

Große Anfrage

der Abgeordneten Sabine Leidig, Herbert Behrens, Caren Lay, Dr. Dietmar Bartsch, Karin Binder, Heidrun Bluhm, Eva Bulling-Schröter, Roland Claus, Kerstin Kassner, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Dr. Gesine Löttsch, Thomas Lutze, Dr. Kirsten Tackmann, Hubertus Zebel und der Fraktion DIE LINKE.

20-Jahres-Bilanz der Bahnreform von 1994 bis 2014

In diesem Jahr jährt sich die im Jahr 1993 beschlossene und zum 1. Januar 1994 begonnene Bahnreform zum zwanzigsten Mal. Dies ist ein Anlass, die beschlossenen Maßnahmen zu evaluieren und daraufhin zu untersuchen, ob die damals beabsichtigten Ziele tatsächlich erreicht wurden. Darüber hinaus wird ein Blick auf die Entwicklung der Bahninfrastruktur und des Bahnverkehrs seit der Reform gerichtet.

Das als Eisenbahnneuordnungsgesetz (ENeuOG) zusammengefasste Gesetzespaket wurde am 2. Dezember 1993 in namentlicher Abstimmung mit der Zustimmung der Fraktionen der CDU/CSU, FDP, SPD und eines Teils der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN beschlossen – 558 von 575 Abgeordneten stimmten damals dafür. Abgelehnt wurde das ENeuOG lediglich von der Gruppe PDS/Linke Liste sowie von insgesamt drei Abgeordneten der Fraktionen der CDU/CSU und SPD. Der Bundesrat stimmte dem ENeuOG in seiner Sitzung am 17. Dezember 1993 ebenfalls zu, womit das Gesetzespaket rechtskräftig wurde. Neben zahlreichen kleineren Gesetzesänderungen traten dadurch insbesondere folgende Gesetze zum 1. Januar 1994 in Kraft:

1. Gesetz zur Änderung des Grundgesetzes vom 20. Dezember 1993 (Einführung der Artikel 87e und 143a des Grundgesetzes – GG),
2. Gesetz zur Zusammenführung und Neugliederung der Bundeseisenbahn,
3. Gesetz über die Gründung einer Deutsche Bahn Aktiengesellschaft,
4. Gesetz über die Eisenbahnverwaltung des Bundes,
5. Neufassung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG),
6. Gesetz zur Verbesserung der personellen Struktur beim Bundeseisenbahnvermögen und in den Postnachfolgeunternehmen,
7. Bundesschienenwegeausbaugesetz,
8. Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (RegG).

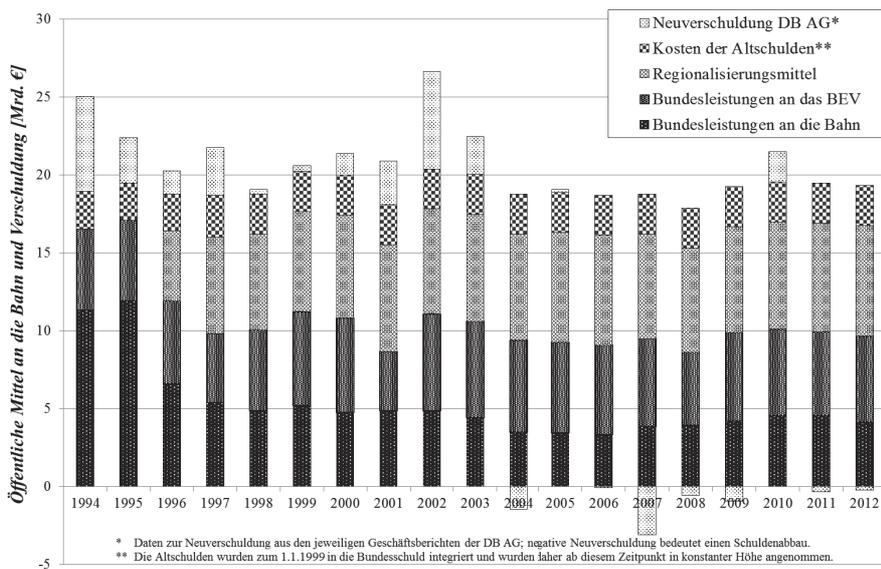
Damit wurden aus der damaligen Bundesbahn und der Reichsbahn drei neue Organisationseinheiten geschaffen:

1. Die Deutsche Bahn AG (DB AG) als juristische Person des Privatrechts, die den operativen Teil der Deutschen Bundesbahn (DB) und der Deutschen Reichsbahn (DR) übernahm und am 5. Januar 1994 mit der Eintragung in das Handelsregister Charlottenburg offiziell gegründet wurde,
2. das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) als Bundesoberbehörde, das die Aufsichtsfunktionen im Bahnbereich und damit die hoheitlichen Aufgaben übernahm,
3. das Bundeseisenbahnvermögen (BEV) als nicht rechtsfähiges Sondervermögen des Bundes, das seither als Dienstherr für die Bundesbeamten der DB AG fungiert sowie die Schulden der DB und der DR übernehmen und im Gegenzug laut Gesetzestext (§§ 20 und 21 des ENeuOG) zunächst alle „nicht unmittelbar und ausschließlich bahnotwendigen“ Bahnimmobilien von Bundesbahn und Reichsbahn erhalten sollte, aus deren Bestand dann nur die nachgewiesenermaßen „bahnotwendigen“ Immobilien an die neu gegründete Deutsche Bahn AG übergeben werden sollten: „Nicht bahnotwendige Liegenschaften [...] verbleiben beim Bundeseisenbahnvermögen.“ (§ 20 Absatz 3 ENeuOG).

Die Bilanz der Bahnreform fällt nach Auffassung der Fragesteller bislang äußerst kritisch aus:

1. Eines der zentralen Ziele der Bahnreform war eine Entlastung der öffentlichen Finanzen. Dazu hieß es beispielsweise im Entwurf des ENeuOG, es müsse „die durch die Eisenbahnen dem Bund erwachsende Haushaltsbelastung zurückgeführt und in tragbaren Grenzen gehalten werden“ (Bundestagsdrucksache 12/4609 (neu), Begründung Seite 55). Die Regierungskommission Bundesbahn hatte in ihrem der Reform zugrundeliegenden Bericht prognostiziert, dass bei dem letztlich umgesetzten Konzept die Haushaltsbelastung des Bundes deutlich zurückgehen werde (Bericht der Regierungskommission Bundesbahn, veröffentlicht im Dezember 1991).

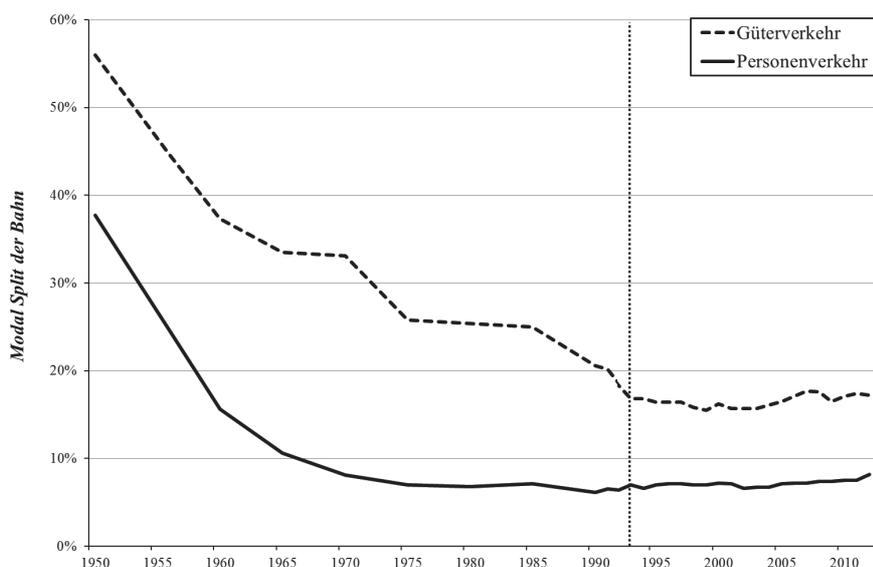
Die tatsächlichen Zahlungen wurden von der Bundesregierung in den Antworten auf zwei Kleine Anfragen veröffentlicht (Tabellen in den Anlagen zu den Bundestagsdrucksachen 16/2243 und 18/49) und zeigen entgegen den Modellen der Regierungskommission Bundesbahn etwa gleichbleibende finanzielle Leistungen des Bundes für das Eisenbahnwesen (einschließlich Regionalisierungsmittel) zwischen 16 und 18 Mrd. Euro pro Jahr, bei denen die Altschulden der Bundesbahn jedoch nicht mehr eingerechnet sind (vgl. dazu Bundestagsdrucksache 16/2243, Seite 2). In der nachfolgenden Grafik sind die gesamten an die Bahn geleisteten Mittel mitsamt der Neuverschuldung, die letztlich auch eine öffentliche Verschuldung darstellt, aufgeführt.



- Das zweite zentrale Ziel der Bahnreform war eine Steigerung des Verkehrsmarktanteils (Modal Split) der Bahn. Dazu hieß es im Entwurf des ENeuOG, „die Strukturreform der Bundeseisenbahnen soll die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen erhöhen und sie in die Lage versetzen, an dem zu erwartenden künftigen Verkehrswachstum stärker als bisher teilzuhaben“ (Bundestagsdrucksache 12/4609 (neu), Seite 1). Der damalige Vorsitzende des Bundestagsausschusses für Verkehr, Dionys Jobst (CSU), äußerte in der Bundestagsdebatte sogar das noch weitergehende Ziel, wonach „wir wollen, daß dieses umweltfreundliche Verkehrsmittel den Zuwachs bindet“ (Plenarprotokoll 12/150, Seite 12882).

Tatsächlich ist der Verkehrsmarktanteil der Bahn jedoch seitdem im Personenverkehr nur leicht von 7,0 (1993) auf 7,5 Prozent (2011) und im Güterverkehr von 16,8 (1993) auf 17,4 Prozent (2011) gestiegen (vgl. Verkehr in Zahlen 2008/2009 und 2012/2013, jeweils herausgegeben vom damaligen Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung – BMVBS, Abschnitte B5 und B6). Die beabsichtigten deutlichen Steigerungen wurden also verfehlt.

In der folgenden Grafik ist die Entwicklung des Verkehrsmarktanteils der Bahn im Güter- und Personenverkehr zwischen 1950 und heute dargestellt (Quelle der Daten: Verkehr in Zahlen 1991 und 2012/2013, herausgegeben vom damaligen BMV bzw. BMVBS, Abschnitte B5 und B6); die vertikale gepunktete Linie stellt den Zeitpunkt der Bahnreform dar:



3. Die Kundenfreundlichkeit und Servicequalität der Bahn sollte erheblich gesteigert werden. Dazu führte beispielsweise der Bundestagsabgeordnete Horst Gibtner (CDU) in der Bundestagsdebatte aus: „Die Bahn soll [...] so attraktiv werden, daß sie eine wirkliche Alternative zum Auto und zum Flugzeug darstellt“ (Plenarprotokoll 12/150, Seite 12898). Vergleichbar argumentierte Klaus Daubertshäuser, der damalige verkehrspolitische Sprecher der SPD: „Deshalb führt kein Weg an einer deutlichen Attraktivitätssteigerung der Bahn vorbei, damit sie zu einer wirklichen Alternative werden kann“ (Plenarprotokoll 12/150, Seite 12885).

Die Erreichung dieses Ziels kann nur subjektiv beurteilt werden. Es gibt jedoch eine in der Bevölkerung weit verbreitete Unzufriedenheit mit den Leistungen der Bahn (vgl. z. B. Eurobarometer „Survey on passengers’ satisfaction with rail services“, veröffentlicht von der Europäischen Kommission im Juni 2011).

4. Parallel zur gestiegenen Kundenfreundlichkeit sollten durch die Bahnreform die Fahrpreise der Bahn deutlich absinken. So erklärte beispielsweise der Bundestagsabgeordnete Norbert Otto (CDU) in der Bundestagsdebatte: „Am Ende der Bahnreform muß eine neue, attraktivere und vor allem billigere Bahn stehen“, was er „auch mit Blick auf die realen Fahrpreise“ meine (Plenarprotokoll 12/150, Seite 12899). In ähnlicher Weise argumentierte Klaus Daubertshäuser (SPD): „Die Bahnkunden werden künftig ein attraktives Angebot vorfinden, das das Umsteigen auf die Bahn erleichtert“ (Plenarprotokoll 12/196, Seite 16963).

Tatsächlich ist der offizielle Verbraucherpreisindex im Eisenbahnverkehr allein zwischen 1996 und 2011 von einer Indexzahl 80,5 auf 120,6 oder um knapp 50 Prozent gestiegen und steigerte sich damit etwa doppelt so stark wie der Preisindex für die Lebenshaltung privater Haushalte (1996: 88,3; 2011: 110,7; Datenquelle für alle Zahlen vgl. Verkehr in Zahlen 2012/2013, herausgegeben vom damaligen BMVBS, Abschnitt B7).

5. Weitere Streckenstilllegungen im Bahnnetz sollten durch die Bahnreform vermieden werden. Der spätere Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann (CDU) erläuterte dazu, dass mit der Bahnreform „der Wettbewerb [...] an die Stelle der bisher drohenden massenhaften Streckenstilllegungen“ trete, womit „die Bahnreform den Nahverkehr und ein großes Stück Lebensqualität für unsere Bevölkerung, insbesondere in den ländlichen Gebieten“ sichere (Plenarprotokoll 12/196, Seite 16974). Der damalige Bundesverkehrsminis-

ter Günther Krause (CDU) verwies gar auf die 30 Prozent höhere Bahnstreckendichte in Ostdeutschland und forderte, dass „wir in Deutschland West 30% bezogen auf das heutige Netz dazu bauen müssen, u. a., weil es andere abgebaut haben“ (zitiert nach Bennemann, Stefan: Die Bahnreform. Hannover (Raulfs) 1994).

Tatsächlich wurde die Betriebslänge des Bahnstreckennetzes der DB AG zwischen 1993 und 2011 von 40 400 Kilometern auf 33 600 Kilometer reduziert, also um weitere 17 Prozent abgebaut. Zudem wurden zwischen den Jahren 1994 und 2012 9 539 Gleisanschlüsse stillgelegt, was einem Rückbau von 82 Prozent entspricht (vgl. Verkehr in Zahlen 2008/2009 und 2012/2013, jeweils herausgegeben vom damaligen BMVBS, Abschnitt A2).

6. Ein weiteres Ziel der Bahnreform war die Beschäftigungssicherung im Bahnsektor. Der damalige Bahnchef Heinz Dürr formulierte, es gelte „den Eisenbahnern und Eisenbahnerinnen eine berufliche Zukunftsperspektive zu geben sowie das Unternehmen für neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter attraktiv zu machen“ (Dürr, Heinz: Die Bahnreform, und was die Bahn selbst tun muss. In: Die Deutsche Bahn, Heft 1/1993, Seite 7). Der damalige Bundesverkehrsminister Günther Krause versprach, „dieses Konzept“ der Bahnreform werde „dafür sorgen, dass die Arbeitsplätze unserer Eisenbahner gefestigt und gesichert werden“ (Bundestagsdrucksache 12/150, Seite 12900).

Tatsächlich waren im Jahr 1994 noch 355 694 Personen bei der DB AG beschäftigt (vgl. Daten und Fakten 2000, herausgegeben von der DB AG), die damals nur Schienenverkehr im Inland betrieb. Im September 2013 waren es hingegen nur noch 166 564 Personen im inländischen Schienenverkehr der DB AG (vgl. Bundestagsdrucksache 18/49, Anlage 2), hinzu kommen noch einmal etwa 14 000 Menschen bei den nichtbundeseigenen Bahnunternehmen. Das bedeutet, dass seit der Bahnreform im inländischen Bahnbereich etwa 175 000 Arbeitsplätze und damit über die Hälfte der im Jahr 1994 noch vorhandenen Arbeitsplätze abgebaut wurden.

Wir fragen die Bundesregierung:

I. Zielerreichung der Bahnreform

1. Teilt die Bundesregierung die Auffassung des damaligen Bundesbahnchefs Heinz Dürr, der im Jahr 1993 beklagte, dass „für den Hauptkonkurrenten Auto [...] so ziemlich alles getan [werde], für die Bahn nur das Allernötigste“ (Dürr, Heinz: Aktuelle verkehrspolitische Probleme der Deutschen Bahnen. In: Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft (Hrsg.), 31. Deutscher Verkehrsgerichtstag 1993)?
2. Hat sich nach Auffassung der Bundesregierung mit Blick auf die zitierte Feststellung des ehemaligen Bahnchefs Heinz Dürr etwas an der grundlegenden Schwerpunktsetzung der Bundespolitik für die Straße vor der Schiene seit der Bahnreform geändert?
3. Welche steuerlichen bzw. finanziell wirksamen Regelungen wurden jeweils für den Schienenverkehr und den Straßenverkehr seit dem 1. Januar 1994 in Deutschland von der Bundesregierung in den Deutschen Bundestag eingebracht (bitte angeben, ob diese jeweils für den Straßen- und Schienenverkehr be- oder entlastend wirkten)?
4. Worin sieht die Bundesregierung die Probleme der Bundes- und der Reichsbahn vor der Bahnreform, die eine solche Reform notwendig machten?
5. Hat sich aus Sicht der Bundesregierung das letztlich umgesetzte Konzept der formellen Privatisierung aus heutiger Sicht bewährt (bitte begründen)?

6. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Tatsache, dass die Regierungskommission Bundesbahn, auf deren Bericht die Bahnreform von 1994 basierte, keine unterschiedlichen Reformmodelle – etwa neben der formellen Privatisierung eine Anstalt öffentlichen Rechts oder eine andere Organisationsstruktur in öffentlicher Hand – miteinander verglich, sondern lediglich ein einziges Modell darstellte und zur Umsetzung vorschlug?
7. Inwieweit wurde nach Ansicht der Bundesregierung das im Entwurf des ENeuOG erwähnte „Gesamtverkehrskonzept“ entwickelt („Die Strukturreform der Bundeseisenbahnen ist Teil des Gesamtverkehrskonzepts, wie dies auch in der Erklärung der Bundesregierung zur deutschen Verkehrspolitik im zusammenwachsenden Europa vom 19. März 1992 vor dem Deutschen Bundestag zum Ausdruck kam“, Bundestagsdrucksache 12/4609 (neu), Seite 54)?
 - a) Falls ja, welches waren bzw. sind die Leitgedanken dieses Gesamtverkehrskonzepts?
 - b) Falls ja, inwieweit und durch welche Maßnahmen wurde es umgesetzt?
8. Schätzt die Bundesregierung die Umsetzung dieses Gesamtverkehrskonzepts als erfolgreich ein?

Wenn ja, wodurch drückt sich dieser Erfolg ihrer Auffassung nach aus?

Wenn nein, warum nicht?
9. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass das mit der Bahnreform verbundene Ziel der Haushaltsentlastung in Anbetracht der von ihr selbst veröffentlichten Zahlen (siehe Vorbemerkung der Fragesteller, Bundestagsdrucksachen 16/2243 und 18/49) verfehlt wurde (bitte begründen)?
10. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragesteller, dass für eine aussagekräftige Bewertung der haushaltsentlastenden Wirkung der Bahnreform ausschließlich der Vergleich der aktuellen Haushaltsbelastungen des Bundes durch Ausgaben für den Schienenverkehr mit denjenigen des Jahres 1990 (und nicht 1992 oder 1993) gerechtfertigt ist, da der Vergleich mit den Haushaltsbelastungen des Jahres 1993 wegen der gegenüber dem Jahr 1990 aufgrund des Nachholbedarfes an Schieneninvestitionen in Ostdeutschland und der Wiederherstellung von Lückenschlüssen um fast 4 Mrd. Euro erhöhten Bundeszuschüsse und der aus dem gleichen Grund zusätzlichen Verschuldung von Bundesbahn und Reichsbahn um mehr als 5 Mrd. Euro nicht trägt (bitte begründen)?
11. Wie erklärt die Bundesregierung, dass die Prognosen der Regierungskommission Bundesbahn, die von deutlich absinkenden öffentlichen Zuschüssen an die Bahn ausgingen und beispielsweise für das Jahr 2000 Zahlungen von umgerechnet 12,1 Mrd. Euro (23,686 Mrd. DM) prognostizierte (veröffentlicht im Bericht der Regierungskommission Bundesbahn von 1991, Seite 69), nicht eingetroffen sind, sondern dass die Ausgaben mit 19,988 Mrd. Euro (17,420 Mrd. Euro laut Bundestagsdrucksache 16/2243, Anlage 1, zuzüglich 2,568 Mrd. Euro für die Altschulden, vgl. Bundestagsdrucksache 16/2243, Tabelle auf Seite 2 oben) 65 Prozent über den prognostizierten Werten lagen und auch heute noch auf vergleichbarem Niveau liegen (vgl. Bundestagsdrucksache 18/49)?
12. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass das Ziel einer Steigerung des Verkehrsmarktanteils der Bahn in Anbetracht eines weitgehend stagnierenden Modal Split der Bahn von ca. 8 Prozent im Personen- und 17 Prozent im Güterverkehr verfehlt wurde (bitte begründen)?

13. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung der Fragesteller, dass das Ziel einer Attraktivitätssteigerung der Bahn in Anbetracht der im europäischen Vergleich nach Auffassung der Fragesteller sehr schlechten Beurteilung der Servicequalität der Bahn in Deutschland durch die Fahrgäste (Eurobarometer „Survey on passengers’ satisfaction with rail services“, veröffentlicht von der Europäischen Kommission im Juni 2011), verfehlt wurde (bitte begründen)?
14. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass das Ziel von attraktiven Preisen bei der Bahn in Anbetracht der fast doppelt so stark wie die allgemeine Inflation angestiegenen Fahrpreise verfehlt wurde (bitte begründen)?
15. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Tatsache, dass der Preis für eine BahnCard zur Halbierung der Bahnpreise – im Jahr 1994 „Bahncard“, heute „BahnCard50“ – zwischen den Jahren 1994 und 2014 von umgerechnet 112,48 Euro auf 255 Euro und damit nominell um 226,7 Prozent und (unter Anrechnung der Preissteigerung laut Statistischem Bundesamt in Höhe von 31,9 Prozent) real um 194,8 Prozent anstieg und sich damit in realen Preisen in etwa verdoppelte, vor dem Hintergrund, dass die DB AG die BahnCard explizit als „Mobilitätskarte“ bewarb, mit der für einen großen Teil der Bevölkerung die Schwelle zur Nutzung des Schienenverkehrs qualitativ gesenkt werden sollte?
16. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass das unter anderem vom Bundestagsabgeordneten Klaus Daubertshäuser (SPD) in der Bundestagsdebatte formulierte Ziel, dass durch die Bahnreform „auch in den ländlichen Räumen ökologisch verträgliche, moderne Verkehrssysteme angeboten werden“, es also eine gute Anbindung auch dünn besiedelter Regionen an die Bahn geben werde (Plenarprotokoll 12/196, Seite 16963), angesichts von über 5 000 Kilometern stillgelegter Nebenstrecken (vgl. Zahlen des Eisenbahn-Bundesamtes) seit der Bahnreform verfehlt wurde (bitte begründen)?
17. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass das Ziel attraktiver Bahnhöfe, von dem Bahnchef Heinz Dürr im Vorfeld der Bahnreform postulierte, „der Zugang zum Bahnhof“ müsse „für unsere Kunden verbessert und Dienstleistungen, die für den Reisenden interessant sind“, müssten „ausgebaut werden. [...] Ein derartiges Programm“ gelte „nicht nur für die großen Bahnhöfe, sondern auch für die kleineren in der Fläche“ (Dürr, Heinz: Die Bahnreform, und was die Bahn selbst tun muss. In: Die Deutsche Bahn, Heft 1/1993, Seite 9) in Anbetracht des Verkaufs von rund 1 700 Bahnhöfen (Empfangsgebäuden) seit der Bahnreform (DIE WELT vom 10. Februar 2013 „Die Bahn lässt Tausende deutsche Bahnhöfe verfallen“) und aktuell hunderter geschlossener Bahnhöfe und Haltepunkte (vgl. Verkehr in Zahlen 2013/2014) sowie der deutlichen Reduktion der Ausstattung vieler Stationen, verfehlt wurde (bitte begründen)?
18. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass das Ziel eines dichten Bahnstreckennetzes und der Vermeidung von weiteren Streckenstilllegungen in Anbetracht der Stilllegung von weiteren 17 Prozent des deutschen Streckennetzes seit der Bahnreform (vgl. Verkehr in Zahlen 2000 und 2013/2014) verfehlt wurde (bitte begründen)?
19. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass das mit der Bahnreform verbundene Ziel der Beschäftigungssicherung bei der Bahn in Anbetracht von 175 000 abgebauten Stellen im inländischen Bahnbereich und in Anbetracht von Umfragen, die eine hohe Frustration der Beschäftigten bei der DB AG zeigen (FINANCIAL TIMES DEUTSCHLAND vom 16. August 2011 und Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 17. Januar 2013), verfehlt wurde (bitte begründen)?

20. Teilt die Bundesregierung die Beurteilung des Bundesrechnungshofs aus dem Jahr 2006, wonach die „mit der Privatisierung der ehemaligen Deutschen Bundesbahn und Deutschen Reichsbahn verfolgten Ziele [...] bisher nicht erreicht“ wurden (Bundesrechnungshof, 2006: Bericht nach § 99 der Bundeshaushaltsordnung – BHO – zur Finanzierung der Bundesschienenwege; bitte begründen)?

Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Einschätzung des Bundesrechnungshofs, dass sowohl die beabsichtigte Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene als auch die Entlastung des Bundeshaushalts verfehlt worden sei und dass die von der DB AG ins Feld geführten Erfolge der Bahnreform „im wesentlichen [...] entweder auf Strukturreform-Maßnahmen, auf erhöhten Leistungen des Bundes oder auf Ausweisänderungen“ beruhten (Bundesrechnungshof, 2006, a. a. O.; bitte begründen)?

21. Welche Konsequenzen hat die Bundesregierung bzw. nach Kenntnis der Bundesregierung die DB AG aus diesem Bericht gezogen?
22. Welche Berichte des Bundesrechnungshofs, sowohl nach § 88 Absatz 2 BHO als auch in seiner Funktion als Bundesbeauftragter für Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung, wurden nach Kenntnis der Bundesregierung seit der Bahnreform zu Fragen verfasst, die sich direkt oder indirekt mit der DB AG befassen (bitte jeweils Zeitpunkt der Erstellung und Thema benennen)?
23. Welche konkreten Maßnahmen hat die Bundesregierung getroffen, um die in diesen Berichten bemängelten Missstände abzustellen?

II. Infrastruktur

24. Sieht die Bundesregierung die mit der Gründung der DB AG durchgeführten Wertberichtigungen in der Bilanz um insgesamt 80,087 Mrd. DM (aus dem addierten Anlagevermögen von DB und DR, das zum 31. Dezember 1993 noch 99,223 Mrd. DM betragen hatte, wurde in der Eröffnungsbilanz der DB AG ein Anlagevermögen von lediglich 25,263 Mrd. DM eingestellt, vgl. Ritzau, Hans-Joachim, Jörn Pachl, Karl Oettle & Wolfgang Stoffels: Die Bahnreform – eine kritische Sichtung. Pürgen, Verlag Zeit und Eisenbahn, 2003, Seite 302) aus ihrer heutigen Sicht als gerechtfertigt an, und spiegeln diese Wertberichtigungen aus ihrer Sicht die wahren Wertverhältnisse des Anlagevermögens der DB AG wider?

Falls nein, warum wurde dieses Vorgehen damals dennoch zugelassen bzw. zwischenzeitlich nicht revidiert, und beabsichtigt die Bundesregierung, dies zu korrigieren?

Falls ja, warum wurden diese Wertberichtigungen in den Statistiken des Bundes, so in der vom BMVBS herausgegebenen Statistik „Verkehr in Zahlen“, nicht analog durchgeführt?

25. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass diese Wertberichtigungen vor allem deswegen durchgeführt wurden, damit die DB AG geringere Abschreibungen zu tätigen habe und das neue Unternehmen dadurch wirtschaftlich gesünder aussehe (vgl. Ritzau, Hans-Joachim, Jörn Pachl, Karl Oettle & Wolfgang Stoffels: Die Bahnreform – eine kritische Sichtung. Pürgen, Verlag Zeit und Eisenbahn, 2003; bitte begründen)?
26. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus, dass von den seit dem Jahr 1994 stillgelegten Nebenstrecken mit insgesamt 2 459,4 Kilometern fast die Hälfte (von insgesamt 5 137,8 Kilometern; Daten laut Stilllegungsstatistik des Eisenbahn-Bundesamtes) in den ostdeutschen Bundesländern liegen und somit dort nach Auffassung der Fragesteller überproportional viele Strecken stillgelegt wurden?

27. Wie viele Strecken wurden seit dem 1. Januar 1994 jeweils in den 16 Bundesländern stillgelegt (bitte getrennt nach Bundesländern jeweils sowohl die insgesamt stillgelegten Kilometer Strecke angeben als auch die jeweilige Zahl der Streckenabschnitte)?
28. Wurde nach Kenntnis der Bundesregierung auf den stillgelegten Strecken jeweils die Mobilität der betroffenen Bürger mit anderen Verkehrsmitteln sichergestellt, und falls ja, wie?
29. Für welche dieser in Frage 27 erfragten stillgelegten Streckenabschnitte erfolgte eine Freistellung von Bahnbetriebszwecken nach § 23 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG), und für welche Streckenabschnitte liegt ein entsprechender Antrag vor (bitte außerdem die insgesamt entwidmeten Kilometer Strecke als auch die jeweilige Zahl der Streckenabschnitte, jeweils getrennt nach Bundesländern, angeben)?
30. Auf welchen Strecken mit jeweils welcher Länge in jeweils welchem Bundesland erfolgte seit dem 1. Januar 1994 ein Rückbau von zwei Gleisen auf ein Gleis?
31. Wie viele Überholgleise wurden jeweils in den 16 Bundesländern seit dem 1. Januar 1994 abgebaut (bitte jeweilige Anzahl und Länge in Kilometern angeben)?
32. Welche Strecken lassen nach Kenntnis der Bundesregierung aufgrund ihrer Kapazität bzw. Auslastung aktuell jeweils nur einen 1-Stundentakt im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zu (bitte auch jeweilige Länge der Strecke und Bundesland angeben)?
33. Welche Strecken lassen nach Kenntnis der Bundesregierung darüber hinaus jeweils nur einen 2-Stundentakt im Schienenpersonennahverkehr zu (bitte auch jeweilige Länge der Strecke und Bundesland angeben)?
34. Wie viele Bahnhöfe wurden in den 16 Bundesländern seit der Bahnreform
 - a) ganz stillgelegt,
 - b) zu bloßen Haltepunkten umgewandelt und
 - c) wie viele Haltepunkte wurden stillgelegt(Angaben bitte in Form einer Tabelle nach Bundesländern aufschlüsseln)?
35. Verwendet die DB AG nach Kenntnis der Bundesregierung unterschiedliche Definitionen unter dem Stichwort Barrierefreiheit, und wenn ja, welche?
36. Teilt die Bundesregierung diese unterschiedlichen Definitionen?
37. Welche der Definitionen (Frage 35) sind nach Auffassung der Bundesregierung mit der sowohl von der Bundesrepublik Deutschland als auch der EU ratifizierten UN-Behindertenrechtskonvention vereinbar (bitte jeweils begründen)?
38. Wie viele Bahnhöfe sind nach Kenntnis der Bundesregierung nach jeweils welcher Definition barrierefrei zugänglich (Angaben bitte absolut und jeweils in Prozent aller Bahnhöfe und Haltepunkte machen)?
39. Wie viele und welche Züge sind nach Kenntnis der Bundesregierung ohne Einstiegshilfen barrierefrei zugänglich?

Auf welchen Strecken verkehren nach Kenntnis der Bundesregierung diese Züge, und wie viel Prozent des Zugverkehrs sind vollständig barrierefrei?
40. Bis wann soll nach Kenntnis der Bundesregierung das gesamte Bahnnetz (sowohl Bahnhöfe als auch Züge) barrierefrei ausgebaut sein?

41. Inwiefern hält es die Bundesregierung für vereinbar mit der Fahrgastrechteverordnung der Europäischen Union, dass Menschen mit Mobilitätseinschränkungen an vielen Bahnhöfen in Deutschland auch nach vorheriger Anmeldung in den (frühen) Morgen- und (späten) Abendstunden sowie an einigen Bahnhöfen auch an Wochenenden keine Unterstützung beim Ein-, Um- oder Ausstieg erhalten, und was wird sie tun, damit diese Personengruppe an den entsprechenden Bahnhöfen ein-, aus- bzw. umsteigen kann?
42. Wie viele Weichen und Kreuzungen wurden in den 16 Bundesländern seit der Bahnreform jeweils stillgelegt (Angaben bitte in Form einer Tabelle machen und nach Bundesländern aufschlüsseln)?

Kann die Bundesregierung die Angaben aus der DB-AG-Publikation „Daten und Fakten“ bestätigen, wonach zwischen den Jahren 1994 und 2012 61 338 Weichen und Kreuzungen und damit 51 Prozent des Gesamtbestandes abgebaut wurden?

Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass der Rückbau dieser Infrastrukturelemente negative Auswirkungen auf die Kapazität des deutschen Bahnnetzes hat (bitte begründen)?

43. Wie viele Privatgleisanschlüsse wurden in den 16 Bundesländern seit der Bahnreform jeweils vom Anschluss an das Schienennetz des Bundes abgehängt (Angaben bitte in Form einer Tabelle machen und nach Bundesländern aufschlüsseln)?

Wie viele davon wurden auf Antrag des jeweiligen Gleisanschlussbesitzers stillgelegt, und wie viele aus jeweils welchen anderen Gründen (z. B. Stilllegung der Strecke)?

Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Tatsache, dass damit zahlreiche Unternehmen keine Möglichkeit mehr haben, Güter direkt auf der Schiene transportieren zu lassen?

44. Wie viele Privatgleisanschlüsse wurden in den 16 Bundesländern durch das seit dem Jahr 2004 bestehende Gleisanschlussförderprogramm jeweils reaktiviert bzw. neu geschaffen (Angaben bitte in Form einer Tabelle machen und nach Bundesländern und Jahr der Inbetriebnahme aufschlüsseln)?
45. Sieht die Bundesregierung die Zahl der reaktivierten bzw. neu geschaffenen Gleisanschlüsse vor dem Hintergrund der Zahl abgehängter Gleisanschlüsse als Erfolg an (bitte begründen)?
46. Welche Kritikpunkte haben die Güterverkehrs- und die Schienenverkehrsbranche und die entsprechenden Verbände an der bis Ende 2012 geltenden Gleisanschlussförderrichtlinie gegenüber der Bundesregierung geäußert, und inwieweit wurden diese jeweils bei der seit dem 31. Dezember 2012 geltenden Neufassung berücksichtigt?
47. Konnten seit dem Jahr 2004 alle Anträge auf Gleisanschlussförderung berücksichtigt werden?

Wenn nein, wie viele Anträge konnten in jeweils welchem Jahr nicht berücksichtigt werden?

III. Grundstücke und Immobilien

48. Wie viel Fläche bahneigenes Gelände haben die DB AG und ihre Tochterunternehmen nach Kenntnis der Bundesregierung seit der Bahnreform verkauft (bitte sowohl die verkaufte Fläche insgesamt als auch unterteilt nach Geschäftsbereichen der DB AG und dem Jahr des Verkaufs angeben)?

49. Wie viele dieser Grundstücke lagen nach Kenntnis der Bundesregierung im innerstädtischen Bereich (Angaben in Hektar insgesamt machen und nach Jahren aufschlüsseln)?
50. Welche Einnahmen erzielten seit der Bahnreform die DB AG bzw. Immobiliengesellschaften, die von der DB AG mehrheitlich kontrolliert werden bzw. zwischenzeitlich zu mindestens 50 Prozent mitbestimmt wurden oder es noch werden, nach Kenntnis der Bundesregierung durch den Verkauf von bahneigenem Gelände?
51. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung der Fragesteller, dass, vor dem Hintergrund, dass die DB AG erhebliche Gewinne durch den Verkauf von Bahngelände erzielen konnte, mit der Bahnreform die grundsätzliche Festlegung im ENeuOG, wonach die DB AG sich ausschließlich im Besitz von „bahnnotwendigem Gelände“ befinden sollte, nicht umgesetzt wurde (bitte begründen)?
52. Wie groß waren die an das Bundeseisenbahnvermögen überschriebenen Flächen, und wie groß waren nach Kenntnis der Bundesregierung die bei der DB AG verbliebenen Flächen?
53. Welchen Wert hatten zum 1. Januar 1994 die an das Bundeseisenbahnvermögen überschriebenen Flächen, und welchen Wert hatten zum 1. Januar 1994 die an die DB AG überschriebenen Flächen?
Wann wurde nach Kenntnis der Bundesregierung die letzte Wertermittlung durchgeführt, bzw. warum wurde keine flächendeckende Wertermittlung durchgeführt?
54. Wie viele Immobilien haben die DB AG und ihre Tochterunternehmen zum Gründungszeitpunkt jeweils besessen?
 - a) Welchen Wert hatten diese Immobilien zum 1. Januar 1994,
 - b) wie viele der Immobilien wurden nach Kenntnis der Bundesregierung seit der Bahnreform veräußert,
 - c) welche Einnahmen haben nach Kenntnis der Bundesregierung die DB AG und ihre Tochterunternehmen dabei erzielt(Angaben einerseits jeweils insgesamt, andererseits jeweils in Quadratmetern Nutzfläche, unterteilt nach DB Geschäftsbereichen und nach Jahren aufschlüsseln)?
55. Wie viele Bahnhofsgebäude (in der Ende der 90er-Jahre entwickelten Terminologie der DB AG „Empfangsgebäude“) wurden nach Kenntnis der Bundesregierung seit der Bahnreform in den einzelnen Bundesländern verkauft und welche Erlöse wurden dabei jeweils erzielt (bitte Tabelle mit Anzahl der Gebäude und Größe der Nutzfläche erstellen und nach Bundesländern und Jahren aufschlüsseln)?
56. Welche Einnahmen haben die DB AG und ihre Tochterunternehmen dabei nach Kenntnis der Bundesregierung erzielt (Angaben in Mio. Euro machen und nach Jahren aufschlüsseln)?

IV. Verkehrsleistungen

57. Auf wie vielen Kilometern Schienenwegen des Bundes insgesamt auf jeweils welchen Strecken fuhr am 1. Januar 1994 nach Kenntnis der Bundesregierung noch fahrplanmäßiger Schienenpersonenfernverkehr, auf denen heute kein regelmäßiger Schienenpersonenfernverkehr mehr stattfindet?
Wie viele Kilometer davon auf jeweils welchen Strecken werden nach Kenntnis der Bundesregierung auch nicht mehr vom Schienenpersonennahverkehr befahren?

58. Wie viele Kilometer Bahnstrecken werden nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem Jahr 1994 neu vom Fern- und Nahverkehr befahren (bitte tabellarisch auflisten nach Einzelstrecken)?
59. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus heutiger Sicht aus der völligen Abschaffung des InterRegio im Jahr 2006, der die Anbindung insbesondere von Klein- und Mittelstädten an das Fernverkehrsnetz gewährleistet hatte?
60. Welche Städte über 50 000 und welche Städte über 20 000 Einwohner wurden nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils noch im Jahr 1994 vom fahrplanmäßigen Schienenpersonenfernverkehr angefahren, die jetzt keine entsprechende Anbindung mehr haben?
- Wie viel Prozent der Städte in Deutschland, die im Jahr 1994 noch vom Fernverkehr angefahren wurden, haben nach Kenntnis der Bundesregierung jetzt keine Fernverkehrsanbindung mehr?
61. In welchen Städten, die noch fahrplanmäßig vom Schienenpersonenverkehr angefahren werden, haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem 1. Januar 1994 die täglichen Fernverkehrshalte mindestens halbiert (bitte tabellarisch auflisten unter Berücksichtigung der Zusammenstellung, die das ARD-Magazin „REPORT MAINZ“ in seiner Sendung am 27. März 2012 präsentierte)?
62. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus, dass sich nach Angaben des ARD-Magazins „REPORT MAINZ“ in der Sendung am 27. März 2012 unter diesen Städten unter anderem mehrere Städte mit über 100 000 Einwohnern sowie die drei Landeshauptstädte Schwerin (Mecklenburg-Vorpommern), Magdeburg (Sachsen-Anhalt) und Potsdam (Brandenburg) befinden?
63. Sind der Bundesregierung andere europäische Länder bekannt, in denen Verwaltungs-, Wirtschafts- und kulturelle Zentren, wie sie Landeshauptstädte darstellen, in ähnlicher Weise vom Eisenbahnfernverkehrsnetz abgekoppelt wurden?
64. Sieht die Bundesregierung trotz der abnehmenden Bedienung vieler Städte durch Schienenpersonenfernverkehr die Forderung des Artikels 87e Absatz 4 des Grundgesetzes (GG) als erfüllt an, wonach „Der Bund gewährleistet, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird“ (bitte begründen)?
65. Warum hat keine Bundesregierung in den zwei Jahrzehnten seit der Bahnreform einen Gesetzentwurf für das im Grundgesetz, das Ende 1993 entsprechend geändert wurde, geforderte Bundesgesetz (Artikel 87e Absatz 4 Satz 2 GG: „Das Nähere wird durch Bundesgesetz geregelt“; im Folgenden Fernverkehrsgesetz) vorgelegt (bitte begründen)?
66. Plant die Bundesregierung die Schaffung eines Fernverkehrsgesetzes gemäß Artikel 87e Absatz 4 Satz 2 GG?
- Falls nein, warum nicht?
- Falls ja, bis wann soll dieses Gesetz in den Deutschen Bundestag eingebracht werden, und gemäß welcher Kriterien soll der Fernverkehr nach Auffassung der Bundesregierung dabei weiterentwickelt werden?

67. Sollte es nach Auffassung der Bundesregierung klare Kriterien für eine Mindestversorgung mit Bahnfernverkehr für Städte ab einer bestimmten Größe oder gemäß anderen Maßstäben geben?

Falls nein, warum nicht?

Falls ja, wie sollte eine solche Mindestversorgung gewährleistet werden?

68. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Entwicklung des grenzüberschreitenden Bahnverkehrs, insbesondere nach Osteuropa, seit der Bahnreform?

Welche Strecken im grenzüberschreitenden Verkehr wurden nach Kenntnis der Bundesregierung seit der Bahnreform ertüchtigt, welche werden seitdem nicht mehr befahren (bitte tabellarisch auflisten mitsamt den Jahren der Ertüchtigung bzw. Stilllegung)?

69. Wie viel Geld haben nach Kenntnis der Bundesregierung die DB AG und ihre Tochterunternehmen seit der Bahnreform jeweils für die Beschaffung von

- a) Triebzügen,
- b) Wagen und
- c) Lokomotiven

ausgegeben, und welches Durchschnittsalter haben die Triebzüge, Wagen und Lokomotiven jeweils (bitte tabellarisch auflisten und nach Jahren aufschlüsseln)?

70. In welchem Umfang sind seit der Bahnreform seitens des Bundes öffentliche Mittel in die Entwicklung und in den Kauf von rollendem Material der DB AG geflossen?

71. In welchem Umfang sind nach Kenntnis der Bundesregierung seit der Bahnreform seitens der Länder öffentliche Mittel in die Entwicklung und in den Kauf von rollendem Material der DB AG geflossen?

72. In welchem Umfang sind seitens des Bundes öffentliche Mittel in die Entwicklung und in den Kauf von rollendem Material im gesamten Schienenverkehr unter Ausschluss von rollendem Material im Eigentum der DB AG und unter Einschluss der Bestände im Besitz von landeseigenen oder anderweitigem öffentlichem Eigentum befindlichen Unternehmen (z. B. Nahverkehrsgesellschaften) seit der Bahnreform geflossen?

73. In welchem Umfang sind nach Kenntnis der Bundesregierung seitens der Länder öffentliche Mittel in die Entwicklung und in den Kauf von rollendem Material im gesamten Schienenverkehr unter Ausschluss von rollendem Material im Eigentum der DB AG und unter Einschluss der Bestände im Besitz von landeseigenen oder anderweitigem öffentlichem Eigentum befindlichen Unternehmen (z. B. Nahverkehrsgesellschaften) seit der Bahnreform geflossen?

74. Welche Forschungsprojekte des Bundes, die sich direkt oder indirekt mit dem Eisenbahnverkehr befassen oder befassen, gab bzw. gibt es seit dem 1. Januar 1994 (bitte jeweils Laufzeit, federführendes Ministerium, Titel und Gesamtkosten angeben)?

75. In welchem Umfang gab bzw. gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung bei der DB AG sogenannte Cross-Border-Leasinggeschäfte, bei denen Leasinggeber und Leasingnehmer in unterschiedlichen Staaten ihren Sitz haben oder Geschäfte vergleichbarer Art mit rollendem Material?

Gab bzw. gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung diese Geschäfte im Fall von ICE-Garnituren?

Wenn es solche gab, in welchem Umfang fanden sie nach Kenntnis der Bundesregierung statt (Zahl der geleasteten ICE-Garnituren und finanzielles Volumen des entsprechenden Leasinggeschäfts), und welches ist die finanzielle Bilanz dieser Geschäfte (gab es Verluste oder Gewinne und jeweils in welchem Umfang)?

76. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der zunehmenden Reduktion der Angebote von Auto- und Nachtzügen (vgl. „Das Ende der Schlaffahrer“ in taz die tageszeitung vom 25. November 2013 und Initiative „Pro Nachtzug“ bei www.facebook.com/pronachtzug)?
- Sieht sie noch eine zukünftige Notwendigkeit für diese Verkehre oder sieht sie deren Einstellung als gerechtfertigt an?
77. Welche Nachtzugverbindungen von und nach Deutschland wurden nach Kenntnis der Bundesregierung seit der Bahnreform neu eingeführt bzw. eingestellt (bitte tabellarisch auflisten mit Angabe des Jahres der Einführung bzw. der Einstellung)?
78. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dem heutigen Angebot an Nachtzügen auf grenzüberschreitenden Verbindungen?
- a) Sind die deutlich klimafreundlicheren Nachtzüge aus ihrer Sicht gegenüber den Billigfluglinien konkurrenzfähig?
- b) Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um die Attraktivität der Nachtzugverbindungen zu erhöhen?
79. Wie viele Schlaf- und Liegewagen gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit bei der DB AG, wie viele waren es am 1. Januar 1994, wie viele sind aktuell in Reserve und wie viele wurden seit dem 1. Januar 1994 verschrottet oder verkauft (bitte tabellarisch auflisten, jeweils getrennt nach Schlaf- und Liegewagen)?
80. Welche innerdeutschen und welche grenzüberschreitenden Strecken werden nach Kenntnis der Bundesregierung seit der zum 1. Januar 2013 erfolgten Liberalisierung des Fernbusverkehrs zusätzlich mit Fernbussen befahren, und welche Strecken wurden bereits vorher befahren (bitte tabellarisch auflisten)?
81. Auf welchen der seit dem 1. Januar 2013 neu befahrenen Fernbusverbindungen gab es nach Kenntnis der Bundesregierung vor dem 1. Januar 2013 und/oder gibt es momentan Schienenverbindungen mit einem mindestens zweistündigen Taktverkehr?
82. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Entwicklung des Fernbusmarktes, und sieht sie in Anbetracht zahlreicher Parallelverkehre die Gefahr von langfristigen negativen Auswirkungen auf den Bahnverkehr?
83. Inwieweit hält die Bundesregierung ihre Einschätzung aus der Zeit vor der Liberalisierung des Fernbusverkehrs (Bundesminister Dr. Peter Ramsauer am 2. April 2013: „Das schont Geldbeutel und Klima: Denn der Bus ist vor allem eine echte Alternative zum Auto.“, www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2013/051-ramsauer-bilanz-fernbuslinienverkehr.html) aufrecht, wonach diese kaum negative Auswirkungen auf den Schienenpersonenverkehr haben wird (bitte begründen)?

84. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus, dass die DB AG nach eigenen Angaben im Jahr 2013 einen Verlust von ca. 20 Mio. Euro wegen der neuen Konkurrenz durch Fernbusse hatte („Fernbusse machen Bahn zu schaffen“, Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 25. März 2014)?
85. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass bei einer weiter anhaltenden dynamischen Entwicklung im Fernbusmarkt die Verluste der DB AG in diesem und in den nächsten Jahren mindestens auf dem Niveau des Jahres 2013 liegen werden (bitte begründen)?
86. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass es aus Gründen der Wettbewerbsgleichheit zwischen Bahn und Bus eine Maut für Fernbusse im Linienverkehr geben sollte, da jeder Zug für jeden gefahrenen Kilometer Trassenentgelte und zudem für jeden Halt Stationsentgelte zu zahlen hat, Busbetreiber aber nicht für die Benutzung der Straßen und meist auch nicht für die Haltepunkte zahlen müssen (bitte begründen)?
87. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus, dass die DB AG seit Ende der 90er-Jahre die Freifahrten u. a. für Militärangehörige, Bundestagsabgeordnete und Behinderte in ihrer Statistik als normale Fahrgäste einrechnet, womit – so die Untersuchung des Bundesrechnungshofs aus dem Jahr 1997 (Bericht nach § 88 Absatz 2 BHO an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages über die Prüfung der Betätigung des Bundes im Zusammenhang mit der Analyse der Jahresabschlüsse 1994 und 1995 der Deutschen Bahn AG) – es zu nach Auffassung der Fragesteller geschönten Zahlen zur Fahrgastentwicklung kam, und warum wurde diese Berechnungsweise vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur in die Statistik „Verkehr in Zahlen“ übernommen?
88. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Zahl der Verspätungen (in Minuten) jährlich seit dem Jahr 1994 (bitte nach Nah- und Fernverkehr und Jahren aufschlüsseln)?
- Welche zehn Strecken sind in Deutschland nach Kenntnis der Bundesregierung am häufigsten von Verspätungen betroffen?
89. Kann die Bundesregierung nachvollziehen, dass die DB AG Verspätungen von bis zu 5 Minuten 59 Sekunden nicht als Verspätungen zählt, obwohl in der Schweiz bereits 3 Minuten und in Japan schon eine Minute als Verspätung gelten (vgl. Übersicht bei www.wikipedia.org „Pünktlichkeit Bahn“)?
90. Wie viele Minuten und Sekunden Verspätung wurden nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem 1. Januar 1994 jeweils in welchem Jahr von der DB AG als Verspätung definiert, und wann erfolgten aus welchen Gründen jeweils Veränderungen?
91. Wie groß wäre nach Kenntnis der Bundesregierung die Zahl der Verspätungen in den Jahren 2010 bis 2013 jeweils gewesen, wenn bereits eine Verspätung von
- a) 3 Minuten (Schweiz), und
 - b) 1 Minute (Japan)
- als Verspätung gegolten hätte?
92. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die Vermeidung von Verspätungen eines der vorrangigsten Ziele im Bahnverkehr sein sollte und dass die Zuverlässigkeit der Bahn eine ihrer größten Stärken im Vergleich zum Individualverkehr und dem Luftverkehr ist bzw. sein müsste?

93. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus den alternativen Erhebungen bzw. Untersuchungen zu den Verspätungen im Schienenverkehr, die durch die Stiftung Warentest („Jeder dritte Fernzug zu spät“, Test 05/2011), den Verkehrsclub Deutschland (VCD Bahntest 2011) und die „Süddeutsche Zeitung“ (zugmonitor.sueddeutsche.de) durchgeführt bzw. in Auftrag gegeben wurden?
94. Wird sich die Bundesregierung bei den Verhandlungen mit der DB AG über die neue Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung dafür einsetzen, dass die bestehende Regelung, derzufolge erst Baustellen mit einer Dauer von mehr als 180 Tagen bei der sanktionsbewehrten Qualitätskennziffer (QKZ) theoretischer Fahrzeitverlust berücksichtigt werden, erheblich gesenkt werden sollte?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, welche Dauer von Baustellen hält die Bundesregierung für akzeptabel, sodass diese weiterhin ohne Berücksichtigung bei dieser QKZ bleiben (bitte begründen)?

V. Struktur der DB AG

95. Wie viele Tochtergesellschaften (definiert mit 50 und mehr Prozent Anteil) hatten DB und DR zum Stichtag 31. Dezember 1993, und wie viele Tochtergesellschaften hatte die DB AG nach Kenntnis der Bundesregierung am 31. Dezember 2013?
96. Wie viele der genannten Tochtergesellschaften einerseits Ende 1993, andererseits Ende 2013 hatten und haben ihren Sitz nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland, in der EU oder außerhalb der EU (bitte in tabellarischer Form angeben und nach Jahren aufschlüsseln)?
97. Welche Rechtsformen (AG, GmbH, KG oder andere) hatten und haben diese Tochtergesellschaften nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem Jahr 1994 jeweils (Angaben bitte in tabellarischer Form und nach Jahren aufschlüsseln)?
98. Welche dieser Tochtergesellschaften haben nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils einen Aufsichtsrat?
- a) Von wem werden die jeweiligen Mitglieder, die den Eigentümer vertreten, nach Kenntnis der Bundesregierung bestimmt?
- b) Welche Vertreter der Bundesregierung, der Bundesministerien und nach Kenntnis der Bundesregierung des Deutschen Bundestages sitzen jeweils in welchem Aufsichtsrat der DB AG und ihrer Tochterunternehmen?
99. Wie viele Steuern haben diese Tochtergesellschaften nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem Jahr 1994 jeweils in Deutschland, in der EU oder in Ländern außerhalb der EU entrichtet (Angaben bitte in tabellarischer Form und nach Regionen und Jahren aufschlüsseln)?
100. Wie hoch waren nach Kenntnis der Bundesregierung die jeweiligen Aufwendungen für die Geschäftsführung, Vorstände, Aufsichtsräte und Beiräte der einzelnen Unternehmen (Angaben bitte in tabellarischer Form und nach Regionen und Jahren aufschlüsseln)?
101. Welche Unternehmensbeteiligungen mit welchen Werten hat nach Kenntnis der Bundesregierung die DB AG seit dem Zeitpunkt der Bahnreform veräußert, und welche Erlöse hat sie dabei jeweils erzielt (bitte in tabellarischer Form angeben)?

102. Welche Unternehmensbeteiligungen hat nach Kenntnis der Bundesregierung die DB AG seit der Bahnreform erworben, und zu welchen Preisen erfolgte der Erwerb jeweils (Angaben bitte in tabellarischer Form machen und nach Jahren und Unternehmen aufschlüsseln)?
103. Wie hoch waren nach Kenntnis der Bundesregierung die jährlichen Ausgaben der DB AG und ihrer Tochterunternehmen für externe Beraterfirmen seit dem Jahr 1994 (Angaben bitte in tabellarischer Form machen und nach Jahren und einzelnen Beratungsaufträgen sowie der jeweiligen Gesamthöhe pro Jahr aufschlüsseln)?
104. Wie hoch waren nach Kenntnis der Bundesregierung die jährlichen Ausgaben der DB AG und ihrer Tochterunternehmen für Marketing, Werbung und Öffentlichkeitsarbeit seit dem Jahr 1994 (Angaben bitte in tabellarischer Form machen und nach Jahren und nach Werbeträgern aufschlüsseln)?
105. Zu welchen Bedingungen und zu welchen Zinsen vergibt die DB AG Holding nach Kenntnis der Bundesregierung interne Kredite an ihre Tochterunternehmen (bitte tabellarische Auflistung machen und nach Jahren aufschlüsseln), und wie hoch ist die Summe dieser konzerninternen Kredite zum Stichtag 31. Dezember 2013 (oder gegebenenfalls 31. Dezember 2012)?
106. Aus welchem Grund werden nach Kenntnis der Bundesregierung die Kredite der DB AG nach Information der Fragesteller über das Tochterunternehmen Deutsche Bahn Finance B. V. mit Sitz in Amsterdam (Niederlande) aufgenommen, und wie wird hierbei die Kontrolle seitens der Bundesregierung sichergestellt?
107. Welche Kredite hat die DB AG nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 1994 bis 2013 aufgenommen und zu welchen jeweiligen Kreditkonditionen (Laufzeit und Zinssätze)?
108. Wie hoch lag jeweils der Zinssatz für Staatsanleihen im gleichen Zeitraum (bitte tabellarische Auflistung machen und nach Jahren aufschlüsseln)?
109. Welche Zinsen und Zinseszinsen hat die DB AG nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem Jahr 1994 jeweils pro Jahr bezahlt, und welche Zinsen und Zinseszinsen wären jeweils für Bundeskredite in gleicher Höhe und mit gleicher Laufzeit angefallen (bitte tabellarische Auflistung machen und nach Jahren aufschlüsseln)?

VI. Wettbewerb

110. Welche positiven Ergebnisse der Bahnreform lassen sich nach Einschätzung der Bundesregierung eindeutig auf die Wirkung des Wettbewerbs im Schienenverkehr zurückführen?
111. Welche negativen Auswirkungen des Wettbewerbs im Schienenverkehr sieht die Bundesregierung, und was tut sie, um diesen zu begegnen?
112. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung der Monopolkommission, dass die positiven Auswirkungen des Wettbewerbs lediglich „Erstrundeneffekte“ gewesen seien, es mit der Zeit aber stark abnehmende Effizienzgewinne gebe (Sondergutachten 55 der Monopolkommission von 2009, Seite 22 ff.)?
113. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass die stetige Vergrößerung der Lose bei der Vergabe von SPNV-Leistungen es kleineren Bahnen oft schwer bis unmöglich macht, sich an den Ausschreibungen zu beteiligen?

114. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus, dass sich an den Ausschreibungen für die Vergabe von SPNV-Leistungen immer weniger Bieter beteiligen (vgl. Wettbewerber-Report Eisenbahn 2013/2014, herausgegeben von Mofair und dem Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e. V., Seite 30)?
115. Warum gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung bei den SPNV-Ausschreibungen in Deutschland keine zwingende Tarifbindung, obwohl diese sonst in Europa üblich ist?
116. Ist die Einführung einer solchen Tarifbindung mit der Novelle der Regionalisierungsmittel geplant?
Wenn nein, warum nicht?
117. Wie ist nach Auffassung der Bundesregierung sichergestellt, dass der Wettbewerb sowohl im SPNV als auch im Schienengüterverkehr nicht auf dem Rücken und zu Lasten der Beschäftigten ausgetragen wird?
118. Wie ist sichergestellt, dass eine Versorgung mit Schienenpersonenverkehr im Falle der Insolvenz eines Eisenbahnverkehrsunternehmens (EVU), das eine bestimmte Strecke betreibt, gewährleistet ist?
Wer würde in einem solchen Falle einspringen, um den Bahnbetrieb dennoch sicherzustellen?
119. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass sie in einem Interessenkonflikt steckt, wenn sie einerseits aus Gründen der Wettbewerbsgleichheit für Konkurrenz auf der Schiene sorgen soll, andererseits als Vertreterin des Eigentümers Bund an der zu 100 Prozent im Bundesbesitz befindlichen DB AG ein großes Interesse an der Wirtschaftlichkeit der DB AG haben muss (bitte begründen)?

VII. Sicherheit

120. Wie viele Signalüberfahrungen gab es nach Kenntnis der Bundesregierung jeweils jährlich seit dem Jahr 1994, und wie teilen sich diese auf die unterschiedlichen Eisenbahnverkehrsunternehmen auf (auch bezogen auf die jeweilige Verkehrsleistung der Unternehmen)?
Erkennt die Bundesregierung hier einen Unterschied zwischen der DB AG, anderen öffentlichen Unternehmen und privaten Unternehmen?
121. Wie viele Nebenstrecken mit welcher Länge des Bundes einerseits und nach Kenntnis der Bundesregierung von nichtbundeseigenen Bahnen (NE-Bahnen) andererseits müssen gemäß § 15 Absatz 2 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) – ohne Berücksichtigung der Ausnahmeregelung aus Satz 4 – nicht mit Zugbeeinflussung ausgerüstet werden?
122. Für welche konkreten Nebenstrecken des Bundes einerseits und nach Kenntnis der Bundesregierung von NE-Bahnen andererseits wurden darüber hinaus Ausnahmen von der Pflicht zur Ausrüstung mit Zugbeeinflussung nach § 15 Absatz 2 Satz 4 EBO mit jeweils welcher Begründung erlaubt?
123. Für welche Nebenstrecken der Schienenwege des Bundes, die nach § 15 Absatz 2 in Verbindung mit § 65 EBO bis zum 31. Dezember 2014 mit Zugbeeinflussung auszurüsten sind, ist dies bislang noch nicht erfolgt (bitte angeben, ob diese unter § 15 Absatz 2 Satz 1 oder Satz 2 EBO fallen)?
124. Für welche Nebenstrecken an den Schienenwegen von NE-Bahnen, die nach § 15 Absatz 2 sowie § 65 EBO bis Ende 2014 mit Zugbeeinflussung auszurüsten sind, ist dies nach Kenntnis der Bundesregierung bislang noch nicht erfolgt?

125. Welche anderweitigen Maßnahmen für die Gewährleistung einer sicheren Betriebsführung wurden seit der Neufassung des § 15 EBO im Jahr 2012 auf den noch nicht mit Zugbeeinflussung ausgerüsteten Nebenstrecken der Schienenwege des Bundes einerseits und, nach Kenntnis der Bundesregierung, denen der NE-Bahnen andererseits im Sinne des § 65 EBO getroffen?
126. Ist nach Auffassung der Bundesregierung gewährleistet, dass die Ausrüstung aller bis Ende 2014 mit Zugbeeinflussung auszurüstenden Nebenstrecken erfolgen wird (bitte begründen)?
127. Inwieweit wurden seit dem 1. Januar 1994 jährlich Mittel des Bundes für die Nachrüstung von Nebenstrecken mit Zugbeeinflussung verwendet (bitte Höhe der Mittel pro Jahr angeben)?
128. Welche Unfälle, die sich seit dem 1. Januar 1994 ereignet haben, lassen sich ganz oder teilweise auf eine fehlende Ausrüstung mit Zugbeeinflussung zurückführen (bitte Datum und Strecken angeben)?
129. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass sich das Unglück von Hordorf am 29. Januar 2011 nicht ereignet hätte, wenn diese Strecke damals bereits mit Zugbeeinflussung ausgerüstet gewesen wäre?
130. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragesteller, dass die Politik die Ausrüstung von Nebenstrecken mit Zugbeeinflussung, insbesondere im Osten Deutschlands, zu lange vernachlässigt hat (bitte begründen)?
131. Wie wird eine zuverlässige Kontrolle der Arbeitszeiten und des Ausbildungsstandes von Lokführern insbesondere im Schienengüterverkehr nach Kenntnis der Bundesregierung gewährleistet, die nach Recherchen der ARD teilweise deutlich zu lange ohne Unterbrechung fahren (vgl. ARD-Magazin REPORT MAINZ vom 14. Februar 2011)?
132. Hält die Bundesregierung die geltenden Normen für die Bemessung von Radsatzwellen, nach denen eine Dauerfestigkeit gefordert ist, insbesondere bei Hochgeschwindigkeitszügen in Anbetracht von wissenschaftlichen Erkenntnissen, dass eine „Dauerfestigkeit“ technisch nicht möglich ist (vgl. Vatroslav Grubisic und Gerhard Fischer: „Sichere Bemessung von ICE-Radsatzwellen“, Eisenbahntechnische Rundschau Heft 01-02/2011, Seiten 18 bis 25; Vatroslav Grubisic und Gerhard Fischer: „Railway axle failures and durability validation“, J. Rail and Rapid Transit 226(1), Seiten 518 bis 529), für angemessen (bitte begründen)?
133. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass die Genehmigung der in den Jahren 2005 bis 2008 erfolgten Spreizung der Wartungs- und Kontrollintervalle bei ICEs, die mit dem Achsbruch von Köln vom 9. Juli 2008 in Verbindung gebracht werden, durch das Eisenbahn-Bundesamt, obgleich es zumindest bereits im Jahr 2002 einen Achsbruch vergleichbarer Form in Gutenfürst gegeben hatte (Sächsische Zeitung vom 11. Januar 2003 „Bundesamt warnte: Bahn schaltete Neigetechnik ab“) und obgleich die oben genannten Wissenschaftler Prof. Vratoslav Grubisic und Dr. Gerhard Fischer vor Juli 2008 in Fachpublikationen vor der Gefahr solcher Achsbrüche gewarnt hatten (Eisenbahntechnische Rundschau 3/2006 „Betriebsfeste Bemessung von Radsatzwellen“), ein Fehler war (bitte begründen)?
134. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass die Genehmigung der Radreifentechnik (Typ BA 64) für den ICE 1, die für das Unglück von Eschede am 3. Juni 1998 verantwortlich war, ein Fehler war, zumal diese Technik in anderen Ländern keine Zulassung für Hochgeschwindigkeitszüge erhalten hatte (Frankfurter Rundschau vom 16. Juni 1998 und stern 34/2001 „Der Todeszug“, bitte begründen)?

135. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Tatsache, dass laut Prüfberichten vom Mai 1997 der Kasseler Thyssen-Tochter für Messtechnik und Qualität über den beim ICE 1 zum Einsatz gelangten neuen Radtyp BA 64 im Rahmen eines Auftrags des Bundesministeriums für Bildung und Forschung „keines der Räder im Neuzustand rund“ war und Räder mit wenigen Zehntausend Kilometern Laufleistung „Abflachungen“ aufgewiesen hätten, die dem Rad „die Form einer Nockenwelle“ verliehen (siehe auch DER SPIEGEL 24/1998)?
136. Sieht die Bundesregierung die Personalausstattung des Eisenbahn-Bundesamtes (vgl. dazu die Tabelle in Bundestagsdrucksache 18/49) als ausreichend an, um eine Kontrolle des Eisenbahnverkehrs in Deutschland sicherzustellen?

Berlin, den 12. Mai 2014

Dr. Gregor Gysi und Fraktion