

## **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, Rainer Funke, Dr. Christel Happach-Kasan, Klaus Haupt, Ulrich Heinrich, Birgit Homburger, Dr. Werner Hoyer, Michael Kauch, Hellmut Königshaus, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Sibylle Laurischk, Dirk Niebel, Günther Friedrich Nolting, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Gisela Piltz, Dr. Hermann Otto Solms, Dr. Rainer Stinner, Jürgen Türk, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Dr. Wolfgang Gerhardt und der Fraktion der FDP**

### **Wettbewerbsneutralität der Förderprogramme für kombinierten Verkehr und Gleisanschlussverkehre**

Im zweiten Halbjahr 2004 hat das Ministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) zwei neue Förderprogramme vorgestellt mit dem Ziel, die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf Schiene und Wasserstraße zu verstärken. Es handelt sich zum einen um eine neue Richtlinie zur Förderung neuer Verkehre im kombinierten Verkehr auf Schiene und Wasserstraße. Zum anderen handelt es sich um eine neue Richtlinie zur Förderung des Neu- und Ausbaus sowie der Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen. Ausgangspunkt für diese Förderprogramme ist die Koalitionsvereinbarung der Bundesregierung vom 16. Oktober 2002 in der es dazu heißt: „Den Güterverkehr auf der Schiene wollen wir bis 2015 verdoppeln. Hierfür werden wir mit der Umsetzung des Konzeptes ‚Netz 21‘ und mit einer verbesserten Hinterlandanbindung der deutschen Häfen notwendige Voraussetzungen schaffen und die Errichtung und Reaktivierung von Gleisanschlüssen fördern. Der Kombinierte Verkehr wird gezielt gefördert.“

Die finanzielle Förderung des kombinierten Verkehrs erfolgt zum einen durch Zuwendungen für den Neu- und Ausbau von Umschlaganlagen des kombinierten Verkehrs. Dabei werden gleichermaßen Häfen, Güterverkehrszentren-Entwicklungsgesellschaften, nicht bundeseigene Eisenbahnen und Terminals der DB Netz AG gefördert. Durch die neue Richtlinie wird die infrastrukturelle Förderung durch die Gewährung von Betriebsbeihilfen und Investitionszuschüssen ergänzt. Die Zuschüsse sollen dazu dienen, Auslastungslücken, die nach Einführung eines neuen Angebotes im kombinierten Verkehr bestehen können, mit Startbeihilfen zu überbrücken. Ferner sollen Investitionszuschüsse für die Beschaffung von speziellen Ausrüstungen gewährt werden. Für das Programm sollen 15 Mio. Euro pro Jahr zur Verfügung gestellt werden.

Mit dem Förderprogramm für den Neu- und Ausbau sowie die Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen soll die verladende Wirtschaft unterstützt werden. Es geht nicht um die Förderung von Unternehmen, deren Geschäftszweck

das Erbringen von Schienengüterverkehrsleistungen ist. Für förderfähige Maßnahmen soll das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) einen nicht rückzahlbaren Baukostenzuschuss gewähren, der bis zu 50 Prozent der förderfähigen Kosten betragen kann.

Für die realen Entwicklungen auf dem Güterverkehrsmarkt als wichtigste Vorhersage gilt der von der Baseler-Beratungsgesellschaft ProgTrans alle zwei Jahre herausgegebene „European Transport Report (ETA)“. Danach ist bis zum Jahr 2015 von keinen großen Veränderungen im Modalsplit auszugehen, wobei der Schienengüterverkehr weiter an Boden gegenüber dem Straßengüterverkehr verlieren wird. Während der Straßengüterverkehr bis 2015 mit jährlich 2,5 Prozent wachsen wird, trifft dies für die Schiene mit lediglich 2,2 Prozent zu. Die immer wieder propagierte Wende zugunsten der Schiene wird also danach nicht stattfinden trotz der erheblichen Mittel, die in Deutschland und in der EU in die Schiene investiert werden. Soweit überhaupt nennenswerte Steigerungen bei den Verkehrsleistungen stattfinden werden, werden sie insbesondere im Bereich der wenigen Bahnen außerhalb des DB Konzerns erfolgen. Der bescheidene Erfolg des Schienengüterverkehrs wird zudem davon abhängen, ob die auf das europäische Recht zurückgehende Liberalisierung und die damit verbundenen Chancen genutzt werden sowie die Angebote und die Leistungen auf der Schiene verbessert werden. Deswegen ist es notwendig, dem absehbaren Konzentrationsprozess im Schienengüterverkehr entgegenzusteuern und im Gegenteil die Marktzutrittsbedingungen für neue Unternehmen entscheidend zu verbessern.

Vor diesem Hintergrund muss es überraschen, dass in einer Presseinformation der „Stinnes-Logistics“ (Güterverkehrssparte der Deutschen Bahn AG) vom 7. Oktober 2004 das Förderprogramm des Bundes für den Neu- und Ausbau sowie die Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen mit den Worten begrüßt wird: „Die Gleisanschlüsse werden von Railion, der Güterbahn der Stinnes AG, bedient“. Offensichtlich betrachtete die Güterverkehrssparte der DB AG die Gleisanschlüsse und Terminals im kombinierten Verkehr quasi als für sie gemacht, obwohl sie eigentumsrechtlich den privaten Verladern bzw. der DB Netz AG zugeordnet sind. Auch auf der Internetseite von Railion heißt es, zur Fördermöglichkeit eines eigenen Gleisanschlusses: „Stinnes Freight Logistics steht Ihnen als modernes europäisches Transport- und Logistikunternehmen in allen Fragen mit Rat und Tat zur Seite. ... Für eine ideale Unterstützung können Sie uns folgende Informationen zur Verfügung stellen: Ort des geplanten Anschlusses, Gutart, ungefähres Transportaufkommen pro Jahr, hauptsächliche Relationen. Über unser Kundenservicezentrum erreicht Ihre Anfrage direkt den Gleisanschluss-Spezialisten in Ihrer Nähe, der sich umgehend mit Ihnen in Verbindung setzt.“ Wohl gemerkt: dies ist kein Text aus dem Internet-Auftritt des Infrastrukturbetreibers DB Netz AG, sondern von Railion, also der ehemaligen DB Cargo AG.

Ob mit dieser Vereinnahmung der staatlichen Förderprogramme durch „Stinnes-Logistics (= DB Cargo AG)“ der Sache ein guter Dienst erwiesen wird, kann man bezweifeln. Im vergangenen Jahr hat die Zeitschrift Logistik-Inside zusammen mit dem Bielefelder Marktforschungsinstitut EMNID das so genannte Image-Ranking 2003 herausgebracht. Dabei wurde das Image und die Bekanntheit der 99 bedeutendsten Anbieter von logistischen Produkten und Dienstleistungen getestet. Die DB Cargo AG (heute Railion) bildet mit 463 Punkten nicht nur das Schlusslicht bei den Logistikdienstleistern, sondern auch in der Gesamtliste der TOP 99 Anbieter. Auch das Image von Schenker/Stinnes hat ausweislich der Studie unter dem neuen Eigentümer Deutsche Bahn gelitten, die ein Absinken um 1,7 Prozent im Vergleich zum Vorjahr belegt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Sind der Bundesregierung die Presseverlautbarungen der Stinnes-Logistics vom 7. Oktober 2004 bekannt?
2. Wie beurteilt die Bundesregierung die Aussage: „Die Gleisanschlüsse werden von Railion, der Güterbahn der Stinnes AG, bedient“?
3. Was unternimmt die Bundesregierung, um eine Wettbewerbsneutralität der Förderprogramme für den Schienengüterverkehr sicherzustellen?
4. Von welchem Unternehmensbereich des DB-Konzerns werden derzeit die Umschlageinrichtungen im kombinierten Verkehr und die Rangierbahnhöfe betrieben?
5. Welches Konzernunternehmen der Deutschen Bahn betreibt die Rangierverkehre auf den Einrichtungen des kombinierten Verkehrs und auf sonstigen Rangierbahnhöfen?
6. Müssen Drittunternehmen, die Umschlaganlagen des kombinierten Verkehrs (und Rangierbahnhöfe) benutzen wollen, heute zwangsläufig Dienstleistungen von Konzernunternehmen der Deutschen Bahn in Anspruch nehmen, die nicht zu DB Netz AG gehören?  
Ist insbesondere die Inanspruchnahme von Dienstleistungen der Stinnes-AG (Railion) erforderlich?
7. Ist der Bundesregierung die kürzlich vom Internationalen Eisenbahnverband UIC vorgelegte Studie bekannt, wonach die Infrastruktur des kombinierten Verkehrs in Europa und in Deutschland bereits jetzt an ihre Grenzen stößt?
8. Sieht die Bundesregierung einen Ausbaubedarf von Gleisnetz und Terminals des kombinierten Verkehrs, um die angestrebten Steigerungsraten im kombinierten Verkehr zu erreichen?
9. Sind die Hauptabfuhrstrecken im Schienengüterverkehr, namentlich die Strecken Hamburg–Frankfurt/Main, Köln–Rhein/Main, Saarbrücken–Stuttgart ausreichend dimensioniert, um zusätzliches Aufkommen im kombinierten Verkehr bewältigen zu können?
10. Wie hoch sind die Investitionsmittel, die die Bundesregierung in der laufenden 5-jährigen Mittelfristperiode für den Bau artreiner Güterverkehrsstrecken zur Verfügung stellen wird?
11. Welche Projekte des Bundesverkehrswegeplans und welche Projekte der „66-Vorhaben-Liste“, die 2004 zwischen Bundesregierung und Deutscher Bahn AG vereinbart wurde, betreffen den Bau solcher artreiner Güterverkehrsstrecken?
12. Hält die Bundesregierung die Einrichtung von Vorrangnetzen für den Güterverkehr für erforderlich, um die Verkehrsleistungen im kombinierten Verkehr steigern zu können?
13. Welche Bedeutung besitzt in diesem Zusammenhang nach Auffassung der Bundesregierung die Ausbaustrategie für das Schienennetz „Netz 21“?
14. Wird die bisherige Konzeption von „Netz 21“ von der Bundesregierung weiterverfolgt?
15. Wenn ja, welche Projekte im Bundesverkehrswegeplan und welche Projekte in der „66-Vorhaben-Liste“ betreffen Projekte im Rahmen von „Netz 21“?
16. Wie hoch sind die Investitionsmittel, die die Bundesregierung in der laufenden 5-Jahres-Periode für Vorhaben entsprechend der Strategie „Netz 21“ bereitstellt?

17. Wie stellt sich die Bundesregierung zu der Forderung, im Rahmen der staatlichen Infrastrukturverantwortung dafür Sorge zu tragen, dass derzeit nicht ausgelastete Überholgleise und Überführungen nicht abgebaut werden, um die Flexibilität des Betriebs, die Qualität des Betriebs und die Möglichkeit zur Kapazitätsausweitung auf dem Netz zu erhalten?
18. Ist nach Ansicht der Bundesregierung in den kommenden Jahren mit Kapazitätsengpässen auf Terminals des kombinierten Verkehrs zu rechnen, namentlich in Hamburg, Köln, München, Neuss sowie Mannheim/Ludwigshafen?
19. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die Ursache für den immer noch unzureichenden Erfolg des kombinierten Verkehrs in erster Linie die schlechte Leistungsqualität in Form von Verspätungen und zeitraubender Abfertigung in Umschlagbahnhöfen ist?  
Wenn ja, in welcher Weise sollen die neuen Betriebsbeihilfen an Qualitätssicherungen geknüpft werden?
20. Wie hat sich die Anzahl der Gleisanschlüsse im Privatgleisanschlussverkehr seit 1994 entwickelt?
21. Welche Ursache hat aus Sicht der Bundesregierung die stark rückläufige Anzahl der Gleisanschlüsse im Privatanschlussverkehr seit 1994?
22. Ist es nach der neuen Richtlinie zur Förderung des Neu- und Ausbaus sowie der Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen möglich, dass Gleisanschlüsse, die im Zeitraum 1994 bis 2004 abgebaut wurden, nunmehr mit Hilfe öffentlicher Zuschüsse reaktiviert werden?
23. Welche Verlagerungseffekte im Bereich des kombinierten Verkehrs erwartet die Bundesregierung in den kommenden fünf Jahren als Effekt des Förderprogramms für den kombinierten Verkehr?
24. Welche Verlagerungswirkung erwartet die Bundesregierung in den kommenden fünf Jahren als Effekt des Förderprogramms für private Gleisanschlüsse?

Berlin, den 20. Oktober 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**  
**Rainer Funke**  
**Dr. Christel Happach-Kasan**  
**Klaus Haupt**  
**Ulrich Heinrich**  
**Birgit Homburger**

**Dr. Werner Hoyer**  
**Michael Kauch**  
**Hellmut Königshaus**  
**Gudrun Kopp**  
**Jürgen Koppelin**  
**Sibylle Laurischk**  
**Dirk Niebel**  
**Günther Friedrich Nolting**  
**Hans-Joachim Otto (Frankfurt)**  
**Detlef Parr**  
**Gisela Piltz**  
**Dr. Hermann Otto Solms**  
**Dr. Rainer Stinner**  
**Jürgen Türk**  
**Dr. Claudia Winterstein**  
**Dr. Volker Wissing**  
**Dr. Wolfgang Gerhardt und Fraktion**