

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Joachim Günther (Plauen), Daniel Bahr (Münster), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 15/2517 –**

Entwicklung der Schienenverkehrsleistungen seit der Bahnreform

Vorbemerkung der Fragesteller

Das wichtigste Ziel der Bahnreform von 1994 war es, den Verkehrsträger Schiene zu stärken und mehr Verkehr auf die Schiene zu holen. Dieses verkehrspolitische Ziel ist in den Bundesverkehrswegeplänen von 1992 und von 2003 gleichermaßen unterstellt. Die Erreichung des Ziels „Mehr Verkehr auf die Schiene“ ist auch eine wesentliche Voraussetzung für die gesellschaftliche und politische Akzeptanz der hohen Steuermittel, die jährlich für das Eisenbahnwesen aufgebracht werden. Diese Steuermittel kumulieren sich seit 1994 auf die Summe von 180 Mrd. Euro.

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) hat in letzter Zeit die Behauptung aufgestellt, die Zielsetzung „Mehr Verkehr auf die Schiene“ sei erfüllt worden. Dabei werden von der DB AG jedoch immer wieder andere Zahlen zur Entwicklung der Verkehrsleistung und der Marktanteile genannt.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) ist Herausgeber des Taschenbuchs „Verkehr in Zahlen“. Im Vorwort der Ausgabe 2003/2004 schreibt der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Dr. Manfred Stolpe:

„Im Spannungsverhältnis von Mobilitätssicherung und Infrastrukturausbau einerseits sowie der Nutzung knapper natürlicher und finanzieller Ressourcen andererseits bedürfen Entscheidungen detaillierter belastbarer Datengrundlagen. Das Taschenbuch ‚Verkehr in Zahlen 2002/2003‘ bietet hierfür eine zuverlässige Informationsquelle.“

Folgt man jedoch den Angaben von „Verkehr in Zahlen“ als „zuverlässiger Informationsquelle“, so haben die Verkehrsleistungen und Marktanteile der Schiene innerhalb statistisch konsistenter Zeiträume seit der Bahnreform nicht zugenommen, sondern abgenommen.

1. Wie haben sich – in einer statistisch konsistenten Betrachtung – die Verkehrsleistungen im Personenfernverkehr, Personennahverkehr und Güterverkehr in der Zeitreihe seit 1993 (einschließlich) entwickelt, ausgedrückt in Personenkilometer (PKM) bzw. Tonnenkilometer (TKM)?

Die Verkehrsleistungen der Sparten Personenfernverkehr, Personennahverkehr und Güterverkehr haben sich seit 1993 wie folgt entwickelt:

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Güterverkehr (in Mrd. TKM)	64,9	69,9	68,8	67,7	72,9	73,6	71,4	76,0	76,4	75,5
Personen- fernverkehr (in Mrd. PKM)	33,7	34,8	36,3	35,6	34,9	34,3	34,6	35,9	34,8	32,7
Personen- nahverkehr (in Mrd. PKM)	25,0	31,5	38,7	40,4	39,1	38,1	39,0	39,2	40,5	38,2

(Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen: Verkehr in Zahlen 2003/2004. Berlin. S. 212 f., 236 f. und korrigierte Werte des Statistischen Bundesamtes für den Güterverkehr der Jahre 2001 und 2002)

In Bezug auf „eine statistisch konsistente Betrachtung“ wird auf die Antwort zu den Fragen 3 bis 5 verwiesen.

Generell ist außerdem die getrennte Darstellung der Verkehrsleistungen im Schienenpersonenverkehr über einen längeren Zeitraum kritisch zu sehen. Wegen der häufigen Umwidmung von Zuggattungen (z. B. D-Züge zu Interregio- oder Regio-Zügen) gibt es definitorische Verschiebungen vom Fern- zum Nahverkehr, die größenordnungsmäßig nicht bekannt sind.

2. Wie hat sich – in einer statistisch konsistenten Betrachtung – der jeweils entsprechende Modal-Split, also der Anteil der Verkehrsträger am Gesamtverkehrsmarkt entwickelt?

Der Anteil des Schienenverkehrs am Modal Split hat sich seit 1993 wie folgt entwickelt:

1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Güterverkehr									
Anteile der Verkehrsbereiche an der Verkehrsleistung (TKM) in v. H. (Binnenländischer Verkehr – einschl. Straßengüternahverkehr)									
16,6	16,6	16,0	16,0	16,2	15,7	14,5	15,1	15,0	14,9
Personenverkehr									
Anteil der Verkehrsbereiche – in v. H.									
6,5	7,3	8,1	8,2	7,9	7,7	7,7	8,1	8,2	7,8

(Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen: Verkehr in Zahlen 2003/2004. Berlin. S. 214 f., 238 f. und korrigierte Werte des Statistischen Bundesamtes für den Güterverkehr der Jahre 2001 und 2002)

In Bezug auf „eine statistisch konsistente Betrachtung“ wird auf die Antwort zu den Fragen 3 bis 5 verwiesen.

3. Wie erklärt sich die Bundesregierung, dass in dem vom BMVBW herausgegebenen Taschenbuch „Verkehr in Zahlen“ (VIZ) in der Ausgabe von 1996 die Leistungen im Personenverkehr der Eisenbahn für 1994 mit 60,7 Mrd. PKM und für 1995 mit 63,6 Mrd. PKM, in der Ausgabe VIZ 1999 jedoch für 1994 mit 66,4 Mrd. PKM und für 1995 mit 69 Mrd. PKM und in der Ausgabe VIZ 2003 für 1995 sogar mit 75 Mrd. PKM angegeben sind?

Beruhren diese Änderungen nach Kenntnis der Bundesregierung auf korrigierten Angaben seitens der DB AG?

4. Ist der Bundesregierung bekannt, ob und wann die DB AG seit der Bahnreform die Zählmethode zur Ermittlung der Verkehrsleistungen im Personenverkehr und im Güterverkehr verändert hat?

Sind der Bundesregierung die Einzelheiten der jeweils veränderten Zählmethoden bekannt?

5. Wie erklärt sich die Bundesregierung die Tatsache, dass in den von der DB AG herausgegebenen Geschäftsberichten seit der Bahnreform wiederholt die Zahlenangaben für die im Personenverkehr und im Güterverkehr erbrachten Verkehrsleistungen verändert wurden?

Sind der Bundesregierung die Gründe und die Einzelheiten der methodischen Veränderungen bekannt?

Die Unternehmen des DB-Konzerns haben im Verlauf des Jahres 1999 die Ermittlung der Fahrgastzahlen und der PKM von Schätzungen aus Fahrscheinverkäufen um Ergebnisse aus Fahrgasterhebungen (Reisenden-Erfassungssystem/RES) erweitert. Das RES bei der DB AG war eingeführt worden, weil die Vermutung bestand, dass die bisherige Schätzmethode insbesondere im Fernverkehr (z. B. durch zu geringe Nutzungsannahmen von Zeitkarten oder Nichtberücksichtigung von Freifahrern) zu Untererfassungen führte.

Mit der Umstellung auf die neue Erhebungsmethode wurden Rückrechnungen für die Jahre bis einschl. 1995 vorgenommen, um die Entwicklung auch im Zeitablauf darstellen zu können. Das Statistische Bundesamt und die Redaktion von „Verkehr in Zahlen“ haben in ihren Veröffentlichungen diese Neuberechnungen übernommen und stets darauf hingewiesen, dass Vergleiche der Verkehrsleistung mit Ergebnissen von vor 1995 methodisch nicht zulässig sind.

Für den Güterverkehr sind der Bundesregierung keine methodischen Änderungen bei der Ermittlung der Verkehrsleistung bekannt.

6. Decken sich die von der DB AG in ihren jeweiligen Geschäftsberichten mitgeteilten Angaben zu den Verkehrsleistungen mit der amtlichen Statistik, die vom Statistischen Bundesamt geführt wird?

Nein. Die Konzerngesellschaften, für die Zahlen von der DB AG veröffentlicht werden, sind auch im Ausland tätig. Die Angaben des Statistischen Bundesamtes beziehen sich jedoch auf das Gebiet der Bundesrepublik Deutschland. Im Gegensatz zu den Angaben der DB AG bezieht das Statistische Bundesamt auch andere private Eisenbahnen ein, die nicht zur DB AG gehören.

7. Kann die Bundesregierung die in der Zeitschrift „Das Parlament“ im Januar 2002 unter der Überschrift „Die Bahnreform – Ergebnisse können sich sehen lassen. Eine Erfolgsgeschichte“ aufgestellte Behauptung nachvollziehen und bestätigen, die Verkehrsleistung der DB AG sei von 1993 bis 2000 im Personennahverkehr um 30,5 Prozent, im Personenfernverkehr um 8,2 Prozent gestiegen; dies sei mit einer Verkehrsverlagerung von der

Straße auf die Schiene verbunden gewesen; der Modal-Split-Anteil sei von 7 Prozent auf 8,2 Prozent gestiegen?

Wenn ja, wie verträgt sich diese Aussage mit derjenigen im „Verkehrsbericht der Bundesregierung“ von November 2000, wo es heißt: „Bisher ist es nicht gelungen, den Anteil des Verkehrsträgers Schiene im Personenfernverkehr nachhaltig zu steigern, und die Verkehrsleistungen sind im Güterfernverkehr zwischen 1991 und 2000 zurückgegangen“?

Die Bundesregierung kann die Aussage nicht nachvollziehen, dass die Verkehrsleistung der DB AG von 1993 bis 2000 im Personennahverkehr um 30,5 % gestiegen sei.

Bei den Angaben handelt es sich um Zahlen der DB AG. Die Wahl des Jahres 1993 als Bezugsjahr weist die bei der Beantwortung der Fragen 3 bis 5 dargestellte Problematik auf. Der ausgewiesene Anstieg beim Modal Split ist das Ergebnis einer statistischen Berechnung. Ob dieser Anstieg auf einem statistischen Effekt (1993 als Basisjahr) oder auf einer Verkehrsverlagerung hin zum Schienenverkehr beruht oder um eine Mischung aus beiden Effekten, kann die Bundesregierung nicht beurteilen.

Die Bundesregierung sieht keinen Widerspruch zur Aussage in ihrem Verkehrsbericht 2000, da in diesem ein anderer Bezugszeitraum angesprochen ist (1991 bis 1999).

8. Ist der Bundesregierung die Publikation der DB AG „Daten und Fakten“ von 1997/98 bekannt und kann sie bestätigen, dass dort die Leistungen des Personenfernverkehrs der DB AG für die Jahre von 1993 bis einschließlich 1997 mit jeweils rund 31 Mrd. PKM angegeben wurden?

Wie erklärt sich die Bundesregierung, dass in der Publikation „Daten und Fakten“ 1998/99 die Leistungen im Personenfernverkehr rückwirkend im Jahresdurchschnitt auf über 35 Mrd. PKM angehoben wurden?

Der Bundesregierung ist die Publikation „Daten und Fakten“ von 1997/1998 bekannt. Die genannten Zahlen sind darin enthalten. Der Grund für die Änderung der Zahlen im Bericht 1998/1999 kann durch die in der Antwort zu den Fragen 3 bis 5 dargelegten Änderungen in der Erhebungsmethode 1999 erklärt werden.

9. Ist der Bundesregierung bekannt, dass sich in der genannten Broschüre „Daten und Fakten“ 1997/98 Angaben für den Personennahverkehr der DB AG befinden, nach denen die Verkehrsleistungen von 1994 bis 1997 kontinuierlich gesunken sind?

Wie erklärt sich die Bundesregierung, dass in der Ausgabe 1998/99 die Angaben zu den Verkehrsleistungen von 1994 bis 1997 um mehrere Milliarden Personenkilometer höher liegen als in der Ausgabe 1997/98?

Wie erklärt sich die Bundesregierung die nochmalige Steigerung, die sich aus der Ausgabe 2000 der Broschüre „Daten und Fakten“ ergibt, wonach die Verkehrsleistung im gleichen Zeitraum nunmehr mit steigender Tendenz deutlich über 35 Mrd. PKM im Nahverkehr betragen haben soll?

In der der Bundesregierung vorliegenden Ausgabe der Broschüre „Daten und Fakten“ 1997/1998 sind keine Angaben zum Personennahverkehr der DB AG für den Zeitraum 1994 bis 1997 enthalten.

Die Broschüre „Daten und Fakten“ wird von der DB AG in eigener Verantwortung herausgegeben. Änderungen bei Zahlenangaben für vergangene Jahre können verschiedene Gründe haben, u. a. die in der Antwort zu den Fragen 3 bis 5 genannten.

10. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass die von der DB AG beispielsweise in dem zitierten Artikel in der Zeitschrift „Das Parlament“ (Januar 2002) angegebene Steigerung der Verkehrsleistungen nur dann hergeleitet werden kann, wenn für das Jahr 1993 ein Ausgangswert nach der alten Zählmethode, für 2002 jedoch ein Wert nach der neuen Zählmethode verwendet wurde?

Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass eine solche Vorgehensweise den Anforderungen einer ordnungsgemäßen statistischen Methode grob widersprechen würde?

Die Wahl des Bezugs- und Endjahres einer Zeitreihe hat Einfluss auf das Ergebnis der Berechnung von Veränderungen in einem festgelegten Zeitraum. Die Wahl des Bezugsjahres wird jedoch auch davon bestimmt, welche Aussage von einem Zeitvergleich erwartet wird (z. B. vor oder nach einem Ereignis).

Falls damit statistische Brüche verbunden sind, sollte darauf hingewiesen werden, wie z. B. in dem „Verkehrsbericht 2000“ der Bundesregierung auf Seite 8 geschehen („ein unmittelbarer Vergleich dieser Zahl und damit der Angabe der Zuwachsraten sind wegen Änderungen in der Erhebungsmethode nicht möglich“).

11. Ist der Bundesregierung bekannt, wie die DB AG die neuerdings für das Jahr 1993 genannte Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr von 62,7 Mrd. PKM ermittelt hat angesichts der Tatsache, dass im Geschäftsbericht von 1998 ein Wert von 60,9 Mrd. PKM für das Jahr 1993 genannt ist und im vom BMVBW herausgegebenen Taschenbuch „Verkehr in Zahlen“ (einheitlich in den Ausgaben 1996, 1999, 2003) ein Wert von 58,7 Mrd. PKM für den ganzen Eisenbahnsektor im Jahr 1993 angegeben wird?

Der Bundesregierung ist nicht bekannt, wie die DB AG eine Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr von 62,7 Mrd. PKM für das Jahr 1993 ermittelt hat.

12. Auf welcher Rechtsgrundlage sind Eisenbahnunternehmen verpflichtet, Mitteilungen über die von ihnen erbrachten Verkehrsleistungen zu machen?

Vor dem 1. Januar 2004 basierte die amtliche Eisenbahnstatistik auf § 24 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 und der Verordnung über eine Eisenbahnstatistik vom 8. August 1965.

Die aktuelle Auskunftspflicht der Eisenbahnunternehmen ist im Gesetz zur Neuregelung des Rechts der Verkehrsstatistik vom 12. Dezember 2003 geregelt, das die Datenanforderungen der EU-Verordnung zur Eisenbahnstatistik vom Dezember 2002 umsetzt. In ihm werden Erhebungsumfang und -inhalt der Schienenverkehrsstatistiken den aktuellen europaweiten Informationsbedürfnissen angepasst.

13. Sieht die Bundesregierung die Notwendigkeit, bei den Mitteilungen der Eisenbahnunternehmen für mehr Transparenz und statistische Konsistenz zu sorgen?

Wenn ja, in welcher Weise beabsichtigt die Bundesregierung dies zu tun?

Das Statistische Bundesamt als Träger der amtlichen Verkehrsstatistik steht in engem Kontakt zu den auskunftspflichtigen Verkehrsunternehmen, darunter auch der DB AG. Die eingehenden Ergebnisse der Unternehmen werden auf Plausibilitäten und auffallende Veränderungen geprüft und gegebenenfalls nach Rücksprachen korrigiert. Brüche in den Zeitreihen sollen so lange wie möglich vermieden werden; sie sind aber in längeren Zeitabständen wegen notwendiger Anpassungen an veränderte Rahmenbedingungen unumgänglich. Eine Notwendigkeit zur Verbesserung der „Transparenz und statistischen Konsistenz“ wird deshalb hier nicht gesehen.

Auf Veröffentlichungen der DB AG und anderer privater Eisenbahnunternehmen nimmt die Bundesregierung dagegen keinen Einfluss.

