

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Elke Ferner, Dr. Ulrich Böhme (Unna), Annette Faße, Monika Ganseforth, Angelika Graf (Rosenheim), Klaus Hasenfratz, Reinhold Hiller (Lübeck), Lothar Ibrügger, Konrad Kunick, Horst Kubatschka, Heide Mattischeck, Günter Oesinghaus, Karin Rehbock-Zureich, Siegfried Scheffler, Horst Schmidbauer (Nürnberg), Wieland Sorge, Hans Georg Wagner, Berthold Wittich, Rudolf Scharping und der Fraktion der SPD

Wettbewerbssituation der europäischen Eisenbahnen

Erklärtes politisches Ziel der Bahnreform war und ist es, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen. Das Eisenbahnneuordnungsgesetz enthält deshalb eine Reihe von Regelungen, die den diskriminierungsfreien Zugang Dritter zum Schienennetz der Deutschen Bahn AG sicherstellen sollen.

Nach der EU-Richtlinie 91/440 ist der Netzzugang auch ausländischen Bahnen zu öffnen, nach dem Wortlaut der Richtlinie allerdings nur, soweit es sich um internationale Gruppierungen von Eisenbahnunternehmen oder um grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr handelt.

Während durch den bevorstehenden Abbau des Kabotage-Verbots für ausländische Straßengüterverkehrsunternehmen der freie europäische Wettbewerb in diesem Sektor geöffnet wird, sind den europäischen Bahnunternehmen weiterhin Fesseln durch eine Fülle nationalstaatlicher Restriktionen angelegt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Mitgliedstaaten der EU haben bisher ihre Bereitschaft erklärt, über den Rahmen der EU-Richtlinie 91/440 hinaus nach dem Vorbild des Eisenbahnneuordnungsgesetzes diskriminierungsfreien Netzzugang für Dritte, auch für ausländische Bahnunternehmen, zuzulassen?
2. Welche Schritte hat die Bundesregierung unternommen, um insoweit mit Mitgliedstaaten der EU Gegenseitigkeitsvereinbarungen abzuschließen?
3. Gibt es Initiativen auf europäischer Ebene, die Richtlinie 91/440 im Sinne liberalerer Netzöffnungsregeln fortzuentwickeln?

4. Welchen Stand haben die Verhandlungen auf EU-Ebene zum Abbau technischer Zugangsbarrieren (z. B. unterschiedliche Netzspannungssysteme, inkompatible Betriebsregularien etc.) erreicht, und welche Initiativen gedenkt die Bundesregierung zu unternehmen, um den Prozeß der technischen Harmonisierung des Eisenbahnwesens in Europa voranzutreiben?
5. Wo und bei wem liegen nach Einschätzung der Bundesregierung die Haupthindernisse für eine schnelle technische Harmonisierung?
6. In welchen Mitgliedstaaten der EU gibt es staatliche Subventionen des Bahnbetriebs über die Finanzierung der Infrastrukturinvestitionen hinaus, und um welche Hilfsleistungen handelt es sich dabei?
7. Welche Sonderregelungen zur Förderung des Kombinierten Verkehrs gibt es in den verschiedenen Mitgliedstaaten der EU?
8. In welchen Mitgliedstaaten der EU sind die Bahnunternehmen generell oder für einzelne Betriebsarten von der Mehrwertsteuer und/oder der Mineralölsteuer befreit?
9. Welche Steuerbefreiungstatbestände gibt es in den verschiedenen Mitgliedstaaten der EU für grenzüberschreitende Bahnverkehre?
10. Welche weiteren Unterschiede rechtlicher und tatsächlicher Art gibt es im Vergleich zwischen der Deutschen Bahn AG und den anderen europäischen Bahnen, die im Falle gegenseitigen freien Netzzugangs zu Wettbewerbsverzerrungen führen könnten, und welche Schritte wird die Bundesregierung ergreifen, um insoweit faire Chancengleichheit herzustellen?

Bonn, den 30. März 1995

Elke Ferner
Dr. Ulrich Böhme (Unna)
Annette Faße
Monika Ganseforth
Angelika Graf (Rosenheim)
Klaus Hasenfratz
Reinhold Hiller (Lübeck)
Lothar Ibrügger
Konrad Kunick
Horst Kubatschka

Heide Mattischeck
Günter Oesinghaus
Karin Rehbock-Zureich
Siegfried Scheffler
Horst Schmidbauer (Nürnberg)
Wieland Sorge
Hans Georg Wagner
Berthold Wittich
Rudolf Scharping und Fraktion