

Antwort
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Elke Ferner, Ingrid Becker-Inglau,
Lilo Blunck, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
— Drucksache 13/3808 —**

Verspätungen im Personenverkehr der Deutschen Bahn AG

Seit etwa einem Jahr häufen sich in den Medien und in den Zuschriften von Bürgerinnen und Bürgern an die Fraktionen des Deutschen Bundestages die Berichte über ein deutliches Anwachsen von Verspätungen im Personenfern- und -nahverkehr der Deutschen Bahn AG (DB AG). Auffällig häufig sind in letzter Zeit insbesondere Berichte über den Ausfall von Lokomotiven, die z. T. zu dramatischen Verspätungen im Zugverkehr führen.

Dies führt immer häufiger dazu, daß Bahnreisende Anschlußzüge oder Anschlüsse an andere Verkehrsmittel verpassen. Setzt sich diese Entwicklung fort, führt dies auf Dauer zu einem spürbaren Attraktivitätsverlust des Bahnfahrens.

Vor dem Hintergrund der Bemühungen aller Parteien im Deutschen Bundestag, die Bahn nach der Bahnreform zu einem attraktiveren Verkehrsmittel zu machen, das wachsende Anteile des Straßenpersonenverkehrs übernehmen kann, muß diese Entwicklung mit Sorge betrachtet werden.

Zwar handelt es sich bei der Organisation des Bahnbetriebs nach der Bahnreform um eine Aufgabe des Managements der DB AG; die Bundesregierung ist jedoch in ihrer Position als 100 %iger Eigentümer der DB AG mit entsprechenden Einflußmöglichkeiten im Aufsichtsrat nicht von der Aufgabe entbunden, Fehlentwicklungen im Unternehmen frühzeitig zu erkennen und darauf zu achten, daß erfolgreiche Bewältigungsstrategien angegangen werden.

Vorbemerkung

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) entscheidet als Wirtschaftsunternehmen über die Gestaltung ihres Verkehrsangebotes und in Fragen der Betriebsführung in eigener Zuständigkeit und Verantwortung. Die Bundesregierung kann im Bahnbereich da-

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 28. Februar 1996 übermittelt.

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

her nur noch bedingt im Rahmen der ihr verbliebenen Zuständigkeit Auskunft erteilen.

Unter Bezug auf das Schreiben von Staatsminister Anton Pfeifer vom 21. Juni 1995 an den Vorsitzenden des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung und die Absprache in der Sitzung dieses Ausschusses am 29. Juni 1995 beantwortet die Bundesregierung bis zur vorgesehenen abschließenden Entscheidung des Geschäftsausschusses die Fragen 1 bis 6 zum unternehmerischen Verantwortungsbereich der DB AG, ohne sich damit rechtlich zu binden. Die Bundesregierung leitet die Auskünfte des Unternehmens deshalb nur weiter.

Ein Weisungsrecht des Alleinaktionärs (Bundesrepublik Deutschland) sowie des Aufsichtsrats der DB AG gegenüber dem für die Unternehmensführung zuständigen Vorstand ist gemäß § 76 des Aktiengesetzes nicht gegeben.

1. Wie hat sich seit dem Jahre 1990 pro Jahr die Verspätungsquote im Personenfern- und -nahverkehr von Bundesbahn und Reichsbahn bzw. DB AG jeweils entwickelt?

Von 1990 bis zum Fahrplanwechsel Mai 1994 hatte sich die Pünktlichkeit im vertakteten Schienenpersonenfernverkehr kontinuierlich verbessert. Von ca. 800 Zügen kamen ca. 680 Züge pünktlich bzw. mit höchstens fünf Minuten Verspätung an. Das entsprach einer Pünktlichkeit von 85 %. Seit Fahrplanwechsel 1995 hat sich jedoch eine Verschlechterung der Pünktlichkeit im Fernverkehr auf rd. 77 % ergeben. Die DB AG benennt hierfür als wesentliche Ursachen:

- Vertaktung der Angebote mit Vermehrung der Anschlußbindungen (Integrierte Taktfahrpläne),
- verstärkte Baustellentätigkeit und
- Fahrzeugsituation (siehe auch Antwort zu Frage 2).

Die Situation im Schienenpersonennahverkehr hat sich seit 1990 leicht verbessert; in S-Bahn-Systemen hat es keine nennenswerten Veränderungen gegeben.

2. Welchen Anteil haben Ausfälle von Lokomotiven an den Verspätungen?

Der Anteil der Ausfälle von Lokomotiven und Triebwagen (ohne ICE) im Personenverkehr beträgt – bezogen auf die angefallenen Verspätungsminuten/Woche – derzeit 22 % oder rd. 13100 Minuten.

3. Wie ist derzeit die durchschnittliche Rest-Lebensdauer und der Erneuerungsbedarf der von der DB AG eingesetzten Lokomotiven?

Die elektrischen Lokomotiven wurden für eine Nutzungszeit von 20 bis 30 Jahren ausgelegt, die Brennkraftlokomotiven generell für 30 Jahre. Ein nennenswerter Teil der Lokomotiven hat diese Nutzungszeit bereits überschritten. Wegen des sich daraus ergebenden erhöhten Instandhaltungsbedarfs wurde im Jahre 1995 eine Beschaffung von 450 elektrischen Lokomotiven eingeleitet, deren Auslieferung ab 1997 beginnt und voraussichtlich im Jahr 2001 abgeschlossen wird. Eine Option für weitere ca. 500 Fahrzeuge besteht.

Für Diesellokomotiven wird derzeit ein Beschaffungsprogramm geplant.

4. Welche Rolle spielt nach Auffassung der Bundesregierung die Ausdünnung des Netzes von Betriebs- und Ausbesserungswerken für die Aufrechterhaltung eines möglichst verspätungsfreien Zugbetriebs?

Die Konzentration der ehemaligen Betriebs- und Ausbesserungswerke auf weniger Standorte spielt für die Aufrechterhaltung eines möglichst verspätungsfreien Zugbetriebes keine Rolle.

5. Welche Rolle spielt nach Auffassung der Bundesregierung der Abbau des Personalbestands der DB AG insbesondere im Bereich der Lokomotiv- und Triebwagenführer für die Sicherstellung der notwendigen Personalreserven bei kurzfristigem – z. B. krankheitsbedingtem – Ausfall von Lok- oder Triebwagenführern?

Zur Sicherstellung eines reibungslosen und wirtschaftlichen Betriebsablaufes werden werktäglich ca. 500 Lokführerbereitschaften vorgehalten. Der Umfang dieser Bereitschaften deckt kurzfristige Personalausfälle ab.

6. Treffen Meldungen zu, wonach die DB AG in letzter Zeit verstärkt den Abbau von Überholgleisen betreibt, und welche Rolle spielt dies für Verspätungen?

Im Rahmen ihrer Bemühungen zur Reduzierung der Kosten der Infrastruktur wird auch die Vorhaltung von Überholungsgleisen auf ihre Notwendigkeit überprüft, weil die Auflassung von Gütertarifpunkten in der Fläche in Verbindung mit der Entmischung des Güter- und Personenverkehrs zu einer spürbaren Verringerung der Zahl der Überholungen von langsamen durch schnellere Züge führt.

Jeder Rückbaumaßnahme gehen jedoch intensive Untersuchungen über die Folgen eines Verzichts auf dieses Gleis voran; die DB AG bedient sich bei diesen Untersuchungen moderner EDV-Technik, bei der die Betriebsabläufe mit der geplanten Infrastruktur simuliert und Auswirkungen auf das Verspätungsniveau erkannt werden. Auswirkungen der laufenden Anlagen-

reduzierung auf das Verspätungsniveau können deshalb weitgehend ausgeschlossen werden.

7. Haben die Vertreter der Bundesregierung im Aufsichtsrat der DB AG das Thema der Verspätungen jemals angesprochen, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?

Die Bundesregierung ist nicht befugt, inhaltliche Angaben aus den Aufsichtsratssitzungen eines privatwirtschaftlich organisierten Unternehmens weiterzugeben. Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

8. Ist die Bundesregierung der Auffassung, daß eine weitere Zunahme der Verspätungen zu der Anforderung einer umfassenden Berichterstattung im Aufsichtsrat der DB AG und zur Vorlage eines Bewältigungskonzepts durch den Vorstand der DB AG führen muß?

Die Entscheidung hierüber obliegt ausschließlich den Organen der DB AG in eigener unternehmerischer Verantwortung. Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.

9. Welche Möglichkeiten zur größeren Pünktlichkeit im Zugverkehr haben die Vertreter der Bundesregierung im Aufsichtsrat und in den sonstigen Kontakten – insbesondere des federführenden Bundesministeriums für Verkehr – mit dem Vorstand der DB AG erörtert, und mit welchem Ergebnis?

Der Vorstand der DB AG hat im Rahmen eines Gesprächs im Bundesministerium für Verkehr die in den Antworten zu den Fragen 1 bis 3 beschriebenen Sachverhalte dargestellt. Auf die Vorbemerkung wird verwiesen.