

## Große Anfrage

der Abgeordneten Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Peter H. Carstensen (Nordstrand), Wolfgang Dehnel, Hubert Deittert, Werner Dörflinger, Wolfgang Engelmann, Herbert Frankenhauser, Hans-Joachim Fuchtel, Kurt-Dieter Grill, Dr. Renate Hellwig, Ernst Hinsken, Josef Hollerith, Siegfried Hornung, Dr. Dionys Jobst, Dr.-Ing. Rainer Jork, Steffen Kampeter, Volker Kauder, Hans-Ulrich Köhler (Hainspitz), Karl Josef Laumann, Werner Lensing, Peter Letzgus, Dieter Maaß (Herne), Erwin Marschewski, Dr. Martin Mayer (Siegertsbrunn), Engelbert Nelle, Eduard Oswald, Norbert Otto (Erfurt), Dr. Friedbert Pflüger, Christa Reichard (Dresden), Klaus Dieter Reichardt (Mannheim), Erika Reinhardt, Roland Richter, Kurt J. Rossmann, Heinz Schemken, Dietmar Schlee, Bärbel Sothmann, Margarete Späte, Elke Wülfing und der Fraktion der CDU/CSU, Horst Friedrich, Dr. Klaus Röhl, Lisa Peters, Roland Kohn, Paul K. Friedhoff, Hildebrecht Braun (Augsburg) und der Fraktion der F.D.P.

### Der Kombinierte Verkehr als Mittel zur Vernetzung der Verkehrsträger

Angesichts seiner engen Verflechtung im internationalen Handel ist der Wirtschaftsstandort Deutschland in hohem Maße auf leistungsfähige Gütertransportsysteme angewiesen, um Wirtschaftswachstum, Wohlstand und Beschäftigung zu sichern.

Die vergangenen zwei Jahrzehnte waren geprägt durch eine permanente Marktführerschaft des Straßengüterverkehrs mit überproportionalem Anteil des internationalen Straßengüterverkehrs. Das deutsche Autobahnnetz von derzeit ca. 11 000 km hat pro Tag und Fahrtrichtung eine durchschnittliche Zahl der LKW-Fahrten von über 6 000 Einheiten zu bewältigen. Insbesondere an den Brennpunkten des internationalen Straßengüterverkehrs steigt diese Zahl der täglichen LKW-Belastung auf über 20 000 an. Damit liegt die Bundesrepublik Deutschland in Europa mit der Belastung ihres Fernstraßennetzes an der Spitze. Im Vergleich dazu hat die Brenner-Autobahn eine durchschnittliche werktägliche LKW-Dichte von ca. 4 000 Einheiten.

Folge der Marktführerschaft des LKW sind entsprechend sinkende Marktanteile der konkurrierenden Verkehrsträger.

Hauptziel der deutschen Verkehrspolitik ist, Mobilität umweltgerecht zu bewältigen. Mit einer proportionalen Fortschreibung der Entwicklung des Straßengüterverkehrs der letzten 20 Jahre in die Zukunft ist diese Zielsetzung nicht zu erreichen. Auch der um-

weltgerechte Ausbau der Verkehrsinfrastruktur läßt auf Dauer ein einseitiges Wachstum des Straßengüterverkehrs nicht zu;

- hohe Verkehrsdichten im Straßengüterverkehr heute,
- zukünftiges Wachstum des Straßengüterfernverkehrs unter Status-Quo-Bedingungen vor allem im Transitverkehr und im grenzüberschreitenden Verkehr auf der Straße,
- der optimale Einsatz zunehmend knapper Ressourcen auch im Verkehrsbereich

machen es für die Zukunft mehr denn je erforderlich, die arteigenen Vorteile aller Verkehrsträger konsequent zu nutzen. Dies ist nur durch integrierte Verkehrssysteme, d. h. durch enge Vernetzung aller Verkehrsträger im Kombinierten Verkehr möglich.

Für bestimmte Regionen Europas, zu denen auch der Wirtschaftsstandort Deutschland gehört, ist die 1992 im letzten Weißbuch der Kommission zur Verkehrspolitik geforderte „sustainable mobility“ nur in dieser engen Vernetzung der Verkehrsträger in Transportketten realisierbar.

Es ist daher zu begrüßen, daß die Bundesregierung den Kombinierten Verkehr durch Investitionen und ordnungspolitische Maßnahmen fördert. Damit erleichtert sie den Aufbau von Transportketten, die die arteigenen Vorteile der einzelnen Verkehrsträger optimal nutzen.

Es mehren sich jedoch Hinweise auf wirtschaftliche Probleme und eine verschlechterte Wettbewerbsfähigkeit des Kombinierten Verkehrs. Vereinzelt wird die Subventionierung der Betriebskosten des Kombinierten Verkehrs aus öffentlichen Haushalten gefordert. Daher ist eine umfassende einzel- und gesamtwirtschaftliche Wertung zum Kombinierten Verkehr sowie eine Darlegung der Perspektiven für seine weitere Entwicklung erforderlich.

Wir fragen daher die Bundesregierung:

### *I. Ausgangslage*

1. Wie stellen sich Kombiniertes Verkehr und die Vernetzung der Verkehrsträger im Güterverkehr derzeit im statistischen Vergleich mit dem Straßengüterfernverkehr dar,
  - a) auf den Hauptrelationen des Güterfernverkehrs in Deutschland,
  - b) im grenzüberschreitenden Güterverkehr insgesamt,
  - c) im Transitverkehr durch Deutschland, insbesondere im Hinblick auf die prognostizierten hohen Zuwachsraten des Transits,
  - d) im EU-Binnenmarkt,
  - e) in Europa insgesamt, insbesondere im Verkehr mit den MOE- und GUS-Staaten?
2. Gibt es ein Standortkonzept für eine bundesweite Kombinierte Ladungsverkehrs-Planung?

- a) Welche Projekte existieren bereits?
- b) Können Standorte im ländlichen Raum in dieses Konzept integriert werden?
3. Welche Förderinstrumente für den Kombinierten Verkehr gibt es heute hinsichtlich der Verkehrsträger Straße, Schiene, Binnenwasserstraße, See (Küstenschifffahrt),
  - a) EG-weit,
  - b) in Deutschland,
  - c) in vergleichbaren Kernländern Europas?
4. Ist die Bundesregierung bereit, künftig den Kombinierten Verkehr mit dem Binnenschiff und dem Küstenschiff in gleicher Weise wie den Kombinierten Verkehr mit der Bahn zu fördern?

## *II. Wirtschaftlichkeit des Kombinierten Verkehrs*

1. Wie sieht die Bundesregierung die künftigen Marktchancen des Kombinierten Verkehrs?
2. Wie beurteilt die Bundesregierung die Wirtschaftlichkeit des Kombinierten Verkehrs, welchen Einfluß haben insbesondere Fahrwegkosten, Traktionskosten, Terminalkosten im Kombinierten Verkehr Schiene/Straße?
3. Inwieweit können Investitionen in Terminals privat finanziert werden?
4. Ist die Terminalfinanzierung in dem vom Markt benötigten Umfang nach Auffassung der Bundesregierung gesichert?
5. Wie will die Bundesregierung durch Investitionen sicherstellen, daß der Kombinierte Verkehr auch in der Fläche angeboten wird?
6. Wie beurteilt die Bundesregierung die Verknüpfung von Verkehrsträgern in der Fläche durch den Einsatz von mobilen Verladeeinrichtungen?  
Welche Finanzierungsmöglichkeiten werden hierzu gesehen?
7. Wo sieht die Bundesregierung Ansätze zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des Kombinierten Verkehrs?
8. Wie wirkt sich die zum 1. Januar 1995 von den Verbundstaaten Deutschland, Dänemark und Benelux beschlossene Straßenbenutzungsgebühr auf die Wirtschaftlichkeit des Kombinierten Verkehrs bei den Transportunternehmen aus?
9. Wie hoch ist die Wegekostenbelastung eines LKW-Transportes im Vergleich zum Kombinierten Verkehr?

## *III. Technologische Entwicklung*

1. Wie beurteilt die Bundesregierung neue Techniken im Kombinierten Verkehr, sind dadurch erhebliche Kosteneinsparungen zu erwarten?

2. Welche Rolle spielt die Vereinheitlichung von Abmessungen im LKW- und Behälterbereich für den Verkehrsträgerwechsel?
3. Wie beurteilt die Bundesregierung die Verknüpfung von Verkehrsträgern in der Fläche durch den Einsatz von mobilen Verladeeinrichtungen?

#### *IV. Kooperation im Kombinierten Verkehr*

Wie beurteilt die Bundesregierung die Zusammenarbeit der Partner im Kombinierten Verkehr,

- a) bei der Ausschöpfung des Marktpotentials,
- b) bei der Ausarbeitung des Angebots,
- c) bei den Informations- und Kommunikationssystemen?

#### *V. Politische Bedeutung des Kombinierten Verkehrs*

1. Welchen politischen Stellenwert hat der Kombinierte Verkehr für die Bundesregierung,
  - a) im internationalen Bereich,
  - b) in der Politik der Europäischen Union,
  - c) im Verkehr mit den MOE- und GUS-Staaten?
2. Wie beurteilt die Bundesregierung den politischen Stellenwert des Kombinierten Verkehrs in der Europäischen Union,
  - a) ordnungspolitisch,
  - b) im Rahmen der Transeuropäischen Netze?
3. Wie schätzt die Bundesregierung die Auswirkungen folgender Maßnahmen auf den Kombinierten Verkehr ein,
  - a) der Bahnreform,
  - b) der Richtlinie über die Entwicklung der Eisenbahnunternehmen (91/440/EWG)?
4. Welche Erwartungen hegt die Bundesregierung an die Betätigung Dritter im Kombinierten Verkehr auf dem Netz der DB AG, welche Rolle werden dabei die im Verband deutscher Verkehrsunternehmen zusammengeschlossenen Bahnen spielen?

Bonn, den 28. Juni 1995

Wolfgang Börnsen (Bönstrup)  
Peter H. Carstensen (Nordstrand)  
Wolfgang Dehnel  
Hubert Deittert  
Werner Dörflinger  
Wolfgang Engelmann  
Herbert Frankenhauser  
Hans-Joachim Fuchtel  
Kurt-Dieter Grill  
Dr. Renate Hellwig  
Ernst Hinsken  
Josef Hollerith  
Siegfried Hornung  
Dr. Dionys Jobst  
Dr.-Ing. Rainer Jork  
Steffen Kampeter  
Volker Kauder  
Hans-Ulrich Köhler (Hainspitz)  
Karl Josef Laumann  
Werner Lensing  
Peter Letzgus  
Dieter Maaß (Herne)  
Erwin Marschewski  
Dr. Martin Mayer (Siegertsbrunn)

Engelbert Nelle  
Eduard Oswald  
Norbert Otto (Erfurt)  
Dr. Friedbert Pflüger  
Christa Reichard (Dresden)  
Klaus Dieter Reichardt (Mannheim)  
Erika Reinhardt  
Roland Richter  
Kurt J. Rossmanith  
Heinz Schemken  
Dietmar Schlee  
Bärbel Sothmann  
Margarete Späte  
Elke Wülfing  
Dr. Wolfgang Schäuble, Michael Glos und Fraktion

Horst Friedrich  
Dr. Klaus Röhl  
Lisa Peters  
Roland Kohn  
Paul K. Friedhoff  
Hildebrecht Braun (Augsburg)  
Dr. Hermann Otto Solms und Fraktion





