

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Dr. Winfried Wolf  
und der Fraktion der PDS  
– Drucksache 14/5524 –**

### **Umstrukturierung des Schienen-Personenfernverkehrs**

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) plant, den Personenfernverkehr auf den Schienenwegen des Bundes neu zu ordnen und dabei im Jahr 2001 und im Jahr 2003 auf Züge des Fernverkehrs – insbesondere Interregio-Züge – zu verzichten. Dies betrifft Angebote des Personenfernverkehrs, jedoch beabsichtigt die DB AG, Angebote des Schienen-Personenfernverkehrs in Nahverkehrsaufgaben der Bundesländer zu integrieren. Das hätte zur Folge, dass die Bundesländer zusätzliche Aufgaben des Fernverkehrs mit Geldern bezahlen, die vom Bund für Aufgaben des Nahverkehrs gemäß dem Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz) gewährt werden.

1. Wie definiert die Bundesregierung den Begriff „Öffentlicher Personennahverkehr“
  - a) angesichts der gesetzlichen Formulierungen in § 2 des Regionalisierungsgesetzes, die sowohl die räumliche als auch die zeitliche Bestimmung des Begriffs Öffentlicher Personennahverkehr, zulassen: „... , wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt“ und
  - b) angesichts der fachlichen Definition des Begriffs Reisezeit im Verkehrswesen, die im Gegensatz zur Fahr- oder Beförderungszeit stets Warte-, Umsteige- und Fußwegzeiten einschließt?

Maßgeblich für die Bundesregierung ist die Definition des Begriffes „Öffentlicher Personennahverkehr“ (ÖPNV) in § 2 des Regionalisierungsgesetzes (RegG):

„Öffentlicher Personennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr,

die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.“

2. Als welche Art Verkehr definiert die Bundesregierung den Interregio-Verkehr, der nach Angaben der DB AG eine durchschnittliche Reiseweite von 170 Kilometer aufweist?

Innerhalb der Konzernsparte „Reise & Touristik“ der DB AG wird der Interregio (IR) im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) als „Schnellfahrender Reisezug mit gehobenem Komfort“ geführt. Die mittlere Reiseentfernung beim IR liegt über der für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) definierten Schwelle von 50 km. Damit ist das Zugangebot IR dem SPFV zuzuordnen.

3. Stimmt die Bundesregierung der Auffassung zu,
  - a) dass alle Fernverkehrs-Zuggattungen, also auch Intercity-/Eurocity-Verkehr und Intercity-Express-Verkehr, Nahverkehrsanteile aufweisen und dass umgekehrt Nahverkehrszüge (S-Bahn-, Regionalbahn-, Regionalexpress- und Stadtexpress als Zubringer) gewisse Anteile Fernverkehr aufweisen,
  - b) dass ein wechselseitiges Herausrechnen solcher Anteile wenig sinnvoll und
  - c) dass zur Charakterisierung einer Zuggattung die überwiegende Form ihrer Nutzung heranzuziehen ist?

Die Bundesregierung ist der Auffassung, dass bei der Abgrenzung des SPFV gegenüber dem SPNV in erster Linie die Zuggattung als signifikante Einflussgröße gilt. Sie ist sich der Tatsache bewusst, dass die jeweiligen Zugarten sowohl von Fern- als auch Nahverkehrsreisenden genutzt werden.

4. Wie beurteilt die Bundesregierung – insbesondere hinsichtlich der Vorgaben des Grundgesetzes, Artikel 87e, und des Regionalisierungsgesetzes – die Pläne der DB AG, Aufgaben des Fernverkehrs auf Schienenwegen des Bundes den Bundesländern zu übertragen?

Das Zugangebot der Deutsche Bahn AG (DB AG) im Fernverkehr gehört seit der Bahnreform zum ausschließlich eigenverantwortlichen unternehmerischen Bereich der nach dem Aktiengesetz arbeitenden Gesellschaft. Es ist Aufgabe des Unternehmens selbst, das Angebot darauf hin zu beobachten, wie es vom Markt angenommen wird, und entsprechend Anpassungen an die Nachfrage vorzunehmen. Hierzu gehört auch die versuchsweise Einführung von Fernverkehrsangeboten auf bestimmten Strecken und die Aufgabe von Leistungen bei ungenügender Wirtschaftlichkeit. Dabei kommt es nicht darauf an, möglichst viele Zugkilometer zu fahren, sondern darauf, wirtschaftlich effektiv dem tatsächlichen Beförderungsbedarf zu entsprechen. Die Bundesregierung begrüßt die Bemühungen der DB AG, weiterhin neue Angebote mit den Ländern abzustimmen.

Den Ländern bleibt es unbenommen, im Rahmen ihrer Zuständigkeiten mit der Deutsche Bahn AG Vereinbarungen hinsichtlich der Kombination von Nah- und Fernverkehr zu treffen. Der Bund ist bei diesen Verhandlungen nicht beteiligt.

5. Welche Entwicklungen ergaben sich durch die Verwendung von Bundesmitteln gemäß Regionalisierungsgesetz für den öffentlichen Personennahverkehr in den einzelnen Bundesländern, jeweils im Vergleich der Jahre 1995, 1996 und 1999 hinsichtlich
- der Zugkilometer-Leistungen,
  - der angebotenen Sitzplatzkilometer-Leistungen,
  - der Reisendenzahlen und
  - der Verkehrsleistungen, und zwar gegliedert nach
    - a) Schienenpersonennahverkehr mit Regionalexpress-Zügen,
    - b) Schienenpersonennahverkehr mit Stadtdressszügen,
    - c) Schienenpersonennahverkehr mit Regionalbahnzügen,
    - d) Schienenpersonennahverkehr mit S-Bahnen?

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen verfügt über folgende Angaben bezüglich der Entwicklung der Verkehrsleistungen im SPNV, bezogen auf die Jahre 1995, 1996 und 1998 bzw. 1999:

Zugkilometer (Zkm)

Zugart	Zuggattung	1995	1996	1998
Eilzug	30-32	55.424.905	-	-
Nahverkehrszug	35-37	76.132.864	-	-
Regionalexpress	38-40	79.722.202	126.125.096	143.858.651
Regionalbahn	41-43	130.860.660	227.726.834	224.995.068
Stadtdress	44-46	45.159.269	74.617.843	63.149.367
S-Bahn	47-49	93.464.407	72.497.010	77.312.950
Sonstige	80-84	330.186	363.365	464.555
<b>Summe</b>		<b>481.094.493</b>	<b>501.330.148</b>	<b>509.780.591</b>

(Quelle: Mitteilung DB AG)

Beförderte Personen (Mio.)

	1995	1996	1999
<b>SPNV</b>	<b>1.751</b>	<b>1.825</b>	<b>1.797</b>

(Quelle: Verkehr in Zahlen 2000)

Personenkilometer (Mrd. Pkm)

	1995	1996	1999
<b>SPNV</b>	<b>38,7</b>	<b>40,4</b>	<b>39,0</b>

(Quelle: Verkehr in Zahlen 2000)

Nähere Angaben bezüglich der Aufteilung der Verkehrsleistungen auf Zuggattungen bzw. auf Bundesländer liegen der Bundesregierung nicht vor. Zahlen für 1999 wurden seitens der DB AG bislang nicht mitgeteilt. Eine Auskunftspflicht der Länder über die Verwendung der vom Bund nach dem RegG gezahlten Mittel besteht nicht.

6. Welche Anteile an Verkehrsleistungen und Reisendenzahlen des Regional-express-, Stadtexpress-, Regionalbahn- und S-Bahn-Verkehrs lassen sich im Jahr 1999 für die Nutzung im Entfernungsbereich über 50 Kilometer in den einzelnen Bundesländern beziffern?
7. Welche zusätzlichen Aufkommen an Zugkilometern, Beförderungsfällen, Verkehrsleistungen und an finanziellen Mitteln lassen sich jährlich im Vergleich zu den Werten des Jahres 1999 für den Eisenbahn-Nahverkehr der einzelnen Bundesländer errechnen, wenn infolge der von der DB AG beabsichtigten Streichungen von Interregio- und anderen Zügen zusätzliche Aufgaben des Fernverkehrs von den Bundesländern übernommen, die bestehenden Angebote an Nahverkehrszügen und Schienenersatzverkehr aber nicht gekürzt werden sollen?

Die Fragen 6 und 7 werden gemeinsam beantwortet.

Auf die Antwort zu Frage 5, letzter Absatz, wird verwiesen.

8. Welche Raumordnungs-Konzepte verfolgt die Bundesregierung zur Bedienung der bundesweit etwa 140 Ober- und 931 Mittelzentren mit Fernverkehrs-Angeboten auf den Schienenwegen des Bundes, und welche Ansätze der bundesweiten Infrastrukturentwicklung im Schienenverkehr verfolgt die Bundesregierung angesichts einer Verkehrsleistung, die im Eisenbahn-Personenfernverkehr seit Jahren bei Werten unter 35 Milliarden Personen-kilometer stagniert?

Nach Artikel 87e Abs. 4 GG gewährleistet der Bund, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, bei Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den SPNV betreffen, Rechnung getragen wird. Der Bund nimmt grundsätzlich seine Verantwortung für beide Bereiche wahr, indem er Investitionen in die Schienenwege finanziert, weil damit auch das Verkehrsangebot verbessert werden kann. Grundlage hierfür ist das Bundesschienenwegeausbaugesetz.

9. Hält es die Bundesregierung in diesem Zusammenhang und unter Berücksichtigung der Verpflichtung gemäß Grundgesetz, Artikel 87e für verantwortlich, die Entwicklung des Schienenverkehrs – insbesondere der Schienenverkehrs-Anbindung der Ober- und Mittelzentren – künftig weiterhin nur den Bundesländern und den privatwirtschaftlichen Entscheidungen des Managements der DB AG zu überlassen?

Hierzu wird auf die Antworten zu den Fragen 4 und 8 verwiesen.

10. Ist die Bundesregierung bereit, zusätzliche Finanzmittel des Bundes für die DB AG oder für die einzelnen Bundesländer zur Bezahlung von Personenfernverkehr einzusetzen, um die sich ab Fahrplanwechsel (9. Juni 2001) abzeichnende Einschränkung der bestehenden Angebote im Schienenpersonennahverkehr der Bundesländer zu vermeiden?

Wenn ja, in welcher Höhe und unter welchen Vorgaben, insbesondere unter welchen gesetzlichen Voraussetzungen?

Wenn nein, wie will die Bundesregierung gewährleisten, dass dem Wohl der Allgemeinheit und den Verkehrsbedürfnissen bei den Verkehrsangeboten auf den Schienenwegen des Bundes, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird?

Die Bundesregierung beabsichtigt nicht, zusätzliche Finanzmittel des Bundes für die DB AG zur Bezahlung von Verkehrsleistungen im Personenfernverkehr einzusetzen. Sie konzentriert sich auf die Finanzierung von Investitionen in die Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes. Die DB AG und andere Eisenbahnverkehrsunternehmen sollen damit in die Lage versetzt werden, ihr Fernverkehrsangebot unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Aspekte nachfragegerecht zu gestalten.

Die Länder erhalten 2001 Mittel nach dem RegG in Höhe von rd. 13,4 Mrd. DM. Dieser Betrag reicht aus, um nicht nur Verkehrsleistungen entsprechend einem Grundangebot nach RegG § 8 Abs. 1 (Angebot des Fahrplanes 1993/1994), sondern weit darüber hinaus zu bestellen. Insofern sieht die Bundesregierung für die Bereitstellung zusätzlicher Mittel an die Bundesländer keine Notwendigkeit.





