen ihrer Erfüllung entgegen?

14. Viele potentielle Bahnkunden nutzen das Angebot der Bahn auch einfach deshalb nicht, weil sie es nicht kennen und dieses Angebot den Kunden nicht ausreichend verständlich und attraktiv vermittelt wird. Die Lektüre von Kursbüchern bereitet nicht nur den Kunden, sondern selbst Bahnangestellten häufig erhebliche Schwierigkeiten. Selbst das Lesen von Fahrplänen kann nicht von allen Kunden erwartet werden und kann zu erheblichen Schwierigkeiten führen, wenn etwa bestimmte Ausnahmeregelungen in den Fußnoten übersehen werden, die oft ebenso umfangreich sind, wie die Liste der Fahrzeiten selbst. Hinzu kommt, daß eine vernünftige, freundliche und jederzeit erreichbare Auskunft gerade auch durch die Auflassung von Bahnhöfen inzwischen nur noch in den wenigsten Orten besteht, die diesbezüglichen Rufnummern nicht allgemein bekannt sind und die entsprechenden Telefone – gerade auch an größeren Bahnhöfen – häufig entweder besetzt sind oder nicht abgenommen werden.

Welche Maßnahmen wird die Deutsche Bundesbahn ergreifen, um Fahrpläne zu vereinfachen und deren Verständlich-

keit – etwa durch Streichung von unnötigen und verwirrenden Ausnahmen etc. – zu verbessern?

Wird die Bahn (und wenn ja, ab wann) gerade auch vor dem Hintergrund der Stilllegung vieler Bahnhöfe bzw. Tarifpunkte künftig eine von allen Orten mit derselben kurzen, möglichst einprägsamen Nummer jederzeit und zum Ortstarif bzw. für den Anrufer gebührenfrei erreichbare telefonische Auskunft einrichten, wie dies z. B. viele Handels- oder Versandunternehmen seit Jahren tun?

15. Wird die Deutsche Bundesbahn den InterRegio von München nach Lindau verlängern und so eine leistungsfähige Verbindung zur Landeshauptstadt sowie zum Flughafen München 2 schaffen und damit eine Alternative zu dem noch immer in der Diskussion stehenden ebenso umweltschädlichen wie überflüssigen Regionalflughafen Allgäu und zur Benutzung des Autos sowie dem Ausbau der Autobahn(en) schaffen?

Wenn nein, welche Gründe stehen dem entgegen?

16. Mit dem Pendolino steht seit einiger Zeit ein für die Bedingungen des Allgäus (Voralpenland) wie geschaffenes intelligentes, schnelles und kostengünstiges Zugsystem zur Verfügung. Dieser Zug könnte durch seine überlegene Kurventechnik etwa auf der Strecke München–Kempten–Lindau erhebliche Fahrzeitverkürzungen herausholen, ohne daß hierfür kostspielige und landschaftszerstörende Umbauten, wie sie die Bahn auf anderen Strecken betreibt, nötig wären.

Ab wann könnte der Pendolino theoretisch frühestens eingesetzt werden, für wann ist sein Einsatz geplant, und welche möglichen Fahrzeitverkürzungen würden sich, nach Auffassung der Bundesregierung, aus seinem Einsatz für die gesamte Strecke ergeben?

17. Welcher Zusammenhang besteht nach Auffassung der Bundesregierung zwischen der Tatsache, daß der intelligente, technisch überlegene und gerade für kurvenreiche Strecken höchst sinnvolle Pendolino bislang ausschließlich in einem einzigen Bereich eingesetzt werden soll und dem Faktum, daß dieser Bereich just in der Gegend liegt, in der der Bundesverkehrsminister als derzeit oberster Dienstherr der Deutschen Bundesbahn seinen Wahlkreis hat?

Ist der Bundesregierung bekannt, daß dieser Zusammenhang in weiten Teilen der Öffentlichkeit und namentlich unter den Bundesbahnbediensteten eine Einschätzung der bahnpolitischen Entscheidungen und allgemein der Politik der Bundesregierung fördert, die nicht gerade dahin geht, daß alle in diesem Zusammenhang notwendigen und getroffenen Entscheidungen immer von sachlichen Erwägungen geleitet werden, und welche Schlüsse wird die Bundesregierung aus diesem Umstand gegebenenfalls ziehen?

Wie beurteilt die Bundesregierung selbst diese o. g. Entscheidung?

18. Vor dem Hintergrund der Tatsache, daß bei der Wahl des Verkehrsmittels für den Reisenden die Reisezeit von Haus zu Haus ein primäres Beurteilungskriterium darstellt:

Sind der Bundesregierung die erheblichen Mängel bekannt, und welche Bemühungen hat die Deutsche Bundesbahn unternommen oder wird sie noch unternehmen, um die Anbindung des großen und wichtigen Bahnhofes Kempten an die Innenstadt und das ÖPNV-Netz zu verbessern?

19. In welchem Maße beachtet und berücksichtigt die Deutsche Bundesbahn bei ihren Entscheidungen zur Schließung bzw. Stilllegung von Bahnhöfen den Unterschied zwischen Bahnhöfen bzw. Haltepunkten, die außerhalb und solchen, die zentral oder günstig innerhalb von Ortschaften liegen, wie dies etwa in Betzigau, Wilpolzried, Heimenkirch oder Oberreitnau der Fall ist?

20. Was wird seitens der Bundesregierung und der Deutschen Bundesbahn unternommen, um die Umweltfreundlichkeit der Bahn – niedrigster Flächenverbrauch, niedrigster Energiebedarf, niedrigste Umweltbelastung, niedrigste Belastung der Gemeinschaft durch Unfallfolgekosten – verstärkt und konkret in der Öffentlichkeit deutlich zu machen und auch im Allgäu mehr Kunden auf die Bahn zu ziehen?

Was unternimmt die Deutsche Bundesbahn im Falle der Angebotserweiterung Richtung Pfronten ab Sommerfahrplan 89, um hiervon die Bürger/innen im regionalen Bereich sowie potentielle Fremdenverkehrsgäste werbewirksamer zu unterrichten und so die künftige Wahl des Verkehrsmittels zu beeinflussen?

21. Wie lautet das von der Bundesregierung und der Deutschen Bundesbahn angestrebte umweltgerechte Verkehrskonzept der Zukunft für die Region Allgäu vor dem Hintergrund folgender Entwicklungstendenzen:

- des permanenten Rückbaus von Gleisanlagen und Stilllegung von zentral gelegenen Bahnhöfen,
- der Stagnation des Bauzustandes der Nord-Süd-Verbindung Ulm–Obersdorf,
- des bestehenden Entscheidungsnotstandes hinsichtlich der Trasse München–Lindau,
- des Zögerns in der Fortschreibung eines Gesamtverkehrskonzeptes für den Nord-Süd-Verkehr im Alpenbereich mit der klaren Zielstellung der Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf die Schiene und der Notwendigkeit der Realisierung des Spülgenprojektes,
- der Schwächung der Wettbewerbssituation der Deutschen Bundesbahn durch Abzug der Verkaufsorganisation vor Ort (Auflösung GV Kempten),
- des Ausschlusses von dem als Nachfolger für die D-Züge konzipierten InterRegio-Verkehr,

- des Entfalls einer der beiden, für die Ferienregion Allgäu wirtschaftlich bedeutsamen, direkten Fernzugverbindungen in den Norden Deutschlands,
- der permanenten Serviceminderung in allen Bereichen, angefangen von der Fahrplangestaltung, den Umsteige- und Anschlußmöglichkeiten, den Übergangszeiten von Bahn zu Bus (Nahverkehrskonzept), den nicht optimierten Reisezeiten von Haus zu Haus (nicht schnell, nicht komfortabel, nicht attraktiv), der veralteten Konzeption des Wagenparkes einschließlich des nicht vorgesehenen, für das Allgäu prädestinierten Zugsystems „Pendolino“, bis hin zur Qualitätsminderung in der Wagenreinigung,
- der Entwicklung zum EG-Binnenmarkt z. B. im Bereich des Güter-, insbesondere des Güterfernverkehrs für das Allgäu?

Bonn, den 20. April 1989

**Häfner**

**Dr. Lippelt (Hannover), Frau Oesterle-Schwerin, Frau Dr. Vollmer und Fraktion**

