

Große Anfrage

der Abgeordneten Karin Rehbock-Zureich, Angelika Mertens, Hans-Günter Bruckmann, Dr. Peter Danckert, Annette Faße, Norbert Formanski, Iris Gleicke, Angelika Graf (Rosenheim), Klaus Hasenfratz, Gustav Herzog, Reinhold Hiller (Lübeck), Gabriele Iwersen, Hans-Peter Kemper, Konrad Kunick, Dr. Christine Lucyga, Dieter Maaß (Herne), Heide Mattischeck, Günter Oesinghaus, Gerhard Rübenkönig, Wilhelm Schmidt (Salzgitter), Wieland Sorge, Wolfgang Spanier, Rita Streb-Hesse, Uta Titze-Stecher, Reinhard Weis (Stendal), Dr. Peter Struck und der Fraktion der SPD sowie der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen), Franziska Eichstädt-Bohlig, Winfried Hermann, Helmut Wilhelm (Amberg), Kerstin Müller (Köln), Rezzo Schlauch und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Bahnreform und Eisenbahnpolitik

Im Dezember 1993 hat der Deutsche Bundestag die Gesetze für die Bahnreform verabschiedet und damit entscheidende Rahmenbedingungen für eine leistungsfähige Eisenbahn in Deutschland gesetzt. Die zweite Stufe der Bahnreform wurde durch Gründung der fünf Aktiengesellschaften (DB Reise & Touristik AG, DB Regio AG, DB Cargo AG, DB Netz AG, DB Station und Service AG) unter dem Dach der DB-Holding im Laufe des Jahres 1999 realisiert.

Die Bahn leidet nach wie vor unter Wettbewerbsnachteilen vor allem im Verhältnis zur Straße, aber auch zur Luft und angesichts unterschiedlicher Rahmenbedingungen in Europa.

Als eine der wesentlichen verkehrspolitischen Aufgaben der neuen Bundesregierung wurde nach dem Regierungswechsel in der Koalitionsvereinbarung vom 20. Oktober 1998 ausdrücklich vorgesehen, dass die Bahnreform zum Erfolg geführt werden muss, und hervorgehoben, dass hierfür der Abbau der bestehenden Wettbewerbsverzerrungen auch im Hinblick auf das Ziel, den Klimaschutz zu verbessern, unerlässlich ist. Dies entspricht auch dem im Allgemeinen Eisenbahngesetz festgeschriebenen Auftrag an die Bundesregierung und die Länder, auf einen lautereren Wettbewerb der Verkehrsträger hinzuwirken.

Sechs Jahre nach Verabschiedung der Bahnreform ist es an der Zeit, Bilanz zu ziehen.

Wir fragen daher die Bundesregierung:

I. Grundlagen zur Eisenbahnpolitik

1. Wie haben sich bei der Deutschen Bahn AG in den Jahren seit der Bahnreform die wirtschaftlichen Eckdaten weiterentwickelt (Jahr für Jahr), insbesondere
 - a) Entwicklung des Streckennetzes (Aus- und Neubaustrecken, Stilllegungen),
 - b) Umsatz- und Verkehrsleistungen in den Bereichen Personenfernverkehr, Personennahverkehr, Güterverkehr einschließlich Kombiniertes Verkehr,
 - c) Anteil am modal split aller Verkehrsträger,
 - d) Mitarbeiterbestand?
2. Hält die Bundesregierung nach Bildung der DB-Holding gegenwärtig Restrukturierungsmaßnahmen für erforderlich, damit das Unternehmen sich im nationalen und internationalen Wettbewerb behaupten kann, und wenn ja, welche?
3. Welche Haltung vertritt die Bundesregierung zu Forderungen, die gegenwärtige Konzernstruktur zu verändern?
4. Wie vereinbart die Bundesregierung den am Gemeinwohl orientierten Verfassungsauftrag des Bundes mit den unternehmerischen Vorstellungen und betriebswirtschaftlich ausgerichteten Netz- und Angebotsplanungen der Deutschen Bahn AG?
5. Welche Wettbewerbsnachteile ergeben sich für die Deutsche Bahn AG infolge der unterschiedlichen Treibstoffbesteuerung für Schiene, Luftfahrt und Schifffahrt und welche Folgerungen zieht die Bundesregierung hieraus?
6. Welche weiteren Wettbewerbsnachteile sieht die Bundesregierung und welche Maßnahmen hält sie für erforderlich, um Chancengleichheit für die Bahn im Wettbewerb auf dem Verkehrsmarkt herzustellen?
7. Hält die Bundesregierung es für vorstellbar, die Aufgabenzuweisung an das Eisenbahn-Bundesamt im Hinblick auf dessen Überwachungsbefugnisse in Wettbewerbsfragen zu verändern?
8. Welche Maßnahmen hält die Bundesregierung für erforderlich, um einen fairen Wettbewerb mehrerer Schienenanbieter zu gewährleisten und unerwünschte Effekte eines Netzmonopols auszuschließen?
9. Wie viele Wettbewerber operieren seit der Netzöffnung auf dem Schienennetz der Deutschen Bahn AG, wie viele davon aus anderen EU-Staaten und wie hoch ist ihr Marktanteil in den Bereichen Personennahverkehr, Personenfernverkehr sowie Güterverkehr?
10. Wie viele und welche Strecken wurden für den Personennahverkehr ausgeschrieben und auf welchen Strecken operiert die DB Netz AG?
11. Wie bewertet die Bundesregierung die bisherigen Erfahrungen mit dem durch die Bahnreform ermöglichten Wettbewerb auf der Schiene?
12. Welche Streitfälle sind anhängig, die sich gegen die Höhe der Trassenpreise und Benachteiligung beim Netzzugang richten?
13. Wie beurteilt die Bundesregierung die gegenwärtig erhobenen Forderungen, das Schienennetz aus der DB-Holding auszugliedern und welche Folgerungen wird sie hieraus ziehen?

II. Europäische Aspekte

14. Welche Strategie verfolgt die Bundesregierung hinsichtlich der Schaffung geeigneter politischer Rahmenbedingungen in der EU zur Sicherung des Wirtschaftsstandortes Deutschland sowie zur Sicherung des Wirtschaftsergebnisses der Deutschen Bahn AG im Hinblick auf die Nutzungsentgelte in anderen EU-Mitgliedstaaten, die zum Teil nur die Grenzkosten decken?
15. Wie erfolgt die Finanzierung der Schieneninfrastruktur in den Mitgliedstaaten der EU und welche durchschnittliche Höhe haben die Trassenpreise in anderen EU-Mitgliedstaaten im Vergleich mit Deutschland?
16. Inwieweit unterscheidet sich staatliche Förderung der Schiene in Deutschland und in den übrigen EU-Mitgliedstaaten und welche Konsequenzen sind zur Sicherung eines fairen Wettbewerbs zu ziehen?
17. Welches sind die wesentlichen Unterschiede hinsichtlich der Besteuerung bzw. Steuerbefreiung (unter anderem bei der Mehrwertsteuer und Energiebesteuerung) bei den europäischen Eisenbahnunternehmen?
18. In welchem Umfang ergeben sich auf Grund fehlender Harmonisierung innerhalb der EU Wettbewerbsnachteile für die Deutsche Bahn AG?
19. Welche Schritte unternimmt die Bundesregierung in nächster Zeit im Rahmen der europäischen Verkehrspolitik, um abgestimmte Planungen und ausgewogene Förderung aus EU-Fonds für europäische Eisenbahnachsen voranzubringen und damit die Attraktivität des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs zu steigern?
20. Was unternimmt die Bundesregierung auf politischer Ebene, um die Kompatibilität unterschiedlicher eisenbahntechnischer Systeme in Europa rascher als bislang herzustellen, um damit die Reisezeiten infolge des Wegfalls von technisch bedingten Grenzaufhalten zu verkürzen?
21. Welche Schritte wird die Bundesregierung unternehmen, damit ständig zunehmende internationale Warenströme zu einem angemessenen Anteil auf der Schiene abgewickelt werden und nicht einseitig das Straßennetz belasten?

III. Perspektiven

22. Welche Akzente wird die Bundesregierung mittel- und langfristig setzen bei der Fortführung der nationalen Investitionsplanung für ein modernes nutzerfreundliches Schienennetz?
23. Wird die Bundesregierung das Schwergewicht auf den Bau weiterer Schnellstrecken legen oder einer Ertüchtigung des bestehenden Netzes den Vorrang geben?
24. Hat die Bundesregierung die Absicht, betriebliche Vorschriften der Eisenbahn zu vereinfachen, und wenn ja, welche?
25. Wie beurteilt die Bundesregierung die weitere Personalentwicklung bei der Deutschen Bahn AG in Bezug auf den Zusammenhalt („Corporate Identity“) im Unternehmen, die Qualität und Sicherheit des Eisenbahnbetriebes?
26. Wie beurteilt die Bundesregierung Überlegungen, Vorruhestandsregelungen für Eisenbahner zu verlängern?
27. Welche Strategie verfolgt die Bundesregierung für den Schienenpersonenverkehr im Hinblick auf die Fortschreibung des Regionalisierungsgesetzes?

28. Wurde die im Bundesschienenwegeausbaugesetz – BSchwAG – § 8 Abs. 2 festgelegte Nahverkehrsquote von 20 vom Hundert für Nahverkehrsvorhaben bisher tatsächlich ausgeschöpft, und wie werden sich voraussichtlich die Regionalisierungsmittel weiterentwickeln?
29. Wie steht die Bundesregierung zum Ausbau von Nahverkehrsstrecken und den hierfür geeigneten Finanzierungsinstrumenten wie Baukostenzuschüssen oder zinslosen Darlehen und hält sie eine Umwandlung mindestens eines Anteils dieser Quote in Baukostenzuschüsse für vorstellbar für einen beschleunigten zweckgebundenen Mittelabfluss?
30. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung für eine Erhöhung der Marktanteile der Schiene am Güterverkehr?
31. Reichen nach Ansicht der Bundesregierung die Vereinbarungen für ein Kernnetz des Kombinierten Verkehrs aus oder welche weiteren Schritte hält sie für erforderlich für eine sinnvolle Kooperation der Verkehrsträger?
32. Welche Voraussetzungen müssen erfüllt werden, um privates Kapital zusätzlich für die Eigenkapitalbildung bei der Deutschen Bahn AG zu mobilisieren?

Berlin, den 19. Januar 2000

Karin Rehbock-Zureich
Angelika Mertens
Hans-Günter Bruckmann
Dr. Peter Danckert
Annette Faße
Norbert Formanski
Iris Gleicke
Angelika Graf (Rosenheim)
Klaus Hasenfratz
Gustav Herzog
Reinhold Hiller (Lübeck)
Gabriele Iwersen
Hans-Peter Kemper
Konrad Kunick
Dr. Christine Lucyga
Dieter Maaß (Herne)
Heide Mattischeck

Günter Oesinghaus
Gerhard Rübenkönig
Wilhelm Schmidt (Salzgitter)
Wieland Sorge
Wolfgang Spanier
Rita Streb-Hesse
Uta Titze-Stecher
Reinhard Weis (Stendal)
Dr. Peter Struck und Fraktion

Albert Schmidt (Hitzhofen)
Franziska Eichstädt-Bohlig
Winfried Hermann
Helmut Wilhelm (Amberg)
Kerstin Müller (Köln), Rezzo Schlauch und Fraktion