

Kleine Anfrage
des Abgeordneten Dr. Winfried Wolf und der Gruppe der PDS

**Entwicklung des Personennah- und -fernverkehrs der Bahn und
Ungereimtheiten in der Eisenbahnstatistik**

Das Bundesministerium für Verkehr (BMV) gibt alljährlich die vom Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung bearbeitete Verkehrsstatistik „Verkehr in Zahlen“ heraus. Zwischen der letztjährigen und der diesjährigen Ausgabe kam es zu einer grundsätzlichen Revidierung der Zahlenangaben bezüglich der Verkehrsleistung im Personenfernverkehr und im Personennahverkehr der Deutschen Bahn AG. Zudem unterscheidet sich die amtliche Statistik deutlich von den Zahlenangaben, die die Deutsche Bahn AG veröffentlicht.

Während die Ausgabe „Verkehr in Zahlen 1995“ die Nahverkehrsleistung im Jahr 1994 als vorläufigen Wert auf 23,974 Mrd. Pkm beziffert, beträgt der amtliche Wert in der neuen Ausgabe („Verkehr in Zahlen 1996“, S. 57) 30,272 Mrd. Pkm und entspricht damit der offiziell von der Deutschen Bahn AG genannten Zahl. Somit steigt nach der amtlichen Statistik die Nahverkehrsleistung mit Gründung der Deutschen Bahn AG von 1993 auf 1994 um 27 % an (während die Deutsche Bahn AG eine Steigerung um 10,4 % ausweist). Für 1995 wird dann als vorläufiger Wert 31,997 Mrd. Pkm angegeben und somit eine weitere Steigerung der Verkehrsleistung unterstellt, während die Deutsche Bahn AG bereits als offizielle Zahl 29,570 Mrd. Pkm angegeben hat und es somit zu einer rückläufigen Entwicklung der Nahverkehrsleistung gegenüber 1994 um 2,3 % kam.

Auch im Fernverkehr wurde die amtliche Statistik in der neuen Ausgabe für das Jahr 1994 den Zahlenangaben der Bahn angeglichen, wodurch zwischen 1993 (33 671 Mio. Pkm) und 1994 (29 847 Mio. Pkm) eine deutlich rückläufige Entwicklung im Fernverkehr um 11 % ausgewiesen wird. Demgegenüber steigt die Fernverkehrsleistung nach Zahlenangaben der Deutschen Bahn AG im gleichen Zeitraum um 2,3 % an, da diese auch rückwirkend für 1993 ihre Zahlen veränderte.

Die „tageszeitung“ (taz) äußerte bereits in ihrer Ausgabe vom 27. Mai 1994 die Vermutung, daß die Statistiker bezüglich der Abgrenzung zwischen Nah- und Fernverkehr „ein bißchen getrickst“ haben, und auch Heinz Dürr, Vorstandsvorsitzender der

Deutsche Bahn AG, gestand „Abgrenzungsprobleme“ zwischen Nah- und Fernverkehr ein.

Die Bundesregierung stellt Milliardenbeträge für den Infrastrukturausbau des Fernverkehrs zur Verfügung. Gleichzeitig bewilligt sie über das Eisenbahn-Bundesamt den massiven Rückbau der Eisenbahninfrastruktur in der Fläche durch die Deutsche Bahn AG.

Eine parlamentarische Kontrolle ist daher darauf angewiesen, von der Bundesregierung verlässliche statistische Daten zur Verfügung gestellt zu bekommen. Schließlich ist zu befürchten, daß Milliardensummen für den Fernverkehr verschwendet werden, ohne daß dieser Bereich ein entsprechendes Nachfragepotential repräsentiert. Dagegen wird der Nahverkehr mit einem offensichtlich gewaltigen Nachfragepotential sträflich vernachlässigt und sogar demontiert.

BMV: „Verkehr in Zahlen 1995“ (S. 57)

Mio. Pkm	1993	1994*	
Fernverkehr	33 671	37 359	
Nahverkehr	23 868	23 974	
dar. S-Bahn-Verkehr	15 268	–	

* vorläufige Werte

BMV: „Verkehr in Zahlen 1996“ (S. 57)

Mio. Pkm	1993	1994	1995*
Fernverkehr	33 671	29 847	30 944
Nahverkehr	23 868	30 272	31 997
dar. S-Bahn-Verkehr	15 268	–	–

* vorläufige Werte

Deutsche Bahn AG: „Daten und Fakten“ 1994/95 und 1995/96

Mio. Pkm	1993	1994	1995
Fernverkehr	29 188	29 847	30 944
Nahverkehr	27 421	30 272	29 570
dar. S-Bahn-Verkehr	–	–	–

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie ist es zu erklären, daß das Bundesministerium für Verkehr bzw. das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung für 1995 eine Zunahme der Nahverkehrsleistung der Deutschen Bahn AG um 1,7 Mrd. Pkm prognostizieren („vorläufige Werte“), obwohl bereits Monate vor Redaktionsschluß von „Verkehr in Zahlen 1996“ (September 1996) die Deutsche Bahn AG eine Abnahme der Nahverkehrsleistung um 0,7 Mrd. Pkm als endgültige Zahl veröffentlicht hat?

Ist davon auszugehen, daß in der nächsten Ausgabe von „Verkehr in Zahlen“ im Oktober 1997 erneut die Zahlen der

- Deutschen Bahn AG mit einer Verzögerung von über einem Jahr (analog zur Korrektur der Zahlen für 1994 in der diesjährigen Ausgabe) übernommen werden?
2. Wie erklärt die Bundesregierung den nach der amtlichen Statistik („Verkehr in Zahlen 1996“) ausgewiesenen dramatischen Einbruch der Verkehrsleistung des Fernverkehrs um 3,8 Mrd. Pkm bzw. 11 %?

In welchem Maße sind die einzelnen Zugarten (InterRegio, IC, EC, ICE) an dieser Entwicklung beteiligt?

3. Wie erklärt die Bundesregierung den nach der amtlichen Statistik („Verkehr in Zahlen 1996“) ausgewiesenen gewaltigen Zuwachs der Verkehrsleistung im Nahverkehr zwischen 1993 und 1994 von rd. 6,4 Mrd. Pkm bzw. 27 % im einzelnen?

Handelt es sich dabei ausnahmslos um Verkehr bis 50 km Reichweite?

Welcher Anteil des Zuwachses basiert auf dem Mitzählen des S-Bahn-Verkehrs in Berlin?

4. Wie groß war die Verkehrsleistung der S-Bahn Berlin in den Jahren 1988, 1989, 1990, 1991, 1992, 1993, 1994 und 1995 vor dem Hintergrund, daß in der neuen Ausgabe „Verkehr in Zahlen 1996“ in Anmerkung 6 darauf hingewiesen wird, daß ab 1994 die S-Bahn Berlin mitgezählt wird?

Gab es weitere – unerwähnte – Änderungen in der Zählung des S-Bahn-Verkehrs?

5. Welche Bedeutung kommt der Anmerkung „Ab 1995 einschl. Doppelzählungen zwischen Nah- und Fernverkehr (Abgrenzung nach Zugarten)“ in der Ausgabe „Verkehr in Zahlen 1996“ zu?

6. Ist auch die Bundesregierung der Ansicht, daß sich die Anmerkungen widersprechen, wonach einerseits der Fernverkehr definiert wird als „Verkehr im Regeltarif über 50 km . . .“ und andererseits offenbar eine „Abgrenzung nach Zugarten“ den Ausschlag für die Zuordnung zum Personennah- bzw. -fernverkehr gab („Verkehr in Zahlen 1996“)?

7. Nach welchen Kriterien wird in der amtlichen Statistik des Bundesministeriums für Verkehr („Verkehr in Zahlen“) ab der Ausgabe 1996 zwischen dem Personennah- und -fernverkehr im einzelnen unterschieden, und wie gewährleistet das Bundesministerium für Verkehr die Vergleichbarkeit mit der Verkehrsstatistik früherer Jahrgänge?

8. Auf welche Weise macht das Bundesministerium für Verkehr bei einer Orientierung der Statistik an den Zugarten transparent, welche Verkehrsleistung innerhalb dieser Zugarten Nahverkehr (bis 50 km) und welche Fernverkehr (über 50 km) waren?

9. Auf welche Weise gewährleistet das Bundesministerium für Verkehr bei einer Orientierung der Statistik an den Zugarten eine langfristige Vergleichbarkeit der Zahlen, wenn die Deut-

- sche Bahn AG regelmäßig Zugarten einstellt (vgl. z. B. die geplante Einstellung der InterRegio 1997) bzw. neu gliedert (vgl. die grundlegende Neugliederung der Zugarten im Geschäftsjahr 1995)?
10. Welche Verkehrsleistungen wurden in den Jahren 1985 bis 1995 (jährliche Angaben, einschl. Prognose für 1996) im Personennahverkehr und im -fernverkehr in Abgrenzung nach der alten Definition, wonach der Fernverkehr der „Verkehr im Regeltarif über 50 km Reiseweite und zu Sondertarifen des Militärverkehrs“ ist, bei Bundesbahn und Reichsbahn bzw. bei der Deutschen Bahn AG erbracht (unter Berücksichtigung von Ein- bzw. Ausgliederung bestimmter Bereiche wie etwa die S-Bahn Berlin)?
 11. Wie gliederte sich der Nah- und der Fernverkehr (Abgrenzung: 50 km Reiseweite ...) der Bundesbahn und Reichsbahn bzw. bei der Deutschen Bahn AG in den Jahren 1985 bis 1995 (jährliche Angaben, einschl. Prognose für 1996) auf die einzelnen Zugarten auf?
 12. Wie erklärt sich die Bundesregierung den Umstand, daß nach der amtlichen Verkehrsstatistik die Verkehrsleistung im Personenfernverkehr der Deutschen Bahn AG in den vergangenen Jahren stagniert, teilweise sogar drastisch rückläufig ist (1992: – 1,1 Mrd. Pkm; 1994: – 3,8 Mrd. Pkm), obwohl der Bund Milliardenbeträge für den Neubau von ICE-Trassen zur Verfügung stellt und die Deutsche Bahn AG ihre Werbung auf den Fernverkehr konzentriert?
 13. Warum fördert die Bundesregierung nach wie vor nahezu ausschließlich den Infrastrukturausbau für den Eisenbahn-Fernverkehr, obwohl die amtliche Statistik zeigt, daß die eigentlichen Nachfragepotentiale im Nahverkehr existieren, wo es trotz eines schlechenden, qualitativen Angebotsabbaus seitens der Deutschen Bahn AG laut amtlicher Statistik zwischen 1991 und 1995 um einen Zuwachs der Verkehrsleistung um 9,75 Mrd. Pkm bzw. 44 % kam?
 14. Folgt die Bundesregierung der Auffassung, daß die Mittel für den Bau von Fernstrecken umgeschichtet werden müßten für den Infrastrukturausbau der Eisenbahn im Nahverkehr?
Wenn ja, warum?
Wenn nein, warum nicht?

Bonn, den 16. Dezember 1996

Dr. Winfried Wolf
Dr. Gregor Gysi und Gruppe