

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Klaus Daubertshäuser, Robert Antretter, Edelgard Bulmahn, Carl Ewen, Elke Ferner, Klaus Hasenfratz, Reinhold Hiller (Lübeck), Lothar Ibrügger, Dr. Ulrich Janzen, Volkmar Kretkowski, Horst Kubatschka, Robert Leidinger, Heide Mattischeck, Albrecht Müller (Pleisweiler), Dr. Rolf Niese, Siegfried Scheffler, Bodo Seidenthal, Dr. Margrit Wetzel, Berthold Wittich, Hans-Ulrich Klose und der Fraktion der SPD

Kosten und Erlöse der Schienenwege, Binnenwasserstraßen und Straßen

Nach der Umwandlung der Bundesanstalt für Flugsicherung in eine privatrechtliche Gesellschaft im alleinigen Besitz des Bundes plant die Bundesregierung, auch andere Bereiche der Verkehrsinfrastruktur privatrechtlich zu organisieren und eventuell auch privates Kapital zu beteiligen. Um die Möglichkeiten und Grenzen einer solchen Entwicklung beurteilen zu können, ist die genaue Kenntnis der wirtschaftlichen Lebensfähigkeit der einzelnen Teilnetze erforderlich. Außerdem muß Klarheit über die regional-, umwelt- und wettbewerbspolitischen Auswirkungen von zur Eigenwirtschaftlichkeit verpflichteten Netzgesellschaften sowie über die Folgen eines unterschiedlichen Vorgehens bei den einzelnen Verkehrssystemen bestehen.

Wir fragen die Bundesregierung:

A. Schienenwegenetz

1. Wie hoch sind die derzeitigen jährlichen Kosten einerseits der Deutschen Bundesbahn und andererseits der Deutschen Reichsbahn für
 - a) Betrieb und Verwaltung,
 - b) Unterhaltung,
 - c) Abschreibungin den Teilnetzen der
 - Hauptabfuhrstrecken,
 - Nebenstrecken,
 - sonstigen Strecken,
 - Rangierbahnhöfe?
2. Mit welcher Verringerung der o.g. Kosten rechnet die Bundesregierung bei der geplanten Umwandlung der Bahnen in eine Aktiengesellschaft?

3. Nutzungsgebühren in welcher Höhe müßte beim derzeitigen Verkehrsaufkommen auf der Schiene eine eigenständige Fahrweg AG der Bahn in den einzelnen Teilnetzen erheben, um eine vollständige Deckung der ihr entstehenden Kosten zu erreichen?
4. Wie würden sich die Kosten und die Erlöse einer eigenständigen Fahrweg AG bei einer Steigerung des Verkehrsaufkommens auf der Schiene um 50 % in den einzelnen Teilnetzen verändern?
5. Hält es die Bundesregierung aus Wettbewerbs- und Umweltschutzgründen für gerechtfertigt und am Markt durchsetzbar, im nichtelektrifizierten Netz der Bahnen von den Nutzern der Schieneninfrastruktur neben der zur Zeit bereits entrichteten Mineralölsteuer auf den in den Triebwagen und Lokomotiven verbrauchten Dieselmotorkraftstoff auch noch einen Streckenkilometerpreis zu erheben, während gleichzeitig der parallel zur Schiene verkehrende Linienomnibus lediglich mit Mineralölsteuer belastet ist?
6. Unter welchen Voraussetzungen hält die Bundesregierung angesichts der derzeitigen von den Nutzern der Straßen und Wasserstraßen erhobenen Steuern und Abgaben einen eigenwirtschaftlichen Betrieb
 - a) der Nebenfernstraßen,
 - b) der sonstigen nichtelektrifizierten Streckendurch eine eigenständige Fahrweg AG für möglich?
7. Hält die Bundesregierung die Bundesländer oder Kreise und Gemeinden für bereit und für fachlich sowie finanziell in der Lage,
 - a) die Nebenfernstrecken und
 - b) die sonstigen nichtelektrifizierten Streckenvon Bundesbahn und Reichsbahn in eigene Verantwortung zu übernehmen, wenn die geplante Fahrweg AG diese aus wirtschaftlichen Gründen stilllegen sollte?
8. Mit welchen regional- und umweltpolitischen Auswirkungen wäre bei Stilllegung eines Großteils des nichtelektrifizierten Streckennetzes der Bahnen zu rechnen?

B. Binnenwasserstraßen

9. Wie hoch sind die laufenden jährlichen Ausgaben des Bundes für
 - a) Betrieb und Verwaltung,
 - b) Unterhaltung,
 - c) Abschreibungeinerseits der abgabepflichtigen und andererseits der nicht-abgabepflichtigen Wasserstraßen?
10. Abgaben in welcher Höhe müßten von den Nutzern der Binnenwasserstraßen erhoben werden, um
 - a) die laufenden Kosten für Betrieb und Unterhaltung sowie

- b) die laufenden Kosten als auch die anzusetzenden jährlichen Abschreibungen
einerseits der derzeit abgabepflichtigen und andererseits der derzeit nichtabgabepflichtigen Wasserstraßen zu decken?
11. Mit welchem Verkehrsrückgang bei der Binnenschifffahrt müßte gerechnet werden, wenn die o. g. Abgaben auf den derzeit abgabepflichtigen Wasserstraßen erhoben würden?
12. Sieht sich die Bundesregierung in der Lage, die erbetenen Angaben über die entstehenden Kosten und die zu einer Kostendeckung notwendigen Abgabenhöhe getrennt für einzelne Teilnetze (Rhein, Neckar, Mosel, Westdeutsches Kanalnetz, Mittellandkanal, Elbe-Seiten-Kanal, Rhein-Main-Donau-Kanal) zur Verfügung zu stellen, und wie hoch sind diese?
13. Welche Wasserstraßen des Bundes müßten bei einem eigenwirtschaftlichen Betrieb der einzelnen Wasserstraßennetze auch bei deutlich erhöhten Gebühren wegen nicht erreichbarer Kostendeckung geschlossen werden?
14. Welche regional- und umweltpolitischen Auswirkungen wären bei Schließung einzelner Wasserstraßen zu erwarten?

C. Straßennetz

15. Wie hoch sind die jährlichen Kosten für
- a) Betrieb, Verwaltung und Verkehrspolizei,
 - b) Unterhaltung,
 - c) Abschreibung
- in den Teilnetzen
- Bundesautobahnen,
 - Bundesstraßen,
 - Landstraßen,
 - Kreis- und Gemeindestraßen?
16. Wie hoch sind die jährlichen Einnahmen aus Kraftfahrzeug- und Mineralölsteuer in den Teilnetzen
- Bundesautobahnen,
 - Bundesstraßen,
 - Landstraßen,
 - Kreis- und Gemeindestraßen
- bei Einnahmeaufteilung entsprechend den jeweiligen Fahrleistungen?
17. Wäre bei Einnahmeaufteilung entsprechend der auf den jeweiligen Netzen erbrachten Fahrleistung ein eigenwirtschaftlicher Betrieb der Teilnetze
- Landstraßen,
 - Kreis- und Gemeindestraßen
- möglich?

18. Abgaben in welcher Höhe müßten bei den Teilnetzen

- Bundesautobahnen,
- Bundesstraßen,
- Landstraßen,
- Kreis- und Gemeindestraßen

erhoben werden, um neben den reinen Straßenkosten sowie den Ausgaben für die Verkehrspolizei auch die derzeit von Dritten getragenen Unfall-, Lärm- und Abgasschäden zu decken?

Bonn, den 28. April 1993

Klaus Daubertshäuser

Robert Antretter

Edelgard Bulmahn

Carl Ewen

Elke Ferner

Klaus Hasenfratz

Reinhold Hiller (Lübeck)

Lothar Ibrügger

Dr. Ulrich Janzen

Volkmar Kretkowski

Horst Kubatschka

Robert Leidinger

Heide Mattischeck

Albrecht Müller (Pleisweiler)

Dr. Rolf Niese

Siegfried Scheffler

Bodo Seidenthal

Dr. Margrit Wetzel

Berthold Wittich

Hans-Ulrich Klose und Fraktion