

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Hans-Michael Goldmann, Joachim Günther (Plauen), Eberhard Otto (Godern), Daniel Bahr (Münster), Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Helga Daub, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Otto Fricke, Dr. Christel Happach-Kasan, Christoph Hartmann (Homburg), Klaus Haupt, Ulrich Heinrich, Dr. Werner Hoyer, Michael Kauch, Dr. Heinrich L. Kolb, Jürgen Koppelin, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Dirk Niebel, Gisela Piltz, Dr. Andreas Pinkwart, Dr. Hermann Otto Solms, Dr. Max Stadler, Dr. Rainer Stinner, Jürgen Türk, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Dr. Wolfgang Gerhardt und der Fraktion der FDP**

### **Nachhaltige Verlagerung hochwertiger Güterverkehre auf die Schiene**

In den Prognosen zum Bundesverkehrswegeplan 2003 wird für den Zeitraum bis 2015 eine Zunahme der Verkehrsnachfrage im Güterverkehr von insgesamt 64 % gegenüber 1997 erwartet. Es wird von einer Gesamtverkehrsleistung von 608 Mrd. Tonnenkilometern im Jahr 2015 ausgegangen. Davon sollen nach dem „Integrationszenario“ 24,3 %, also 148 Mrd. Tonnenkilometer auf den Eisenbahnverkehr entfallen. Dies würde eine Steigerung der Verkehrsleistung im Güterbereich der Eisenbahn um 103 % gegenüber 1997 bedeuten.

Das Ziel, Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern, wird sowohl im Bundesverkehrswegeplan 2003 wiederholt genannt und war auch im Bundesverkehrswegeplan 1992 bereits ausdrückliches Ziel. Die Entwicklung seit 1992 belegt jedoch, dass die Verkehrsleistungen auf der Schiene nur geringfügig zugenommen haben und der Anteil der Eisenbahn am Gesamt-Güterverkehrsmarkt weiter abgenommen hat.

Der Güterverkehrsmarkt ist seit Jahrzehnten durch eine Veränderung der Güterstrukturen gekennzeichnet. Der Trend geht weg von den großstromigen Massengütern hin zu den kleinteiligen, hochwertigen Kaufmannsgütern. Nur wenn es dem Schienengüterverkehr gelingt, auch an diesem Markt zu partizipieren, wird das verkehrspolitisch gewollte Ziel einer Verlagerung von Verkehren weg von der Straße hin zur Schiene erreicht werden können.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welches sind die Schwerpunkte und die erwarteten Effekte des Programms „Europäischer Schienengüterverkehr 2010“?
2. Gibt es bereits konkrete Maßnahmen, die die Bundesregierung aus dem vorgenannten Programm „Europäischer Schienengüterverkehr 2010“ abgeleitet hat?

Wenn ja, wie ist der jeweilige Projekt- und Realisierungsstand?

3. Sind die Infrastrukturressourcen der Schiene nach Einschätzung der Bundesregierung von der Kapazität her in der Lage, einen Teil des im Bundesverkehrswegeplan 2003 erwarteten Wachstums aufzunehmen?
4. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass der Versuch einer Verlagerung auf die Schiene durch Einführung der LKW-Maut dann erfolglos bleibt, wenn es der Schiene nicht gelingt, hochwertige Güter und damit die wesentlichen Wachstumssegmente zukünftiger Transportmärkte zu gewinnen?
5. Welches sind nach Einschätzung der Bundesregierung die Gründe dafür, dass es bisher nicht gelungen ist, hochwertige Güter zum Transport auf der Schiene zu gewinnen?
6. Welche Bedeutung misst die Bundesregierung in diesem Zusammenhang der Tatsache zu, dass auf der Schiene kein dem Straßenverkehrsmarkt vergleichbarer Angebotspluralismus existiert, der geeignete Transportlösungen für differenzierte Marktsegmente und Nachfragen bietet?
7. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, einen verstärkten Angebotspluralismus auf dem Schienengüterverkehrsmarkt zu befördern?
8. Welche Rolle spielt nach Auffassung der Bundesregierung die Tatsache, dass sich die Industrie, insbesondere die Schienenfahrzeugindustrie, weitestgehend aus dem Segment Schienengüterverkehr und insbesondere aus dem kombinierten Verkehr zurückgezogen hat?  
Welches sind nach Ansicht der Bundesregierung die Ursachen für diesen Rückzug der Industrie aus dem Segment Schienengüterverkehr?
9. Welche Möglichkeiten und Gestaltungsspielräume sieht die Bundesregierung, um den Schienengüterverkehr wieder für Investitionen der Industrie in innovative Lösungen insbesondere im Bereich Schnittstelle Straße/Schiene zu attraktivieren?
10. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass Verlagerung gerade auch hochwertiger Güterverkehre auf die Schiene die Voraussetzung dafür ist, dass die im Schienengüterverkehr zu erwartenden Erlöse steigen und damit wiederum die Voraussetzung für eine höheren Investitionsbereitschaft bei Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Eisenbahnverkehrsunternehmen und bei der Fahrzeugindustrie geschaffen wird?
11. Welche Bedeutung misst die Bundesregierung in diesem Zusammenhang dem kombinierten Verkehr zu?  
Welches sind nach Ansicht der Bundesregierung die wesentlichen Stell-schrauben, um das Wachstum des kombinierten Verkehrs zu beschleunigen?
12. Sind der Bundesregierung Forschungsansätze gewerblicher, privater oder staatlicher Herkunft bekannt, nach denen neue Systeme zur Bewältigung der Schnittstellenproblematik im kombinierten Güterverkehr gefördert werden sollen?
13. Welche Rolle kann nach Ansicht der Bundesregierung die Verkehrstelematik bei der zukünftigen Entwicklung des kombinierten Verkehrs spielen?
14. Zieht die Bundesregierung in Betracht, durch gezielte Anschubfinanzierung für die Entwicklung, Erprobung und Einführung neuer Systeme im kombinierten Verkehr die Verlagerung hochwertiger Transporte zu fördern?
15. Welche Möglichkeiten zur beschleunigten Deregulierung und zur Schaffung von Anreizen für neue Anbieter im kombinierten Verkehr sieht die Bundesregierung?

16. Welches Konzept verfolgt die Bundesregierung bei zukünftigen Neu- und Ausbaumaßnahmen im Bereich der Bundesschienenwege zur Beseitigung von Engpässen im Schienennetz?  
Welche Rolle spielt in diesem Zusammenhang die Strategie „Netz 21“ der Deutsche Bahn AG?
17. Innerhalb welchen Zeitraumes rechnet die Bundesregierung mit einer erfolgreichen Umsetzung der vorgenannten Strategie „Netz 21“, die im Wesentlichen auf eine Entmischung der unterschiedlich schnellen Verkehre sowie auf die Beseitigung von Engpässen im Netz zielt?
18. Bezieht die Bundesregierung die notwendigen Maßnahmen zur Engpassbeseitigung auf das gemäß Bundesverkehrswegeplan 2003 für das Jahr 2015 prognostizierte und erwünschte Verkehrsaufkommen oder auf das gegenwärtige Aufkommen?

Berlin, den 31. März 2004

**Horst Friedrich (Bayreuth)**  
**Hans-Michael Goldmann**  
**Joachim Günther (Plauen)**  
**Eberhard Otto (Godern)**  
**Daniel Bahr (Münster)**  
**Rainer Brüderle**  
**Angelika Brunkhorst**  
**Ernst Burgbacher**  
**Helga Daub**  
**Jörg van Essen**  
**Ulrike Flach**  
**Otto Fricke**  
**Dr. Christel Happach-Kasan**  
**Christoph Hartmann (Homburg)**  
**Klaus Haupt**  
**Ulrich Heinrich**  
**Dr. Werner Hoyer**  
**Michael Kauch**  
**Dr. Heinrich L. Kolb**  
**Jürgen Koppelin**  
**Sibylle Laurischk**  
**Harald Leibrecht**  
**Dirk Niebel**  
**Gisela Piltz**  
**Dr. Andreas Pinkwart**  
**Dr. Hermann Otto Solms**  
**Dr. Max Stadler**  
**Dr. Rainer Stinner**  
**Jürgen Türk**  
**Dr. Claudia Winterstein**  
**Dr. Volker Wissing**  
**Dr. Wolfgang Gerhardt und Fraktion**

