

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 15/4003 –**

Wettbewerbsneutralität der Förderprogramme für kombinierten Verkehr und Gleisanschlussverkehre

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

1. Sind der Bundesregierung die Presseverlautbarungen der Stinnes-Logistics vom 7. Oktober 2004 bekannt?

Die Bundesregierung hat von den Presseverlautbarungen der Stinnes-Logistics Kenntnis.

2. Wie beurteilt die Bundesregierung die Aussage: „Die Gleisanschlüsse werden von Railion, der Güterbahn der Stinnes AG, bedient“?

Diese Aussage ist als Werbung zu verstehen, da auch die nichtbundeseigenen Eisenbahnen entsprechende Transportangebote machen können.

3. Was unternimmt die Bundesregierung, um eine Wettbewerbsneutralität der Förderprogramme für den Schienengüterverkehr sicherzustellen?

Die Wettbewerbsneutralität der Förderprogramme wird durch die in den Förderrichtlinien vorgesehenen Antragsverfahren gewährleistet, in denen der Antragsteller eine Fülle von Nachweisen (u. a. Erläuterungsbericht, Ausführungen zur Wirtschaftlichkeit/Wirtschaftlichkeitsuntersuchung) zu erbringen hat, um mit belastbaren Angaben und Daten die Förderfähigkeit des jeweiligen Projektes zu belegen. Die zuständigen Bewilligungsbehörden entscheiden dann im Rahmen ihres pflichtgemäßen Ermessens.

4. Von welchem Unternehmensbereich des DB-Konzerns werden derzeit die Umschlaganlagen 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?

Die Umschlagbahnhöfe des kombinierten Verkehrs (KV) der DB Netz AG werden seit dem 1. Januar 2003 von der Deutschen Umschlaggesellschaft Schiene – Straße (DUSS) mit Sitz in Bodenheim betrieben. Gesellschafter der DUSS sind zu 75 % die DB Netz AG und zu je 12,5 % die Kombiverkehr GmbH & Co. KG sowie die Stinnes AG.

Die Schieneninfrastruktur der Rangierbahnhöfe und anderer Rangieranlagen, die sich im Eigentum der Deutschen Bahn AG (DB AG) befinden, werden von der DB Netz AG betrieben. Die Rangierarbeiten auf dieser Infrastruktur werden mit Mitarbeitern und Triebfahrzeugen der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) durchgeführt. Der Bundesregierung ist nicht bekannt, in welchem Umfang nichtbundeseigene Eisenbahnen eigenes Personal und Triebfahrzeuge für diese Zwecke einsetzen oder sich der Dienstleistungen der EVU der DB AG bedienen. Eine zwangsläufige Inanspruchnahme von Dienstleistungen im Sinne der Fragestellung ist nicht 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?

Die UIC-Studie ist der Bundesregierung bekannt. Sie bestätigt nochmals die Notwendigkeit der von der Bundesregierung durchgeführten finanziellen Förderung des Neu- und Ausbaus von Umschlaganlagen des KV zum einen nach dem

Bundesschienenwegeausbaugesetz und zum anderen – seit 1998 – nach der „Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs“.

8. Sieht die Bundesregierung einen Ausbaubedarf von Gleisnetz und Terminals des kombinierten Verkehrs, um die angestrebten Steigerungsraten im kombinierten Verkehr zu erreichen?

Die Bundesregierung lässt den Ausbaubedarf der Terminalinfrastruktur des KV derzeit im Rahmen eines Gutachtens zur Evaluierung der Ende Oktober 2005 auslaufenden Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des KV detailliert nachprüfen und quantifizieren. Im Zusammenhang mit den angestrebten KV-Steigerungsraten sind insbesondere neue Produktionsformen in der KV-Terminalinfrastruktur (z. B. Mega-Hubs mit integrierten KV-Schnellumschlaganlagen) zu prüfen. Im Übrigen wird auf die Antwort zu der Frage 9 verwiesen.

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?

Die Untersuchungen zum Bundesverkehrswegeplan 2003 (BVWP 2003) haben gezeigt, dass nach Realisierung der im Vordringlichen Bedarf des neuen Bedarfsplans für die Bundesschienenwege enthaltenen Projekte eine Steigerung der Güterverkehrsleistung des Schienennetzes auf etwa 141 Mrd. Tonnenkilometer erreicht wird. Die Bundesregierung hat durch die vorgesehenen jährlichen Investitionen die Voraussetzung dafür geschaffen, dass die Leistungsfähigkeit des bestehenden Schienennetzes erhöht wird. Dies gilt auch für die Korridore Hamburg–Frankfurt/Main, Köln–Rhein/Main und Saarbrücken–Stuttgart.

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?

Wesentlicher Schwerpunkt der Bundesverkehrswegeplanung ist die Bewältigung der prognostizierten Güter- und Personenverkehrsmengen. Dieses Ziel erfordert neben den Bedarfsplaninvestitionen höchste Anstrengungen zur Verbesserung der Infrastruktur mit der Erhöhung der Leistungsfähigkeit des bestehenden Netzes (Bestandsnetzinvestitionen). Das vorgesehene Investitionsvolumen für Bedarfsplanprojekte und für das Bestandsnetz dienen dem gesamten Schienenverkehr, insbesondere aber auch der Leistungssteigerung des Schienennetzes für den Güterverkehr.

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?

Neben den investitionspolitischen Zielsetzungen verfolgt „Netz 21“ eine Leistungssteigerung des Schienennetzes durch organisatorische Maßnahmen. Hierzu zählt die Unterteilung des Netzes in Vorrangstrecken für den Personen- und Güterverkehr, denen weitgehend voneinander unabhängige Strecken für den Schienenpersonenverkehr und den Schienengüterverkehr zugeordnet werden. Hinzu kommen Schienenstrecken mit Mischbetrieb sowie Schienenstrecken mit Regional- und Erschließungsfunktion. Diese Netzstruktur wird ergänzt durch die Entmischung von schnellen und langsamen Verkehren sowie die Harmonisierung der verschiedenen Geschwindigkeiten. Die Bundesregierung unterstützt die Strategie „Netz 21“ und hat diese in die Arbeiten zum BVWP 2003 einfließen lassen. Dabei konnten die positiven Effekte dieser Netzkonzeption bestätigt werden.

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?

Mit dem investitionspolitischen Teil der Strategie „Netz 21“ soll das bestehende Schienennetz erhalten und durch den Einbau moderner Leit- und Sicherungstechnik optimiert werden. Daneben sollen Neu- und Ausbaustrecken die angestrebte Leistungssteigerung des Schienennetzes sicherstellen. Der Bund leistet seinen Beitrag für die Verbesserung des Schienennetzes, indem er im Mittelfristzeitraum 2004 bis 2008 für das Bestandsnetz 12,5 Mrd. Euro und für die Weiterführung der prioritären Bedarfsplanprojekte weitere 3,1 Mrd. Euro vorgesehen hat. Ergänzend wird auf die Antworten zu den Fragen 12 bis 14 verwiesen.

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?

Die Dimensionierung der Infrastrukturbestandteile der einzelnen Strecken ist eine unternehmerische Aufgabe der DB AG. Leitsatz dabei ist: „So viel wie nötig, so sparsam wie möglich.“ Dies kommt nicht zuletzt den Nutzern der Infrastruktur in Form günstiger Trassenentgelte zugute, die wiederum die Konkurrenzsituation der Eisenbahnverkehrsunternehmen im Verkehrsmarkt beeinflussen.

Beispielsweise kann als Folge der in den letzten Jahrzehnten von 65 km/h auf 100 km/h (in Einzelfällen noch darüber hinaus) gesteigerten zulässigen Geschwindigkeit der Güterzüge heute in bestimmten Fällen auf Überholungsgleise verzichtet werden, die früher wegen der großen Geschwindigkeitsunterschiede zu Reisezügen erforderlich waren.

Im Übrigen ist davon auszugehen, dass die DB AG Rückbaumaßnahmen nur durchführen wird, wenn sie betriebswirtschaftlich gerechtfertigt sind.

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?

Durch die Bundesförderung aufgrund der Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des KV, die Privatinvestoren wie z. B. GVZ-Entwicklungsgesellschaften oder Häfen in Anspruch nehmen können, sowie durch Baumaßnahmen der DB Netz AG sind in den vergangenen Jahren in wichtigen Standorträumen bedarfsgerechte und leistungsfähige Terminals des KV neu entstanden oder ausgebaut worden. Vor dem Hintergrund der Aufkommensentwicklung ist dennoch in den kommenden Jahren mit weiterem Kapazitätsbedarf zu rechnen.

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?

Nein.

20. Wie hat sich die Anzahl der Gleisanschlüsse im Privatgleisanschlussverkehr seit 1994 entwickelt?

Im Jahre 1994 waren ca. 14 000 Gleisanschlüsse vorhanden, wovon rund 11 900 mit dem Netz der DB AG verbunden waren, der Rest mit dem Netz von öffentlichen und nicht-öffentlichen nichtbundeseigenen Eisenbahnen. Dieser Bestand hat sich bis heute auf rund 7 100 Gleisanschlüsse nahezu halbiert. Davon sind rund 4 400 mit dem Netz der DB AG verbunden, rund 1 100 fallen in den Bereich nichtbundeseigener öffentlicher Eisenbahnen, rund 1 600 in den Bereich nicht-öffentlicher Hafengebäude und Werks- sowie Industriebahnen.

21. Welche Ursache hat aus Sicht der Bundesregierung die stark rückläufige Anzahl der Gleisanschlüsse im Privatanschlussverkehr seit 1994?

Die Bundesregierung sieht im Wesentlichen drei Ursachen:

1. Die einschneidenden Restrukturierungsprozesse der Wirtschaft in den neuen Bundesländern.
2. Die Aufgabe von Gleisanschlüssen aufgrund mangelnder Rentabilität. Der Wagenladungsverkehr ist unterhalb von Ganz- oder Mehrgruppenzügen betrieblich aufwändig zu produzieren und daher vergleichsweise teuer.
3. Verlagerung von Produktionsstätten aus traditionellen Gewerbegebieten, wo Unternehmen noch Privatgleisanschlüsse vorhielten, in Außenbezirke (die so genannte grüne Wiese), wo die Firmen auf die Errichtung eines Gleisanschlusses aufgrund der damit verbundenen hohen Investitionen verzichteten.

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?

Ziffer 3.3 der Gleisanschlussförderrichtlinie verlangt, dass die Maßnahme eine tatsächliche, substanzielle, messbare und dauerhafte Abwicklung des Gütertransports mit der Eisenbahn erwarten lässt. Eine Reaktivierung ist bei entsprechendem Aufkommen möglich.

23. Welche Verlagerungseffekte im Bereich des kombinierten Verkehrs erwartet die Bundesregierung in den kommenden fünf Jahren als Effekt des Förderprogramms für den kombinierten Verkehr?

Die Bundesregierung stützt ihre Erwartung auf ein Gutachten der LUB Consulting GmbH, Dresden, vom September 2001, das im Januar 2004 aktualisiert wurde. Dem Gutachten zufolge können mithilfe des Programms zur Förderung neuer Verkehre im KV auf Schiene und Wasserstraße bei einem jährlichen Fördervolumen von rund 15,0 Mio. Euro das jährliche KV-Aufkommen Schiene/Straße um rund 943 000 t (rund 377,2 Mio. tkm oder 55 471 Lkw-Fahrten) und Wasserstraße/Straße (ebenfalls jährlich) um rund 840 000 t (rund 168,0 Mio. tkm oder 48 943 Lkw-Fahrten) gesteigert werden.

24. Welche Verlagerungswirkung erwartet die Bundesregierung in den kommenden fünf Jahren als Effekt des Förderprogramms für private Gleisanschlüsse?

Die Bundesregierung leitet ihre Erwartung aus einem Gutachten der Firma HaCon, Hannover, vom Juli 2003 ab. Danach kann bei einem Finanzrahmen von 160 Mio. Euro für die gesamte fünfjährige Laufzeit des Gleisanschlussförderprogramms eine Verlagerungswirkung von rund 40 Mio. t bzw. rund 10 Mrd. tkm pro Jahr erzielt werden.

