

Antwort der Bundesregierung

auf die Große Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Peter H. Carstensen (Nordstrand), Wolfgang Dehnel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU, Horst Friedrich, Dr. Klaus Röhl, Lisa Peters, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der F.D.P.
— Drucksache 13/1842 —

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 umweltgerechte 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

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 13. Dezember 1995 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

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.

Vorbemerkung

Mobilität in ihren vielfältigen Formen und Ansprüchen – dazu gehört ganz wesentlich auch der Wirtschaftsverkehr – stößt in modernen Industriegesellschaften zunehmend an Grenzen. Mobilität wird oft als ein Grundrecht interpretiert, dessen Ausübung allerdings mit konkurrierenden Zielen, wie optimale Nutzung der beschränkten Verkehrsinfrastruktur, Umweltschutz und Verkehrssicherheit sowie städtebauliche Qualität, in Übereinstimmung gebracht werden muß. Das macht wirksame Strategien der Beteiligten und geeignete verkehrspolitische Rahmenbedingungen erforderlich.

Die Bundesregierung stimmt mit der Aussage der Fraktionen der CDU/CSU und F.D.P. in der Großen Anfrage „Der Kombinierte Verkehr als Mittel zur Vernetzung der Verkehrsträger“ überein, wonach ein Hauptziel der deutschen Verkehrspolitik ist, Mobilität umweltgerecht zu sichern. Umweltschutz ist integraler Bestandteil ihrer Verkehrspolitik.

Eine Bewältigung des zu erwartenden Verkehrswachstums im wesentlichen durch den Verkehrsträger Straße ist für die Zukunft, auch aus Umweltgründen, weder national noch europäisch vorstellbar. Unbestritten ist daher der hohe Stellenwert einer integrierten Verkehrspolitik auf der Basis einer engen Vernetzung und Zusammenarbeit der Verkehrsträger. Infolge der zunehmenden internationalen Arbeitsteilung als Folge des EU-Binnenmarktes und der Öffnung Mittel- und Osteuropas nehmen die Güterverkehre auch auf den langen, für den Kombinierten Verkehr (KV) besonders geeigneten Distanzen zu. Daher kann der KV einen wesentlichen Beitrag zur Entlastung der Verkehrsinfrastruktur und der Umwelt leisten. Die Bundesregierung versteht unter KV sowohl den KV Schiene/Straße als auch den KV Wasserstraße/Straße, d. h. neben Binnenschifffahrt auch „from road to sea“.

Die Fördermaßnahmen der Bundesregierung haben in der Vergangenheit zu beachtlichen Ergebnissen im KV geführt, vor allem beim KV Schiene/Straße. Bei den beförderten Mengen im KV liegt die Bundesrepublik Deutschland im europäischen Ver-

gleich an der Spitze. Auf den langen Strecken ist der Anteil des KV oft höher, als die gebräuchliche Statistik erkennen läßt. Die im Jahre 1994 im KV auf der Schiene beförderten 30 Mio. t bedeuten eine Einsparung von zwei Millionen Lkw-Fahrten über lange Strecken.

Trotz wachsender Bedeutung des KV für die umweltfreundlichen Verkehrsträger Bahn sowie Binnen- und Küstenschifffahrt steht diese Verkehrsart gegenwärtig vor zunehmenden Problemen. Deregulierungsmaßnahmen haben einerseits durch Senkung der Transportkosten der Straße zu einer Entlastung der verladenden Wirtschaft geführt. Andererseits haben sie zur Folge, daß insbesondere die Verkehrsträger Straße und Binnenschifffahrt sich durch Rationalisierung und durch Logistikkonzepte neu strukturieren müssen, um Kosten zu senken. Beim Verkehrsträger Schiene ist außerdem zu berücksichtigen, daß die mit der Bahnreform vorgesehene Trennung von Fahrweg und Betrieb noch nicht vollzogen und daher bislang nicht erkennbar ist, wie sich eine zukünftig selbständige Fahrweg AG neben der Deutschen Bahn AG (DB AG) am Markt im KV verhalten wird. In dieser Übergangsphase machen sich für den KV die zusätzlichen Umschlagkosten und die mit dem Umschlag verbundenen zeitlichen Verzögerungen besonders bemerkbar. Ohne staatliche Rahmenbedingungen, die in den Bereichen Bahn, Binnen- und Küstenschifffahrt sowie der Terminals Effizienzsteigerungen und Kostensenkungen ermöglichen, ist ein weiteres Wachstum des KV im nationalen und internationalen Verkehr gefährdet.

Die Bundesregierung geht bei ihrer weiteren Förderung des KV von folgenden Überlegungen aus:

Der KV muß sich im Markt behaupten. Betriebssubventionen sind kein geeignetes Instrument, da sie zu einer Fehlleitung von Ressourcen führen.

Neben optimierten ordnungspolitischen Rahmenbedingungen ist eine investitionspolitische Unterstützung zu vertreten, da sie

- dem gesamtwirtschaftlichen Nutzen des KV, insbesondere der Entlastung der Straße durch den KV, Rechnung trägt;
- zusätzliche Kosten der Transportkette gegenüber dem durchgehenden Straßenverkehr Haus/Haus ausgleicht: den zweimaligen Umschlag in den Terminals, den kostenintensiven Vor- und Nachlauf und Rangiervorgänge.

Der KV ist kein ausschließliches Bahnangebot. Schiene, Straße und Wasserstraße, Bahnen, Schifffahrt und Verkehrsgewerbe müssen als gleichberechtigte Partner an einer gemeinsamen Leistungserstellung mitwirken.

Eine für jeden Standort zu prüfende größtmögliche Beteiligung privaten Kapitals muß nicht nur wegen der sich daraus ergebenden Entlastung der staatlichen Investitionsförderung, sondern vor allem wegen der Steigerung der Wirtschaftlichkeit und der Effizienz beim Bau und Betrieb der Terminals angestrebt werden. Die investitionspolitische Förderung des KV muß als Sekundär- bzw. Ergänzungsfinanzierung angesehen werden, auch

wenn nicht zu verkennen ist, daß in einer Vielzahl von Fällen ein überwiegend staatlicher Finanzierungsbeitrag erforderlich sein wird, weil die hohen Gesamtkosten der Transportkette den Spielraum des Terminals bei den Einnahmen begrenzen.

Der KV ist wegen der Vielzahl der Beteiligten und der – für Außenstehende oft nicht sichtbaren – Komplexität der Probleme weiterhin ein Bereich, in dem es auf ein intensives Zusammenwirken aller ankommt, auch der staatlichen Stellen in Bund, Ländern und Gemeinden, insbesondere bei Güterverkehrszentren (GVZ).

Konzepte und Lösungsvorschläge liegen in hinreichender Anzahl vor. Es gilt deshalb in gleicher Weise, die bisherigen Ansätze zu optimieren und die als richtig erkannten neuen Ansätze zu erproben und umzusetzen.

Privatwirtschaftliche Initiativen müssen im Rahmen abgestimmter Telematikkonzepte die Möglichkeiten von übergreifenden Informations- und Kommunikationssystemen (IuK) stärker nutzen. An den Schnittstellen verkehrsträgerübergreifender Transportketten kann von IuK-Systemen ein spürbarer Beitrag zur Optimierung der Transportprozesse und Transportkosten erwartet werden.

Für den KV gilt besonders, daß zusätzliche Mengen die Bündelungsfähigkeit und damit die Qualität des Gesamtangebots verbessern. Mehr Menge gibt die Möglichkeit zunehmender Qualitätsverbesserung.

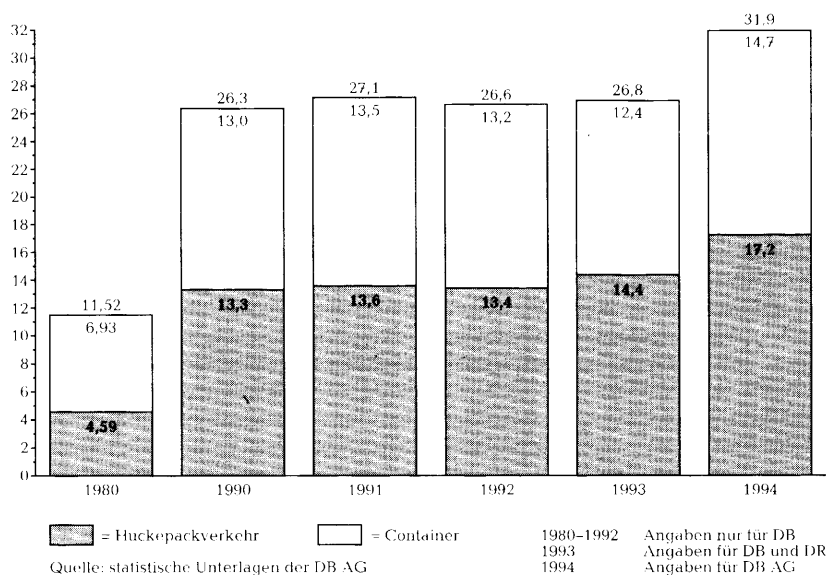
Wegen der großen Potentiale im grenzüberschreitenden Verkehr ist künftig eine engere Zusammenarbeit zwischen den jeweiligen Verkehrsträgern auch über die EU-Grenzen hinweg und zwischen den Regierungen erforderlich. Dabei kommt der EU-Verkehrspolitik, die von der zunehmenden Akzeptanz des KV in Europa ausgehen kann, eine wachsende Bedeutung zu.

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,

Die Entwicklung des KV in Deutschland von 1980 bis 1994 ergibt sich aus nachstehendem Schaubild.

Entwicklung des Kombinierten Verkehrs in Deutschland (Verkehrsaufkommen in Mio. t)



Daten der amtlichen Statistik für den Straßengüterfernverkehr liegen für 1994 noch nicht vor, so daß der Vergleich (siehe Tabelle 1) anhand der statistischen Werte für 1993 erfolgte.

Tabelle 1

Vergleich Straßengüterfernverkehr/KV Schiene/Straße auf ausgewählten Hauptrelationen des Güterfernverkehrs

Relationen		Entfernung in km	Straßengüterfernverkehr (t)	KV-Aufkommen in IKE-Relationen*) (t)
Versand	Empfang			
Berlin Bochum	Bochum Berlin	518	239 750 523 764	91 683 88 150
Berlin Bremen	Bremen Berlin	393	164 729 495 153	89 549 106 695
Bremen Ludwigsburg	Ludwigsburg Bremen	646	98 352 51 995	48 249 58 888
Neuss München	München Neuss	639	223 900 118 451	36 497 45 208
Leipzig Stuttgart	Stuttgart Leipzig	473	25 784 67 786	11 707 5 937
Bochum Dresden	Dresden Bochum	554	126 581 23 655	11 043 10 404

Quelle: Berechnungen der Fa. TransCare GmbH (Straßengüterfernverkehr/statistische Unterlagen der DB AG (Kombinierter Verkehr)).

*) IKE-Relationen = InterKombiExpres-Relationen, besonders schnelle Verbindungen zwischen aufkommensstarken Relationen.

b) im grenzüberschreitenden Güterverkehr insgesamt,

1993 wurden im grenzüberschreitenden Güterverkehr insgesamt 153,3 Mio. t im Straßengüterfernverkehr und 13,6 Mio. t = 8,9 % im KV Schiene/Straße befördert.

Quellen: statistische Unterlagen des KBA, statistische Unterlagen der DB AG

c) im Transitverkehr durch Deutschland, insbesondere im Hinblick auf die prognostizierten hohen Zuwachsraten des Transits,

1993 wurden im Transitverkehr durch Deutschland 20,8 Mio. t im Straßengüterfernverkehr und 1,8 Mio. t = 8,6 % im KV Schiene/Straße befördert.

Quellen: statistische Unterlagen des KBA, statistische Unterlagen der DB AG

d) im EU-Binnenmarkt,

Ein Vergleich Straßengüterfernverkehr/KV Schiene/Straße im EU-Binnenmarkt ist nicht möglich, da die Eurostatistik den Straßengüterfernverkehr nicht differenziert ausweist (nur Straßenverkehr insgesamt). Die im EU-Binnenmarkt sowie in der Schweiz und in Österreich 1993 im KV Schiene/Straße beförderten Transportmengen sind in Tabelle 2 aufgezeigt.

Tabelle 2

Transportmengen des KV Schiene/Straße im EU-Binnenmarkt sowie in der Schweiz und in Österreich

	1 000 t
Italien	3 677,5
Schweiz	2 348,4
Dänemark	219,0
Deutschland	25 551,4
Frankreich	5 208,0
Österreich	2 649,5
Schweden	1 719,0
Belgien	3 294,8
Großbritannien	161,3
Spanien	735,9
Niederlande	2 166,0
Summe	47 730,8

Quellen: Statistik 1993 der Internationalen Vereinigung der Hucklepackgesellschaft (UIRR)
Intercontainer Geschäftsbericht 1993
statistische Unterlagen der DB AG und der Transfracht.

- e) in Europa insgesamt, insbesondere im Verkehr mit den MOE- und GUS-Staaten?

Ein statistischer Vergleich Straßengüterfernverkehr/KV Schiene/Straße in Europa insgesamt und insbesondere mit den MOE- und GUS-Staaten ist nicht möglich, da die Eurostatistik den Straßengüterfernverkehr nicht differenziert ausweist (nur Straßenverkehr insgesamt).

Die 1993 im KV Schiene/Straße in Europa insgesamt beförderten Transportmengen, insbesondere im Verkehr mit den MOE- und GUS-Staaten, sind in Tabelle 3 aufgezeigt.

Tabelle 3

Transportmengen im KV Schiene/Straße in Europa insgesamt, insbesondere mit MOE- und GUS-Staaten

	1 000 t
EU-Binnenmarkt	47 730,8
GUS-Staaten	268,1
MOE-Staaten	982,0
Summe	48 980,9

Quellen: Statistik 1993 der Internationalen Vereinigung der Hucklepackgesellschaft (UIRR)
Intercontainer Geschäftsbericht 1993
statistische Unterlagen der DB AG und der Transfracht.

Auf den deutschen Wasserstraßen wurden im Jahr 1994 rd. 515 000 Container mit insgesamt 6 Mio. t Fracht befördert. Das sind nach Angaben des Statistischen Bundesamtes Wiesbaden 2,5 % des Gesamtaufkommens der Binnenschifffahrt, das mit 235 Mio. t angegeben wird. Jeder dritte Container wurde leer transportiert.

2. Gibt es ein Standortkonzept für eine bundesweite Kombinierte Ladungsverkehrs-Planung?

Im Jahre 1992 haben die Bundeseisenbahnen (ehem. Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn) gemeinsam mit den Gesellschaften des KV auf der Grundlage regionalisierter und relationspezifischer Analysen der Verkehrsmengen 44 Standorträume für Umschlaganlagen des KV definiert. Diese „Standortkonzeption Kombiniertes Verkehr Schiene/Straße 2010“ verfolgte das Ziel, den KV auf aufkommensstarke Schwerpunkte zu konzentrieren, um die Wirtschaftlichkeit der Investitionen wie auch der mittel- bis langfristig zu erwartenden Betriebskosten einschließlich der Schienenanbindung sicherzustellen. Dieses Konzept gilt noch immer.

Die Standortkonzeption aus dem Jahr 1992 ist zwar inzwischen unter der Bezeichnung „KLV-Standortentwicklungskonzept“ von der DB AG und den Gesellschaften des KV überarbeitet worden. Dieses Konzept enthält aber laut Begleitschreiben des Vorstandes DB AG vom 26. Juli 1995 nur „eine abgestimmte Vorstellung über das nach derzeitigen Erkenntnissen sinnvolle Netz zu einer wirksamen Entlastung der Straße“, nicht jedoch „ein betriebswirtschaftlich mittel- und langfristig sinnvolles Netz“. Der Vorstand der DB AG wurde daher gebeten, dieses betriebswirtschaftlich vertretbare Netz auszuarbeiten und dem Bundesminister für Verkehr vorzulegen.

Die Bundesregierung wirkt darauf hin, daß die am KV Beteiligten verstärkt auch Wasserstraßen in die Terminals, wie z. B. schon bei Duisburg und Mannheim, einbeziehen. Dies scheint bei rd. einem Drittel der vorgesehenen Standorträume möglich.

- a) Welche Projekte existieren bereits?

Die Standorte der bereits vorhandenen Terminals ergeben sich aus der Karte „Kombinierter Ladungsverkehr – Umschlagbahnhöfe im Bereich der DB AG“. Für die Wasserstraße gibt es noch kein vergleichbares Konzept, jedoch hat der Bundesverband öffentlicher Binnenhäfen (BÖB) der Bundesregierung seine Vorstellungen übermittelt.

- b) Können Standorte im ländlichen Raum in dieses Konzept integriert werden?

Eine wirtschaftliche und für den Markt akzeptable Einbeziehung ländlicher Räume in das KV-Netz hängt von der Bündelungsfähigkeit der am konkreten Standort aufkommenden Sendungen ab. Auch ein hohes lokales Sendungsaufkommen kann bei Beförderung im KV hohe Kosten verursachen, wenn es sich um Streuverkehre handelt, bei denen auf die jeweiligen Bestimmungsterminals nur wenige Ladungen entfallen, die in mehreren Umstellbahnhöfen rangiert werden müssen.

3. Welche Förderinstrumente für den Kombinierten Verkehr gibt es heute hinsichtlich der Verkehrsträger Straße, Schiene, Binnenwasserstraße, See (Küstenschifffahrt)
- a) EG-weit,

Die derzeitige Förderung aller Formen des KV (Straße/Schiene, Binnenwasserstraße und See) in der Europäischen Union erstreckt sich auf den ordnungspolitischen und den finanziellen Bereich.

Im Bereich der ordnungspolitischen Fördermaßnahmen verpflichtet das geltende Recht der Europäischen Union die Mitgliedstaaten,

- den grenzüberschreitenden KV Straße/Schiene wie auch Binnenwasserstraße und See von jeder Kontingentierung und Genehmigungspflicht zu befreien,
- im Vor- bzw. Nachlauf auf der Straße genehmigungsfreie Kabotage zuzulassen.

Grafik „Kombinierter Ladungsverkehr“



Außerdem gilt in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union für die Beförderung von ISO-Containern mit einer Länge von 40 Fuß im KV mit einem dreiachsigen Kraftfahrzeug mit zwei- oder dreiachsigem Sattelanhänger ein höchstzulässiges Fahrzeug-Gesamtgewicht von 44 t gegenüber einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von 40 t im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr.

Als finanzielles Förderinstrument schreibt das EU-Recht (Richtlinie 92/106/EWG des Rates vom 7. Dezember 1992 über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im Kombinierten Güterverkehr zwischen den Mitgliedstaaten) eine pauschale oder anteilige Erstattung bestimmter Steuern für Straßenfahrzeuge vor unter Berücksichtigung der Strecke, die diese Fahrzeuge im KV mit der Eisenbahn zurücklegen. Dieser Verpflichtung sind aber nicht alle Mitgliedstaaten nachgekommen.

Schließlich ist eine EG-weite Förderung des KV gegeben durch

- Zugangsrechte zum Eisenbahnnetz gemäß RL 91/440/EWG und Ausnahmen vom Beihilfeverbot gemäß VO (EWG) Nr. 3578/92 (siehe auch Antwort zu Frage V. 2. a);
- finanzielle Unterstützung im Rahmen des PACT-Programms (Beschluß der Kommission vom 22. Dezember 1992 über die Gewährung von Finanzhilfen für Pilotaktionen zur Förderung des Kombinierten Verkehrs (93/45/EWG); hieraus wurde u. a. die deutsche Studie zum Projekt „Wasserstraßenkombi“ gefördert;
- Berücksichtigung des KV im Bereich der Forschung und technologischen Entwicklung. Die EU-Kommission beabsichtigt u. a. in der nächsten Zeit den „Short-sea“-Bereich in den Vordergrund zu stellen.

b) in Deutschland,

Deutschland hat die verbindlichen EU-Bestimmungen für den KV Straße/Schiene, Binnenwasserstraße und See sowohl im Kraftfahrzeugsteuergesetz als auch in den jeweiligen Straßenverkehrsvorschriften in nationales Recht umgesetzt. Darüber hinaus unterstützt die Bundesregierung die Entwicklung des KV durch zusätzliche ordnungs-, investitions- und steuerpolitische Maßnahmen:

- Ausnahmegenehmigungen für ein erhöhtes Gesamtgewicht von 44 t für Fahrzeuge, die im Straßenvor- bzw. -nachlauf sonstige Container oder Wechselbehälter befördern,
- Ausnahme vom Fahrverbot an Sonn- und Feiertagen,
- Ausnahme vom Ferienfahrverbot,
- Anrechnung der vom Fahrer während der Beförderung mit der Rollenden Landstraße im Zug verbrachten Zeit auf die tägliche Ruhezeit,

Befreiung der ausschließlich im Vor- bzw. Nachlauf eingesetzten Fahrzeuge von der Kraftfahrzeugsteuer.

Zur Minderung der zusätzlichen Kosten der Transportkette Straße/Schiene bzw. Binnenwasserstraße/Schiene stellt der Bund im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) '92 auf der Grundlage des Bundesschienenwegeausbaugesetzes für den Neu- bzw. Ausbau von Umschlagterminals des KV zinslose Darlehen oder Baukostenzuschüsse zur Verfügung. Hierfür sind im Vordringlichen Bedarf des BVWP '92 insgesamt 4 085 Mio. DM für den Zeitraum bis zum Jahr 2012 genannt, vorbehaltlich insbesondere einer Gesamtoptimierung der Umschlaganlagen des KV.

Auch die Forschungsförderung der Bundesregierung, beispielsweise zur Begleitung von „from-road-to-sea“-Pilotprojekten, kann zur Verbesserung der Bedingungen für den KV beitragen. Ferner hat die Bundesregierung in den vergangenen Jahren die Forschung und Entwicklung im KV mit erheblichen Mitteln (> 50 Mio. DM) unterstützt und Projekte wie z. B. das „Modellterminal“ gefördert, dessen Erkenntnisse heute als Standard für Terminalgestaltung und -betrieb gelten. Die Bundesregierung sieht im Forschungsbereich einen wichtigen Schwerpunkt in der Umsetzung. Dabei spielt die Koordinierung der am KV Beteiligten im Rahmen von Erprobungen eine wichtige Rolle.

c) in vergleichbaren Kernländern Europas?

Grundsätzlich besteht ein Zusammenhang zwischen Förderinstrumenten für den KV und den wirtschaftlichen Interessen der Staaten.

Die europäischen Randstaaten sind mehr an niedrigen Transportkosten interessiert, um auf den Märkten in Zentraleuropa präsent zu sein. Sie bevorzugen daher den Straßentransport, wobei die Infrastrukturkosten möglichst niedrig angesetzt werden. Bei den europäischen Kernländern steht, vor allem aus Kapazitäts- und Umweltgründen, stärker die Entlastung der Straße, insbesondere im Transit, im Vordergrund. Hier kommt der Förderung des KV ein höherer Stellenwert zu.

In der Alpenregion ist der KV wegen der geographischen und topographischen Situation von zentraler Bedeutung.

In Österreich werden daher umfassende Förderinstrumente angeboten, von finanzieller Unterstützung bis zu 20 % bei Privatinvestitionen in Umschlaganlagen, Spezialausrüstungen und rollendem Material über Betriebskostenzuschüsse für die Schiene bis zur Ermäßigung bzw. zum Wegfall von Steuern und Straßennutzungsgebühren. Außerdem bestehen Ausnahmen vom Nacht- und Feiertagsverbot sowie Sonderregelungen beim Ökopunkte-System und für Belohnungskontingente.

Die Schweiz verfolgt seit langem eine Politik der weitgehenden Einschränkung des Straßentransits, besonders wirkungsvoll

durch die Beschränkung des Lastzug-Gesamtgewichts auf 28 t sowie Sonntags- und Nachtfahrverbote.

Dafür hat der KV den Status einer öffentlichen Dienstleistung und wird mit staatlichen Betriebssubventionen unterstützt. Außerdem werden Investitionszuschüsse und Nachlässe bei Straßenbenutzungsgebühren gewährt.

Die französische Regierung sieht im KV eine echte Alternative zum Straßentransport und unterstützt die weitere Entwicklung.

Dies geschieht durch die Gewährung von Zuschüssen für Terminalausrüstung und rollendes Material sowie für den Betrieb der Eisenbahn. Außerdem werden Steuererleichterungen gewährt.

Italien fördert den KV durch Zuschüsse für Investitionen und Ausnahmen vom Sonntags- und Ferienfahrverbot.

In den Niederlanden gewinnt der KV für den Seehafen-Hinterlandverkehr zunehmend an Bedeutung. Daher wird dem Ausbau entsprechender Schienen- und Wasserstraßenverbindungen einschließlich erleichterter Grenzabfertigung besondere Aufmerksamkeit gewidmet.

Die Bahn ist bis zum Jahr 2000 von Trassenpreisen befreit. Die Bundesregierung betrachtet diese Verzerrung des Wettbewerbs zu den deutschen Nordseehäfen mit Sorge.

Auch in Belgien ist erkannt worden, daß der KV einschließlich der Wasserstraße einen wichtigen Beitrag zur Erhaltung der Mobilität und für den Umweltschutz leisten kann. Bisher wird der KV durch Zuschüsse an die belgischen Eisenbahnen für Terminals und rollendes Material sowie durch Steuervergünstigungen für Unternehmen gefördert.

In Großbritannien wird eine finanzielle Unterstützung bis zu 50 % der Kapitalkosten für Investitionen von Unternehmen gewährt, mit denen Transporte vom Lkw auf Eisenbahn oder Binnenschifffahrt verlagert werden. Entstehen einem Unternehmen bei der Transportverlagerung auf die Schiene höhere Infrastrukturkosten als auf der Straße, so bekommt es die Differenz ausgeglichen.

Weitere Einzelheiten über nationale Maßnahmen für die Entwicklung des KV in 22 europäischen Staaten gehen aus einer Aufstellung hervor, die die Europäische Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) im Juli 1995 als Dokument CEMT/CM(95)13/FINAL veröffentlicht hat.

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?

Im Bereich der Ordnungspolitik ist der KV mit dem Binnenschiff, Küstenschiff und Schiene/Straße weitgehend gleichgestellt.

Bei den Investitionen wurden bisher die Terminals Schiene/Straße und Schiene/Wasserstraße gefördert. Grund der Förde-

zung ist, daß gegenüber dem durchgehenden Straßenverkehr Haus/Haus in der Transportkette zusätzliche Kosten anfallen, und zwar aus

- mindestens zweimaligen Umschlägen an den Schnittstellen,
- kostenintensiven Vor- und Nachläufen und
- ein bis zwei Rangiervorgängen.

Die Förderung zielt also mit der finanziellen Entlastung der Transportkette auf eine Wettbewerbsgleichheit zwischen Transportkette und durchgehendem Straßenverkehr ab. Die Bundesregierung ist daher der Auffassung, daß auch der KV Wasserstraße/Straße gefördert werden sollte.

Aktivitäten der Länder in diese Richtung würde die Bundesregierung begrüßen. Dies gilt auch für die entsprechenden Überlegungen in der EU.

Auch im Bereich der Forschungsförderung wird die Bundesregierung dem KV mit Binnen- und Küstenschiff einen wichtigen Stellenwert einräumen (z. B. in den FuE-Linien „flexible Transportketten“ oder „from road to sea“).

II. Wirtschaftlichkeit des Kombinierten Verkehrs

1. Wie sieht die Bundesregierung die künftigen Marktchancen des Kombinierten Verkehrs?

Leistungsfähigkeit und Entwicklungsmöglichkeiten des KV werden nach Auffassung der Bundesregierung häufig unterschätzt. In der Regel wird der Anteil des KV am Straßengüterfernverkehr zitiert. Straßengüterfernverkehr ist jedoch aller Lkw-Verkehr oberhalb der Grenzen des Nahverkehrs, d. h. auch der Verkehr über Distanzen, die für den KV derzeit in der Regel nicht in Frage kommen, d. h. Verkehre unter 400 km.

Der nationale gewerbliche Straßengüterfernverkehr wird in den Statistiken entfernungsabhängig ausgewiesen. Für 1993 werden auf Entfernungen über 400 km 51,1 Mio. t genannt. Der Anteil des nationalen KV Schiene/Straße in diesem Bereich lag 1993 bei 13,2 Mio. t, also bei rd. 26 % des gewerblichen Straßengüterfernverkehrs. Wegen Doppelzählung der KV-Sendungen, die auch im Straßenverkehr mitgezählt werden, war das reale Verhältnis rd. 13 Mio. t : 38 Mio. t = rd. 34 %. (Zu einzelnen Relationen vgl. im übrigen die Zahlen in der Antwort zu Frage I. 1.).

Laut einem Forschungsbericht der „Logistik und Betriebswirtschaft im Verkehrswesen – LUB Consulting“, Dresden, von 1994 über das Verlagerungspotential von der Straße auf die Wasserstraße sind unter Berücksichtigung der im Gutachten angegebenen Voraussetzungen 14,6 Mio. t/Jahr an behälterfähigen Gütern auf das Binnenschiff verlagerbar.

In der Seeschifffahrt, für die insgesamt Verlagerungspotentiale von rd. 14 Mio. t („from road to sea“) geschätzt werden, liegt der KV-Anteil bisher noch deutlich unter 50 %. Er dürfte sich aber mit wachsenden Marktchancen anteilig erhöhen.

Für den internationalen Verkehr fehlen entfernungsabhängige Statistiken. Nach punktuellen Erkenntnissen der Bundesregierung liegt hier der Anteil des KV teilweise bei über 50 %, z. B. auf den Relationen Köln/Mannheim—Oberitalien.

Nach Auffassung der Bundesregierung kann der KV im Bereich hochwertiger Güter erhebliche Mengen an sich binden und als Verkehr über lange Distanzen hohe Tonnenkilometer-Leistungen erzielen. Die in der Standortkonzeption 1992 ausgewiesene Zielmenge, die auch dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) zugrunde liegt, hält die Bundesregierung weiter für realistisch und erreichbar. Sie fühlt sich von der Entwicklung des KV im Jahr 1994 mit einer Steigerungsrate von 20 % bestätigt. Im ersten Halbjahr 1995 hat es im nationalen Verkehr erhebliche Rückgänge gegeben, die Folge der Neuorientierung der DB AG nach der Bahnreform sind. Inzwischen hat sich der KV wieder stabilisiert, auf niedrigerem Niveau. Die Bundesregierung geht davon aus, daß es sich dabei um eine vorübergehende Entwicklung handelt.

Mittelfristig rechnet die Bundesregierung außerdem mit zusätzlichen Mengen durch

- Einbeziehung auch mittlerer Entfernungen in das KV-Angebot und damit einer Potentialerhöhung, die eine Korrektur der im BVWP ausgewiesenen Mengen nach oben erforderlich machen wird. Voraussetzung ist die Einführung des sog. Nabe-Speiche-Systems, einer speziellen Variante des Drehscheibenprinzips (in einer Drehscheibe werden durch herkömmliches Rangieren oder durch Kranumschlag Züge aufgelöst und zielrein neu gebildet), für die mittleren Entfernungen des Straßengüterfernverkehrs (200 bis 400 km),
- stärkere Verwendung der Logistikbox (Kleincontainer) durch Spediteure im Stückgutverkehr, die ebenfalls einen zusätzlichen Markt erschließen kann.

Bei ihren Erwartungen geht die Bundesregierung davon aus, daß das Terminalnetz möglichst rasch ausgebaut wird, um Engpässe zu beseitigen und Kostensenkungen zu erreichen, das Drehscheibenprinzip erheblich verbessert wird sowie Bau und Betrieb der Terminals in die Hand der unmittelbar am KV interessierten Nutzer übergehen mit dem Ergebnis größerer Effektivität und Wirtschaftlichkeit.

Im KV gilt ganz besonders, daß zusätzliche Mengen im vorhandenen Netz die Bündelungsfähigkeit und damit die Qualität des Gesamtangebots verbessern. Zunehmende Quantität kann in zunehmende Qualität umschlagen.

2. Wie beurteilt die Bundesregierung die Wirtschaftlichkeit des Kombinierten Verkehrs, welchen Einfluß haben insbesondere Fahrwegkosten, Traktionskosten, Terminalkosten im Kombinierten Verkehr Schiene/Straße?

Nach Auskunft der DB AG ist der KV derzeit zwar auf einzelnen Verbindungen, aber insgesamt noch nicht kostendeckend.

Die prozentualen Kostenanteile der Transportkette ergeben sich aufgrund von Angaben der DB AG

- für den reinen Schienentransport aus Graphik 1,
- für die gesamte Transportkette aus Graphik 2.

Bemerkenswert sind die hohen Kostenanteile von Trasse, Traktion inklusive Bahnstrom und Rangierleistungen in Graphik 1. Rangierleistungen fallen auch dann an, wenn die Direktzüge ohne Unterwegsbehandlung (Umstellung von Einzelwagen oder Gruppen, Neubildung von Zügen) in Terminals zusammengestellt werden müssen, die keine zugänglichen Gleise haben.

Graphik 2 weist die hohen Vor- und Nachlaufkosten aus, die z. T. Folge der hohen Verkehrsdichte in den Ballungsgebieten sind und in der Regel nicht kilometer-, sondern zeitabhängig kalkuliert werden.

Im Ergebnis ist festzuhalten, daß nach Auffassung der DB AG für den Bereich DB Güterverkehr nur ein geringer Kostensenkungsspielraum im eigenen Bereich besteht.

Die Optimierungspotentiale in den anderen DB-Bereichen, insbesondere bei Traktion und Trasse, sind größer.

3. Inwieweit können Investitionen in Terminals privat finanziert werden?

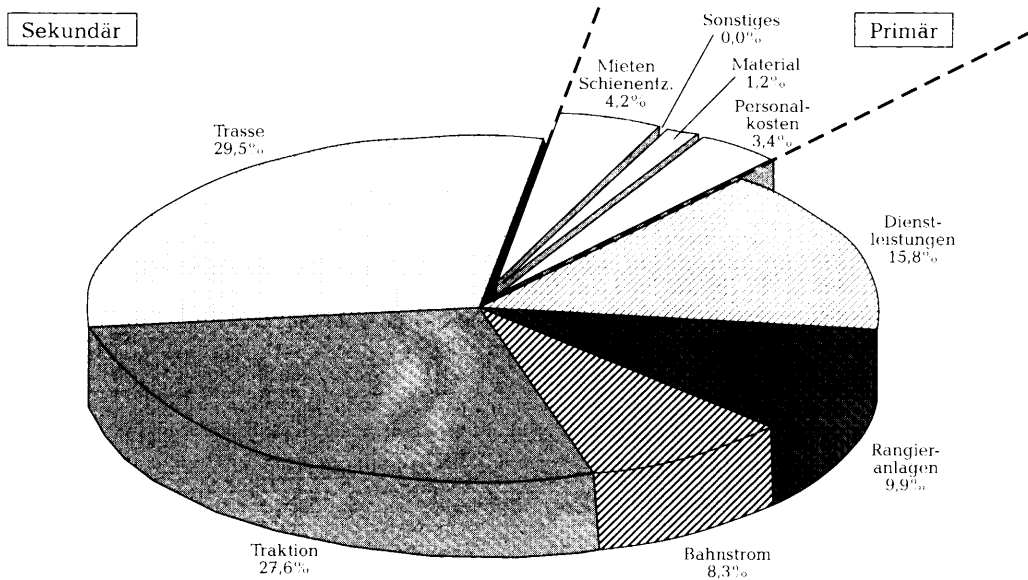
Die Bundesregierung hält grundsätzlich die private Finanzierung auch für KV-Terminals für notwendig. Eine ausschließlich private Finanzierung wird aber nach allen bisherigen Erfahrungen nur in wenigen Fällen möglich sein. Die Entscheidung über den Umfang und die Art der staatlichen Förderung stellt sich für jedes Terminalprojekt anders dar.

Eine private Finanzierung von KV-Terminals ist in dem Maße möglich, in dem durch die Einnahmen des Terminals eine angemessene Verzinsung des Kapitals zu sichern ist. Ein Gutachten der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Arthur Andersen im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr aus dem Jahr 1993 für den KV Schiene/Straße geht für Terminalinvestitionen von einer notwendigen Kapitalrendite in Höhe von 10 % aus. Dabei wird jedoch vorausgesetzt, daß der Investor nicht in erster Linie Kapitalanlageinteressen hat, d. h. auf eine gute Verzinsung seines Kapitals abstellt, sondern betriebliche bzw. Unternehmensinteressen am KV vorrangigere Gründe für sein Engagement sind.

Die Einnahmen eines Terminals, im wesentlichen die Umschlagentgelte, sind im Zusammenhang mit den Kosten und den Einnahmen der gesamten Transportkette zu sehen, die einen Haus/Haus-Preis für die Güterbeförderung erreichen müssen, der gegenüber dem durchgehenden Lkw wettbewerbsfähig ist.

Kombinierter Verkehr – Kostenstruktur der DB AG

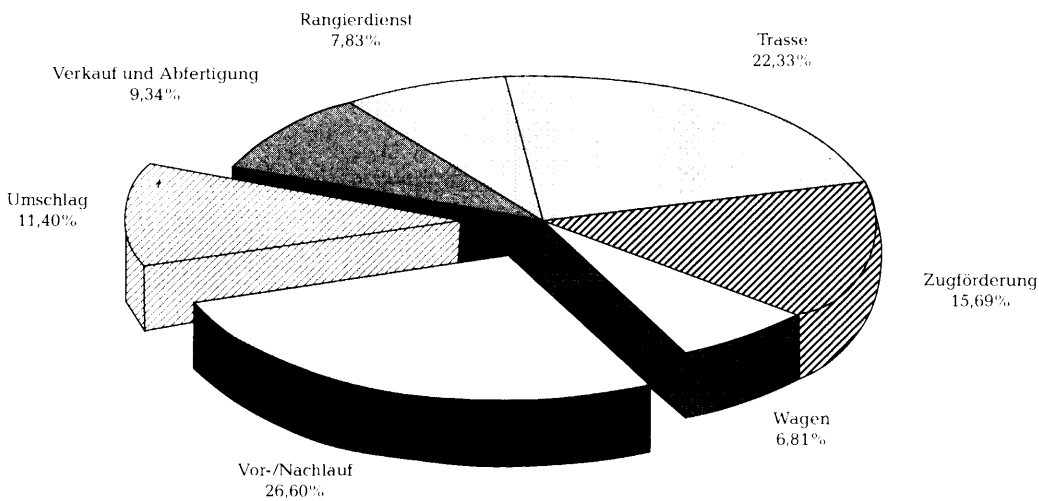
Graphik 1



Quelle: Nach Graphik der DB AG/LGK 1

Kombinierter Verkehr – Kostenstruktur in der gesamten Transportkette (500 km/60% Zugauslastung/Direktzug)

Graphik 2



Legende

Graphik 1

Dienstleistungen: Kosten der Objektbewirtschaftung, EDV-Kosten
 Rangieranlagen: reine Infrastrukturkosten
 Traktion: Lok, Lokführer

Graphik 2

Zugförderung: Lok, Lokführer, Bahnstrom

Verkauf und Abfertigung:

Nur Kosten bei der Bahn, ohne Leistungen aus Agenturtätigkeit der Gesellschaften KombiVerkehr KH, Transfracht GmbH, Intercontainer/-Interfrigo, BahnTank Transport GmbH

Rangierdienst:

Infrastruktur- und Personalkosten

Daher gilt bei den Umschlagentgelten eine Obergrenze, die eine Transportkette verkraften kann. Für die Verzinsung eingesetzten Kapitals steht hiervon nur der Teil zur Verfügung, der nach Abzug betrieblicher Kosten (Energie, Lohnkosten des Kranführers, Wartung des Krans) übrigbleibt.

Sofern die staatliche Förderung in Form eines zinslosen Darlehens gewährt wird, das jährlich in Höhe der Abschreibungsrate rückzahlbar ist, kann privates Kapital nach dem Arthur-Anderesen-Gutachten nur mit einem Anteil zwischen 4 % und 13 % verzinst werden. Sofern die staatliche Förderung in Form eines Baukostenzuschusses gewährt wird, ist ein höherer privater Kapitalanteil, bis zu 30 %, denkbar.

In den Fällen, in denen ein Terminal bereits erschlossenes Gelände nutzt oder bereits vorhandene Anlagen und Gebäude einbezieht, ist eine Steigerung des privaten Kapitalanteils möglich bis zu einer vollständigen privaten Finanzierung wie in den Terminals Mannheim-Handelshafen und Güterverkehrszentrum (GVZ) Bremen.

4. Ist die Terminalfinanzierung in dem vom Markt benötigten Umfang nach Auffassung der Bundesregierung gesichert?

Die Bundesregierung geht davon aus, daß sich mit einem stärkeren Engagement der Verkehrswirtschaft im KV die Bedingungen für die Terminalfinanzierung verbessern werden und sich vor allem im KV Wasserstraße/Straße ein erheblicher Anteil der privaten Finanzierung erreichen läßt.

Im KV Schiene/Straße ist noch offen, welche KV-Kapazitäten die DB AG nach der Bahnreform benötigt. Aussagen sind erst nach Vorlage des von der DB AG angekündigten unternehmenspolitisch abgesicherten Standortentwicklungskonzeptes möglich (vgl. Antwort zu Frage I.2.).

Auf Vorschlag der DB AG – Bereich Fahrweg – sind entsprechend ihren unternehmerischen Prioritäten für den Terminalbau im Zeitraum 1995 bis 1997 ca. 400 Mio. DM und in den darauffolgenden Jahren rd. 100 Mio. DM/Jahr vorgesehen.

Im übrigen ist die Bundesregierung der Auffassung, daß die Terminalkapazität künftig stärker an der kurzfristig zu erwartenden Nachfrage ausgerichtet werden muß und die Terminals in modularer Bauweise schrittweise der steigenden Nachfrage angepaßt werden müssen. Hierdurch können gegenüber dem bisherigen Verfahren, von Anfang an den Endausbauzustand des Terminals anzustreben, erhebliche Mittel eingespart werden.

5. Wie will die Bundesregierung durch Investitionen sicherstellen, daß der Kombinierte Verkehr auch in der Fläche angeboten wird?

Die Bundesregierung unterstützt Terminalinvestitionen an Standorten, an denen ausreichend großes und bündelungsfähiges Aufkommen die Investition wirtschaftlich rechtfertigt.

Für Verdichtungsräume und deren Verknüpfung mit dem KV-Netz hat das Bundesministerium für Verkehr einen Forschungsauftrag vergeben, der Aufschluß über Verbesserungsmöglichkeiten bei der Anbindung bisheriger Standorte mit stark streuendem Aufkommen geben soll. Die Studie kommt in einem Zwischenergebnis zu der Erkenntnis, daß die Errichtung von drei bis vier großer Drehscheiben sowohl Fahrzeit wie Vernetzungsumfang der Terminals erheblich verbessern kann. So ergibt sich eine Zunahme von Relationen

- für Augsburg von 10 auf 33,
- für Bielefeld von 13 auf 33,
- für Leipzig von 11 auf 40,
- für Saarbrücken von 7 auf 49,
- für Rheine von 4 auf 34.

Die durchschnittlichen Fahrzeitverbesserungen liegen im Versand/Empfang

- für Augsburg bei 172/204 Min.,
- für Bielefeld bei 150/207 Min.,
- für Leipzig bei 216/87 Min.,
- für Saarbrücken bei 126/240 Min.,
- für Rheine bei 57/17 Min.

Die Umsetzung eines solchen Konzepts kann also gerade Standorte mit einem bisher schwachen bzw. mittleren Aufkommen so stärken, daß ihre Anbindung und Attraktivität erheblich verbessert wird mit der Folge, daß ihr Aufkommen steigt und die lokale Wirtschaft sich mehr zum KV hin orientiert.

Die Umsetzung der Studie liegt nach dem Bundeschienenwegeausbaugesetz bei der DB AG. Ob es zur Umsetzung kommt, hängt von einem Finanzierungsantrag der DB AG hinsichtlich der Investitionen in die Mega-Drehscheiben sowie von einer Wirtschaftlichkeitsrechnung ab. Endgültige Ergebnisse der Studie werden Anfang 1996 vorliegen.

6. Wie beurteilt die Bundesregierung die Verknüpfung von Verkehrsträgern in der Fläche durch den Einsatz von mobilen Verladeeinrichtungen?

Welche Finanzierungsmöglichkeiten werden hierzu gesehen?

Mobile Verladeeinrichtungen, hierzu gehören Techniken der horizontalen Verladung wie der Kombilifter oder das Trailerzugsystem, sind ebenso wie mobile Umschlaggeräte, z. B. der herkömmliche Frontlader oder der auf dem Waggon mitgeführte Kran, besonders geeignet für kleinere Umschlagplätze in der Fläche. Die Umschlaggeräte werden nur in die staatliche Förderung einbezogen, sofern sie zum Terminal gehören und nicht Teil

des Waggonen sind, da die Bundesregierung nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz nur die Verkehrsinfrastruktur und keine Fahrzeuge des KV fördert.

7. Wo sieht die Bundesregierung Ansätze zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des Kombinierten Verkehrs?

Ein wesentlicher Ansatz liegt in der Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der Terminals.

Die Entwicklung seit der Bahnreform hat gezeigt, daß die DB AG – Geschäftsbereich Fahrweg – nur sehr begrenzt von den bereitgestellten Mitteln nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz Gebrauch gemacht hat. Seit dem 1. Januar 1994 hat die Bundesregierung nur 10 Mio. DM für Planungsmittel bewilligen können, neue Bauvorhaben wurden in diesem Zeitraum nicht begonnen, obwohl nach Aussagen im KLV-Standortentwicklungskonzept (vgl. Antwort zu Frage I.2.) schon 1996 an 14 Standorten erhebliche Engpässe auftreten werden.

Die Bundesregierung wird daher weiterhin auf die DB AG einwirken, alles zu unternehmen, damit durch die Beschleunigung der Arbeiten am Terminal-Gesamtkonzept die Voraussetzungen für die einzelnen Standorte geschaffen werden, erforderliche Baumaßnahmen zügig zu verwirklichen.

Im technischen Bereich ist eine größere Wirtschaftlichkeit des KV vor allem von verbesserten Möglichkeiten der Zugzusammenstellung und -trennung zu erwarten (automatische Kupplung und elektropneumatische Bremse). Zuglänge Gleise in den Terminals und neue Umschlagtechniken können Kosten einsparen und dem KV zusätzliche Marktbereiche und Regionen erschließen. Im internationalen Verkehr ist durch eine verbesserte grenzübergreifende Zusammenarbeit der europäischen Eisenbahnen ebenfalls eher mit erheblichen Aufkommenssteigerungen als mit Kostensenkungen zu rechnen.

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?

Die zum 1. Januar 1995 in den Verbundstaaten Deutschland, Dänemark und Belgien sowie zum 1. März 1995 in Luxemburg eingeführte Straßenbenutzungsgebühr für schwere Nutzfahrzeuge wirkt sich auf die wirtschaftliche Situation des KV auf zweierlei Weise aus:

- Bei isolierter Betrachtung des KV erhöhen sich die Kosten des Zu- bzw. Ablaufs, wenn dieser über gebührenpflichtige Straßen abgewickelt wird, ohne daß irgendwelche Leistungen verändert werden. Die Wettbewerbssituation des KV läßt es in der Regel nicht zu, daß Kostenerhöhungen ohne weiteres an die Versender weitergegeben werden können. Deshalb wird

sich die Erlössituation bei den Beteiligten (Lkw-Unternehmen, Umschlagbetriebe, DB AG) verschlechtern.

- Die Wirtschaftlichkeit des KV im Vergleich zum Straßengüterverkehr als schärfstem Wettbewerber hat sich verändert. Beide Bereiche müssen die Autobahngebühr in gleicher Weise bezahlen, so daß die Gebühr wettbewerbsneutral ist. Der Straßengüterverkehr wurde aber im Zusammenhang mit der Einführung der Autobahnbenutzungsgebühr durch die Absenkung der Kraftfahrzeugsteuer erheblich entlastet. Da der KV von vornherein von der Kraftfahrzeugsteuer befreit war, ergibt sich durch die Entlastung des Straßengüterverkehrs im Vergleich zur Ausgangssituation eine relative Schlechterstellung des KV.

Die Autobahnbenutzungsgebühr ist zum 1. Januar 1995 in Deutschland gemeinsam mit den Verbundstaaten Belgien und Dänemark eingeführt worden; Luxemburg ist zum 1. März 1995 gefolgt. Diese Lösung wurde auf der Grundlage eines multilateralen Übereinkommens zwischen den Beneluxstaaten, Dänemark und Deutschland im Rahmen einer EU-Richtlinie umgesetzt. In dieses Übereinkommen wurde trotz intensiver deutscher Bemühungen eine Befreiungsmöglichkeit für im KV eingesetzte Fahrzeuge nicht aufgenommen. Ein striktes Beharren auf der deutschen Position hätte letztlich das Scheitern des gesamten Übereinkommens bedeutet.

Die Bundesregierung hat jedoch zugesagt, sich für eine künftige Befreiung des KV von der Autobahnbenutzungsgebühr weiterhin einzusetzen. Hierzu ist die Zustimmung der Verbundpartner erforderlich, darüber hinaus müssen die rechtlichen Grundlagen angepaßt werden.

9. Wie hoch ist die Wegekostenbelastung eines Lkw-Transportes im Vergleich zum Kombinierten Verkehr?

Ein direkter Vergleich der Wegekostenanlastung eines Lkw-Transportes auf der Straße und im KV ist aus systematischen und finanzverfassungsrechtlichen Gründen äußerst schwierig. Sowohl die Mineralölsteuer als auch die Kraftfahrzeugsteuer dienen der Erzielung von Staatseinnahmen, ohne daß das Aufkommen generell einer Zweckbindung unterliegt.

Losgelöst vom Aspekt der Wegekostenanlastung könnte beim Straßentransport zu Vergleichszwecken allenfalls hilfsweise die fiskalische Belastung in Form von Mineralölsteuer, Kfz-Steuer sowie Autobahnbenutzungsgebühr herangezogen werden.

Danach würde die Belastung des KV in Form der Trassenbenutzungsgebühr im Verkehr zwischen den Terminals um ca. 29 % über der Fiskalbelastung eines schweren Lkw liegen.

III. Technologische Entwicklung

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

Neue Techniken können eine Rolle spielen beim Umschlag und bei Fahrzeugen bzw. Schiffen.

Im Bereich der Umschlagtechnik Schiene/Straße gibt es eine Reihe neuer Konzepte für den Vertikalumschlag einschließlich der Möglichkeit eines auf dem Waggon mitgeführten Krans. Einige dieser Konzepte werden in Erprobungen auch realisiert. Für den Horizontalumschlag sind die Trailerzugtechnik und eine Methode zur Unterfahrung des Wechselbehälters mit dem Waggon entwickelt worden. Inzwischen wird die Trailerzugtechnik in der Bundesrepublik Deutschland auf einer Regelverbindung erprobt, nämlich zwischen München und Verona. Im Bereich der Waggontechnik ist zur Zeit eine automatische Kupplung in Erprobung, eine elektropneumatische Bremse soll folgen. Beide Entwicklungen sollen die Zusammenstellung und Abfertigung von Güterzügen beschleunigen.

Im Bereich Hafenumschlag und Schiffbau sind Angebotsverbesserungen im „Short-sea“-Verkehr u. U. von neuen Techniken (rollendes Regal) zu erwarten.

Aus Sicht der Bundesregierung kann derzeit noch nicht beurteilt werden, welche dieser Techniken sich am Markt durchsetzen werden. Ein Kostensenkungspotential ist zur Zeit nicht verlässlich abschätzbar. Neben eventuellen Kostensenkungen sind insbesondere Qualitätsverbesserungen zu erwarten.

Im Güterverkehr wird zunehmend deutlicher, daß Transportprozesse über durchgängige Informations- und Kommunikationssysteme besser geplant und gesteuert werden können. Dies trifft in besonderem Maße für den KV zu. Durch den Einsatz von Telematikentwicklungen wie Sendungs- und Fahrzeugverfolgungssystemen, Technologien zum elektronischen Datenaustausch (EDI) oder Terminalbetriebsführungssystemen können die Transportprozesse optimiert, die Qualität verbessert und die für den KV typischen Zusatzkosten gesenkt werden.

2. Welche Rolle spielt die Vereinheitlichung von Abmessungen im Lkw- und Behälterbereich für den Verkehrsträgerwechsel?

Eine wesentliche Voraussetzung für den technisch reibungslosen und wirtschaftlich effizienten Ablauf des KV ist der problemfreie Wechsel der Ladeeinheiten zwischen den an der Transportkette beteiligten Verkehrsträgern. Dies setzt genormte Ladeeinheiten voraus. Da im Vor- und Nachlauf weit überwiegend Straßenfahrzeuge eingesetzt werden, bestimmen vor allem die gesetzlichen Vorschriften für Lastkraftwagen die Abmessungen der Ladeeinheiten. Insofern ist gerade für den grenzüberschreitenden KV die Vereinheitlichung der Abmessungen im Lkw- und Behälterbereich von besonderer Bedeutung.

In der Europäischen Union haben sich die Verkehrsminister auf der Tagung des Rates (Verkehr) am 28. September 1995 auf den Gemeinsamen Standpunkt für eine Richtlinie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte und Abmessungen für Straßenfahr-

zeuge über 3,5 t im innergemeinschaftlichen Verkehr verständig, der die bisherigen Vorschriften auch zugunsten des KV ändert.

- Durch die Erhöhung der Lastzuglänge von 18,35 m auf 18,75 m bei gleichbleibender Ladelänge von 15,65 m können in Zukunft mit einem Lastzug
 - 2 × 7,45 m Wechselbehälter mit normaler, preisgünstiger Anhängerdeichsel,
 - 2 × 7,82 m Wechselbehälter mit starrer Kurzkupplung gegenüber der vorher erforderlichen technisch aufwendigen und kostenintensiven Ultra-Kurzkupplung

transportiert werden.

Dadurch wird eine günstigere Transportmöglichkeit der Gefäße im KV geboten, der tendenziell in seiner Wettbewerbsfähigkeit gefördert wird.

Außerdem wird dadurch der Einsatz von jeweils drei Logistikboxen mit 2,50 m Länge erleichtert, die u. U. dem KV einen neuen Markt eröffnen.

- Die Erhöhung der Fahrzeug- und damit der Behälterbreite von 2,50 m auf 2,55 m – in Deutschland im Vorgriff auf die vorgesehene EU-Regelung bereits ab 1. Dezember 1994 eingeführt – ist positiv für Verbundlösungen im KV zwischen den einzelnen Verkehrsträgern einschließlich Binnen- und Küstenschiffahrt mit Containern und Wechselbehältern, die nun ein ausreichendes Innenmaß für Paletten und Verpackungsmodule aufweisen.

Insgesamt kann zu den neuen Abmessungen, die künftig auch für den nationalen Verkehr gelten, festgestellt werden, daß ihre Vorteile, vor allem wegen Beibehaltung des Gesamtgewichts von 40 t für Lastzüge (der Rat hat den Vorschlag der Europäischen Kommission, das Gesamtgewicht auf 44 t anzuheben, nicht akzeptiert), Nachteile durch erhöhte Kapazität des Lkw im Wettbewerb zur Bahn aufwiegen.

3. Wie beurteilt die Bundesregierung die Verknüpfung von Verkehrsträgern in der Fläche durch den Einsatz von mobilen Verladeeinrichtungen?

Mobile Verladeeinrichtungen sind besonders geeignet für Terminals mit geringem Aufkommen. Jedoch ist die Anbindung der Fläche weniger eine Frage der Umschlagtechnik als eine Frage der am Standort aufkommenden Menge und ihrer Bündelungsfähigkeit.

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,

Die Fragen a) und b) werden zusammenhängend beantwortet. Die Zusammenarbeit von Bahnen und Verkehrsgewerbe war in der Vergangenheit, vor allem vor der Bahnreform und in ihrer Anlaufphase, starken Schwankungen und teilweise gravierenden Konflikten ausgesetzt. Sie hat sich nach Auffassung der Bundesregierung in neuerer Zeit erheblich verbessert. Vor allem das Verhältnis zwischen DB AG und den in der Kombiverkehr KG – Deutsche Gesellschaft für Kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG – vertretenen Speditions- und Transportunternehmen ist auf einem für beide Seiten richtigen Weg. Dies ergibt sich z. B. aus

- der Mitwirkung des Gewerbes an den letzten beiden Standortkonzeptionen,
- der zwischenzeitlichen Beteiligung der Kombiverkehr KG an der Erarbeitung des Angebots der DB-Cargo auf den verschiedenen Relationen zwischen den Terminals,
- der Absprache von DB AG und Kombiverkehr KG, der von beiden mit gleich hohen Anteilen gehaltenen Deutschen Umschlaggesellschaft Schiene/Straße (DUSS) den Betrieb aller Terminals zu übertragen, und zwar der neuen Terminals sofort und der alten Terminals, sobald dies möglich ist. Vorgesehen ist, daß die DUSS die Terminals in einem Franchise-System lokalen Betreibergesellschaften überläßt und dieses Franchise-System auch für die Terminals gelten soll, die vorerst in der Hand der DB AG bleiben. Die Bundesregierung verspricht sich hiervon eine erheblich bessere Wirtschaftlichkeit und Effektivität des Terminalbetriebes, der in die Hand der unmittelbar am lokalen Betrieb interessierten Unternehmen übergehen soll.

Hierdurch wird auch die Wettbewerbsneutralität des Terminalbetriebes gefördert. Auch ist mit einer Verbilligung des Terminalbaus zu rechnen, den private Betreiber mehr unter dem Blickwinkel des kostendeckenden Betriebs sehen werden.

Im KV Wasserstraße/Straße hat sich gezeigt, daß Erfolge einer Kooperation Binnenschifffahrt/Spedition durch Gründung der sog. Wasserstraßenkombi kurzfristig nicht zu erwarten sind. Die Gründe liegen einmal darin, daß der europäische stapelbare Binnenverkehrsbehälter noch nicht am Markt ist, was auch ein Problem für das Konzept „from road to sea“ bedeutet; hier wird die Bundesregierung auf die nötigen Normungsverfahren mit dem Ziel einer Beschleunigung einwirken. Zum anderen hat die Deregulierung des Europäischen Verkehrsmarktes bei noch nicht abgeschlossener Harmonisierung gerade in der Binnenschifffahrt zu Problemen geführt, die eine volle Ausschöpfung ihres Marktpotentials noch nicht zulassen.

c) bei den Informations- und Kommunikationssystemen?

In der Einrichtung von offenen, aufeinander abgestimmten Informations- und Kommunikationssystemen (Telematik) zwischen den Partnern im KV sieht die Bundesregierung eine unerläßliche

Voraussetzung für die Optimierung des Gesamtsystems. Gerade an den Schnittstellen des KV ist es notwendig, alle erforderlichen Daten in einer Weise vorzuhalten bzw. weiterzugeben, damit Reibungsverluste, Mehrfacherhebungen oder Datenfehler soweit wie möglich ausgeschlossen werden.

Die Bundesregierung verfolgt die Bemühungen der Partner im KV um ein aufeinander abgestimmtes Informations- und Kommunikationssystem mit großer Aufmerksamkeit. Sie prüft derzeit, ob durch die Vorgabe von definierten DV-Schnittstellen und die Bindung von Investitionszusagen an das Vorhandensein dieser Schnittstellen die Einrichtung zeitgemäßer und zukunftsorientierter Datensysteme beschleunigt werden kann.

Die Bundesregierung wird in der Antwort auf die Große Anfrage „Telematik im Verkehr“ auch ausführlich zum Einsatz von IuK-Systemen im KV Stellung nehmen.

V. Politische Bedeutung des Kombinierten Verkehrs

1. Welchen politischen Stellenwert hat der Kombinierte Verkehr für die Bundesregierung,
 - a) im internationalen Bereich,

Der KV nimmt in der Verkehrspolitik der Bundesregierung wegen der dadurch erreichbaren Straßenentlastung und Beförderung von Gütern mit den umweltfreundlicheren Verkehrsträgern Schiene und Wasserstraße einen hohen Stellenwert ein. Dies gilt insbesondere für den internationalen Bereich, da der KV vor allem auf längeren Strecken Wettbewerbsvorteile gegenüber dem durchgehenden Straßentransport erzielen kann.

Die Bundesregierung hat sich daher schon frühzeitig in internationalen Organisationen für eine angemessene verkehrspolitische Berücksichtigung und für Fördermaßnahmen des KV eingesetzt, neben der Europäischen Union insbesondere

- auf den bisher durchgeführten zwei pan-europäischen Verkehrskonferenzen in Prag und auf Kreta;
- in der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT), in der inzwischen 31 Staaten vertreten sind;
- in der VN-Wirtschaftskommission für Europa (ECE). Hier wurde u. a. unter deutscher Federführung das Europäische Übereinkommen über wichtige Linien des internationalen Kombinierten Verkehrs (AGTC) erarbeitet; dieses verbessert die internationale Koordinierung und Zusammenarbeit im Bereich der Planung und Prioritätensetzung mit dem Ziel, ein nach einheitlichen Kriterien arbeitendes System für den KV in Europa zu schaffen.

Auch in dem vom Bundesminister für Verkehr im Frühjahr 1995 vorgelegten verkehrspolitischen Konzept „Gütertransit durch Deutschland“ kommt dem KV besondere Bedeutung zu. Um den zukünftigen Gütertransit durch Deutschland als Transitland Nr. 1 und Verkehrsdrehscheibe in Europa im Spannungsfeld der Eckpunkte Verkehr – Umwelt – Wirtschaft ausgewogen bewältigen

zu können, muß u. a. der KV durch Entwicklung neuer Konzeptionen gestärkt werden. Ein Schwerpunkt wird sein, leistungsfähigen KV-Terminals in Grenznähe und KV-Drehscheiben besondere Transitfunktionen zuzuordnen, damit die Verkehre dort gebündelt und im Hauptlauf über Schiene und Wasserstraße abgewickelt werden können.

b) in der Politik der Europäischen Union,

Im Weißbuch der Europäischen Kommission vom Dezember 1992 über „die künftige Entwicklung der gemeinsamen Verkehrspolitik“, das 1993 durch einen Ratsbeschluß der EU-Verkehrsminister grundsätzlich bestätigt wurde, wird ein Globalkonzept vorgeschlagen, das sowohl das effiziente Funktionieren der Verkehrssysteme der Gemeinschaft als auch den Umweltschutz sicherstellen soll: ein Rahmen für eine auf Dauer tragbare Mobilität. Dieses ist – wie auch aus den einleitenden Bemerkungen der Großen Anfrage hervorgeht – nur durch integrierte Verkehrssysteme, d. h. durch enge Vernetzung aller Verkehrsträger im KV, möglich.

In der Mitteilung der Europäischen Kommission „Die Entwicklung des Kurzstreckenseeverkehrs in Europa: Perspektiven und Herausforderungen“ vom Juli 1995 wird dem KV ebenfalls große Bedeutung beigemessen.

Die Bundesregierung befindet sich weitgehend in Übereinstimmung mit der Europäischen Kommission, die auch in ihrer im August 1995 vorgelegten Mitteilung „Die gemeinsame Verkehrspolitik – Aktionsprogramm 1995 bis 2000“ u. a. eine bessere Integration der Verkehrsträger einschließlich stärkerer Bezugnahme auf umweltfreundliche und energiesparende Verkehrsträger mit mehr intermodalen Verbindungen und einer verbesserten Interoperabilität für unerlässlich hält.

Die Bundesregierung wird daher darauf hinwirken, daß bei künftigen Maßnahmen und Rechtsvorschriften der Europäischen Union zum KV diese Ziele auch erreicht werden.

c) im Verkehr mit den MOE- und GUS-Staaten?

Durch die politische Öffnung der mittel- und osteuropäischen Staaten ist der Warenaustausch und damit insbesondere der Straßengüterverkehr zwischen West- und Osteuropa in einem Umfang gestiegen, der erhebliche Probleme für die Infrastruktur und die Grenzabfertigung mit sich bringt.

Für die MOE- und GUS-Staaten ist der KV als auf die Schiene verlagertes Straßengüterfernverkehr ein neues Konzept, auch wenn vorher in diesen Ländern beträchtliche Containerverkehre auf der Schiene, z. T. unter dem Schutz dirigistischer Regeln, abgewickelt wurden. Vor allem die Zusammenarbeit zwischen

Straßenverkehrsgewerbe und Eisenbahn hat in diesen Ländern noch keine Tradition und stößt auf anhaltende Schwierigkeiten, zumal das Speditionsgewerbe als Transportorganisator noch schwach entwickelt ist und eine Vielzahl kleiner Transportunternehmen ihr einziges Interesse im Straßenverkehr sieht. Für die Regierungen dieser Länder ist der Aufbau eines Straßengüterverkehrsgewerbes von großer Bedeutung, nicht nur wegen der großen Flexibilität des Lkw bei der Befriedigung der Transportbedürfnisse der Wirtschaft, sondern auch wegen der Möglichkeit, durch Export von Dienstleistungen die Handelsbilanz zu verbessern und Deviseneinnahmen zu erzielen.

Dem sich vor allem aus diesen Gründen ergebenden starken Anstieg des grenzüberschreitenden Lkw-Verkehrs muß nach Auffassung der Bundesregierung künftig durch Aufbau von KV-Verbindungen in Ost-West-Richtung entgegengewirkt werden. Das rasche Wachstum des Handels führt sonst nicht nur zu einer weiteren Überlastung der Straßen-Grenzübergänge mit allen negativen Folgen, sondern auch zu einer nicht mehr erträglichen Belastung des in seiner Kapazität noch stark begrenzten Fernstraßennetzes in den neuen Bundesländern, vor allem der Bundesautobahnen A 2/A 12 und A 4. Eine weitere starke Zunahme des Verkehrs auf diesen Autobahnen über das unbedingt notwendige Maß hinaus kann mittelfristig zu Störungen in der Versorgung der neuen Bundesländer und damit zu Standortnachteilen der dort gelegenen Industrie führen.

Die Förderung des KV war daher wiederholt Gegenstand von Verhandlungen zwischen der Bundesregierung und Regierungen mittel- und osteuropäischer Staaten, insbesondere mit der Russischen Föderation und Polen, der Tschechischen Republik und Ungarn.

In diesen Verhandlungen drängt die Bundesregierung immer wieder auf die verstärkte Nutzung sogenannter grüner Lkws (Euronorm I und II) durch die Unternehmen der MOE- und GUS-Staaten und setzt das Instrument der Belohnungskontingente (eine Fahrt im KV ergibt eine zusätzliche Straßenverkehrsgenehmigung) ein, um Verlagerungen auf die Schiene zu fördern. Von den Verkehrsministern eingesetzte bilaterale Arbeitsgruppen der Ministerien, der beteiligten Bahnen und der Gesellschaften des KV arbeiten am Aufbau von KV-Verbindungen, um

- die Fernstraßen und Grenzübergänge vom bilateralen und Transitgüterverkehr zu entlasten;
- die Umweltbelastungen durch den Güterverkehr zu vermindern und die Rolle der Eisenbahnen zu stärken;
- die für die Wirtschaftsentwicklung notwendige Mobilität zu sichern und der Verlagerung von Verkehren auf den zuverlässigen und sicheren Eisenbahntransport Rechnung zu tragen.

Besondere Bedeutung kommt gegenwärtig der auch von der Wirtschaft geforderten und seit Oktober 1995 realisierten Container-Shuttle-Verbindung im Korridor Berlin–Brest–Moskau zu.

2. Wie beurteilt die Bundesregierung den politischen Stellenwert des Kombinierten Verkehrs in der Europäischen Union,
 - a) ordnungspolitisch,

Das Regelwerk der Europäischen Union enthält verschiedene Rechtsvorschriften mit ordnungspolitischen Erleichterungen für den KV:

- Die Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 des Rates vom 4. Juni 1970 über Beihilfen im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr, zuletzt geändert durch VO Nr. 3578/92 vom 7. Dezember 1992, sieht Ausnahmen vom Beihilfeverbot vor. Die VO 1107/70 wird zur Zeit auf europäischer Ebene überarbeitet mit dem Ziel der Verlängerung der KV-Beihilferegulierung und der Möglichkeit der Finanzierung von Umschlagplätzen und -geräten an Wasserstraßen;
- Die Richtlinie 92/106/EWG des Rates vom 7. Dezember 1992 über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im Kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten liberalisiert den Vor- und Nachlauf und verlangt die Befreiung bzw. Erstattung von Kfz-Steuern;
- Die Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft, ergänzt durch Richtlinie 95/18/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen sowie Richtlinie 95/19/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und Berechnung von Weegeentgelten, schafft Zugangsrechte zum Eisenbahnnetz.

Gleichwohl setzt die Bundesregierung, gerade auch im Hinblick auf die gegenwärtige Wettbewerbssituation des KV, die sich infolge der EU-Liberalisierung verschärft hat, und im Hinblick auf die angekündigten Ziele der gemeinsamen EU-Verkehrspolitik (siehe auch die Antwort zu Frage V. 1. b), auf weitere Aktivitäten der Europäischen Union, wie z. B.

- Erhöhung des Höchstsatzes der Autobahnbenutzungsgebühr für Lkws in Richtlinie 93/89/EWG ab 1997;
- zügige Umsetzung der Richtlinien 95/18/EG und 95/19/EG in einigen Mitgliedstaaten, um die Richtlinie 91/440/EWG zur vollen Wirkung zu bringen;
- stärkere Kontrolle bestehender Lenk- und Ruhezeiten im Straßengüterverkehr.

Darüber hinaus hat die Bundesregierung die Initiative ergriffen, in Abstimmung mit den übrigen Verbundstaaten die im Vor- und Nachlauf zum KV eingesetzten Fahrzeuge von der Autobahnbenutzungsgebühr freizustellen.

Künftig wird es darauf ankommen, daß in der EU stärker das politische Umfeld für den KV, seine Rahmenbedingungen, insbesondere die Wettbewerbssituation zum Lkw, in die Überlegungen und Entscheidungsprozesse einbezogen werden. Der KV als auf die umweltfreundlichen Verkehrsträger Schiene und Wasser-

straße verlagertes Straßengüterfernverkehr ist, stärker als der übrige Eisenbahnverkehr, besonders abhängig von den Wettbewerbsbedingungen, die für den Lkw-Verkehr gelten, sowohl ordnungspolitisch (Überwachung von Lenk- und Ruhezeiten) als auch in der Kostenanlastung (Wegekosten, externe Kosten). Die EU-Kommission hat eine Initiative zur Anlastung externer Kosten im Straßenverkehr angekündigt.

b) im Rahmen der Transeuropäischen Netze?

Der am 1. November 1993 in Kraft getretene Vertrag über die Europäische Union („Maastricht-Vertrag“) erweitert den EG-Vertrag um einen neuen Titel „Transeuropäische Netze“ (Artikel 129 b bis d). Danach soll die Gemeinschaft zum Aufbau und Ausbau Transeuropäischer Netze in den Bereichen Verkehr, Telekommunikation und Energie beitragen sowie den Verbund und die durchgängige Nutzbarkeit („Interoperabilität“) der einzelstaatlichen Netze und den Zugang zu diesen Netzen fördern. In Ausformung dieser Vertragsbestimmungen hat der Rat am 28. September 1995 einen Gemeinsamen Standpunkt zu einem Vorschlag gemeinschaftlicher Leitlinien für den Aufbau eines Transeuropäischen Verkehrsnetzes verabschiedet. In ihnen werden Ziele, Prioritäten und Grundzüge der im Bereich der Transeuropäischen Netze in Betracht gezogenen Aktionen erfaßt.

Die Leitlinien führen die Netzleitpläne für alle Verkehrsträger einschließlich Seehäfen und Flughäfen in einem intermodalen Ansatz zusammen. Dabei werden die vom Rat bereits früher verabschiedeten Leitpläne – neben dem KV auch für Straßen und Binnenwasserstraßen – übernommen und teilweise fortgeschrieben.

Die Bundesregierung begrüßt, daß für den KV neben den herkömmlichen Verkehrsträgern ein eigenständiges Netz unter Einbeziehung der Schnittstellen geschaffen wurde, da hiermit die Bedeutung dieser Verkehrsart angemessen berücksichtigt wird.

3. Wie schätzt die Bundesregierung die Auswirkungen folgender Maßnahmen auf den Kombinierten Verkehr ein,
 - a) der Bahnreform,

Mit der Bahnreform wurden die Rahmenbedingungen für den Verkehrsträger Schiene deutlich verbessert und dadurch die Leistungs- und Konkurrenzfähigkeit der Eisenbahnen erhöht. Hierzu zählen insbesondere:

- klare Trennung von staatlichen und unternehmerischen Aufgaben im Bereich des Verkehrsträgers Schiene,
- Umwandlung der bisherigen Staatsbahnen DB und DR in eine Aktiengesellschaft,
- Öffnung der Schieneninfrastruktur für die Benutzung durch Dritte (Eisenbahnverkehrsunternehmen),

- umfassende finanzielle Sanierungsmaßnahmen bei der DB AG durch den Bund,
- Befreiung der DB AG von den Beschränkungen des öffentlichen Dienstrechts.

Die Bundesregierung erwartet, daß durch diese Maßnahmen nicht nur die Position der Bahn im Wettbewerb mit den anderen Verkehrsträgern gestärkt wird; sie können zugleich positive Auswirkungen auf die Schiene als Teil der Transportkette im KV haben. Dies kommt der Attraktivität des Leistungsangebotes im KV insgesamt zugute.

- b) der Richtlinie über die Entwicklung der Eisenbahnunternehmen (91/440/EWG)?

Die Richtlinie 91/440/EWG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft sieht eine Reihe von Maßnahmen vor, die mittelbar, aber auch unmittelbar zu einer Stärkung des KV beitragen werden. Die Vorgaben der Richtlinie

- unternehmerische Eigenständigkeit der Eisenbahnunternehmen,
- zumindest rechnerische Trennung zwischen Fahrweg und Betrieb,
- finanzielle Sanierung der Eisenbahnunternehmen,
- teilweise Öffnung der Netze im grenzüberschreitenden Verkehr

sind jedoch bislang in den einzelnen Mitgliedstaaten unterschiedlich umgesetzt worden.

Hinsichtlich der Öffnung der bislang rein nationalen Schienennetze für dritte Eisenbahnunternehmen ist von Bedeutung, daß der KV insoweit ein Hauptanwendungsfeld darstellt. Während die Richtlinie Zugangsrechte für den übrigen Eisenbahnverkehr nur sog. Internationalen Gruppierungen, das sind Verbindungen von mindestens zwei Eisenbahnunternehmen aus verschiedenen Mitgliedstaaten, einräumt, kann grenzüberschreitender KV bereits von einzelnen Eisenbahnunternehmen durchgeführt werden. Somit besteht im KV bereits heute rechtlich die Möglichkeit, ohne Wechsel der Betriebsführung an der Grenze entsprechende Transporte durchzuführen. Diese Möglichkeit wurde geschaffen, weil gerade im grenzüberschreitenden Bereich die Stärken des KV liegen.

Die Bundesregierung bedauert, daß die durch die Richtlinie 91/440/EWG gegebenen Möglichkeiten in der Praxis bislang nicht genutzt werden. Dies liegt zum einen an der Tatsache, daß die Richtlinie in den einzelnen Mitgliedstaaten unterschiedlich schnell umgesetzt wird. Darüber hinaus haben die besonderen Zugangsrechte im grenzüberschreitenden Verkehr aufgrund dieser Richtlinie nur Eisenbahnunternehmen, die auf jeden Fall die Traktion sicherstellen müssen. Die an solchen neuen grenzüberschreitenden Verkehren interessierten Gesellschaften des

KV könnten die Traktion mit Hilfe von gemieteten/geleasten Fahrzeugen sicherstellen. Diese Möglichkeit sollte nach Auffassung der Bundesregierung durch die KV-Unternehmen genutzt werden, da sie Wettbewerb schafft und damit das System Schiene insgesamt stärkt.

Im übrigen wird sich die Bundesregierung für eine rasche Verwirklichung der Ziele der Richtlinie einsetzen, dabei aber auch den Wettbewerb der deutschen Seehäfen mit ausländischen Seehäfen im Auge behalten.

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?

Die Bundesregierung geht davon aus, daß die ihr bekannten derzeitigen ersten Überlegungen deutscher NE-Bahnen (nicht bundeseigener Eisenbahnen), Güterfernverkehr auf dem deutschen Netz aufzunehmen, bald zu ersten Realisierungen führen werden. Durch Wettbewerb im Bahnbereich wird die Integrationsfähigkeit des Systems Schiene in Transportketten gestärkt. Beim Netzzugang geht die deutsche Regelung über die EU-Richtlinie hinaus.

