

Antwort
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Dr. Klaus-Dieter Feige und der Gruppe
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**
— Drucksache 12/6758 —

Bahnpolitik in der Tourismusregion Allgäu

Die Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs im Zuge der Bahnreform bringt Chancen und Gefahren für den Personentransport auf der Schiene gerade in Tourismusregionen wie dem Allgäu. Streckenstilllegungen, Ausdünnungen des Zugangebotes und das Einsparen von Tourismusangeboten der Bahn konkurrieren mit alternativen Bahnkonzepten, die das Umsteigen vom Automobil auf öffentliche Verkehrsmittel fördern sollen. Gerade im Allgäu stehen heute bahnpolitische Entscheidungen an, die für eine gesunde Tourismusentwicklung von großer Bedeutung sind.

Vorbemerkung

Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn wurden am 1. Januar 1994 in ihren unternehmerischen Bereichen in die privatrechtlich organisierte Deutsche Bahn Aktiengesellschaft (DB AG) umgewandelt. Sie gestaltet ihr Leistungsangebot in unternehmerischer Eigenverantwortung. Die Bundesregierung nimmt hierauf keinen Einfluß.

Die Verantwortung für den überwiegend gemeinwirtschaftlich betriebenen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) liegt noch bis zum Übergang der Aufgaben- und Finanzverantwortung für den SPNV der Eisenbahnen des Bundes vom Bund auf die Länder (Regionalisierung) am 1. Januar 1996 beim Bund. Danach entscheiden allein die künftigen „Besteller“ (Länder oder andere Gebietskörperschaften bzw. von ihnen gebildete Aufgabenträger) über den Leistungsumfang im SPNV der Eisenbahnen des Bundes.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 23. Februar 1994 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Wie beurteilt die Bundesregierung die Einstellung des seit 20 Jahren verkehrenden Sonderzuges „SkiExpress“ von Stuttgart nach Oberstdorf sowie das Aussparen des Allgäus durch Tagestourismusangebote wie des „Gläsernen Zuges“ durch die Bundesbahn im Zusammenhang mit der anstehenden Privatisierung und den Versprechen der Bundesbahn, mehr und besseren Service für Bahnkunden zu leisten?

Nach Ansicht der DB AG ist die Nachfrage beim SkiExpress je Zug von 375 Reisenden in der Saison 1991/92 auf 223 Reisende 1992/93 zurückgegangen. Der Zug war damit nicht mehr wirtschaftlich. Die DB AG ist bereit, mit der Region Allgäu Verhandlungen für eine Kooperation aufzunehmen mit dem Ziel, in gemeinsamer Anstrengung eine deutliche Nachfragesteigerung – und damit verbunden auch Angebotsverbesserungen – zu erreichen.

Der „Gläserne Zug“ ist ein elektrischer Triebwagen. Fahrten dieses Triebwagens auf nicht elektrisch betriebenen Strecken wie im Allgäu scheiden somit aus. Von München und Ulm aus fahren derzeit die fahrplanmäßigen Züge im Stundentakt ins Allgäu. Außerdem besteht eine durchgehende IC-Verbindung zwischen Stuttgart und Oberstdorf.

Die DB AG ist deshalb der Auffassung, daß das Angebot nachfragegerecht ist.

2. Wie beurteilt die Bundesregierung eine Verknappung des Bahnangebotes in einer Region wie dem Allgäu, das unter erheblichen Autoverkehrsproblemen zu leiden hat und in der der Bergwald zu 70 vom Hundert Schäden durch Luftschadstoffe aufweist?

Die DB AG hat im Jahr 1993 in der Region Allgäu–Bodensee–Oberschwaben mit Unterstützung der Länder Bayern und Baden-Württemberg erhebliche Leistungsverbesserungen vorgenommen. Es werden 50 vom Hundert mehr Züge angeboten, alle Linien werden auch abends und am Wochenende von 6.00 Uhr bis 24.00 Uhr gefahren. Daneben sind modernisierte Reisezugwagen eingesetzt und bessere Anschlüsse an die Fernzüge verwirklicht. Der „Integrale Taktfahrplan Allgäu“ ist nach Auffassung der DB AG Modell für andere Bundesländer.

3. Ist die Bundesregierung bereit, sich an einer überregionalen Versuchskampagne finanziell zu beteiligen, die unter dem Motto „Mit der Bahn ins Allgäu“ in den Urlauber-Herkunftsändern ein Umsteigen vom Auto auf die Bahn erleichtern soll, da die Bundesregierung nach Broschüren des Bundesministeriums für Verkehr eben dieses Ziel verfolgt?

Die Bundesregierung ist nicht bereit, sich an einer derartigen Werbekampagne finanziell zu beteiligen. Werbemaßnahmen für die Touristikregion Allgäu fallen in die Zuständigkeit der regionalen Gebietskörperschaften. Die DB AG entscheidet über ihre Werbemaßnahmen ebenfalls in unternehmerischer Eigenverantwortung.

4. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse vor oder bemüht sie sich darum, Informationen darüber zu erlangen, ob die Deutsche Bahn AG insgesamt weitere Streckenstillegungen, Verdünnungen des Zug- und Busangebotes und das Einsparen von Tourismusangeboten in der Region Allgäu plant, und wenn ja, wo, und ab wann?

Die DB AG hat den Ländern im Zuge der Verhandlungen über die Regionalisierung des SPNV zugesagt, das Leistungsangebot des Fahrplanes 1992/93 in Quantität und Qualität für vier Jahre beizubehalten. Später entscheiden die Länder bzw. die künftigen kommunalen oder regionalen Aufgabenträger selbst als „Besteller“ über das von Ihnen gewünschte SPNV-Leistungsangebot der Eisenbahnen des Bundes hinsichtlich Qualität und Quantität.

Planungen der DB AG über die Einstellung von Verkehrsbedienungen oder die Auflassung von Schieneninfrastruktur liegen dem Eisenbahn-Bundesamt und dem Bundesministerium für Verkehr nicht vor.

5. Tritt die Bundesregierung dafür ein, auf früher stillgelegten Bahnhöfen Bedarfshaltestellen einzurichten, um neue Regionalverkehrsangebote, wie etwa den Allgäu-Schwaben-Taktverkehr, besser regional anzubinden und Autobenutzern ein Umsteigen auf den umweltfreundlichen Schienenverkehr nahezu legen?

Die DB AG wird entsprechend ihrer Leistungszusage gegenüber den Ländern das heutige Angebot im SPNV in Quantität und Qualität zunächst aufrechterhalten. Zusätzliche Leistungen – dazu gehört auch die Reaktivierung stillgelegter Bahnhöfe – wird die DB AG nur gegen Kostenerstattung anbieten.

