

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sabine Zimmermann, Dorothee Menzner, Dr. Ilja Seifert, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 16/1233 –**

Zukunft von Fernverkehrsverbindungen in der Bundesrepublik Deutschland, insbesondere in Sachsen

Vorbemerkung der Fragesteller

Überregionale Angebote des Eisenbahn-Personenfernverkehrs auf dem Schienennetz des Bundes sind für Industrie, Handwerk, Dienstleistungsbranchen und nicht zuletzt für die Reisenden – die Menschen selbst – wichtig. Sie alle brauchen ein stetiges, disponierbares und auf lange Zeit angelegtes Fernverkehrsangebot.

Nach Ankündigung der Deutschen Bahn (Presse-Information vom 22. März 2006) soll in Westsachsen künftig der Personen-Fernverkehr der Deutschen Bahn AG auf der Sachsen-Franken-Magistrale Dresden–Chemnitz–Nürnberg eingestellt werden, obwohl die Region Westsachsen im Brennpunkt wichtiger Fernstrecken des Schienenverkehrs liegt:

- Ostsachsen/Dresden–Bayern(–Baden-Württemberg),
- Berlin/Brandenburg–Leipzig–Bayern(–Baden-Württemberg) und
- Berlin/Brandenburg–Chemnitz–Bayern(–Baden-Württemberg).

Vorbemerkung der Bundesregierung

Grundsätzlich erfüllt der Bund seine Gewährleistungsverpflichtung nach Artikel 87e Abs. 4 Grundgesetz, indem er den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes Investitionshilfen nach Maßgabe des Bundesschienenwegeausbaugesetzes zur Verfügung stellt. Damit ermöglicht er den Eisenbahnverkehrsunternehmen, nachfragegerechte Angebote auf diesem Schienennetz anzubieten. Die Bestellung bestimmter Verkehrsleistungen im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) oder im Schienengüterverkehr, die von den Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht wirtschaftlich erbracht werden können, ist nicht vorgesehen.

Nach der angeführten Pressemitteilung vom 22. März 2006 werden die derzeit verkehrenden vier InterCity-Zugpaare durch Neigetechnik-Züge im Zwei-Stunden-Takt ersetzt, die eine mit dem ICE-T vergleichbare Reisezeit zwischen

Nürnberg und Dresden erlauben. Diese Züge können auch mit Fahrausweisen des Nahverkehrs benutzt werden.

1. In welchem Umfang nimmt die Bundesregierung, als Vertretung des Eigentümers der Deutschen Bahn AG (DB AG), im Rahmen ihrer Verantwortung für Aufgaben des Fernreiseverkehrs Einfluss auf die Entscheidungen des Unternehmens DB AG, insbesondere hinsichtlich Planung, Einrichtung und Ausgestaltung möglicher Verbindungen des Eisenbahn-Fernverkehrs?

Die Einflussmöglichkeiten des Bundes ergeben sich aus dem Aktiengesetz. Danach ist die Führung der Geschäfte dem Vorstand vorbehalten.

2. Welche Kenntnisse besitzt die Bundesregierung über Absichten der DB AG, den Personenfernverkehr zwischen Chemnitz und Berlin – auf der letzten aller Interregio-Linien der DB AG – zu beenden?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Informationen vor.

3. Inwiefern ist nach Ansicht der Bundesregierung mit der Abkopplung der Region Südwestsachsen noch der Auftrag des Artikels 87e Abs. 4 des Grundgesetzes, im Fernverkehr dem Gemeinwohl dienende Verkehrsleistungen anzubieten, erfüllt, wonach der Bund gewährleistet, dass „dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie deren Verkehrsangeboten auf dem Schienennetz ... Rechnung getragen wird“.

Nach Mitteilung der Deutschen Bahn AG (DB AG) ist das geplante Angebot „Franken-Sachsen-Express“ mit doppelt so häufigen Abfahrten, zwischen Nürnberg und Dresden 40 Minuten kürzerer Fahrzeit und durch die Benutzung mit Preisangeboten des Nahverkehrs einem größeren Kundenkreis zu günstigeren Bedingungen zugänglich. Die Bundesregierung geht davon aus, dass dies für die Kunden eine Angebotsverbesserung und keine „Abkoppelung der Region Westsachsen“ darstellt. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung verwiesen.

4. Inwiefern stehen nach Ansicht der Bundesregierung die Pläne zur Schließung von Fernverkehrsverbindungen im Einklang mit dem in der Bahnreform formulierten Ziel, den Anteil des Schienenverkehrs am Gesamtverkehrsmarkt zu steigern und zu mehr Kunden- und Verbraucherfreundlichkeit zu kommen?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass Eisenbahnverkehrsunternehmen im Personenfernverkehr marktgerechte und zugleich kostendeckende Leistungen anbieten, die am tatsächlichen Bedarf der Kunden orientiert sind. Sofern die vorhandene Nachfrage nicht ausreicht, um Fernverkehre wirtschaftlich betreiben zu können, wäre die Aufrechterhaltung solcher Verkehre in der Regel nur mit Subventionen der öffentlichen Hand möglich. Dies würde nicht im Einklang stehen mit dem Ziel der Bahnreform, die vom Schienenverkehr verursachten finanziellen Belastungen der Steuerzahler zu begrenzen.

5. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, als Vertretung des Eigentümers der DB AG, im Rahmen ihrer Verantwortung für Fernverkehrsaufgaben darauf hinzuwirken, auf absehbare Zeit – bitte Zeitpunkt nennen – einen Fernverkehrsersatz für den Interregio-Verkehr Chemnitz–Berlin zu

schaffen, ohne den Fern-Reisenden zwischen Berlin und Chemnitz künftig höhere Fahrpreise zuzumuten?

Auf die Vorbemerkung und die Antwort zu Frage 4 wird verwiesen.

6. Wie bewertet die Bundesregierung verkehrspolitisch mögliche Alternativen zur Einstellung des Fernverkehrs wie den Verzicht auf das Projekt Thüringentunnel und die dazugehörige ICE-Neubaustrecke oder eine Führung von IC-Zügen aus dem süddeutschen Raum über Chemnitz, Riesa nach Berlin?

Aus Sicht der Bundesregierung stellt die Führung des Personenfernverkehrs aus Richtung Nürnberg über Chemnitz, Riesa nach Berlin keine sinnvolle Alternative zur direkten Führung über Erfurt im Zuge des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit (VDE) Nr. 8.1, Nürnberg–Erfurt dar. Die erzielbaren Fahrzeiten über Chemnitz, Riesa nach Berlin wären wesentlich länger und damit nicht akzeptabel. Daher hält die Bundesregierung nach wie vor an der Realisierung des VDE Nr. 8.1 als Teil der Europäischen Nord-Süd-Hochgeschwindigkeitsachse fest.

7. Welche Schlussfolgerungen zieht die DB AG aus den bisher verfehlten Zielen der Bahnreform, die in der Steigerung des Anteils des Schienenverkehrs am Gesamtverkehrsmarkt, an einer Entlastung des Bundeshaushaltes und einem Mehr an Kundenfreundlichkeit durch mehr Wettbewerb bestanden?

Ein wesentliches Merkmal der Bahnreform ist die strikte Trennung von unternehmerischen und politischen Aufgaben im Eisenbahnbereich. Die DB AG trifft ihre auf das Schienenverkehrsangebot orientierten Entscheidungen in eigener unternehmerischer Verantwortung nach betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten. Aufgabe des Staates ist die Gestaltung der investitions- und ordnungspolitischen Rahmenbedingungen für ein leistungsfähiges Schienennetz und einen fairen Wettbewerb auf der Schiene und zwischen den Verkehrsträgern.

8. Was veranlasst die Bundesregierung zu glauben, dass die oben genannten Probleme durch einen Verkauf an private Investoren bzw. den Börsengang behoben werden?

Bei den Überlegungen zur Einbindung privater Investoren hat die Bundesregierung u. a. eine Stärkung des Unternehmens DB AG sowie kundenfreundliche, attraktive und innovative Leistungen, die auf der Basis höherer Wettbewerbsfähigkeit zur Verbesserung und Erweiterung des Mobilitätsangebotes führen, im Blick.

9. Wie hoch beziffert die Bundesregierung die Kapitalrendite sowie die Umsatzrendite der DB AG in den Jahren 2004 und 2005, und wie hoch müsste die Umsatzrendite der DB AG (ohne Stinnes) sein, um eine marktübliche Kapitalrendite von 10 Prozent zu erreichen?

Die Kapitalrentabilität (ROCE) des DB Konzerns betrug im Jahr 2005 5,0 Prozent und 2004 3,8 Prozent. Die Umsatzrentabilität (EBIT vor Sondereffekten/Umsatz) des DB Konzerns betrug 2005 5,4 Prozent und 2004 4,2 Prozent. Die Zahlen basieren auf Angaben im Geschäftsbericht 2005 des DB Konzerns.

Umsatzrendite und Kapitalrendite stehen nicht in einem fest definierten Verhältnis, sondern sind mittelbar über den Kapitalumschlag (Umsatz/Capital Employed) miteinander verknüpft. So kann eine Kapitalrendite von 10 Prozent

bei einer Umsatzrendite von 10 Prozent und einem Kapitalumschlag von 1 oder auch bei einer Umsatzrendite von 20 Prozent und einem Kapitalumschlag von 0,5 erreicht werden. Hier sind beliebige Kombinationen denkbar.

10. Welche Kenntnisse besitzt die Bundesregierung über die Rendite einzelner Teilstrecken, speziell der Strecke Berlin–Nürnberg?

Informationen zur Wirtschaftlichkeit des laufenden Betriebes einzelner Teilstrecken, wie z. B. der Strecken zwischen Berlin und Nürnberg, liegen der Bundesregierung nicht vor.

Auf die Antwort zu Frage 7 wird verwiesen.

11. Rechnet die Bundesregierung damit, dass nach einem eventuellen Börsengang der Bahn weitere Fernverkehrsverbindungen der DB AG eingestellt werden?

Da Fernverkehrsleistungen auch heute schon wirtschaftlich erbracht werden, kann die Bundesregierung keinen zwingenden Zusammenhang zwischen einem Börsengang der DB AG und der eventuellen Einstellung weiterer Fernverkehrsangebote erkennen.

12. Welche Kenntnisse besitzt die Bundesregierung über die beschäftigungspolitischen Auswirkungen von Streckenschließungen in den Jahren 2004 bis 2007 (wenn möglich, bitte nach Regionen aufschlüsseln)?

Im Jahr 2004 wurde der Betrieb der Infrastruktur auf 46 Streckenabschnitten mit insgesamt 564 km Länge eingestellt, im Jahr 2005 auf 14 Streckenabschnitten mit 161 km Gesamtlänge. Einzelheiten sind in den beiden beigegeführten Anlagen dargestellt. Im Jahr 2006 wurde bislang keine Streckenstilllegung realisiert. Informationen über beschäftigungspolitische Auswirkungen liegen der Bundesregierung nicht vor. Es handelte sich dabei überwiegend um Strecken mit geringer oder völlig ohne verkehrliche Bedeutung und einfacher technischer Ausstattung. Die Bundesregierung geht davon aus, dass die wenigen betroffenen Mitarbeiter an anderer Stelle der DB AG eingesetzt werden konnten.

13. Wie bewertet die Bundesregierung verkehrspolitisch die Entwicklung, dass Fernverkehrsverbindungen der DB AG durch Nahverkehrsleistungen ersetzt werden und der Bund zugleich eine Reduzierung der Regionalisierungsmittel der Länder vorsieht, aus denen der Nahverkehr finanziert wird?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass die aus dem Haushaltsbegleitgesetz resultierende notwendige Einsparung den gesetzlichen Auftrag der Finanzierung von Leistungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) durch den Bund nicht in Frage stellt, da für die Länder immer noch genügend Mittel zur Verfügung stehen werden, mit denen auch der über die Bestellerentgelte für den SPNV hinaus bestehende Finanzbedarf für den ÖPNV ausreichend berücksichtigt ist.

Anlage 1

Stilllegung von (Teil-)Strecken		Geschäftsjahr (GJ) 2004			
(Teil-)Strecke	Termin Stilllegung	Länge km	Bundes- land	Str.-Nr	
km 35,0 - Hess. Lichtenau - Walburg (H.-N.)	31.03.2004	4,6	HE	3901	
Walburg (H.-N.) - Epteroide	31.03.2004	6,1	HE	3920	
Chemnitz-Glösa - Kuchwald	01.04.2004	2,0	SN	6633	
Siershahn - Anst. Seiters (Ww)	30.04.2004	6,0	RP	3032	
Siershahn - Anst. Ludwig - km 18,795	30.04.2004	2,4	RP	3032	
Freiberg (S) - Anst. Metallaufbereitung	10.05.2004	1,5	SN	6615	
Abzw Essen-Horl - Essen-Bergeborbeck	31.05.2004	1,0	NW	2241	
Frankfurt (O.) Rosengarten - Frankf (O.) Rbf	27.06.2004	5,9	BB	6154	
Stockach - Schwackenreute	30.06.2004	10,0	BW	4330	
Dortmund-Eving - Dortmund-Obereving	30.06.2004	0,5	NW	2101	
Dortmund-Rahm - Dortmund Gbf	30.06.2004	1,0	NW	2134	
Dortmund-Huckarde Süd - Dortmund Gbf	30.06.2004	0,7	NW	2130	
Abzw Deusen - Dortmund Gbf	30.06.2004	1,9	NW	2131	
Abzw Hansa - Dortmund Gbf	30.06.2004	0,7	NW	2133	
Grünstadt - Neuleinigen-Kleinkarlbach	30.07.2004	3,2	RP	3422	
Grünstadt - Neuffstein	30.07.2004	5,4	RP	3423	
Bitterfeld - Stumsdorf	31.07.2004	18,1	ST	6832	
Frose - Gernrode (Harz)	31.07.2004	19,8	ST	6862	
Glauchau (Sachs) - Großbothen	31.08.2004	56,8	SN	6629	
Ebeleben - Menteroda (Thür)	31.08.2004	11,1	TH	6719	
Wölfersheim-Södel - Hungen	11.09.2004	11,0	HE	3740	
Wittstock - Mirow	20.09.2004	26,5	MV	6941/42	
Gelsenkirchen-Wattenscheid - Bochum Nord	25.09.2004	5,2	NW	2505	
Kuchwald - Wüstenbrand	30.09.2004	13,7	SN	6635	
Altshausen - km 23,5 (- Pfullendorf)	30.09.2004	23,0	BW	4551	
(Altshausen -) km 23,5 - Pfullendorf	30.09.2004	3,7	BW	4333	

bleibt Bahnhofs-Gleis

bleibt Bahnhofs-Gleis

bleibt teilweise Bahnhofs-Gleis

Weiterbetrieb Anschlussbahn

Weiterbetrieb Anschlussbahn

Weiterbetrieb Anschlussbahn

Weiterbetrieb Anschlussbahn

bleibt Bahnhofs-Gleis

bleibt Bahnhofs-Gleis

erneut nach Reaktivierung

bleibt Bahnhofs-Gleis

Oebisfelde - Salzwedel	31.10.2004	57,6	ST	6900
Abzw Aischbach - Vaihingen (Enz) Nord	19.11.2004	1,6	BW	4843
Karow - Priemerburg	26.11.2004	30,1	MV	6939
Calbe (Saale) West - Güsten	12.12.2004	14,6	ST	6118
Güterglück - Barby	12.12.2004	6,5	ST	6118
Frankfurt (Main) Hgbf - Ffm West	12.12.2004	0,5	HE	3136
Wiesenburg - Güterglück	12.12.2004	33,7	BB/ST	6118
Güterglück Gbf W 133 - Gbf W 3	12.12.2004	2,1	ST	6412
Essen-Kray Nord - Gelsenk.-Wattenscheid	12.12.2002	2,4	NW	2505
Wiesbaden Ost - Wiesbaden West	18.12.2004	5,2	HE	3504
Triptis- Ebersdorf-Friesau	31.12.2004	46,6	TH	6683
Essen-Nord - Essen-Kray Nord	31.12.2004	2,7	NW	2505
Eggmühl - Anst. Eichbühl	31.12.2004	4,1	BY	5631
Schraplau - Querfurt	31.12.2004	10,4	ST	6803
Güsen (Kr. Genthin) - Ziesar	31.12.2004	25,9	BB/ST	6883
Güsen (Kr. Genthin) - Jerichow (a)	31.12.2004	25,9	ST	6884
Genthin - Schönhausen (Elbe)	31.12.2004	28,9	ST	6885
Bochum-Langendreer - Witten Ost	31.12.2004	5,5	NW	2141
Dillingen km 3,850 - Primsweiler (- Limbach)	31.12.2004	8,9	Saar	3211
(Dill. -) Primsweiler - Limbach (Kr. Saarlouis)	31.12.2004	9,0	Saar	3274
Summe 2004	46 Strecken	564,0		

Weiterbetrieb Anschlussbahn

bleibt Bahnhofs-Gleis

bleibt Bahnhofs-Gleis

teilweise Bahnhofs-Gleis
teilweise Bahnhofs-Gleis

Stilllegung von Strecken/Teilstrecken GJ 2005

Anlage 2

(Teil-)Strecke	Termin Stilllegung	Länge km	Bundesland	Str.-Nr.
Varel - Varel West	01.03.2005	2,2	Ni	1532
Ganzlin - Röbel	01.03.2005	26,0	MV	6940
Forchheim (Au grabenbr) - Hemhofen	01.04.2005	10,5	BY	5112
Jossa - Wildflecken	01.04.2005	31,0	BY/HE	5211
Passau Hbf - Freyung	01.04.2005	46,7	BY	5840
Hohenebra - Ebeleben	31.03.2005	10,4	Thü	6718
Paderborn Nord - Benteler-Talle	30.04.2005	3,6	NW	2962
Lüptitz - Eilenburg	30.09.2005	13,9	SN	6825
Ludwigsburg - Markgröningen	30.09.2005	7,3	BW	4831
Weinheim - Viernheim	25.10.2005	5,9	BW/HE	3578
Hartmannsdorf - Wittgensdorf ob Bf	11.12.2005	2,8	SN	6636
Ffm Hgbf - Ff-Galluswarte	31.12.2005	0,1	HE	3631
Ffm Hgbf - Ff-Galluswarte	31.12.2005	0,1	HE	3636
Ffm Hgbf - Abzw Mainzer Landstr.	31.12.2005	0,6	HE	3633
Summe 2005 14 Strecken		161,1		

Weiterbetrieb Anschlussbahn

Weiterbetrieb Anschlussbahn

