

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Valerie Wilms, Stephan Kühn (Dresden), Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/7463 –**

Aktionsplan Güterverkehr und Logistik

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Jahr 2008 hat die Bundesregierung erstmals einen Masterplan Güterverkehr und Logistik vorgelegt und diesen mit dem Aktionsplan Güterverkehr und Logistik 2010 fortgeschrieben. Im Jahr 2015 kam es zu einer weiteren Fortschreibung, die im Rahmen der 5. Nationalen Konferenz Güterverkehr und Logistik im Oktober 2015 in Magdeburg im Entwurf vorgelegt wurde. Erst im Dezember 2015 veröffentlichte das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) den Aktionsplan auf seiner Homepage.

Um weiter Logistikvorreiter zu bleiben, muss Deutschland seinen Vorbildcharakter in der Logistik weiter ausbauen. Dazu zählt vor allem die Nachhaltigkeit in der Logistik. Eher freiwillig findet das Thema in wenigen Geschäfts- oder Nachhaltigkeitsberichten Erwähnung. Wichtig wäre jedoch nach Auffassung der Fragesteller ein verbindlicherer Einbezug in die Geschäftsbeziehungen im Verkehrsbereich. Möglich wäre dies unter anderem über ein umfassendes Nachhaltigkeitsreporting, aber auch über Öko-Indikatoren („Öko-KPI“) in Logistikverträgen oder durch die Einführung einer internationalen CO₂-Steuer. Vor allem Logistikdienstleister sind in verschiedene Geschäftsprozesse der Industrie eingebunden und können Herkunft sowie Transport- und Energieaufwand beeinflussen. Auch Verbraucher sind verstärkt interessiert an einer nachhaltigen Abwicklung des Transports.

Trotz anderslautender Absichtserklärungen hat sich die Tendenz in der Entwicklung des Güterverkehrs nicht verändert: Seit 2008 gehen die Anteile der Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße zurück, dafür ist beim Straßengüterverkehr ein Anstieg zu verzeichnen. Es müssen daher Wege gefunden werden, den Güterverkehr mit möglichst geringen Beeinträchtigungen für die Umwelt abzuwickeln.

1. Welche Einzelmaßnahmen aus dem bisherigen „Aktionsplan Güterverkehr und Logistik – Logistikinitiative für Deutschland“ vom November 2010 werden in der aktuellen Fortschreibung 2015 übernommen, aktualisiert übernommen bzw. welche werden, aus welchen Gründen, nicht mehr übernommen?

Nr.	Weiterentwickelter Aktionsplan von 2015	Aktionsplan von 2010	Übernommen/aktualisiert übernommen/nicht übernommen
1. Logistikstandort Deutschland stärken			
1 a	Nationales Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen weiterentwickeln	Umsetzung des Nationalen Hafenkonzept für die See- und Binnenhäfen	Aktualisiert übernommen
1 b	Neues Luftverkehrskonzept erarbeiten	Umsetzung des Nationalen Flughafenkonzeptes 2009 der Bundesregierung	Aktualisiert übernommen
1 c	Netzwerk Güterverkehr und Logistik weiter festigen	Netzwerk Güterverkehr und Logistik	Aktualisiert übernommen
1 d	Vermarktung des Logistikstandortes Deutschland gemeinsam mit der Logistikwirtschaft unter Beteiligung der Länder fortentwickeln	Vermarktung des Logistikstandortes Deutschland	Aktualisiert übernommen
1 e	Chancen der neuen europäischen Schienenverkehrskorridore nutzen		Neue Maßnahme
1 f	Sicherheitsstrategie für die Güter- und Logistikwirtschaft umsetzen	Sicherheitsstrategie für die Güter- und Logistikwirtschaft	Aktualisiert übernommen
1 g	Diebstählen im Transportbereich im öffentlichen Verkehrsraum entgegenwirken		Neue Maßnahme
1 h	Feldversuch mit Lang-Lkw weiterentwickeln	Durchführung eines Feldversuchs mit Lang-Lkw	Aktualisiert übernommen
		Ständige Ansprechstelle: Koordinator der Bundesregierung für Güterverkehr und Logistik	Als eigene Maßnahme entfallen, da Ansprechstelle etabliert.
2. Leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur erhalten, modernisieren und erweitern			
2 a	Netzorientierten Bundesverkehrswegeplan 2015 aufstellen	Überprüfung der Bedarfspläne für die Bundesfernstraßen, die Bundesschienenwege und der Bedarfe für die Binnenwasserstraßen	Aktualisiert übernommen
2 b	Engpässe im Bereich Schiene gezielt auflösen		Neue Maßnahme
2 c	Längere Güterzüge ermöglichen	Durchführung eines Feldversuchs mit langen Güterzügen	Aktualisiert übernommen
2 d	Verkehrstauglichkeit von Straßenbrücken, Eisenbahnüberführungen und Schleusen sichern		Neue Maßnahme

Nr.	Weiterentwickelter Aktionsplan von 2015	Aktionsplan von 2010	Übernommen/aktualisiert übernommen/nicht übernommen
2 e	Projektplan Straßenverkehrstelematik 2015 umsetzen	Ausbau und Vernetzung der Verkehrsinformations- und Verkehrsmanagementsysteme auf Bundesautobahnen	Aktualisiert übernommen
2 f	Zusätzliche Parkflächen an Bundesautobahnen schaffen	Mehr Parkflächen für Lkw an Bundesautobahnen	Aktualisiert übernommen
2 g	Verlässliche Finanzierungsgrundlagen für Verkehrsinfrastruktur des Bundes sichern		Neue Maßnahme
2 h	ÖPP-Projekte im Bereich der Bundesfernstraßen fortentwickeln	Umsetzung von Öffentlich-Privaten Partnerschaften (ÖPP) bei Autobahnausbau, -erhaltung und -betrieb	Aktualisiert übernommen
2 i	Mehr Akzeptanz in der Bevölkerung für notwendige Infrastrukturmaßnahmen schaffen		Neue Maßnahme
2 j	Baustellenmanagement auf Bundesautobahnen weiter optimieren	Optimierung des Baustellenmanagements auf Bundesautobahnen	Aktualisiert übernommen
		Entmischung von Güter- und Personenverkehr	Maßnahme nicht übernommen, das Ziel wird indirekt im Rahmen des BVWP mitverfolgt.
		Langstreckenverkehre optimieren	Maßnahme nicht übernommen, da teilweise bereits erledigt oder in Umsetzung befindlich; einzelne Vorschläge wurden in andere Maßnahmen integriert.
3. Bessere Vernetzung aller Verkehrsträger erreichen			
3 a	Leistungsfähige digitale Infrastruktur für Güterverkehr und Logistik sicherstellen		Neue Maßnahme
3 b	Konzept zur besseren Vernetzung der Verkehrsträger erarbeiten		Neue Maßnahme
3 c	Informationsstruktur im Güterverkehr optimieren		Neue Maßnahme
3 d	Hohes Förderniveau für Anlagen nichtbundeseigener Unternehmen des Kombinierten Verkehrs sichern	Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Kombinierten Verkehrs	Aktualisiert übernommen
3 e	Interoperabilität auf der Schiene verbessern	Interoperabilität auf der Schiene durch ERTMS	Aktualisiert übernommen
3 f	Digitale verkehrsträgerübergreifende Geo- und Verkehrsdaten zur Entwicklung von digitalen Diensten im Rahmen der Initiative Modernitätsfonds bereitstellen		Neue Maßnahme
		Förderung von Innovationen und Kapazitätssteigerungen im intermodalen Verkehr	Maßnahme nicht übernommen, da Förderung im Rahmen vorhandener Möglichkeiten ausreichend.

Nr.	Weiterentwickelter Aktionsplan von 2015	Aktionsplan von 2010	Übernommen/aktualisiert übernommen/nicht übernommen
		Konzept für Kurzstreckenseeverkehr	Maßnahme nicht übernommen, da nicht mehr erforderlich (Unterstützung des Kurzstreckenseeverkehrs wird vom Short Sea Shipping Inland Waterway Promotion Center durchgeführt).
		Potenzialanalyse für multimodale Verkehre	Maßnahme nicht übernommen, aber in Maßnahme 3 b (Meta-Studie) integriert.
4. Umweltfreundlichen und energieeffizienten Gütertransport fördern			
4 a	Schutz der Bevölkerung vor Verkehrslärm verbessern	Lärmminderung bei der Schiene	Aktualisiert übernommen
		Förderprogramm zum Einsatz moderner Technologien zur Lärmminderung bei Schienenfahrzeugen	Maßnahme nicht übernommen, da umgesetzt.
4 b	Alternative Antriebstechnologien fördern	Reduzierung der Emissionen im Güterverkehr	Aktualisiert übernommen
4 c	Maßnahmen zur Stärkung der städtischen Logistik entwickeln	Initiative für Logistik im städtischen Raum	Aktualisiert übernommen
		Optimierung von Transportketten durch standardisierte CO ₂ -Emissionsberechnung	Als eigene Maßnahme entfallen, da nationale Aktivitäten vor dem Hintergrund europäischer Normverfahren (CEN-Norm EN 16258:2011) nicht sinnvoll.
5. Nachwuchssicherung und gute Arbeitsbedingungen unterstützen			
5 a	Aufwertung der Güterverkehr und Logistikberufe unterstützen	Förderung der Aus- und Weiterbildung im Bereich Logistik	Aktualisiert übernommen
5 b	Dem Nachwuchsmangel beim Beruf des Berufskraftfahrers entgegenwirken		Neue Maßnahme
5 c	Soziale Bedingungen für Berufskraftfahrer verbessern	Erhöhung der Sicherheit im Straßengüterverkehr durch eine verstärkte Durchsetzung der Sozialvorschriften	Aktualisiert übernommen
5 d	Abläufe an Laderampen verbessern	Optimierung der Abläufe an Laderampen	Aktualisiert übernommen
5 e	Arbeitsbedingungen in Güterverkehr und Logistik regelmäßig erheben	Auswertung der Arbeitsbedingungen in Güterverkehr und Logistik	Aktualisiert übernommen
		Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute	Maßnahme nicht übernommen, da umgesetzt.

2. a) Wie definiert die Bundesregierung genau den Begriff Logistik?
- b) In welchen Gesetzen finden sich Definitionen zum Thema Logistik, und falls sich in keinem Gesetz eine Definition des Begriffs befindet, warum nicht?
- c) Welche Initiativen unternimmt die Bundesregierung, den Begriff Logistik jeweils im Hinblick auf dessen unterschiedliche Verwendung im
 - Frachtrecht,
 - Arbeitsrecht,
 - Werkvertragsrecht,
 - Steuer- bzw. Subventionsrecht,
 - Zoll- und Ausfuhrrecht sowie
 - Umweltrechtgenauer zu definieren?
- d) Inwieweit kann die Bundesregierung ausschließen, dass zukünftig sogenannte Logistikpakete dazu dienen, logistikfremde Güter oder Dienstleistungen zu verschleiern, etwa Waffenlieferungen in Form eines Logistikpakets?
- e) Unternehmen welcher Branchenzweige zählt die Bundesregierung genau zum Bereich Güterverkehr und Logistik (bitte Branchenzweige auflisten)?

Die Fragen 2a bis 2e werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es gibt keine Legaldefinition des Begriffs Logistik. Eine Legaldefinition wird von der Bundesregierung als nicht sachgerecht angesehen, da der Begriff Logistik in verschiedenen Zusammenhängen unterschiedlich verwendet wird. Dies trägt den unterschiedlichen Anforderungen Rechnung, die in den einzelnen Bereichen gestellt werden.

Für den Aktionsplan Güterverkehr und Logistik hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) eine weite Definition des Begriffs Logistik zugrunde gelegt.

Der Aktionsplan Güterverkehr und Logistik hat einen entsprechend breiten Adressatenkreis.

Die außenwirtschaftsrechtliche Überwachung des Warenverkehrs durch die Zollverwaltung bei der Ausfuhr, Einfuhr, Verbringung und Durchfuhr von Waren erfolgt auf der Grundlage des § 27 des Außenwirtschaftsgesetzes in Verbindung mit den einschlägigen Bestimmungen der Außenwirtschaftsverordnung.

3. Welche Studien hat die Bundesregierung im Rahmen der Fortschreibung des Aktionsplans Güterverkehr und Logistik, zu welchem jeweiligen Inhalt, zu welchem jeweiligen Zeitpunkt, und zu welchen Kosten in Auftrag gegeben (bitte tabellarisch darstellen)?

Die Bundesregierung hat im Rahmen der Fortschreibung des Aktionsplans keine Studien in Auftrag gegeben.

4. a) Werden sich nach Kenntnissen der Bundesregierung die weltweiten Warenströme in den nächsten Jahrzehnten bis 2030 bzw. 2050 verändern (Inter- und Intrakontinentalverkehre), wenn ja, von welchen Verlagerungen geht sie bis dahin aus?
- b) Welche Zuwächse sind nach Kenntnissen der Bundesregierung in den gesamten jeweiligen Intrakontinentalverkehren in Europa, Amerika und Asien zu erwarten?
- c) Welche Länder werden besonders von Veränderungen weltweiter Warenströme und Veränderungen intrakontinentaler Verkehre betroffen sein?
- d) Welche Chancen und Risiken ergibt nach Auffassung der Bundesregierung eine mögliche zukünftige Regionalisierung des Seeverkehrs, also ein Seeverkehrswachstum vorrangig im intrakontinentalen Bereich (vor allem innerhalb Asiens)?

Die Fragen 4a bis 4d werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die weltweiten Warenströme werden bis 2030 bzw. bis 2050 weiter signifikant zunehmen. So geht die OECD in einer aktuellen Studie davon aus, dass sich der internationale Güterverkehr bis 2050 vervierfachen wird (OECD/ITF (2015), ITF Transport Outlook 2015, OECD Publishing/ITF). Die höchsten Wachstumsraten des internationalen Intrakontinentalverkehrs werden in Asien (mehr als 400 Prozent Wachstum bis 2050) und Afrika (mehr als 700 Prozent Wachstum bis 2050, allerdings von einem relativ geringen Ausgangsniveau) erwartet. Die entsprechenden Wachstumsraten in Amerika und Europa werden von der OECD deutlich geringer prognostiziert. Für Europa wird etwa eine Verdopplung der internationalen Intrakontinentalverkehre erwartet. Länderspezifische Daten werden nicht ausgewiesen.

Im globalisierten maritimen Sektor spielt es keine Rolle, ob der intrakontinentale Seeverkehr stärker wächst als der interkontinentale Seeverkehr. Entscheidend für die wirtschaftlichen Perspektiven der weltweit agierenden deutschen Reedereien ist das Gesamtwachstum des Gütertransports auf See.

5. Welche Vorgaben plant die Bundesregierung auf welchen Ebenen gegenüber der Güterverkehrs- und Logistikbranche, um den
 - a) Energieverbrauch und/oder CO₂-Ausstoß festzustellen, bzw. um
 - b) Energieverbrauch und/oder CO₂-Ausstoß zu begrenzen?

Auf nationaler und europäischer Ebene gibt es verschiedene Maßnahmen, um den Energieverbrauch und den CO₂-Ausstoß zu begrenzen.

6. Welchen Herausforderungen ist der Logistikstandort Deutschland nach Auffassung der Bundesregierung in den nächsten Jahren konfrontiert, um im Wettbewerb mit anderen Logistiknationen bestehen zu können?

Der Logistikstandort Deutschland wird von vielfältigen Branchenzweigen und Unternehmen getragen. Dementsprechend breit sind die Anforderungen an die darin tätigen Unternehmen. Der Aktionsplan Güterverkehr und Logistik des BMVI listet die digital- und verkehrspolitischen Herausforderungen und Lösungen auf, die notwendig sind, damit Deutschland im internationalen Wettbewerb weltweit führender Logistikstandort bleiben kann.

7. Welche weiteren großen Logistiknationen werden sich nach Kenntnissen der Bundesregierung in den folgenden Jahren neben den etablierten Ländern stark entwickeln, und welche Staaten werden gemäß welcher Prognosen in der Logistik im Jahr 2030 bzw. 2050 auf den ersten zehn Rängen sein (bitte Quelle/n nennen)?

Anhaltspunkte für die Entwicklung der Logistiknationen gibt der so genannte Logistics Performance Index (LPI), der alle zwei Jahre von der Weltbank im Rahmen der Studie „Connecting to Compete“ ermittelt wird. Hiernach ist Deutschland nach der letzten Studie aus dem Jahr 2014 im Ranking auf Platz eins bewertet worden, gefolgt von den Niederlanden, Belgien, dem Vereinigten Königreich, Singapur, Schweden, Norwegen, Luxemburg, USA und Japan.

Der Bundesregierung ist keine Prognose bekannt, welche Logistiknationen die ersten zehn Ränge in Zukunft belegen werden, insbesondere in den genannten Zeiträumen.

8. a) Welche Entwicklungen zeichnen sich in der Transportbranche aufgrund der Digitalisierung ab, und mit welchen Maßnahmen bereitet sich die Bundesregierung auf diese Entwicklungen vor?
- b) Welche Auswirkungen wird die weiter zunehmende internationale Vernetzung der internationalen Warenhersteller sowie der Logistik- und Verkehrsunternehmen im Güterbereich nach Kenntnissen der Bundesregierung mit sich bringen?
- c) Welche Auswirkungen werden diese Entwicklungen auf den weltweiten Warenhandel haben?
- d) Welche Vorbereitungen trifft die Bundesregierung bereits heute bzw. wird sie treffen, um auf die Entwicklungen aus Frage 8c zu reagieren?
- e) Wie schätzt die Bundesregierung die Potenziale des sogenannten „Physical Internet“ ein, bei dem Transporte in kleinere Einzelbestandteile zerlegt und auf verschiedenen Routen transportiert werden, um sie schneller, kostengünstiger und umweltfreundlicher ans Ziel zu bringen?
- f) Welche Maßnahmen müssten aus Sicht der Bundesregierung ergriffen werden, um die Entstehung eines „Physical Internet“ zu fördern?

Die Fragen 8a bis 8f werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auch in der Transportbranche ist infolge der Digitalisierung eine zunehmende Vernetzung und Automatisierung der Betriebsabläufe erkennbar. Der automatisierte Informationsaustausch zwischen Endgeräten wie Maschinen, Automaten, Fahrzeugen oder Containern untereinander oder mit einer zentralen Leitstelle ist dabei einer der Trends der „Logistik 4.0“.

Die Bundesregierung rechnet mit einer weiter zunehmenden Globalisierung sowie internationalen Arbeitsteilung. Als Folge davon wird mit weiter zunehmenden internationalen Warenströmen und mit einem entsprechenden Wachstum der grenzüberschreitenden Transportaktivitäten gerechnet. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor, da es sich hier um privatwirtschaftliche Belange handelt.

9. a) Welche Herausforderungen bestehen aus Sicht der Bundesregierung bei der zunehmenden Nutzung der digitalen Werkzeuge, damit das Verkehrsmittel LKW zukünftig vermehrt ausschließlich für die „letzte Meile“ genutzt werden kann und dadurch ein größerer Anteil an Transporten auf den umweltfreundlichen Verkehrsträgern Bahn und Binnenschiff abgewickelt werden kann?
- b) Mit welchen konkreten Maßnahmen unterstützt die Bundesregierung solche Modelle aus Frage 9a?

Die Fragen 9a und 9b werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die bisherige Vernetzung der Verkehrsträger muss weiter optimiert werden, wenn es gelingen soll, den in den Prognosen bis 2030 vorausgesagten überdurchschnittlichen Zuwachs des Güterverkehrs in Deutschland zu bewältigen. Die jeweiligen Stärken der einzelnen Verkehrsträger müssen genutzt werden, um in der Gesamtheit ein Optimum an Leistungsfähigkeit, Wirtschaftlichkeit und Umweltfreundlichkeit zu erreichen. Durch die Nutzung moderner logistischer Prozesse wie „Logistik 4.0“ und Konzepte wie „Smart Factory“ oder „Connected Supply Chain“ wird die Intermodalität schon heute deutlich verbessert.

10. a) Welche Auswirkungen werden die Prozesse von Digitalisierung und Automatisierung auf den deutschen und europäischen Eisenbahnverkehr haben, und welche Vorteile bzw. Risiken sind damit für wen verbunden?
- b) Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung zur Unterstützung dieser Entwicklung?

Die Fragen 10a und 10b werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Digitalisierung und Automatisierung des Eisenbahnverkehrs ist eine unternehmerische Aufgabe der Eisenbahnen. Die Bundesregierung unterstützt diese Bemühungen durch Investitionshilfen für die Infrastruktur, z. B. bei der Errichtung Elektronischer Stellwerke.

11. a) Welche Auswirkungen werden die Prozesse von Digitalisierung und Automatisierung auf die Küstenschifffahrt bzw. auf den internationalen Seeverkehr haben und welche Vorteile bzw. Risiken sind damit für wen verbunden?
- b) Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung zur Unterstützung dieser Entwicklung?

Die Fragen 11a und 11b werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 1, 10 bis 12 und 15 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/7524 verwiesen.

12. a) Welche Auswirkungen werden die Prozesse von Digitalisierung und Automatisierung auf den deutschen bzw. internationalen Luftverkehr haben, und welche Vorteile bzw. Risiken sind damit für wen verbunden?
- b) Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung zur Unterstützung dieser Entwicklung?

Die Fragen 12a und 12b werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Alle Bereiche der modernen Gesellschaft und damit auch der Luftverkehr sind durch die rasant zunehmende Digitalisierung/Automatisierung geprägt. Die Automatisierung ist beim Betrieb der Luftfahrzeuge im Sinne der Unterstützung des Piloten bereits sehr weit vorangeschritten.

Auf Grund der Internationalität des Luftverkehrs sind nationale Vorstöße bei der Digitalisierung des Luftverkehrs nicht zielführend. Die Bundesregierung unterstützt daher europäische und internationale Entwicklungen.

13. a) Welche Potenziale für Transport und Logistik sieht die Bundesregierung durch Nutzung von unbemannten Luftfahrtsystemen (Drohnen)?
- b) Inwiefern hat die Bundesregierung davon Kenntnis, dass bei den Luftfahrtbehörden der Länder Anträge auf Nutzung von unbemannten Luftfahrtsystemen (Drohnen) gestellt wurden, um sie zum kommerziellen Transport zu nutzen?
- c) Ab wann kann ein Führerschein zur gewerblichen Nutzung von Drohnen erworben werden, und wer wird Schulungen und Prüfungen durchführen, um fliegerische und luftrechtliche Kenntnisse nachzuweisen?
- d) Wie soll aus Sicht der Bundesregierung der sichere Betrieb einer Drohne nachgewiesen werden, damit zukünftig Flüge auch außerhalb der Sichtweite des Steuerers zulässig sind?
- e) Inwiefern sieht die Bundesregierung weiteren Regelungsbedarf, damit unbemannte Luftfahrtsysteme (Drohnen) zum kommerziellen Transport genutzt werden können?
- f) Welche Stelle/n wird/werden in Deutschland zukünftig Führerscheine für Drohnen ausstellen?
- g) Wie wird die Bundesregierung die Kennzeichnung von Drohnen, also auch die Rückverfolgbarkeit des Eigentümers sicherstellen?

Die Fragen 13a bis 13g werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Durch die technischen Errungenschaften in der Drohnentechnologie ergibt sich schon heute eine große Anwendungsbreite für den Einsatz von Drohnen zum Beispiel in der Luftfotografie sowie in der Land- und Forstwirtschaft oder in der Logistik. Nicht zuletzt versprechen sich Katastrophenschutz, Feuerwehr und Polizei von dem Einsatz von Drohnen eine sinnvolle Ergänzung und Ausweitung der bisherigen Möglichkeiten.

Der Bundesregierung liegen keine Informationen in der vom Fragesteller gewünschten Differenzierung vor.

Das BMVI bereitet derzeit einen Verordnungsentwurf zu Drohnen vor.

14. a) Welche Fortschritte gibt es nach Kenntnissen der Bundesregierung in Bezug auf das autonome Fahren von LKWs bzw. auf die Digitalisierung der LKW-Speditionen?
- b) Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung zur Unterstützung dieser Entwicklung?

Die Fragen 14a und 14b werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die technische Entwicklung automatisierter Fahrfunktionen ist ein dynamischer Prozess aufeinanderfolgender Innovationsphasen.

Die Digitalisierung nimmt Einfluss auf alle Unternehmensbereiche. Auch für die Effizienz der Logistik hat das Thema eine hohe Bedeutung. Zur Digitalisierung von Lkw-Speditionen liegen der Bundesregierung jedoch keine Zahlen vor, da diese Angelegenheit der Unternehmen ist.

Die Bundesregierung setzt sich dafür ein, optimale Rahmenbedingungen und die erforderlichen Voraussetzungen für die Einführung von Systemen des automatisierten und vernetzten Fahrens zu schaffen. Sie hat unter anderem die „Strategie automatisiertes und vernetztes Fahren – Leitanbieter bleiben, Leitmarkt werden, Regelbetrieb einleiten“ beschlossen, die nunmehr gemäß der Strategie zügig umzusetzen ist. Ferner hat das BMVI den Betrieb und die Nutzung des Digitalen Testfeldes Autobahn auf der Bundesautobahn 9 angestoßen. Auf dem „Digitalen Testfeld Autobahn“ können moderne und zukunftsweisende Systeme und Technologien, wie automatisiertes und vernetztes Fahren, Kommunikation zwischen Fahrzeugen untereinander und mit Straßeninfrastruktureinrichtungen, erprobt und bewertet werden. Es soll auch der Industrie als Angebot dienen, auf Basis einer angepassten Infrastruktur dem Bund eigene Entwicklungen vorzustellen und zu optimieren.

15. a) Welche Entwicklungen werden sich nach Kenntnissen der Bundesregierung in den weltweiten Produktionsprozessen (Fertigungstiefe, Rohstofftransporte, Produktionsstandorte) bis 2030 bzw. 2050 abzeichnen, und welche Folgen wird dies für die Güterverkehrs- und Logistikbranche in Deutschland mit sich bringen?
- b) Werden sich dadurch Möglichkeiten zur Emissionsminderung ergeben, wenn ja, inwieweit, und durch welche Veränderungen, wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 15a und 15b werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Welthandel nimmt weiter zu (IWF-Prognose bei +3,4 Prozent und +4,1 Prozent für 2016 und 2017) und lässt damit auch zukünftig einen Anstieg des weltweiten Güterverkehrs erwarten.

Entscheidungen der Unternehmen über ihre Produktionsstandorte, ihre Fertigungstiefe und die regionale Auswahl ihrer Zulieferer und Abnehmer werden von einer Vielzahl wirtschaftlicher, wettbewerblicher, technologischer, politischer, sozialer und ökologischer Größen beeinflusst. Da alle diese Größen im Zeitablauf erheblichen Änderungen unterliegen können, sind langfristige Prognosen über die Gestaltung der weltweiten Wertschöpfungsketten, aber auch im Hinblick auf die Entwicklungen von Rohstofftransporten, mit großer Unsicherheit behaftet. Es wird zudem auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

Aufgrund der dargelegten Unsicherheiten bezüglich der langfristigen Entwicklung der Produktionsprozesse und der Folgen für den Verkehrs- und Logistikbereich lassen sich die daraus ggf. resultierenden Möglichkeiten zur Emissionsminderung nicht konkret abschätzen. Unabhängig von diesen Entwicklungen müssen aber die Treibhausmissionen in Deutschland bis 2050 um 80 bis 95 Prozent reduziert werden. Hierzu muss der Sektor Verkehr seinen Beitrag leisten. Eine Reduktion der Treibhausgasemissionen in dem dafür erforderlichen Umfang lässt sich letztlich nur durch eine weitgehende Umstellung der Energieträgerbasis des Verkehrs auf erneuerbare Energien erreichen.

16. a) Wie werden sich die Arbeitsbedingungen im Güterverkehr in Deutschland nach Kenntnis der Bundesregierung verändern (bitte für alle Verkehrsträger getrennt angeben)?
- b) Was wird die Bundesregierung unternehmen, um die Arbeitsbedingungen im Güterverkehr in den nächsten Jahren zu verbessern, und welche Regelungen plant sie diesbezüglich bis wann neu zu verabschieden oder anzupassen?

Die Fragen 16a und 16b werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Valide Informationen zur zukünftigen Entwicklung der Arbeitsbedingungen im Transport- und Logistiksektor liegen der Bundesregierung nicht vor. Um den Sozialpartnern eine belastbare Informationsgrundlage für Verbesserungen der Arbeitsbedingungen zur Verfügung zu stellen, werden diese für den Bereich Güterverkehr und Logistik einmal jährlich vom Bundesamt für Güterverkehr erhoben und in einem Bericht zusammengefasst.

17. In welchen Berufsgruppen in der Güterverkehrs- und Logistikbranche bestehen nach Kenntnis der Bundesregierung Nachwuchsmangel, und durch welche Maßnahmen soll dem entgegengewirkt werden (bitte [Ausbildungs-] Berufe für alle Verkehrsträger getrennt angeben)?

Der Bundesagentur für Arbeit (BA) liegen keine dezidierten Informationen über Nachwuchsmangel in den Berufen der Güterverkehrs- und Logistikbranche vor. Aus Daten der Statistik der Bundesagentur für Arbeit ist jedoch ersichtlich, dass von den unter Frage 18 genannten Berufen überdurchschnittlich viele gemeldete Ausbildungsstellen für eine Berufsausbildung zum Berufskraftfahrer bzw. zur Berufskraftfahrerin und zum Eisenbahner bzw. zur Eisenbahnerin im Betriebsdienst – Lokführer und Transport unbesetzt bleiben. So waren zum 30. September 2015 in diesen beiden Ausbildungsfeldern 12,5 Prozent bzw. 10,8 Prozent der gemeldeten Ausbildungsstellen noch unbesetzt. Im Durchschnitt über alle Berufe waren zu diesem Zeitpunkt noch 8,4 Prozent unbesetzt. Die Angaben können der Tabelle 1 entnommen werden. Um eine Verbesserung der Situation bei den Berufskraftfahrern herbeizuführen, ist das BMVI entsprechend der Maßnahme 5b des Aktionsplans Güterverkehr und Logistik bereits im Gespräch mit der Verkehrswirtschaft.

Tabelle 1: Seit Beginn des Berichtsjahres gemeldete Berufsausbildungsstellen nach ausgewählten Berufen (KIdB 2010)

Deutschland (Gebietsstand Januar 2016)
Berichtsjahr: 2014/15 - im September

Beruf (KIdB 2010)	Zugeordnete Ausbildungsberufe (KIdB 2010)	Gemeldete betriebliche Berufsausbildungsstellen	darunter am 30.9. unbesetzte Berufsausbildungsstellen	
			betriebl. Berufsausbildungsstellen	Anteil unbesetzter Ausbildungsstellen in %
		2	4	5
Insgesamt		488.416	40.960	8,4
52122 Berufskraftfahrer(Güterv./LKW)-Fachkraft	Berufskraftfahrer/in	4.370	545	12,5
52132 Bus-, Straßenbahnfahrer/innen-Fachkraft	Fachkraft - Fahrbetrieb	397	8	2,0
52182 FahrzeugführerStraßenverker(ssT)-Fachkraft	Servicefahrer/in	170	13	7,6
52202 TriebfahrzeugführEisenbahn(oS)-Fachkraft	Eisenbahner/in im Betriebsdienst - Lokführer und Transport	500	54	10,8

Erstellungsdatum: 05.02.2016, Zentraler Statistik-Service

© Statistik der Bundesagentur für Arbeit

18. Wie viele durch die Bundesagentur für Arbeit geförderte Berufsausbildungen (Anpassungsfortbildungen) wurden in Summe der Jahre 2013, 2014 und (bis Oktober) 2015 mit den Schulungszielen „Bus- und Straßenbahnfahrer/innen-Fachkraft“, „Triebfahrzeugführer Eisenbahn-Fachkraft“ und „Berufskraftfahrer“ begonnen und in diesem Zeitraum beendet und wie viele davon wurden vorzeitig beendet, wie viele davon wurden ohne Erreichen des Schulungszieles zu Ende geführt, wie viele davon wurden mit Erreichen des Schulungszieles zu Ende geführt, und wie viele der geförderten Personen mit erreichtem Schulungsziel arbeiteten drei Monate nach Erreichen des Schulungszieles im jeweiligen Beruf (bitte die Summe der drei Jahre, aber differenziert nach den drei Berufen darstellen)?

Von Januar 2013 bis Oktober 2015 begannen insgesamt 110 400 Personen eine geförderte berufliche Weiterbildung mit den in der Frage genannten Schulungszielen. Im gleichen Zeitraum beendeten 110 700 Personen eine solche Maßnahme. Angaben für die Zu- und Abgänge nach den Schulungszielen, der Art der Beendigung der Maßnahme und dem Verbleib nach Maßnahmenende können den Tabellen 2a, 2b und 2c entnommen werden. Ergebnisse zum Verbleib liegen wegen des gewählten 3-monatigen Verbleibzeitraums und der Wartezeit in der Beschäftigungs- und Förderstatistik aktuell lediglich für die Abgänge bis April 2015 vor (Tabelle 2c); es wurden zwei volle Jahreszeiträume ausgewertet.

Tabelle 2a: Eintritte von Teilnehmern in beruflicher Weiterbildung (inkl. allg. Maßnahmen zur Weiterbildung Reha) nach ausgewählten Aus- und Weiterbildungszielen

Deutschland (Gebietsstand des jeweiligen Stichtags)

2013 - 2015, Datenstand: Januar 2016

Aus- und Weiterbildungsziel (KldB 2010)	Maßnahmearart	Jan bis Okt 2015	Jahr 2014	Jahr 2013	Jan 2013 bis Oktober 2015
		1	2	3	4
Insgesamt, darunter	berufliche Weiterbildung	260.649	323.994	326.449	911.092
	dar. berufliche Weiterbildung mit Abschluss	44.065	52.077	53.283	149.425
Bus-, Straßenbahnfahrer/innen- Fachkraft:52132	berufliche Weiterbildung	3.335	3.858	3.575	10.768
	dar. berufliche Weiterbildung mit Abschluss	48	122	103	273
TriebfahrzeugführerEisenbahn(oS)- Fachkraft:52202	berufliche Weiterbildung	629	472	374	1.475
	dar. berufliche Weiterbildung mit Abschluss	10	50	46	106
Berufskraftfahrer (Personenverkehr/PKW),5211	berufliche Weiterbildung	469	682	899	2.050
	dar. berufliche Weiterbildung mit Abschluss	-	-	-	-
Berufskraftfahrer (Güterverkehr/LKW),5212	berufliche Weiterbildung	28.942	36.477	30.724	96.143
	dar. berufliche Weiterbildung mit Abschluss	450	747	777	1.974

Erstellungsdatum: 05.02.2016, Zentraler Statistik-Service, Auftragsnummer 219882

© Statistik der Bundesagentur für Arbeit

Sie können Informationen speichern, (auch auszugsweise) mit Quellenangabe weitergeben, vervielfältigen und verbreiten. Die Inhalte dürfen nicht verändert oder verfälscht werden.

Eigene Berechnungen sind erlaubt, jedoch als solche kenntlich zu machen.

Im Falle einer Zugänglichmachung im Internet soll dies in Form einer Verlinkung auf die Homepage der Statistik der Bundesagentur für Arbeit erfolgen.

Die Nutzung der Inhalte für gewerbliche Zwecke, ausgenommen Presse, Rundfunk und Fernsehen und wissenschaftliche Publikationen, bedarf der Genehmigung durch die Statistik der Bundesagentur für Arbeit.

Zitierhinweis: Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Eintritte von Teilnehmern in beruflicher Weiterbildung (inkl. allg. Maßnahmen zur Weiterbildung Reha) nach ausgewählten Aus- und Weiterbildungszielen, Nürnberg, Februar 2016

Tabelle 2b: Austritte von Teilnehmern in beruflicher Weiterbildung (inkl. allg. Maßnahmen zur Weiterbildung Reha) nach ausgewählten Aus- und Weiterbildungszielen und dem Maßnahmeergebnis

Deutschland (Gebietsstand des jeweiligen Stichtags)
2013 - 2015, Datenstand: Januar 2016

Aus- und Weiterbildungsziel (KIdB 2010)	Maßnahmeart	Maßnahmeergebnis	Jan bis Okt 2015	Jahr 2014	Jahr 2013	Jan 2013 bis Oktober 2015
			1	2	3	4
Insgesamt, dar.	berufliche Weiterbildung, dar.	Insgesamt, davon	270.702	310.248	330.259	911.209
		Abbruch	36.142	43.363	44.048	123.553
		kein Abbruch, davon	225.713	252.547	268.641	746.901
		erfolgreich teilgenommen	222.217	249.114	264.849	736.180
		Prüfung nicht bestanden	3.496	3.433	3.792	10.721
	Keine Angabe/Keine Zuordnung möglich	8.847	14.338	17.570	40.755	
	berufliche Weiterbildung mit Abschluss	Insgesamt, davon	43.852	42.955	45.682	132.489
		Abbruch	9.772	11.550	10.052	31.374
		kein Abbruch, davon	31.957	29.071	32.133	93.161
		erfolgreich teilgenommen	30.909	28.247	31.310	90.466
Prüfung nicht bestanden		1.048	824	823	2.695	
Keine Angabe/Keine Zuordnung möglich	2.123	2.334	3.497	7.954		
52132 Bus-, Straßenbahnfahrer/innen- Fachkraft	berufliche Weiterbildung, dar.	Insgesamt, davon	3.696	3.501	3.643	10.840
		Abbruch	296	320	267	883
		kein Abbruch, davon	3.275	3.072	3.159	9.506
		erfolgreich teilgenommen	3.217	3.023	3.118	9.358
		Prüfung nicht bestanden	58	49	41	148
	Keine Angabe/Keine Zuordnung möglich	125	109	217	451	
	berufliche Weiterbildung mit Abschluss	Insgesamt, davon	89	102	100	291
		Abbruch	19	20	11	50
		kein Abbruch, davon	49	71	66	186
		erfolgreich teilgenommen	49	67	*	*
Prüfung nicht bestanden		-	4	*	*	
Keine Angabe/Keine Zuordnung möglich	21	11	23	55		
52202 Triebfahrzeugführ Eisenbahn(oS)-Fachkraft	berufliche Weiterbildung, dar.	Insgesamt, davon	451	400	315	1.166
		Abbruch	104	80	49	233
		kein Abbruch, davon	337	295	248	880
		erfolgreich teilgenommen	291	268	242	801
		Prüfung nicht bestanden	46	27	6	79
	Keine Angabe/Keine Zuordnung möglich	10	25	18	53	
	berufliche Weiterbildung mit Abschluss	Insgesamt, davon	12	37	69	118
		Abbruch	*	6	13	*
		kein Abbruch, davon	9	17	46	72
		erfolgreich teilgenommen	6	*	*	*
Prüfung nicht bestanden		3	*	*	*	
Keine Angabe/Keine Zuordnung möglich	*	14	10	*		
52111 Berufskraftfahrer (Personen) - Fachkraft	berufliche Weiterbildung, dar.	Insgesamt, davon	479	798	839	2.116
		Abbruch	30	48	49	127
		kein Abbruch, davon	440	745	783	1.968
		erfolgreich teilgenommen	403	709	759	1.871
		Prüfung nicht bestanden	37	36	24	97
	Keine Angabe/Keine Zuordnung möglich	9	5	7	21	
	berufliche Weiterbildung mit Abschluss	Insgesamt, davon	-	-	-	-
		Abbruch	-	-	-	-
		kein Abbruch, davon	-	-	-	-
		erfolgreich teilgenommen	-	-	-	-
Prüfung nicht bestanden		-	-	-	-	
Keine Angabe/Keine Zuordnung möglich	-	-	-	-		
52112 Berufskraftfahrer (Güter) - Fachkraft	berufliche Weiterbildung, dar.	Insgesamt, davon	30.218	35.264	31.132	96.614
		Abbruch	1.623	1.856	1.774	5.253
		kein Abbruch, davon	27.759	32.305	28.176	88.240
		erfolgreich teilgenommen	27.507	32.043	27.939	87.489
		Prüfung nicht bestanden	252	262	237	751
	Keine Angabe/Keine Zuordnung möglich	836	1.103	1.182	3.121	
	berufliche Weiterbildung mit Abschluss	Insgesamt, davon	608	773	730	2.111
		Abbruch	92	180	126	398
		kein Abbruch, davon	437	473	445	1.355
		erfolgreich teilgenommen	428	464	439	1.331
Prüfung nicht bestanden		9	9	6	24	
Keine Angabe/Keine Zuordnung möglich	79	120	159	358		

Erstellungsdatum: 05.02.2016, Zentraler Statistik-Service, Auftragsnummer 219881

© Statistik der Bundesagentur für Arbeit

Sie können Informationen speichern, (auch auszugsweise) mit Quellenangabe weitergeben, vervielfältigen und verbreiten. Die Inhalte dürfen nicht verändert oder verfälscht werden.

Eigene Berechnungen sind erlaubt, jedoch als solche kenntlich zu machen.

Im Falle einer Zugänglichmachung im Internet soll dies in Form einer Verlinkung auf die Homepage der Statistik der Bundesagentur für Arbeit erfolgen.

Die Nutzung der Inhalte für gewerbliche Zwecke, ausgenommen Presse, Rundfunk und Fernsehen und wissenschaftliche Publikationen, bedarf der Genehmigung durch die Statistik der Bundesagentur für Arbeit.

Zitierhinweis: Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Austritte von Teilnehmern in beruflicher Weiterbildung (inkl. allg. Maßnahmen zur Weiterbildung Reha) nach ausgewählten Aus- und Weiterbildungszielen und dem Maßnahmeergebnis, Nürnberg, Februar 2016

*) Aus Datenschutzgründen und Gründen der statistischen Geheimhaltung werden Zahlenwerte von 1 oder 2 und Daten, aus denen rechnerisch auf einen solchen Zahlenwert geschlossen werden kann, anonymisiert.

Tabelle 2c: Austritte von Teilnehmern aus beruflicher Weiterbildung (inkl. allg. Maßnahmen zur Weiterbildung Reha) untersucht 3 Monate nach Austritt hinsichtlich sozialversicherungspflichtiger Beschäftigung

Deutschland (Gebietsstand des jeweiligen Stichtags)

Mai 2014 bis Apr 2015, Mai 2013 bis Apr 2014, Datenstand: Januar 2016

Maßnahmearart	Aus- und Weiterbildungsziel (KIDB 2010)	Mai 2014 bis Apr 2015			Mai 2013 bis Apr 2014			Mai 2013 bis Apr 2015		
		Austritte Insgesamt	darunter 3 Monate nach Austritt sozialversicherungspflichtig beschäftigt ¹⁾		Austritte Insgesamt	darunter 3 Monate nach Austritt sozialversicherungspflichtig beschäftigt ¹⁾		Austritte Insgesamt	darunter 3 Monate nach Austritt sozialversicherungspflichtig beschäftigt ¹⁾	
			Insgesamt	darunter		Insgesamt	darunter		Insgesamt	darunter
				im gleichen Beruf			im gleichen Beruf			im gleichen Beruf
1	2	3	4	5	6	7	8	9		
Abgänge insgesamt										
berufliche Weiterbildung	Insgesamt, darunter	317.649	139.744		320.107	131.459		637.756	271.203	
	Bus-, Straßenbahnfahrer/innen-Fachkraft:52132	3.789	2.338	1.312	3.580	2.138	1.126	7.369	4.476	2.438
	TriebfahrzeugführerEisenbahn(oS)-Fachkraft:52202	434	272	206	366	220	173	800	492	379
	Berufskraftfahrer(Personentransport/PKW),5211	681	227	129	899	234	132	1.580	461	261
	Berufskraftfahrer (Güterverkehr/LKW),5212	37.153	21.194	9.107	32.121	18.135	7.938	69.274	39.329	17.045
dar. berufliche Weiterbildung mit Abschluss	Insgesamt, darunter	44.472	21.249		44.765	20.954		89.237	42.203	-
	Bus-, Straßenbahnfahrer/innen-Fachkraft:52132	117	76	44	112	75	40	229	151	84
	TriebfahrzeugführerEisenbahn(oS)-Fachkraft:52202	22	7	6	75	45	42	97	52	48
	Berufskraftfahrer(Personentransport/PKW),5211	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Berufskraftfahrer (Güterverkehr/LKW),5212	829	452	238	756	423	205	1.585	875	443
Abgänge - erfolgreiche Teilnahme										
berufliche Weiterbildung	Insgesamt, darunter	259.821	117.222		257.315	108.578		517.136	225.800	
	Bus-, Straßenbahnfahrer/innen-Fachkraft:52132	3.300	2.115	1.208	3.080	1.937	1.040	6.380	4.052	2.248
	TriebfahrzeugführerEisenbahn(oS)-Fachkraft:52202	310	225	191	269	190	159	579	415	350
	Berufskraftfahrer(Personentransport/PKW),5211	582	202	121	784	214	126	1.366	416	247
	Berufskraftfahrer (Güterverkehr/LKW),5212	33.890	19.664	8.441	29.123	16.787	7.374	63.013	36.451	15.815
dar. berufliche Weiterbildung mit Abschluss	Insgesamt, darunter	29.895	16.857		30.397	16.993		60.292	33.850	-
	Bus-, Straßenbahnfahrer/innen-Fachkraft:52132	83	60	34	77	61	34	160	121	68
	TriebfahrzeugführerEisenbahn(oS)-Fachkraft:52202	10	5	4	58	39	36	68	44	40
	Berufskraftfahrer(Personentransport/PKW),5211	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Berufskraftfahrer (Güterverkehr/LKW),5212	531	322	7	469	299	147	1.000	621	154

Erstellungsdatum: 08.02.2016, Zentraler Statistik-Service, Auftragsnummer 219882

© Statistik der Bundesagentur für Arbeit

Sie können Informationen speichern, (auch auszugsweise) mit Quellenangabe weitergeben, vervielfältigen und verbreiten. Die Inhalte dürfen nicht verändert oder verfälscht werden.

Eigene Berechnungen sind erlaubt, jedoch als solche kenntlich zu machen.

Im Falle einer Zugänglichmachung im Internet soll dies in Form einer Verlinkung auf die Homepage der Statistik der Bundesagentur für Arbeit erfolgen.

Die Nutzung der Inhalte für gewerbliche Zwecke, ausgenommen Presse, Rundfunk und Fernsehen und wissenschaftliche Publikationen, bedarf der Genehmigung durch die Statistik der Bundesagentur für Arbeit.

Zitierhinweis: Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Austritte von Teilnehmern aus beruflicher Weiterbildung (inkl. allg. Maßnahmen zur Weiterbildung Reha) untersucht 3 Monate nach Austritt hinsichtlich sozialversicherungspflichtiger Beschäftigung, Nürnberg, Februar 2016

*) Aus Datenschutzgründen und Gründen der statistischen Geheimhaltung werden Zahlenwerte von 1 oder 2 und Daten, aus denen rechnerisch auf einen solchen Zahlenwert geschlossen werden kann, anonymisiert.

†) Für das Merkmal "sozialversicherungspflichtige Beschäftigung" ist neben dem 3 monatigen Verbleibsintervall auch die 6 monatige Wartezeit der Beschäftigungsstatistik zu berücksichtigen.

19. Mit Haushaltsmitteln in welcher Höhe hat die Bundesregierung in den Jahren seit 2008 jährlich die Aus- und Weiterbildung in der Logistik gefördert (bitte tabellarisch nach Jahren und aufgeschlüsselt nach Haushaltstiteln angeben)?

Die Daten aus dem Finanzsystem der BA enthalten keine Informationen zu Ausgaben für die Förderung der beruflichen Aus- und Weiterbildung differenziert nach dem Aus- bzw. Weiterbildungsberuf. Somit kann die Frage weder auf der Grundlage statistischer Daten noch auf der Grundlage von Finanzdaten der BA beantwortet werden.

Im Rahmen der Mautharmonisierung hat das BMVI auf der Basis der „Richtlinie über die Förderung der Aus- und Weiterbildung, der Qualifizierung und Beschäftigung in Unternehmen des Güterkraftverkehrs mit schweren Nutzfahrzeugen“ die Aus- und Weiterbildung in Straßengüterkraftverkehrsunternehmen gefördert. Die Abwicklung des Förderprogramms erfolgt durch das Bundesamt für Güterverkehr. Das Förderprogramm startete im Januar 2009. Die jährlichen Auszahlungen seit 2009 betragen rund:

2009	2010	2011	2012	2013	2014
31,7 Mio. €	19,7 Mio. €	71,4 Mio. €	75,1 Mio. €	41,2 Mio. €	38,5 Mio. €

Für 2015 liegen die Zahlen noch nicht vor.

20. a) Wie viele LKW-Parkplätze sind seit 2008 jährlich an Bundesautobahnen bzw. Bundesstraßen hinzugekommen, und wie viele plant die Bundesregierung in Zusammenarbeit mit den Ländern in den folgenden Jahren zusätzlich neu zu errichten bzw. zu erweitern, und Haushaltsmittel in welcher Höhe haben nach Kenntnis der Bundesregierung die Länder dafür bisher bereitgestellt (bitte tabellarisch angeben)?
- b) In welcher Höhe hat die Bundesregierung seit 2008 Haushaltsmittel für die Neuerrichtung von LKW-Parkplätzen ausgegeben, welche Mittel hat sie für die Jahre bis 2018 jährlich vorgesehen (bitte tabellarisch angeben)?

Seit 2008 wurden insgesamt rd. 14 430 Lkw-Parkstände fertiggestellt. Dafür wurden rd. 860 Mio. Euro aus dem Bundeshaushalt zur Verfügung gestellt. Eine detaillierte Auflistung nach Jahren ist nachstehend aufgeführt:

	Fertiggestellte Lkw-Parkstände	Kosten in Mio. €
2008	793	30
2009	1.982	70
2010	2.583	130
2011	2.866	157
2012	1.634	127
2013	1.429	101
2014	1.504	132
2015	1.640	116

Wie im Aktionsplan Güterverkehr und Logistik dargestellt, sollen in der 18. Legislaturperiode 6 000 zusätzliche Lkw-Parkstände entstehen. Im Haushaltsjahr 2016 und in den folgenden Jahren stehen jeweils 130 Mio. Euro zur Verfügung.

21. a) Durch welche Maßnahmen fördert der Bund Investitionen durch Logistikunternehmen in energiesparende und umweltschonende Unternehmensinfrastruktur (Immobilien, innerbetriebliche Förderanlagen etc.)?
- b) Durch welche Maßnahmen fördert der Bund Investitionen in verbrauchsarme Fahrzeuge bzw. Fahrzeuge mit alternativen Antrieben im Straßengüterverkehr, sowohl in der Herstellung als auch direkt beim Käufer (bitte Höhe der Haushaltsmittel jährlich seit 2008 tabellarisch darstellen)?
- c) Für welche möglichen Antriebsarten stellt der Bund hier Haushaltsmittel zur Verfügung?

Die Fragen 21a bis 21c werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die energetische Sanierung und der energieeffiziente Neubau gewerblicher Nichtwohngebäude werden seit dem 1. Juli 2015 im „KfW-Energieeffizienzprogramm – Energieeffizient Bauen und Sanieren (276-278)“ gefördert. Die Förderung umfasst den Neubau und umfassende Sanierungen für Gebäude aller Baualtersklassen zum KfW-Effizienzhausstandard als auch die Umsetzung von Einzelmaßnahmen. Das Programm steht allen gewerblichen Unternehmern, Freiberuflern und Contracting-Gebemern offen. Es werden zinsgünstige Darlehen inkl. Tilgungszuschüsse gewährt. Außerdem können Unternehmen im Rahmen des sog. Marktanzreizprogramms zur Förderung der Nutzung erneuerbarer Energien eine Förderung erhalten, wenn sie in Technologien investieren, die erneuerbare Energien zur Wärmeerzeugung nutzen.

Die Bundesregierung fördert Investitionen in verbrauchsarme Fahrzeuge bzw. Fahrzeuge mit alternativen Antrieben durch folgende Maßnahmen:

- Ressortübergreifende Förderinitiative „Schaufenster Elektromobilität“ der Bundesregierung:

Zuwendung in Projekte mit Bezug zur Fragestellung (€)	2008 - 2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
BMVI	0,00	0,00	1.318.802,88	859.098,06	896.277,85	836.706,21	0,00
BMWi	0,00	0,00	653.083,05	1.760.147,13	1.484.085,92	1.030.071,53	247.692,37
BMUB	0,00	0,00	196.906,17	483.386,35	628.733,37	322.383,09	0,00
BMBF	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Summe	0,00	0,00	2.168.792,10	3.102.631,54	3.009.097,14	2.189.160,83	247.692,37

Gefördert werden rein Batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) und Plug-In Hybride (PHEV) für den Straßengüterverkehr.

- Ressortförderprogramm des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) „Erneuerbar Mobil“ (F+E Projekte zur Entwicklung verbrauchsarmer Fahrzeuge im Straßengüter-/Lieferverkehr bzw. Güter- und Dienstleistungsverkehrs sowie die dazugehörige Erprobung in Feldtests)

Zuwendung in Projekte mit Bezug zur Fragestellung (€)	2008 - 2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
BMUB	17.323.037,70	6.455.476,17	3.964.256,28	3.908.302,62	2.782.128,50	962.279,83	15.000,00
Summe	17.323.037,70	6.455.476,17	3.964.256,28	3.908.302,62	2.782.128,50	962.279,83	15.000,00

Gefördert wird die Forschung zu rein elektrischen Antrieben und Plug-In Hybriden.

- Ressortförderprogramme des BMVI (Demonstrations- bzw. Technologievorhaben in den Bereichen Wirtschaftsverkehr, City-Logistik/Lieferverkehr, LKW-Innovationsprogramm)

Zuwendungen für Projekte mit Bezug zur Fragestellung nach Förderprogramm (€)	2008-2012	2013	2014	2015	2016	2017
Nationales Innovationsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologien	866.169,12	228.443,88	121.624,00	-	-	-
Förderrichtlinie Elektromobilität 2011	1.223.658,85	4.768.286,26	4.675.329,13	4.751.437,87	3.290.320,79	3.394.279,03
Förderrichtlinie Elektromobilität 2015	-	-	-	-	166.455,00	211.608,00
Förderung im Rahmen des Konjunkturpaket II	20.256.600,63	-	-	-	-	-

Mit der Förderrichtlinie des BMVI „Elektromobilität und dem Nationalen Innovationsprogramm Wasserstoff/Brennstoffzelle“ werden alternative Antriebe mit Batterie-, Hybrid- und Wasserstoff-/Brennstoffzellenantrieben gefördert.

Im Rahmen des Lkw-Innovationsprogramms hat das BMVI auf der Grundlage der „Richtlinie zur Förderung der Anschaffung emissionsarmer schwerer Nutzfahrzeuge“ die Anschaffung von emissionsarmen schweren Nutzfahrzeugen ab 12 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht gefördert. Die Abwicklung des Förderprogramms erfolgte durch die KfW. Das Förderprogramm startete im September 2007. Die jährlichen Auszahlungen seit 2008 betragen rund:

2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
74,5 Mio. €	70,7 Mio. €	15,1 Mio. €	11,6 Mio. €	12,3 Mio. €	8,4 Mio. €	15,2 Mio. €

22. a) Welche Rolle wird in der Fortschreibung des Aktionsplans Güterverkehr und Logistik die Ausweitung der Länge von Güterzügen spielen (bitte zukünftig angestrebte Zuglänge angeben und mögliche Strecken für diese Züge benennen)?
- b) Welche Kapazitätserweiterungen an welchen Stellen im deutschen Eisenbahnnetz müssen zugunsten längerer Züge aus 23a durchgeführt werden?
- c) Für welche Überholgleise hat die Deutsche Bahn AG eine Verlängerung auf 750 Meter vorgeschlagen (bitte genaue Lage im Netz angeben)?
- d) Welche Strecken sind nach Kenntnis der Bundesregierung von der Deutschen Bahn AG für Güterzüge mit einer Länge von bis zu 835 Metern vorgeschlagen worden, und bis wann soll auf den besagten Strecken der Betrieb mit längeren Güterzügen möglich sein?

Die Fragen 22a bis 22d werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Längere Güterzüge ermöglichen eine verkehrliche Kapazitätsausweitung auf den vorhandenen Strecken, da die gleiche Nettolast mit weniger Zügen befördert werden kann. Welche Infrastrukturmaßnahmen erfolgen müssen, ist von der angestrebten Zuglänge abhängig. Über eine Zuglänge von mehr als 740 m (bzw. mehr als 835 m auf der Relation Maschen-Padborg) hat die DB AG noch nicht entschieden.

Das BMVI untersucht die Verlängerung von Überholgleisen auf 750 m im mehrstufigen gesamtwirtschaftlichen Bewertungsverfahren für den neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP). Dabei wird auch die genaue Lage dieser Überholgleise im Netz ermittelt werden. Diese Untersuchung ist methodisch aufwändig. Die Ergebnisse liegen noch nicht vor.

Güterzüge bis zu 835 m Länge sind auf der Relation Maschen-Padborg im kommerziellen Einsatz.

Im Übrigen ist die operative Umsetzung Angelegenheit der DB AG.

23. a) Mit welchen Aktivitäten im Bereich der Forschung und Entwicklung will die Bundesregierung die Einführung einer automatischen Mittelpufferkupplung vorantreiben?
- b) Welchen Zeitraum strebt die Bundesregierung für die Einführung der automatischen Mittelpufferkupplung an, und welche Aktivitäten plant die Bundesregierung auf EU-Ebene, um die europaweite Einführung sicherzustellen?

Für die automatische Mittelpufferkupplung liegen verschiedene technische Lösungen vor, von denen eine bei Schwerlastzügen im praktischen Einsatz ist. Die weitere Entwicklung und Einführung ist eine unternehmerische Aufgabe der Eisenbahnverkehrsunternehmen.

24. a) Welche Fortschritte bei der Einführung des Zugleit- und -sicherungssystems ERTMS/ETCS gibt es, und welche Streckenabschnitte sind bereits mit welchen ETCS-Levels ausgestattet?
- b) Welche Kosten fielen dafür insgesamt bisher bei der Deutschen Bahn AG bzw. beim Bund dafür an?
- c) An welchen Strecken in Deutschland ist ERTMS/ETCS durch die Europäische Union vorgesehen, und an welchen Streckenabschnitten befindet sich die Technik aktuell in der Umsetzung bzw. ist bisher noch nicht umgesetzt?
- d) Auf welchen Streckenabschnitten ist ERTMS/ETCS zukünftig bis 2020 mit welchem jeweiligen Level vorgesehen, und auf welchen Streckenabschnitten finden Vorbereitungsmaßnahmen statt?

Die Fragen 24a bis 24d werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Am 8. Dezember 2015 hat das Eisenbahn-Bundesamt die Inbetriebnahmegenehmigung für den Streckenabschnitt zwischen Erfurt und Halle/Leipzig (VDE 8.2) erteilt. Dort wird ERTMS in Level 2 betrieben. Bis 2017 soll der Abschnitt zwischen Erfurt und Nürnberg (VDE 8.1) folgen.

Die signaltechnische Ausrüstung des VDE 8.1, VDE 8.2 und Knotens Erfurt werden gemeinsam veranschlagt. Somit können zum aktuellen Zeitpunkt keine abschließenden Kosten ermittelt werden.

Die Europäische Union hat laut Beschluss 2012/88/EU der Kommission vom 25. Januar 2012 über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität der Teilsysteme „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ des transeuropäischen Eisenbahnsystems Anhang III Abschnitt 7.3.4 für Deutschland vier ERTMS-Korridore vorgesehen. Momentan befindet sich der international wichtigste Korridor A von Rotterdam über Köln und Basel nach Genua in der Umsetzung.

Die vollständige Befahrbarkeit von Korridor A mit ERTMS, ohne auf eine nationale Zugsicherung zurückgreifen zu müssen, ist nach aktuellem Stand der Planungen und in Abstimmung mit der Europäischen Kommission für 2022 vorgesehen. Dabei kommt ERTMS Level 1 Limited Supervision oder ERTMS Level 2 zum Einsatz. Level 2 wird dort verwendet, wo dichte Zugfolgen oder hohe Geschwindigkeiten notwendig sind, sowie bei Stellwerken, die diesen Standard unterstützen. Insbesondere auf Streckenabschnitten mit älteren Stellwerken, die das Ende ihrer technischen Nutzungsdauer noch nicht erreicht haben, ist Level 1 Limited Supervision vorgesehen.

25. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Antwort der Bundesnetzagentur an den Abgeordneten Matthias Gastel auf dessen Schriftliche Frage, weshalb lediglich in Großbritannien einschließlich Nordirland im Bereich des Schienengüterverkehrs ein kontinuierliches Wachstum über die letzten vier Jahre erzielt werden konnte und wonach dies auch auf die im europäischen Vergleich unterdurchschnittlich hohen Trassenpreise zurückzuführen sei (Antwort vom 27. Mai 2015), und welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus insbesondere für das neue Eisenbahnregulierungsgesetz?

Die Bundesregierung hat den Entwurf eines Gesetzes zur Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich vorgelegt. Durch die Einführung einer Anreizsetzung werden Impulse für eine Kostensenkung gegeben, die allen Verkehrsdiensten zu Gute kommt. Darüber hinaus führt die Präzisierung des Preisbildungsmaßstabes zu einer konsequenteren Berücksichtigung der Preissensibilitäten der jeweiligen Verkehrsdienste.

26. Wie sieht der aktualisierte Zeitplan für die Umsetzung des Sofortprogramms Seehafenhinterlandverkehr II aus (bitte projektscharf den Planungsstand bzw. den Stand der Umsetzung angeben)?

Das Sofortprogramm Seehafen-Hinterlandverkehr II (SHHV II) wird in zwei Tranchen umgesetzt. Die Finanzierungsvereinbarung zur 1. Tranche hat eine Laufzeit bis zum 31. Dezember 2020. Die damit umzusetzenden Maßnahmen werden nachstehend mit Angabe des aktuellen Umsetzungsstandes dargestellt.

Die Finanzierungsvereinbarung für die 2. Tranche wird derzeit zwischen dem Eisenbahn-Bundesamt und der DB Netz AG abgestimmt.

Nachfolgend der aktuelle Bearbeitungsstand der Maßnahmen der 1. Tranche gemäß Angaben der DB Netz AG:

1. Baumaßnahmen:

Knoten Hamburg (Ostumfahrung Maschen)

Der (Haupt-)Baubeginn des östlichen Umfahrgleises des Rangierbahnhofes Maschen ist ab Anfang 2017 vorgesehen, die erforderlichen Ausschreibungen starten Mitte 2016.

Als Vorabmaßnahme wurde die Errichtung der Lärmschutzwand (West) bereits ausgeschrieben.

Knoten Hamburg (Nordkurve Kornweide)

Im Rahmen des Projektes zweigleisiger Ausbau der Nordkurve Kornweide wird die Hafenanbindung für nördliche und östliche Destinationen verbessert. Das zweite Gleis Nordkurve Kornweide wird auf einem Dammbauwerk errichtet. Aufgrund der schwierigen Untergrundverhältnisse (weicher Moorboden) kommt dort eine zeitaufwändige, in drei Phasen erfolgende Methode der Bodenstabilisierung und der Dammschüttung zur Anwendung. Die erste Phase wurde bereits begonnen und durchläuft derzeit den erforderlichen Setzungszeitraum. Weiterhin wurde mit der Erstellung einer größeren zusammenhängenden Kreuzungsanlage (u. a. mit einer Eisenbahnüberführung der Strecke 1254 über die neue Bundesstraßenlage der B 4/75) begonnen.

Umschlagbahnhof Leipzig-Wahren

Im Umschlagbahnhof Leipzig-Wahren wird ein zweites Umschlagmodul errichtet. Dieses 2. Umschlagmodul besteht aus vier Umschlaggleisen, je einer Fahr- und Ladespur für LKW und vier Abstellspuren für Container, die von zwei Kragarmportalkränen überspannt werden. Die Realisierung der Maßnahme wurde im dritten Quartal 2015 begonnen. Derzeit läuft die Bauphase fünf von neun. In dieser Phase werden Tief-, Erd- und Oberbauarbeiten, aber auch schon vorbereitende Oberleitungsarbeiten, sowie signaltechnische Begleitarbeiten durchgeführt. Die Bauzustände sind wegen der bereits vorhandenen in Betrieb befindlichen Infrastruktur erforderlich.

Seehafen Rostock (Achslasterhöhung bis Kavelstorf)

Im Rahmen dieser Maßnahme werden sechs neue Durchlässe – Bauwerke, bei denen die Gleisanlagen z. B. über Entwässerungseinrichtungen und Bäche geführt werden – auf der Strecke 6448 zwischen Kavelstorf und Rostock-Seehafen für Achslasten bis zu 25 Tonnen ertüchtigt. Damit wird die Strecke Rostock Seehafen bis in den Großraum Berlin durchgängig mit 25 t-Radsatzlast befahrbar sein. Für die Durchlässe wird aktuell die Entwurfsplanung erarbeitet.

Spurplananpassung Bahnhof Lehrte Westgruppe

Im Rahmen der Bedarfsplanmaßnahme MegaHub Lehrte wird auch die Bestandsnetzmaßnahme Bahnhof Lehrte, Spurplananpassung Bahnhofsteil Westgruppe (Spurplananpassung der Bestandanlagen an das neue Gleisbild Projekt MegaHub Lehrte) umgesetzt. Damit wird die Leistungsfähigkeit des Knotens Lehrte-West verstetigt und die Betriebsqualität erhöht. Der Baubeginn ist im Rahmen einer Unbedenklichkeitserklärung des EBA (Baubeginn auf Risiko des Bauherrn, ohne Gefährdung der Bundesmittelförderung) erfolgt.

2. Planungsmaßnahmen:

ABS Lübeck-Schwerin (Planung Leistungsphasen 1+2)

Im Rahmen dieses Projektes wird die Elektrifizierung der eingleisigen Strecke 1122 (Lübeck-Bad Kleinen) sowie der Neubau einer Verbindungskurve im Bereich Bad Kleinen zur Strecke 6441 (Schwerin-Bad Kleinen) geplant. Die verkehrliche Aufgabenstellung ist erarbeitet. Im Rahmen der Grundlagenermittlung wird nunmehr unter Berücksichtigung der betrieblichen und infrastrukturellen Voraussetzungen die konkrete Aufgabenstellung für die technische Vorplanung erarbeitet.

ABS Paderborn – Kassel, Verbindungskurve Mönchehof – Speele (Planung Leistungsphasen 1+2)

Im Rahmen der ABS Paderborn – Halle wird zur nördlichen Umfahrung der Stadt Kassel eine Verbindungskurve mit dem Planfalltitel Mönchehof – Speele geplant.

Damit entfällt perspektivisch ein Wenden der Züge im Rangierbahnhof Kassel, was zu einer Entlastung zum einen des Knotens Kassel selbst und zum anderen auch der nördlich laufenden Parallelrelationen des Ost-West-Güterverkehrs führt. Zurzeit erfolgt im Rahmen der Grundlagenermittlung die Erarbeitung und Abstimmung der verkehrlichen und betrieblichen Aufgabenstellungen als Grundlage der technischen Vorplanung.

ABS Nürnberg – Passau – Grenze D/A – Neubau Drittes Gleis Regensburg – Obertraubling (Planung Leistungsphasen 1+2)

Im Bereich Regensburg kreuzen sich zwei große Eisenbahnrelationen (Nord-Süd mit West-Ost). Zwischen Regensburg Hauptbahnhof und Obertraubling laufen diese beiden Relationen parallel. Die Maßnahme „Drittes Gleis Regensburg – Obertraubling“ dient der Erhöhung der Kapazität und damit Durchlässigkeit des Knotenbereiches. Zurzeit erfolgt die Erarbeitung und Abstimmung der betrieblichen und infrastrukturellen Voraussetzungen zur Durchführung der technischen Vorplanung.

Bremerhaven-Speckenbüttel – Bremen (Planung Leistungsphasen 1+2)

Im Rahmen der Planungsmaßnahme werden im Bereich Bremerhaven zwei Einzelmaßnahmen geplant:

- a) Auf der Strecke 1740 zwischen Bremen und Bremerhaven fehlen im Bereich Bremerhaven abschnittsweise die Möglichkeiten einer uneingeschränkten Betriebsabwicklung. Hier wird die Realisierung der Lückenschlüsse eines sogenannten Gleiswechselbetriebes geplant.
- b) Vervollständigung der Ausrüstung von acht Gleisen des Bahnhofs Bremerhaven-Speckenbüttel mit Oberleitung.

Für beide Maßnahmen wird derzeit die Grundlagenermittlung durchgeführt. Die technische Vorplanung wird hier in Kürze starten. Die bauliche Umsetzung ist in der 2. Tranche vorgesehen.

- 27.
- a) Welche Empfehlungen gibt die Bundesregierung oder geben andere staatliche bzw. zwischenstaatliche Organisationen an Unternehmen aus dem Güterverkehrs- und Logistikbereich, welche Nachhaltigkeitskennzahlen in der Bilanz anzugeben sind?
 - b) Welche Verpflichtungen gibt die Bundesregierung oder geben andere staatliche Organisationen an Unternehmen aus dem Güterverkehrs- und Logistikbereich, welche Nachhaltigkeitskennzahlen in der Bilanz anzugeben sind?
 - c) Hat die Bundesregierung Erkenntnisse darüber, wie viele Unternehmen im Güterverkehrs- und Logistikbereich den Deutschen Nachhaltigkeitskodex (DNK) anwenden?
Wenn ja, wie groß ist der Anteil, wenn nein, warum nicht?
 - d) Gibt es Bestrebungen der Bundesregierung, den Anteil der Firmen, die den DNK anwenden, zu erhöhen?
Wenn ja, mit welchen Maßnahmen unterstützt die Bundesregierung die Anwendung?
 - e) Sind weitere Unterstützungsmaßnahmen (Anreizsysteme oder Ähnliches) für die Anwendung des DNK geplant?
Wenn ja, wie sollen diese ausgestaltet werden?
Wenn nein, warum nicht?
 - f) Durch welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, Anreize für einen niedrigen CO₂-Ausstoß in Transporte und gesamte Lieferketten zu schaffen, falls sie keine Maßnahmen beabsichtigt, warum nicht?
 - g) Wie beurteilt die Bundesregierung freiwillige Maßnahmen der Güterverkehrs- und Logistikunternehmen zum Ausweis von CO₂-Emissionen bei Logistikdienstleistungen oder zu Bonus-Malus-Regelungen von CO₂-

Emissionen im Rahmen von Logistikverträgen („Öko-KPI“), und inwieweit bezieht sie diese in Überlegungen zu verpflichtenden Maßnahmen mit ein?

Die Fragen 27a bis 27g werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Über die verpflichtende Rechnungslegung hinaus existieren zahlreiche Instrumente, mit denen auf freiwilliger Basis die nachhaltige Unternehmensführung anhand von Kennzahlen belegt wird. Eine Darstellung verschiedener Instrumente findet sich in der Veröffentlichung des BMUB „Gesellschaftliche Verantwortung von Unternehmen“ (2014).

Nach § 289 Absatz 3 des Handelsgesetzbuchs (HGB) müssen große Kapitalgesellschaften im Sinne des § 267 Absatz 3 HGB sowie entsprechende haftungsbeschränkte Personengesellschaften im Rahmen ihrer Rechnungslegung im Lagebericht über nichtfinanzielle Leistungsindikatoren, wie Informationen über Umwelt- und Arbeitnehmerbelange, berichten, soweit sie für das Verständnis des Geschäftsverlaufs oder der Lage von Bedeutung sind.

Die jeweils aktuelle Liste der Unternehmen, die den DNK anwenden, befindet sich auf der Homepage des Rates für Nachhaltige Entwicklung.

Die Bundesregierung unterstützt den vom Rat für Nachhaltige Entwicklung mit der Wirtschaft und Zivilgesellschaft entwickelten DNK.

Die Anwendung des DNK ist freiwillig. Der Rat für Nachhaltige Entwicklung führt den Dialog mit der Wirtschaft fort und zielt mit verschiedenen Veranstaltungen, Arbeitshilfen und Schulungsangeboten auf die weitere Verbreitung des DNK.

Maßnahmen, um Anreize für niedrigen CO₂-Ausstoß zu setzen, sind im Aktionsplan Güterverkehr und Logistik des BMVI dargestellt.

Die Bundesregierung begrüßt freiwillige Maßnahmen der Unternehmen zum Ausweis von CO₂-Emissionen bei Logistikdienstleistungen. Die Ausgestaltung von Logistikverträgen obliegt den Unternehmen selbst. Zu Einzelheiten hat die Bundesregierung keine Kenntnis.

28. a) Welche verpflichtenden Maßnahmen zur Berechnung von CO₂-Emissionen welcher logistischer Dienstleistungen gibt es?
- b) Aus welchen Gründen wird die Maßnahme 4E (Optimierung von Transportketten durch standardisierte CO₂-Emissionsberechnung) aus dem bisherigen Aktionsplan nicht weiter verfolgt?

Die Fragen 28a und 28b werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es gibt keine verpflichtenden Maßnahmen für die Berechnung von CO₂-Emissionen logistischer Dienstleistungen. Unternehmen führen solche Berechnungen ggf. aus eigenem Interesse durch. Die Maßnahme 4 E aus dem Aktionsplan Güterverkehr und Logistik von 2010 wurde nicht weitergeführt, da das Europäische Komitee für Normung inzwischen den Entwurf einer CEN-Norm (EN 16258:2011) mit der gleichen Zielsetzung veröffentlichte und nationale Aktivitäten nicht mehr erforderlich waren.

29. a) Durch welche Maßnahmen wird die Bundesregierung die Verlagerung von der Straße auf die Schiene bzw. die Wasserstraße vor allem auf Langstrecken fördern, und inwieweit hält sie an den bisherigen Verlagerungszielen, etwa im Rahmen der Nachhaltigkeitsindikatoren, fest?
- b) Welche konkreten Maßnahmen plant die Bundesregierung, die seit 1999 rückläufige bzw. stagnierende Entwicklung der Nachhaltigkeitsindikatoren „Anteile des Schienenverkehrs und der Binnenschifffahrt an der Güterbeförderungsleistung“ zu stoppen bzw. umzukehren?

Die Fragen 29a und 29b werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen einer Meta-Studie werden Maßnahmen zur Verbesserung der Intermodalität erforscht. Zudem werden derzeit Maßnahmen zur Förderung der Verlagerung im Rahmen der Fortentwicklung der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie geprüft.

30. a) Wie ist der Stand des „Spending Reviews“ zur Bewertung der Defizite bei der Förderung des Kombinierten Verkehrs?
- b) Inwiefern werden bereits welche konkreten Maßnahmen erarbeitet, um die Förderung des Kombinierten Verkehrs zukünftig zu verbessern?
- c) Wann wird die Bundesregierung die Nachfolgerichtlinie für die Förderung von Umschlaganlagen vorlegen, und was wird sich gegenüber der noch geltenden Richtlinie ändern?

Die Fragen 30 a bis 30c werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Spending Review zur Förderung des Kombinierten Verkehrs wird planmäßig mit dem Beschluss der Eckwerte für den Bundeshaushalt 2017 und dem Finanzplan bis 2020 abgeschlossen sein, so dass die Ergebnisse entsprechend im weiteren Haushaltsverfahren, dessen Teil sie sind, berücksichtigt werden können. Eine erste Unterrichtung des Parlaments hierüber wird im Rahmen der üblichen Unterrichtung über den Eckwertebeschluss erfolgen.

Im Rahmen der Spending Review werden auch Vereinfachungen und Verbesserungen der Förderung diskutiert.

Die Nachfolgerichtlinie wird gemäß den Ergebnissen der Spending Review überarbeitet werden.

31. a) In welchem Umfang wurden nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2012 im Rahmen der Gleisanschlussförderrichtlinie (Richtlinie zur Förderung des Neu- und Ausbaus sowie der Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen) Haushaltsmittel abgerufen (bitte in einzelne Jahre aufgliedert darstellen)?
- b) Inwiefern sieht die Bundesregierung in der Gleisanschlussförderrichtlinie einen Beitrag für eine zusätzliche Verlagerung von Anteilen des Güterverkehrs von der Straße auf den umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene?
- c) Inwiefern und aus welchen Gründen sieht die Bundesregierung Nachbesorgungsbedarf bei der Gleisanschlussförderrichtlinie?

Die Fragen 31a bis 31c werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Seit 2012 sind im Rahmen der Gleisanschlussförderrichtlinie Fördermittel wie folgt gewährt worden:

- 2012: 14,28 Mio. Euro
- 2013: 9,36 Mio. Euro
- 2014: 2,44 Mio. Euro
- 2015: 3,27 Mio. Euro.

Gemäß der letzten Evaluierungsstudie des Förderprogramms aus dem Jahr 2012 wurden in dem für die Evaluierung gewählten Referenzjahr 10 Mio. t oder 3,07 Mrd. tkm verlagert. Der hierdurch erreichte Entlastungseffekt vom Straßengüterfernverkehr wird mit jährlich 455 000 bzw. täglich 1 820 Lkw-Fahrten beziffert. Daher sieht die Bundesregierung das Gleisanschlussförderprogramm weiterhin als einen Beitrag für die Verlagerung von Verkehren an.

Die Richtlinie zur Förderung des Neu- und Ausbaus sowie der Reaktivierung von privaten Gleisanschlüssen wird regelmäßig evaluiert und aktualisiert.

32. a) Welche Ergebnisse liegen der Bundesregierung in Bezug auf die Feldversuche der Bundesländer für Lang-LKWs bisher vor?
- b) Bis wann wird eine Entscheidung getroffen werden, ob Lang-LKWs in den Dauerbetrieb überführt werden?

Die Fragen 32a und 32b werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die bislang vorliegenden Ergebnisse zum Lang-Lkw-Versuch des Bundes können dem veröffentlichten Zwischenbericht der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) unter der Adresse www.bast.de/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v1-lang-lkw/v1-zwischenbericht.pdf entnommen werden. Weitere Forschungsergebnisse der BASt sind unter www.bast.de/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v1-lang-lkw/Berichte/Berichte_node.html;jsessionid=CFC2A74E1C092865C35E08D594557BC1.live1041 abrufbar.

Die Verordnung über Ausnahmen von straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit Überlänge ist bis zum 31. Dezember 2016 befristet.

Derzeit befindet sich die 6. Änderungsverordnung in der Ressortabstimmung. Mit dieser Verordnung sollen weitere Streckenabschnitte in die Verordnung aufgenommen werden.

33. a) Bis wann soll ein Gesetz zur Ausweitung der LKW-Maut auf alle Bundesstraßen vorgelegt werden?
- b) Bis wann soll ein Gesetz zur Ausweitung der LKW-Maut für Fahrzeuge zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht (vorerst auf allen Autobahnen und vierspurigen Bundesstraßen, später auf allen Bundesfernstraßen) vorgelegt werden?
- c) Mit welchen Mehreinnahmen rechnet die Bundesregierung derzeit im Zuge von Mautausweitungen nach den Fragen 33a und 33b?

Die Fragen 33a bis 33c werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit Entschließungsantrag vom 25. März 2015 (Bundestagsdrucksache 18/4460, S. 1) hat der Deutsche Bundestag die Bundesregierung aufgefordert, bis zum 1. Juli 2016 im Bundeskabinett einen Gesetzentwurf zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes zu beschließen, um ab Mitte 2018 die Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen auszuweiten. Der entsprechende Entwurf eines „Vierten Gesetzes zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes“ befindet sich derzeit in der Vorbereitung.

Derzeit ist ein Gesetz zur Ausweitung der Lkw-Maut auf Fahrzeuge zwischen 3,5 und 7,5 t zGG nicht geplant.

Im Zuge der Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen rechnet die Bundesregierung nach Berechnungen des BMVI mit jährlichen Mehreinnahmen von bis zu 2 Mrd. Euro.

Im Übrigen wird auf die vorstehenden Ausführungen verwiesen.

34. Bis wann wird die Bundesregierung das angekündigte nationale Flughafenkonzept vorlegen?

Es wird davon ausgegangen, dass das gemäß Koalitionsvertrag zur 18. Legislaturperiode zu erarbeitende Luftverkehrskonzept gemeint ist. Dieses soll bis Mitte 2016 vorliegen.

35. Durch welche Maßnahmen sowie durch welche Haushaltsmittel in welcher Höhe fördert die Bundesregierung den Aufbau nachhaltiger Strukturen in Entwicklungsländern im Güterverkehrs- und Logistikbereich, um eine zuverlässigere Versorgung welcher Regionen herzustellen?

Über gezielte Maßnahmen im Bereich wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung sowie Umwelt- und Klimaschutz unterstützt die Bundesregierung Entwicklungs- und Schwellenländer dabei, nachhaltige Logistikkonzepte zu etablieren und den Warenverkehr klima-, umwelt- und sozialverträglicher zu gestalten. Der Bereich Transport allgemein ist nur in Namibia Schwerpunkt der deutschen bilateralen Entwicklungszusammenarbeit.

Insgesamt befinden sich momentan im Auftrag der Bundesregierung und über die verantwortlichen Ressorts im Bereich Transport allgemein 28 Vorhaben bzw. Komponenten der Technischen Zusammenarbeit mit einem annuierten Gesamtvolumen von ca. 18 Mio. Euro in der Umsetzung. Güterverkehr und Logistik werden meist in Form von Teilkomponenten größerer Vorhaben zur Förderung nachhaltigen Verkehrs behandelt. Es bestehen Kooperationsprogramme mit China, Indien, Kolumbien, Südafrika und in der ASEAN-Region unter Einbezug von Akteuren aus Politik, Forschung und Privatwirtschaft. Zu den Fokusthemen zählen u. a. Versorgungssicherung durch effizienten Güterverkehr sowie CO₂-Emissionsminderungen durch Verbesserung von Fahrzeugtechnologiestandards und Fahrertrainings. Die Einbindung von Logistikunternehmen wird dabei sowohl durch Entwicklungspartnerschaften mit der Wirtschaft als auch durch das Akteursnetzwerk der German Partnership for Sustainable Mobility sichergestellt. Vorhaben mit Schwerpunkt Klimaschutz sind unter www.international-climate-initiative.com/de/ näher einsehbar.

Im Bereich der Finanziellen Zusammenarbeit fördert die Bundesregierung über die KfW Entwicklungsbank den Aufbau nachhaltiger Infrastruktur in Entwicklungs- und Schwellenländern. Neu entstehende, auszubauende oder zu modernisierende Transportinfrastruktur dient dabei sowohl dem Güter- und Logistikverkehr als auch dem Personenverkehr. Die Vorhaben lassen sich unterschiedlichen

thematischen Schwerpunkten zuordnen: ländlicher Wegebau, (Fern-)Straßenwesen, schienengebundener Güterverkehr sowie Häfen und Flughäfen.

In den letzten fünf Jahren (2011 bis 2015) hat die KfW Neuzusagen der Bundesregierung in Höhe von ca. 190 Mio. Euro umgesetzt. Im gleichen Zeitraum hat sie über Marktmittel und Mandate zusätzlich Neuzusagen in einer Gesamthöhe von fast 260 Mio. Euro realisiert. Der regionale Fokus liegt auf Asien und Sub-Sahara-Afrika.

Darüber hinaus fördert die Bundesregierung im Rahmen des develoPPP.de-Programms momentan neun Entwicklungspartnerschaften mit der Wirtschaft im Bereich Güterverkehr und Logistik mit öffentlichen Mitteln in Höhe von insgesamt 1 531 500 Euro. Regionaler Schwerpunkt dieses Engagements ist Asien.

1. Projekte/Projektkomponenten der deutschen TZ im Bereich Güterverkehr und Logistik

Vorhaben	Durchführungsland / Region	Laufzeit	Volumen [EUR]
Emissionsreduktion im Transportkältesektor durch Einführung innovativer Logistik	Südafrika	05/2012 - 05/2017	3,4 Mio.
Beratung von Institutionen des Straßenverkehrswesens	Namibia	12/2011 - 11/2016	18 Mio.
Nachhaltige Stadtversorgung in Indien	Indien	06/2014 - 11/2017	3 Mio.
Deutsch-chinesische Zusammenarbeit für klimafreundlichen Verkehr	VR China	03/2015 - 01/2019	3,5 Mio.
Nachhaltige Hafenentwicklung in der ASEAN-Region	ASEAN-Region (Vietnam, Thailand, Indonesien, Malaysia, Philippinen und Kambodscha)	06/2009 - 06/2016	5,18 Mio.
Energieeffizienz und Klimaschutz im Landverkehrssektor in der ASEAN-Region	ASEAN-Region (Indonesien, Malaysia, Kambodscha, Laos, Myanmar, Philippinen, Thailand, Vietnam)	12/2011 - 12/2018	6 Mio.
Beratung und Ausbildung im maritimen Bereich in Timor-Leste	Timor-Leste	2013 -2016	10 Mio.
Transfer klimafreundlicher Transporttechnologien und -maßnahmen	Überreg. Welt.	11/2010 - 12/2016	7,6 Mio.

2. FZ Vorhaben im Bereich Transportinfrastruktur

Vorhaben	Land	Jahr Vertrag	Volumen [EUR]
Straße Maai Mahiu–Narok	Kenia	2011	1,88 Mio.
Verbesserung der zivilen Flugsicherung, Phase 1: Kommunikation und Navigation	Afghanistan	2011	3,18 Mio. (Mandate)
Ländliche Infrastruktur Laos IV	Laos	2011	6 Mio.
Programm ländliche Infrastruktur (RIP II)	Kambodscha	2011	7 Mio.
Aufbau eines Trainingszentrums für den Luftfahrtsektor	Afghanistan	2011	878,250 (Mandate)
Wirtschaftliche Infrastruktur im Norden, Unterstützung Projektträger	Afghanistan	2011	550.000
Rehabilitierung Flughafen Masar-e Sharif (3. Aufstockung)	Afghanistan	2012	129.000
Flugsicherung Masar-i Sharif / MLAT und Tower Einrichtung	Afghanistan	2012	10,25 Mio.
Flutschädenbeseitigung an ländlicher Infrastruktur	Kambodscha	2012	8 Mio.
Ländliche Infrastruktur Laos V	Laos	2012	6 Mio.
Nationalstraße Kunduz – Kholm Phase II	Afghanistan	2012	20 Mio.
MPWT National Training Center	Laos	2012	600.000
Erweiterung der ingenieurwissenschaftlichen Fakultät an der University of Namibia, Ongwe	Namibia	2012	13 Mio.
Arbeitsintensiver Straßenbau V	Namibia	2012	10 Mio.
Regionale Transportinfrastruktur, Ernährungssicherung Ulan Bator	Mongolei	2012	4,5 Mio.
Ländlicher Wegebau Mt. Kenia (Meru und Nyeri Distrikt)	Kenia	2012	538,212 (Mandate)
Innerstädtische Umgehungsstraße Lomé	Togo	2013	3,46 Mio.
Nationalstraße Kunduz – Kholm Phase III	Afghanistan	2013	23 Mio.
Programm ländliche Infrastruktur – Phase III (RIP III)	Kambodscha	2013	4 Mio.
Brückenrehabilitierung Phase IV	Kamerun	2013	5,5 Mio.
Klimaanpassung/ Flutschutz von Straßen im Norden Namibias	Namibia	2013	8,8 Mio.
Rehabilitierung Flughafen Masar–e Sharif (3. Aufstockung)	Afghanistan	2013	465,116
Rehabilitierung Flughafen Masar–e Sharif (3. Aufstockung)	Afghanistan	2013	1,2 Mio.
Fährverbindung entlang der Nordküste TLS	Timor-Leste	2013	7,8 Mio.
WBIF-Zuschuss betreffend Ortsumgehung an Küste Montenegros	Montenegro	2014	25.000 (Mandate)
WBIF-Zuschuss betreffend Ortsumgehung an Küste Montenegros	Montenegro	2014	435.000 (Mandate)
Programm ländliche Entwicklung / Wegebau (inkl. Begleitmaßnahme)	Myanmar	2014	7 Mio.

Vorhaben	Land	Jahr Vertrag	Volumen [EUR]
Flugsicherung Masar-i Sharif / MLAT und Tower- richtung	Afghanistan	2014	530.000
Rural Infrastructure Programme (RIP IV)	Kambodscha	2015	11 Mio.
Arbeitsintensiver Straßenbau VI	Namibia	2015	15 Mio.
Ländliche Infrastruktur Laos VI	Laos	2015	16 Mio.
Programm ländliche Entwicklung II	Myanmar	2015	6 Mio.
Ländliche Infrastruktur Laos VI, A+F	Laos	2015	800.000
Programm ländliche Infrastruktur RIP IV - A&F	Kambodscha	2015	800.000
Programm ländliche Entwicklung III	Myanmar	2015	5 Mio.
Wiederaufbau von Straßen und Brücken nach Flutschä- den	Myanmar	2015	10 Mio.

3. Projekte der Zusammenarbeit des BMZ mit der Wirtschaft im Bereich Güterverkehr und Logistik im Rahmen des develoPPP.de-Programms

Vorhaben	Durchführungsland / Region	Projektpartner / Träger	Laufzeit	Volumen [EUR]
Low Carbon Logistics	VR China	Scania Sales (China) Co. Ltd.	07/2014 - 06/2016	190.000 (öffentlicher Beitrag) 190.000 (privater Beitrag)
Einführung dualer kaufmännischer Ausbildung (Industrie/Logistik) in Malaysia	Malaysia	Infineon Technologies	06/2014 - 12/2016	200.000 (öffentlicher Beitrag) 252.000 (privater Beitrag)
Enhancing sustainable development through road traffic safety performance	Vietnam	TÜV NORD Vietnam Ltd.	04/2014 - 07/2016	176.000 (öffentlicher Beitrag) 221.000 (privater Beitrag)
Einrichtung eines Innovations- und Technologie-Zentrum für alternative Mobilitätskonzepte in Qingdao	VR China	PROGENIUM GmbH & Co. KG Strategy & Management Consulting	09/2013 - 05/2016	181.500 (öffentlicher Beitrag) 271.500 (privater Beitrag)
Technische Grundlagenausbildung im Transport- und Infrastrukturbereich	Liberia	HELOG Aviation KG	08/2013 - 05/2016	140.000 (öffentlicher Beitrag) 242.000 (privater Beitrag)
Einführung von Regelbauweisen für einen ökologisch nachhaltigen Straßenbau	Vietnam	Landschaftsgestaltung, Straßen-, Tief und Wasserbau GmbH	02/2015 - 03/2017	186.000 (öffentlicher Beitrag) 217.000 (privater Beitrag)
Let's start cycling - Increasing awareness for cycling in West Ukraine	Ukraine	nextbike GmbH	12/2014 - 11/2017	95.500 (öffentlicher Beitrag) 95.500 (privater Beitrag)
Carsharing als Beitrag für den nachhaltigen Stadtverkehr in China	VR China	Car2go China Co. Ltd.	05/2014 - 06/2016	162.500 (öffentlicher Beitrag) 163.000 (privater Beitrag)
IT-Schulungszentrum für Planung und Betrieb von öffentlichem Verkehr	Vietnam	IVU Traffic Technologies AG	07/2014 - 06/2016	200.000 (öffentlicher Beitrag) 329.000 (privater Beitrag)