

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth),
Hans-Michael Goldmann, Joachim Günther (Plauen), weiterer Abgeordneter
und der Fraktion der FDP
– Drucksache 15/2869 –**

Nachhaltige Verlagerung hochwertiger Güterverkehre auf die Schiene

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

1. Welches sind die Schwerpunkte und die erwarteten Effekte des Programms „Europäischer Schienengüterverkehr 2010“?

Schwerpunkte der Leitvision des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) mit der Bezeichnung „Europäischer Schienengüterverkehr 2010“ sind kurz- bis mittelfristige Forschungsprojekte, in denen am Beispiel von Demonstratoren gezeigt werden soll, mit welchen technischen, betrieblichen und organisatorischen Innovationen eine deutliche Verlagerung von

Güterverkehr von der Straße auf die Schiene erreichbar ist. Aufgrund der kurz- bis mittelfristigen Zielsetzung sollen die Demonstratoren weitgehend von den heute vorgegebenen Rahmenbedingungen bei der Infrastruktur ausgehen und sich auf Transportkorridore bzw. Teilnetze mit möglichst grenzüberschreitender, europäischer Dimension konzentrieren.

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?

Die vom BMBF im Rahmen der Leitvision „Europäischer Schienengüterverkehr 2010“ geförderten Forschungsprojekte wurden aus einem Wettbewerb aufgrund einer öffentlichen Förderbekanntmachung im Jahr 2001 ausgewählt. Es handelt sich um Verbundprojekte mit unterschiedlichen Partnern aus Industrie, Betreibern, Forschungsinstitutionen und Hochschulen. Mit ersten Projektergebnissen und Demonstratoren ist im Jahr 2006 zu rechnen.

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?

Die im Integrationsszenario zum Bundesverkehrswegeplan 2003 prognostizierte Schienengüterverkehrsleistung wurde unter der Bedingung abgeleitet, dass sie im Jahre 2015 in dem zur Verfügung stehenden Schienennetz bei einem mit dem Straßengüterverkehr konkurrenzfähigen Qualitätsniveau erbracht werden kann.

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?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass die Eisenbahnunternehmen alle Möglichkeiten ausschöpfen werden, um insbesondere in den Wachstumssegmenten Aufkommenssteigerungen zu erreichen und die durch die Lkw-Maut geschaffenen für die Schiene günstigeren Bedingungen zu nutzen.

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?

Der Güterverkehrsmarkt befindet sich seit längerem im Wandel. Die Bedeutung der für die Schiene wichtigen Massengüter sinkt. Der internationale Verkehr gewinnt an Bedeutung. Logistische Systemlösungen werden nachgefragt. Neue hochwertige Güter verlangen nach komplexen maßgeschneiderten Transportsystemen, die in vielen Fällen nicht mehr auf einen Verkehrsträger beschränkt sind.

Neben dem Preis sind daher Flexibilität, Zuverlässigkeit, Service, Transportzeit, Sicherheit und nicht zuletzt eine gute Kundenbeziehung wichtig, um attraktive Angebote zu ermöglichen. Priorität muss für die Unternehmen des Schienenverkehrs das kundengerechte Verhalten haben.

Die Neuordnung der Eisenbahninfrastrukturen in Deutschland durch die Bahnreform, insbesondere die Öffnung der Schienennetze für dritte Eisenbahnverkehrsunternehmen und der damit verbundene Wettbewerb sowie die strikte Trennung unternehmerischer und staatlicher Verantwortlichkeiten haben hierzu bereits beigetragen.

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?

Die Bundesregierung hält es für notwendig, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen in den einzelnen Marktsegmenten wirtschaftliche und attraktive Produkte und Dienstleistungen anbieten, die auf die Bedürfnisse der Kunden abgestimmt sind.

7. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, einen verstärkten Angebotspluralismus auf dem Schienengüterverkehrsmarkt zu befördern?

Verantwortlich sind die auf dem Markt agierenden Unternehmen des Schienengüterverkehrs. Durch die Förderung des Wettbewerbs auf den Schienennetzen erhofft sich die Bundesregierung zusätzliche Anreize für branchen- und kundenspezifische Angebote. Das Dritte Gesetz zur Änderung eisenbahnrechtlicher Vorschriften schafft durch Umsetzung der Ergebnisse der Task Force „Zukunft Schiene“ den dafür erforderlichen Rahmen. Aufgrund der zunehmenden Bedeutung des grenzüberschreitenden Verkehrs misst die Bundesregierung auch dem künftigen Zusammenspiel von Wettbewerb und Kooperation im europäischen Schienenverkehrsmarkt große Bedeutung bei.

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?

Ein maßgeblicher Bestandteil der Bahnreform ist, dass die Bundesregierung auf die unternehmerischen Aktivitäten der Deutschen Bahn AG keinen Einfluss nimmt. Die Schienenfahrzeugindustrie bietet Fahrzeuge für den Schienengüterverkehr entsprechend der Nachfrage der Bahnbetreiber an.

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?

An innovativen Lösungen zur Erhöhung der Attraktivität des Güterverkehrs, insbesondere im Bereich der Schnittstelle Straße/Schiene, wirken Schienenfahrzeughersteller, Eisenbahnunternehmen, Ingenieurbüros und Hochschulen mit. Es ist eine unternehmerische Entscheidung, inwieweit diese Lösungen in die Praxis umgesetzt werden; sie wird durch das Kosten-/Leistungsverhältnis am Verkehrsmarkt bestimmt.

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 höhere Investitionsbereitschaft bei Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Eisenbahnverkehrsunternehmen und bei der Fahrzeugindustrie geschaffen wird?

Die Verlagerung von Güterverkehren auf die Schiene ist auch nach Auffassung der Bundesregierung Voraussetzung für eine Steigerung der Erlöse der Eisenbahnen und schafft Möglichkeiten für höhere Investitionen im Schienengüterverkehr bei den Eisenbahnunternehmen und bei der Fahrzeugindustrie.

11. Welche Bedeutung misst die Bundesregierung in diesem Zusammenhang dem kombinierten Verkehr zu?

Welches sind nach Ansicht der Bundesregierung die wesentlichen Stellschrauben, um das Wachstum des kombinierten Verkehrs zu beschleunigen?

Bei der Verlagerung von hochwertigen Güterverkehren auf die Schiene nimmt der Kombinierte Verkehr eine Schlüsselposition ein. Dies betrifft insbesondere auch die Beförderung von wertvollen und sensiblen Gütern (Kaufmannsgütern), da diese in immer kleineren Sendungsgrößen in immer kürzer werdenden zeitlichen Abständen mit hohem Streufaktor ablaufen, wobei gleichzeitig die Anforderungen an Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit zunehmen. Verkehre dieser Art begünstigen den Lastkraftwagen aufgrund seiner örtlichen und zeitlichen Flexibilität. Dagegen kann dieses Marktsegment vom konventionellen Wagenladungsverkehr der Eisenbahn nur bedingt erschlossen werden.

In dieser Situation stellt der Kombinierte Verkehr das geeignete Instrument dar, um durch den Einsatz von genormten Ladeeinheiten (Container, Wechselbehälter, Sattelanhänger) die Vorteile des Lastkraftwagen mit dem der Schiene, nämlich dem kostengünstigen Transport großer Gütermassen auf langen Strecken, zu verbinden. Hierauf wird bereits mit dem Bericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zum Kombinierten Verkehr vom August 2001 (Bundestagsdrucksache 14/5928, S. 3) hingewiesen.

Wesentliche Stellschrauben zur Beschleunigung des Wachstums im Kombinierten Verkehr sind neben ordnungsrechtlichen und steuerpolitischen Erleichterungen, wie z. B. höheres Lkw-Gesamtgewicht von 44 t beim Vor- und Nachlauf auf der Straße, Ausnahmen vom Wochenendfahrverbot, Steuerbefreiung, vor allem die Förderprogramme der Bundesregierung. Hier ist zum einen die Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs zu nennen, aufgrund derer seit 1998 u. a. nichtbundeseigene Eisenbahnen, GVZ-Entwicklungsgesellschaften wie auch Häfen Bundesmittel für den Neu- und Ausbau von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs erhalten. Des Weiteren fördert der Bund die Terminals der DB Netz AG nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz.

Die Bundesregierung beabsichtigt, die infrastrukturelle Förderung durch die Gewährung von Betriebsbeihilfen und Investitionszuschüssen zu ergänzen und wird mit der „Richtlinie zur Förderung neuer Verkehre im Kombinierten Verkehr auf Schiene und Wasserstraße“ ein neues Förderinstrument bereitstellen. Diese Richtlinie wird es ermöglichen, Auslastungslücken, die häufig nach Einführung eines neuen Angebots im Kombinierten Verkehr zunächst bestehen, mit Startbeihilfen zu überbrücken, bis sich das neue Leistungsangebot etabliert hat.

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?

Die Bundesregierung wird fortlaufend über neue technologische Entwicklungen im Bereich der Schnittstellenproblematik des Kombinierten Güterverkehrs informiert. Die Beurteilung derartiger neuer technischer Systeme, wie z. B. beim Horizontalumschlag von genormten Ladeeinheiten, ist jedoch Angelegenheit des Verkehrsmarktes wie auch die Entscheidung über die Einführung neuer Technologien der unternehmerischen Eigenverantwortung den am Transportgeschehen beteiligten Akteuren obliegt.

13. Welche Rolle kann nach Ansicht der Bundesregierung die Verkehrs-
telematik bei der zukünftigen Entwicklung des kombinierten Verkehrs spielen?

Der Wechsel zwischen den Verkehrsträgern Schiene, Straße und Wasserstraße wird durch die Verwendung standardisierter Ladeeinheiten (Container, Wechselbrücken) wirtschaftlich effizient gestaltet. Hier bietet der Einsatz von Telematiksystemen vielfältige Vorteile. Die an der Transportdurchführung beteiligten Verlager, Spediteure, Kombinierte Verkehr-Agenturen, Bahnen und Schiffe verfügen jeweils über eigene Datensysteme, die häufig nicht miteinander verbunden sind. Vor allem an den Schnittstellen des Kombinierten Verkehrs sind offene Datenübergänge notwendig, um den physischen Transport durch eine Informationskette zu überlagern. Hier können Telematiksysteme adäquate Lösungen schaffen. Ein vollständiges Telematiksystem für den Kombinierten Verkehr besteht aus folgenden Elementen:

- einem Leitsystem zur Optimierung der Ablaufprozesse im Kombinierten Verkehr-Terminal,
- einem System zur automatischen Sendungsidentifizierung sowie
- dem offenen Datenaustausch über definierte Schnittstellen.

Über die offensichtlichen betriebswirtschaftlichen Vorteile hinaus wird die Marktposition des Kombinierten Verkehrs durch den Einsatz von Telematiksystemen verbessert. Da dies dem verkehrspolitischen Ziel der Entwicklung eines effizienten und umweltschonenden Güterverkehrs dient, finanziert der Bund im Rahmen der Terminalförderung auch die Ausstattung der Kombinierten Verkehrs-Terminals mit der erforderlichen Hardware.

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?

Die Entwicklung und Erprobung neuer Steuerungsinstrumente und Systeme im Kombinierten Verkehr ist ein wesentlicher Bestandteil der vom BMBF geförderten Leitvision „Europäischer Schienengüterverkehr 2010“ (vgl. Antworten zu den Fragen 1 und 2). Dazu gehören z. B. Untersuchungen zur Verbesserung der Gleisanschlussverkehre, Entwicklungen zur Vereinheitlichung der Betriebs- und Leittechnik von Umschlagbahnhöfen sowie zur Verbesserung des Seehafen-Hinterlandverkehrs mit besonderer Einbindung des Schienengütertransports.

Die bereits in der Antwort zu Frage 11 erwähnte neue Richtlinie zur Förderung neuer Verkehre im Kombinierten Verkehr auf Schiene und Wasserstraße

schließt Machbarkeitsstudien sowie reine Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten ausdrücklich aus. Die Richtlinie ermöglicht es jedoch, Startbeihilfen im Zusammenhang mit dem kommerziellen Einsatz von innovativen logistischen Lösungen und Systemen der Informationsverarbeitung zu gewähren, soweit diese zuvor getestet und genehmigt wurden. Ebenso sollen Zuschüsse für Investitionen in innovative Systeme der Informationsverarbeitung, die ebenfalls zuvor getestet und genehmigt wurden, gewährt werden.

15. Welche Möglichkeiten zur beschleunigten Deregulierung und zur Schaffung von Anreizen für neue Anbieter im kombinierten Verkehr sieht die Bundesregierung?

Die Bundesregierung sieht keine Zugangshindernisse für neue Anbieter im Kombinierten Verkehr, die mittels einer Deregulierung abgebaut werden müssten. Vielmehr hat die zum 1. Januar 1994 in Kraft getretene Bahnreform entscheidende Impulse für die Entwicklung des Wettbewerbs auf der Schiene gesetzt. Infolgedessen hat ein großer Teil der in Deutschland Güterverkehr betreibenden ca. 210 nichtbundeseigenen Eisenbahnen erhebliche Chancen, Marktanteile zu gewinnen. Das Gleiche gilt für neue Kombi-Verkehrsgesellschaften, die seitdem am Markt agieren. Als Beispiel sei das am 28. Februar 2002 eingeführte Neutral Container Shuttle System (NeCoSS) genannt. Es handelt sich hierbei um ein neues Containerzugsystem, das von der NeCoSS GmbH betrieben wird und das sich der Transportleistung von nichtbundeseigenen Eisenbahnen bedient. Eckpunkte des Systems sind Bremen-Roland, Kornwestheim und Nürnberg. Ein weiteres Beispiel ist das ABX-/Optimus-Ganzzugsystem (Kaufhauslogistik für Karstadt und Woolworth), das bei der Transportabwicklung auch nichtbundeseigene Eisenbahnverkehrsunternehmen einbindet.

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?

Die Bundesregierung hat mit dem am 2. Juli 2003 vom Bundeskabinett beschlossenen Bundesverkehrswegeplan 2003 (BVWP 2003) die Grundlage für weitere Investitionsprogramme vorgelegt. Einer der wesentlichen Investitionsschwerpunkte ist die Beseitigung der Verkehrsengpässe. Der Bund leistet seinen Beitrag für die Verbesserung des Schienennetzes, indem er für den Ausbau und die Erhaltung im Planungszeitraum des BVWP 2003 ein Investitionsvolumen von ca. 63,9 Mrd. Euro vorgesehen hat. Eine wesentliche Grundlage für die Erhaltung des Bestandsnetzes bildet dabei die Umsetzung der Strategie „Netz 21“.

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?

Mit der Realisierung der Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs des BVWP 2003 und den im Zeitraum bis 2015 vorgesehenen Investitionen in das Bestandsnetz werden die infrastrukturellen Voraussetzungen zur Umsetzung der Strategie „Netz 21“ geschaffen.

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?

Maßgeblich für die von der Bundesregierung definierten notwendigen Maßnahmen sind die Prognosen des Integrationsszenarios für das Jahr 2015 für den BVWP 2003.

