

■ Deutschland

Aktuelle Eisenbahnpolitik

aus SIGNAL 03/2002 (Juni/Juli 2002), Seite 38-39 (Artikel-Nr: 10002245)
IGEB, Abteilung Fernverkehr

Die umfangreiche Antwort seitens der Bundesregierung ist nachfolgend in Auszügen wiedergegeben.

Wie hoch ist die Entlastung des Bundeshaushalts durch die Bahnreform in den Jahren 1994 bis 1999 und wie prognostiziert die Bundesregierung die weitere Entwicklung?

Die Prognoserechnung von 1993 ging für die Jahre 1994 bis 1999 von einer Gesamtbelastung des Bundeshaushalts durch die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn von ca. 308 Milliarden DM ohne Bahnreform aus. Bei Fortschreibung des Status quo wurde für diesen Zeitraum ein Einsparungspotenzial durch die Bahnreform von ca. 75 Milliarden DM errechnet. Tatsächlich wurde der Bundeshaushalt in den Jahren 1994 bis 1999 für das Eisenbahnwesen mit insgesamt rund 231 Milliarden DM belastet. Dieser Betrag schließt neben den direkten Leistungen für die Deutsche Bahn AG auch die Zuschüsse des Bundes für Verwaltungsaufgaben des Bundeseisenbahnvermögens, die gesamten Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz sowie Zinsen und Tilgungsleistungen für die Übernahme der Altschulden ein.

In welchem Umfang wird nach den Erkenntnissen der Bundesregierung die DB AG im Rahmen ihres Rationalisierungskurses weiter Personal abbauen?

Ziel der 1994 vollzogenen Bahnreform war, der DB AG die Möglichkeit für eine Neuorientierung im Wettbewerb zu geben, um wieder mehr Marktanteile für die Schiene zu gewinnen. Dieses Ziel konnte bisher mit Ausnahme des Schienenpersonennahverkehrs nicht erreicht werden. Die Personalkosten sind der ausschlaggebende Faktor in der Kostenrechnung der DB AG. Obwohl die Produktivität der Mitarbeiter seit der Bahnreform bereits erheblich gesteigert werden konnte, reicht der Ertrag aus der Erbringung Wettbewerbs- und marktgerechter Transportleistungen bisher nicht aus, um den Aufwand für den Personaleinsatz zu decken. Die Produktivität der Mitarbeiter muß weiter deutlich steigen. Dies wiederum hängt auch davon ab, wie rasch produktivitätssteigernde Investitionen verwirklicht werden und der Leistungsumfang gesteigert werden kann.

Wie beurteilt die Bundesregierung die Forderung der DB AG nach einer konsequenten Verstetigung der staatlichen Investitionszuschüsse für die Schieneninfrastruktur?

(...) Die Bundesregierung beabsichtigt, in den Jahren 2001 bis 2003 über 26 Milliarden DM für Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes bereitzustellen, wodurch die DB AG erhebliche Planungssicherheit hinsichtlich ihrer Schienenwegeinvestitionen erhält.

Welche Vorbedingungen müssen aus Sicht der Bundesregierung für einen Börsengang noch erfüllt werden?

Die Frage eines denkbaren künftigen Börsenganges der DB AG ist derzeit weder aus Sicht des Vorstandes noch aus Sicht des Alleinaktionärs Bund vordringlich. Entscheidend ist vielmehr das Erreichen der angestrebten Kapitalmarktfähigkeit der DB AG, das heißt, das Erwirtschaften einer akzeptablen Rendite auf das eingesetzte Kapital. Die wirtschaftliche Stärkung der DB AG ist unverzichtbar, um mittelfristig die Überlebensfähigkeit am Markt zu sichern. Für den Eigentümer Bund werden erst nach Erreichen der Kapitalmarktfähigkeit des Unternehmens die Voraussetzungen für eine Entscheidung über einen möglichen späteren Börsengang oder andere Formen der Einbeziehung privaten Kapitals gegeben sein.

Für welchen Zeitpunkt sieht die Bundesregierung die Möglichkeit für einen Börsengang als gegeben an?

Die Kapitalmarktfähigkeit des Unternehmens strebt der Vorstand der DB AG für das Jahr 2005 an. Der Eigentümer und der derzeitige Alleinaktionär Bund kann erst nach Erreichen dieser Kapitalmarktfähigkeit über einen möglichen späteren Börsengang der Aktiengesellschaft entscheiden.

Wie beurteilt die Bundesregierung die Forderungen der DB AG, ungleiche Wettbewerbsbedingungen in Europa sowie Wettbewerbsnachteile durch das Steuerrecht in Deutschland durch die Mineralölbesteuerung, die Ökosteuern und die Mehrwertsteuer zu beseitigen?

Die Bundesregierung setzt sich auf europäischer Ebene für die weitere Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen aller Verkehrsträger ein. Ein bedeutender Fortschritt wurde mit den Beschlüssen der Europäischen Union zur schrittweisen Öffnung der Schienennetze für den grenzüberschreitenden Güterverkehr erzielt. Von Bedeutung bleibt auch weiterhin die Beseitigung mineralölsteuerlicher Nachteile der Bahn gegenüber Luftverkehr und Binnenschifffahrt, die aufgrund bestehender internationaler Verträge aber nicht kurzfristig erreicht werden kann. Einen nationalen Alleingang durch die Befreiung der Bahn von der Mineralölsteuer lehnt die Bundesregierung ab.

Die Bundesregierung tritt auch für eine praktikable und wettbewerbsneutrale Umsatzbesteuerung ein. Auch hier konnten sich jedoch die Mitgliedstaaten bisher nicht auf eine gemeinsame Regelung einigen.

Wie beurteilt die Bundesregierung die aktuelle Situation im deutschen Eisenbahnnetz insbesondere hinsichtlich der Leistungsfähigkeit und der Sicherheit?

Der Zustand des Netzes ist ein entscheidender Faktor für die Zukunft der Bahn. Das bestehende Netz ist in weiten Teilen in seinem Zustand stetig schlechter geworden, da bahnseitig sowohl die Instandhaltung deutlich reduziert worden ist als auch Ersatzinvestitionen gestreckt worden sind. Auf Grund der Mittel, die die Bundesregierung im Rahmen des Zukunftsinvestitionsprogramms (ZIP) zusätzlich bereitstellt, besteht nunmehr die Möglichkeit, die bahnseitigen Versäumnisse der Vergangenheit Schritt für Schritt zu beheben und wieder einen Einklang zwischen Investitionsbedarf und bereitgestellten Investitionsmitteln herzustellen. Um in den nächsten Jahren das Schienennetz zu sanieren, leistungsfähiger und wirtschaftlicher zu

gestalten und damit die Voraussetzung für die Verlagerung von Straßenverkehr auf die Schiene zu erreichen, bedarf es eines sinnvollen und zielgerichteten Mitteleinsatzes.

Die DB AG hat im Jahr 2000 eine Verkehrsleistung von 74,4 Milliarden Personenkilometern und 80,6 Milliarden Tonnenkilometern erbracht. Mit der Umsetzung ihres Projektes Netz 21, das eine Investitionssumme von rund 91 Milliarden DM bis 2010 umfasst, kann nach Angaben der DB AG eine für 2010 selbst prognostizierte Verkehrsleistung im Güterverkehr von 100 Milliarden Tonnenkilometern abgefahren werden. Die im Prognose-Integrationszenario der Überprüfung des Bundesverkehrswegeplans für 2015 unterstellte Steigerung auf 148 Milliarden Tonnenkilometer erfordert zusätzliche Investitionen, deren genaue Höhe erst im Laufe der Überprüfung des Bundesverkehrswegeplans festgestellt werden kann.

In welchem Umfang erwartet die Bundesregierung in den nächsten 5 Jahren die Stilllegung von Gleisanschlüssen?

Betreiber von Gleisanschlüssen sind überwiegend nichtbundeseigene Eisenbahnen des nichtöffentlichen Verkehrs. Hinsichtlich der Genehmigung und Aufsicht fallen diese in die Zuständigkeit der Länder bzw. der nach Landesrecht zuständigen Stellen. Vertragliche Beziehungen der Eisenbahnen des Bundes mit den Betreibern der Gleisanschlüsse unterliegen ausschließlich der unternehmerischen Verantwortung der Vertragspartner. (...)

DB Cargo AG verzeichnet im Einzelwaenladungsverkehr sehr starke Unterschiede im Aufkommen:

- auf rund 320 Großkunden (4 Prozent) entfallen 85 Prozent des Umsatzes
rund 500 mittlere Kunden (7 Prozent) tragen rund 10 Prozent zum Umsatz bei und
6650 kleine Kunden (89 Prozent) erbringen nur 5 Prozent des Umsatzes, wobei rund
2200 Kunden den Schienentransport im Jahr 2000 überhaupt nicht in Anspruch
genommen haben.

Deutliche Wachstumspotenziale sieht DB Cargo nur in den ersten beiden Kategorien. Soweit sich die Beibehaltung der Bedienung auf der Schiene wirtschaftlich nicht rechtfertigen lässt, sollen Ersatzangebote - insbesondere im kombinierten Ladungsverkehr an den Kunden herangetragen werden.

Auch wenn die Bedienung eines Gleisanschlusses durch DB Cargo eingestellt wird, bleibt dem jeweiligen Betreiber die Möglichkeit, mit der DB Netz AG einen Infrastrukturanschlussvertrag zu vereinbaren. Auf diese Weise kann der Gleisanschließer die Verkehrsbedienung selbst oder durch andere Eisenbahnverkehrsunternehmen sicherstellen. Eine Prognose zur Stilllegung der Infrastruktur von Gleisanschlüssen kann vor diesem Hintergrund nicht gestellt werden.

Beabsichtigt die Bundesregierung von Stilllegung bedrohte Gleisanschlüsse abseits der Hauptstrecken und Ballungsräume zu erhalten? Wenn ja, welche Maßnahmen beabsichtigt die Bundesregierung zu diesem Zweck zu ergreifen?

Im Hinblick auf die beschriebene Zuständigkeit für den Betrieb und für die

Genehmigung der Gleisanschlüsse sowie für die Aufsicht beabsichtigt die Bundesregierung nicht, Maßnahmen in Bezug auf die Erhaltung der genannten Gleisanschlüsse zu ergreifen.

Mit dem Ziel, möglichst viel Verkehr auf der Schiene zu halten, sucht die DB AG intensiv nach Lösungen, die von ihr nicht mehr zu bedienenden Güterverkehrsstellen im Rahmen der Mittelstandsoffensive sowie durch bestehende oder neu zu gründende NE-Bahnen zu erhalten. Die DB AG hat der Bundesregierung verbindlich mitgeteilt, daß jede von DB Cargo nicht mehr zu bedienende Güterverkehrsstelle und jeder dahinter liegende Gleisanschluss solange erhalten bleibt, bis der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen und die darin organisierten NE-Bahnen die Möglichkeiten der Weiterbedienung geprüft haben.

Antwort der Bundesregierung auf die Große Anfrage der Abgeordneten Eduard Lintner, Dirk Fischer, Dr.-Ing. Dietmar Kansy, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002245>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten