

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Dr. Winfried Wolf
und der Gruppe der PDS
— Drucksache 13/2198 —**

Abschaffung der Mutter-Kind-Abteile im ICE

Die „Frankfurter Rundschau“ berichtete in ihrer Ausgabe vom 20. Juli 1995 über die Reise einer Mutter mit ihrem drei Monate alten Sohn mit der Bahn von Freiburg nach Mörfelden (Hessen). Beim Fahrkartenkauf in Freiburg bat sie um eine Reservierung für ein Kleinkindabteil, da sie das Kleinkind stillen wollte. Die Dame am Fahrkartenschalter riet wegen der Sommerhitze zur Fahrt im vollklimatisierten ICE. Auf der ICE-Fahrkarte stand „Kleinkindabteil“, bei dem reservierten Abteil handelte es sich jedoch um ein normales Abteil. Die Mutter mußte in Anwesenheit von anderen Fahrgästen, u. a. zwei Bundeswehrsoldaten, ihr Kind stillen. Auf Rückfrage der „Frankfurter Rundschau“ ließ die Deutsche Bahn AG durch ihren Sprecher Walter Henss mitteilen: „Im ICE gibt es keine Kleinkindabteile mehr. Die Mehrheit unseres Publikums sind Geschäftsleute. Es fahren nicht so viele Mütter und Kinder mit, daß wir auf Dauer ein Abteil reservieren und freihalten können.“ An eine Wiedereinführung der Kleinkindabteile im ICE sei auch in Zukunft nicht zu denken.

Hinter dem Einzelfall steckt demnach eine umfassende Politik der noch in Bundeseigentum befindlichen Deutschen Bahn AG.

Vorbemerkung

Eines der Ziele der vom Deutschen Bundestag beschlossenen Neuordnung des Eisenbahnwesens ist die konsequente Trennung von staatlichen und unternehmerischen Aufgaben sowie die Stärkung der Eigenverantwortlichkeit der Eisenbahnen des Bundes. Zu den unternehmerischen Aufgaben des Vorstandes der Deutschen Bahn AG (DB AG) gehören seit Inkrafttreten der Bahnstrukturreform am 1. Januar 1994 u. a. die Gestaltung der Verkehrsangebote nach den Bedürfnissen des Marktes und die Betriebsabwicklung. Hierüber entscheidet die Konzernleitung der DB AG als privatrechtlich organisiertes Wirtschaftsunternehmen

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 11. September 1995 übermittelt.

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

selbständig und unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten. Die Bundesregierung nimmt in diesen Fragen keinen Einfluß.

Die Bundesregierung beantwortet Fragen zu dem Bereich Bahn ohne Bindungswirkung bezüglich der rechtlichen Zulässigkeit bis zur vorgesehenen Entscheidung des Geschäftsordnungsausschusses des Deutschen Bundestages im Herbst dieses Jahres. Es kann daher in den Antworten zu den Fragen 1 bis 3, 5, 7 bis 9 sowie 11 und 12 nur die Entscheidung mitgeteilt werden, die das Unternehmen DB AG getroffen hat.

1. Ab welchem Zeitpunkt wurden die Mutter-Kind-Abteile im ICE abgeschafft?

Die DB AG hat nicht die Absicht, Mutter- und Kind-Abteile abzuschaffen. Sie bietet ihren Kunden weiterhin die Möglichkeit, bei vorheriger Reservierung sowohl in der 1. als auch 2. Klasse ein Abteil, das dann zum Kleinkindabteil erklärt wird, zu buchen. Ein gebuchtes Kleinkindabteil steht ausschließlich Müttern/Eltern mit Kleinkindern zu Verfügung.

2. Gilt die neue Regelung für alle in Betrieb befindlichen ICE?

Wie in der Antwort zur Frage 1 dargestellt, gibt es keine Neuregelung.

3. Wird das Nachfolgemodell des ICE, der ICE-2, bereits ohne Mutter-Kind-Abteile konzipiert bzw. gebaut?

Nein, alle ICE2-, ICE2/2- und IC-NeiTech-Züge werden mit einem speziellen, neu konzipierten Kleinkind-/Familienabteil mit Spiellandschaft ausgestattet.

4. Wie beurteilt die Bundesregierung, und hier insbesondere die Ministerin für Familie, Senioren, Frauen und Jugend, diese Geschäftspolitik der Deutschen Bahn AG?

Auf die Vorbemerkungen wird verwiesen.

5. Wie hoch liegt der Anteil des Geschäftsreiseverkehrs am ICE-Verkehr
 - a) in der 1. Klasse,
 - b) in der 2. Klasse,
 - c) bei der Gesamtzahl der ICE-Reisenden?

Der Anteil des Geschäftsreiseverkehrs liegt beim ICE im Mittel bei rund 30 % (1. Klasse ca. 80 %, 2. Klasse ca. 15 %).

6. Wie definiert die Bundesregierung die Bezeichnung „Mehrheit unseres (der Deutschen Bahn AG) Publikums“?

„Mehrheit“ sind mehr als 50 % der Reisenden.

7. Ist aus der Abschaffung der Mutter-Kind-Abteile mit der Begründung, dieses Fahrgastklientel sei zu klein, zu schließen, daß auch andere „Minderheitengruppen“, auf die im Schienenfernverkehr bisher teilweise Rücksicht genommen wurde, aus dem ICE gedrängt werden sollen?
- Ist etwa daran gedacht, den Zugang von behinderten Menschen zum ICE weiter zu erschweren (bitte für ICE und ICE-2 beantworten)?
 - Ist daran gedacht, zukünftig die Fahrkostendifferenz zwischen „normalen“ Bahntarifen und denen im ICE-Verkehr zu vergrößern?
 - Ist daran gedacht, die Fahrpreise der BahnCard-Inhaberinnen und -Inhaber im ICE-Verkehr zu erhöhen, wie im Fall des InterCityNight bereits erfolgt?

Nein (siehe auch Antwort zur Frage 1). Die DB AG hält im Gegenteil in den meisten Fernverkehrszügen behindertengerechte Einrichtungen vor, z. B. Rollstuhlstellplätze, Begleitersitze, behindertengerechte Toiletteneinrichtungen. In jedem ICE ist darüber hinaus eine Wickelmöglichkeit vorhanden. Diese Einrichtungen sind auch in den neuen ICE-Zügen vorgesehen.

- Nein.
- Fahrpreisunterschiede zwischen ICE und anderen Produkten im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) ergeben sich aus dem für den Kunden wahrnehmbaren Qualitätslevel für beide Produktfelder, d. h. je höher der Produktunterschied, um so größer ist der Fahrpreisunterschied.
- BahnCards rabattieren nur den Fahrpreis mit 50 %. Da im Gegensatz zu ICNight, wo eine Zusatzleistung im Globalpreis eingeschlossen ist, im ICE nur ein Fahrpreis anfällt, bleibt es bei dessen Rabattierung um 50 %.

8. Wie stark wird das „Konferenzabteil“ im ICE genutzt, und welche Rentabilität errechnet die Deutsche Bahn AG daraus?
- Zu wieviel Prozent ist das Konferenzabteil – bezogen auf ICE-Fahrkilometer – belegt?
 - Welche Kostendeckung errechnet die Deutsche Bahn AG für das Konferenzabteil?
 - Hat die Deutsche Bahn AG vergleichende Rechnungen für die Kostendeckung des Mutter-Kind-Abteils und des Konferenzabteils angestellt?
Wenn ja, welches Ergebnis brachte ein solcher Vergleich?
Wenn nein, warum nicht?
 - Welchen Unterschied sehen die Bundesregierung bzw. das Management der Deutschen Bahn AG zwischen der Minderheit von Bahnreisenden, die ein Konferenzabteil nutzen, und solchen, die ein Kleinkind stillen wollen (gefragt wird nach dem betriebswirtschaftlich relevanten Unterschied, nicht nach dem zwischen einem Muß des Stillens und einem Kann des Konferieren)?
 - Wird der ICE-2, bei dem grundsätzlich auf Abteile verzichtet werden soll, auch kein Konferenzabteil aufweisen?
Wenn nein, warum nicht?

Der Konferenzraum wird von den Fernverkehrsreisenden noch zu wenig genutzt. Zur Zeit wird über neue Nutzungsmöglichkeiten nachgedacht.

- a) Die Auslastung beträgt in den für den Geschäftsverkehr relevanten Zeiten ca. 10 %.
- b) Das Konferenzabteil ist Teil der Gesamtleistung im Geschäftsreiseverkehr. Eine eigene Kostendeckungsanalyse für das Konferenzabteil wird nicht erstellt.
- c) Wie dargestellt, erfolgt keine isolierte Betrachtung. Auch das Mutter-Kind-Abteil ist ein Servicebestandteil im Bereich Familienreisen.
- d) In dem Bemühen um ein zielgruppenorientiertes Angebot stehen sich das Mutter-Kind-Abteil und das Konferenzabteil als Servicekomponenten gleichberechtigt gegenüber.
- e) Überlegen hierzu hat die DB AG noch nicht abgeschlossen.

9. Welchen Vorschlag zur Nutzung des Schienenverkehrs für Mütter mit Kleinkindern hat die Bundesregierung im Fall von Strecken wie Frankfurt/Main–München, die fast ausschließlich mit dem ICE betrieben werden?

Auf die Antworten zu den Fragen 1 und 3 wird verwiesen.

10. Gibt es Mitglieder der Bundesregierung oder enge Angehörige von Mitgliedern der Bundesregierung, die von der Abschaffung des Mutter-Kind-Abteils betroffen sind?
Wenn nein, gäbe es solche Mitglieder der Bundesregierung bzw. enge Angehörige derselben, wenn diese den Forderungen des Bundesumweltamtes bzw. des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit folgen und auf innerdeutschen Verbindungen so weit als möglich auf Auto und Flugzeug verzichten und den Bahnverkehr nutzen würden?

Auf die Antwort zur Frage 1 wird verwiesen. Eine weitere Antwort erübrigt sich somit.

11. Ist es richtig, daß die Deutsche Bahn AG anstrebt, auf den IC-Verbindungen „Zug um Zug“ die derzeitigen lokbespannten Inter-City- und EuroCity-Züge durch ICE- bzw. ICE-2-Garnituren zu ersetzen?

Ja.

12. Wenn dies zutrifft, welche Konsequenzen sollen nach Auffassung der Bundesregierung bzw. des Managements der Deutschen Bahn AG Frauen daraus ziehen?
a) Nicht stillen?
b) Mit dem Pkw fahren und in Mutter-Kind-Räumen auf Autobahnraststätten stillen?

Auf die Antwort zur Frage 3 wird Bezug genommen.

Aus der Umstellung ergeben sich für Frauen keinerlei Nachteile. Die Ausgestaltung der neuen Zuggeneration berücksichtigt sowohl die individuellen Kundenbedürfnisse als auch die speziellen Wünsche der Familien bzw. Frauen mit Kleinkind.