

Antwort der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen), Gila Altmann (Aurich), Egbert Nitsch (Rendsburg), Helmut Wilhelm (Amberg) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 13/8319 –**

Entwicklung des Güterverkehrs auf der Schiene

Erklärtes Ziel der Bundesregierung ist es seit langem, die umweltverträglichen Verkehrsträger zu stärken. Tatsächlich verläuft die Entwicklung des Güterverkehrs auf der Schiene jedoch negativ: Während der Güterverkehr auf der Straße weiterhin stark anwächst, verliert die Schiene nicht nur relativ Verkehrsanteile, sondern auch absolut beim Güterverkehrsaufkommen. Unlängst machte die „Verkehrs-Rundschau“ (Ausgabe vom 4. Juli 1997) deutlich, wie weit Anspruch und Wirklichkeit auseinanderklaffen: War das Bundesministerium für Verkehr „stets von einer Steigerung des KV-Aufkommens von 30 auf 90 Mio. Tonnen bis 2010 ausgegangen, muß es nun die Zahlen ‚deutlich nach unten‘ korrigieren“. Offensichtlich sind die Bemühungen des Bundesministeriums für Verkehr, durch ordnungspolitische Rahmenbedingungen und verstärkte Förderung dem Kombinierten Verkehr (KV) auf die Sprünge zu helfen, bisher nicht ausreichend.

Aus Sicht der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gibt es für die negative Entwicklung des Güterverkehrs auf der Schiene vor allem fünf Gründe:

1. Der Wettbewerb zwischen Schiene und Straße bleibt im Hinblick auf die Anlastung der jeweiligen Wege- und externen Kosten und entgegen der Zielsetzung von § 1 Abs. 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes weiterhin verzerrt. Den früheren Ankündigungen des Bundesministeriums für Verkehr, den Straßengüterverkehr durch die Verdoppelung bis Verdreifachung der Eurovignette deutlich zu verteuern, folgten und folgen keine Taten. Derzeit beschränkt sich die deutsche Position in den entsprechenden Verhandlungen auf europäischer Ebene auf eine Stabilisierung der Vignette in ihrer bisherigen Höhe. Allenfalls kommt es zu einer geringfügigen Erhöhung. Nach einer mehrheitlichen Empfehlung des Verkehrsausschusses des Europaparlaments sollen die externen Kosten des Güterverkehrs auf der Straße weiterhin nicht angelastet werden.
2. Die Liberalisierung des Güterverkehrsmarktes führt nicht von allein dazu, daß der technologische Rückstand des Schienengüterverkehrs behoben wird. Weder gibt es bis heute eine ausreichende Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen in den Staaten der Europäischen Gemeinschaft noch sorgt die Bundesregierung dafür, daß die über Jahrzehnte technisch vernachlässigte Schiene möglichst rasch faire Wettbewerbsbedingungen erhält. Der Glaube an die

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 26. August 1997 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schriftgröße – den Fragetext.

Innovationsfähigkeit allein durch eine liberalisierte Konkurrenz übersieht, daß es sich um einen Wettbewerb zwischen Ungleichen handelt. Die Schiene muß wegen ihrer Modernisierungsdefizite auch weiterhin massiv von staatlicher Seite gefördert werden: Mit einem Oldtimer kann man nicht in der Formel 1 konkurrieren.

3. Weit mehr als die Hälfte aller Gütertransporte findet im Entfernungsbereich zwischen 100 und 400 km statt. Mehr und mehr erweist sich die Fixierung auf die These, Güterverkehr auf der Schiene lohne sich nur bei großen Entfernungen und mit wenig Umschlagpunkten zwischen Straße und Schiene, als verhängnisvoll. Moderne, dezentrale Umschlagtechniken werden infolgedessen vernachlässigt und nicht zuletzt dadurch benachteiligt, daß der entsprechende Verkehr nicht zum KV gezählt wird und keine entsprechenden Förderungen erfährt. Systeme wie das Abroll-Container-System (ACTS), das „Automatic-Loading-System“ (ALS) oder Trailerzüge (Kombi-Rail) können den KV jedoch bereits bei Entfernungen ab 100 km rentabel machen, während üblicherweise die Rentabilitätsgrenze erst bei 400 km angesetzt wird.
4. Das Bundesunternehmen Deutsche Bahn AG (DB AG) versagt weitestgehend im Hinblick auf die Akquisition von Gütern. Zahlreiche Güterbahnhöfe selbst in großen Städten liegen praktisch still, und die Bahn reagiert – wie z. B. in Bonn geschehen – völlig überrascht, wenn sie von der betroffenen Stadt entsprechend kritische Nachfragen erhält. Ein weiteres Beispiel aus der Region Köln/Bonn: Ein Güterverkehrsaufkommen von jährlich 45 000 t, das mittels ökonomisch sehr rentabler Ganzzüge in Zusammenarbeit mehrerer Eisenbahnunternehmen unter Einschluß der DB AG zwischen zwei Standorten in dieser Region auf der Schiene befördert werden könnte, wird auf der Straße transportiert, weil sich DB AG und Bundesministerium für Verkehr einseitig auf zentrale statt dezentrale Systeme beschränken; als Güterumschlagplatz zwischen Straße und Schiene ist daher nur noch Köln-Eifelort vorgesehen. Während die Bahnen in Nachbarländern, z. B. Österreich, noch mehr als die Hälfte ihres Güterverkehrsaufkommens von Anschlußgleis zu Anschlußgleis befördern, wird auf dieses Güteraufkommen bei der DB AG immer mehr verzichtet. Die Überlegung, vielleicht in Zukunft das System des „CargoSprinters“ in größerem Umfang einzusetzen, dürfte vielerorts allein schon daran scheitern, daß in den vergangenen Jahren und weiterhin mit großer Eile Anschlußgleise seitens der DB AG abgebaut werden und seitens der Bundesregierung trotz ihrer Zuständigkeit für die Schieneninfrastruktur dieser Rückzug der Schiene aus der Fläche tatenlos akzeptiert wird.
5. Im Zuge der Bahnstrukturreform 1994/96 ist es nur zu einer Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs gekommen, nicht aber zu einer Regionalisierung auch des Güternahverkehrs und der Schieneninfrastruktur (bzw. der Verantwortung für die Schieneninfrastruktur), obwohl erst diese beiden ergänzenden Schritte hervorragende Synergieeffekte zugunsten der Schiene ermöglichen.

Ein typisches und besonders erfolgreiches Beispiel für solche Synergieeffekte ist die Salzburger Lokalbahn, bei der auf einer 32 km langen, eingleisigen Strecke täglich über 170 Züge – sowohl Personennah als auch Güterzüge – eingesetzt werden. Nicht nur Infrastruktur und Rollmaterial werden mit geradezu unglaublicher Effizienz genutzt, sondern auch das Personal, das in den Hauptverkehrszeiten voll im Personenverkehr, ansonsten aber auch im Güterbereich eingesetzt wird. (Das ist nicht mehr möglich bei der DB AG!) Die Entscheidung, einzelne Güterzüge zu fahren, die zwar für sich genommen nicht kostendeckend eingesetzt werden können, gleichwohl aber wichtige Kostendeckungsbeiträge für das Gesamtunternehmen erbringen, fällt unmittelbar vor Ort in der Betriebsführung mittels eines speziellen Computerprogramms. Schließlich erfolgt auch ein erfolgreiches Marketing des Gesamtunternehmens durch die Zuständigkeit für Infrastruktur, Personen- und Güterverkehr aus einer Hand.

Vorbemerkung

1. Die Bundesregierung hält an ihrem Ziel fest, umweltfreundliche Verkehrsträger zu stärken. Besondere Bedeutung mißt sie dabei im Güterverkehr auch dem Verkehrssystem Schiene zu. Die Bundesregierung ist weiter der Auffassung, daß eine Steigerung des Aufkommens im Kombinierten Verkehr Schiene/

Straße von derzeit rd. 30 auf rd. 90 Mio. t bis 2010 möglich ist. Sie hat diese Zahlen nicht „deutlich nach unten“ korrigiert. Diese Zielprognose, die auch in den Bundesverkehrswegeplan 1992 eingegangen ist, basiert auf BVWP-Prognosen für die weitere Entwicklung des Marktes der sog. Kaufmannsgüter, also vorrangig der Konsum- und Investitionsgüter, der anders als der der Massengüter stark steigende Tendenzen ausweist, die sich zwischenzeitlich auch bestätigt haben.

Offen ist jedoch inzwischen, bei wem das mögliche Wachstum des Kombinierten Verkehrs realisiert wird. Die Bahnreform, mit der der Zugang Dritter zum Netz der DB AG eröffnet wurde, strategische Entscheidungen des Vorstandes der DB AG im Bereich Güterverkehr und die Öffnung der Terminalförderung für Dritte im Bundeshaushalt 1998 lassen derzeit keine Erkenntnisse zu, welche Rolle künftig die DB AG, andere Bahnen, große Verlader oder Spediteure mit eigenen Zügen und KV-Operateure spielen werden. Die Bundesregierung wird den Markteintritt Dritter vor allem im Kombinierten Verkehr soweit wie möglich fördern und sich bemühen, Hindernisse zu beseitigen. Auch auf europäischer Ebene wird sie weiter für eine weitere Liberalisierung des Systems Schiene eintreten.

Derzeit hat der Kombinierte Verkehr grundsätzlich das eindeutige Schwergewicht im Entfernungsbereich über 400 km, auch wenn diese Regel von Ausnahmen durchbrochen wird: Kürzere Strecken sind marktfähig, wenn sie auf ausreichend starke Güterströme gestützt werden können, wie im Zwischenwerksverkehr, im sog. nassen Dreieck die Verbindung Bremerhaven – Hamburg oder im Fall eines neuen Containerzugs der BASF zwischen Ludwigshafen und Wörth. Im Sammeladungsverkehr mit seinen hohen qualitativen, insbesondere zeitlichen Anforderungen und seinem hohen Anteil an Streuverkehren sind dagegen nach Auffassung großer Speditionen national auch Entfernungen über 400 km derzeit von der Bahn konkurrenzfähig kaum anzubieten. Sogenannte Nischenverkehre werden jedoch hier auch möglich durch Neuentwicklungen, wie den Cargo-Sprinter.

Eine größere Attraktivität des Kombinierten Verkehrs ist von der Einführung des von allen KV-Operateuren beschlossenen Terminalbetriebs- und Leitsystems zu erwarten, das die Bundesregierung im Rahmen ihrer Förderung der KV-Terminalinvestitionen ebenfalls unterstützt.

2. Die Bundesregierung beantwortet Fragen zu dem Bereich Bahn ohne Bindungswirkung bezüglich der rechtlichen Zulässigkeit und vor dem Hintergrund der Umsetzung des Beschlusses des Ausschusses für Wahlprüfung, Immunität und Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages vom 27. Juni 1996. Insofern können Angaben zu unternehmerischen Sachverhalten nur insoweit mitgeteilt werden, als sie von den Unternehmen zur Verfügung gestellt wurden.

Mit der vom Deutschen Bundestag und Bundesrat mit breiter Mehrheit verabschiedeten Bahnstrukturreform wurde eine grundlegende Neuordnung des Eisenbahnwesens in der Bun-

desrepublik Deutschland vollzogen und zugleich eine Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Verkehrsträger Schiene erreicht. Neben der Privatisierung und der umfassenden finanziellen Sanierung der Eisenbahnen des Bundes sind in diesem Zusammenhang insbesondere die Öffnung der öffentlichen Schieneninfrastruktur für den Zugang durch dritte Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie die strikte Trennung staatlicher und unternehmerischer Aufgaben im Eisenbahnbereich hervorzuheben.

In der Vergangenheit ging der Anteil der Eisenbahnen am gesamten Güterverkehrsmarkt der Bundesrepublik Deutschland – bezogen auf die Verkehrsleistungen – stetig von 27,5 % im Jahr 1980 (alte Bundesländer) auf 20,9 % im Jahr 1992 zurück. Diese Entwicklung beruhte einerseits auf nicht wettbewerbsfähigen Leistungsangeboten der früheren Deutschen Bundesbahn und (ab 1990) der Deutschen Reichsbahn, andererseits aber auch auf einem erheblichen Rückgang der Anteile von traditionell bahnaffinen Gütern: Der Anteil der Massengüter ist im Zeitraum 1980 bis 1995 um 25 % gesunken; der Anteil der wertschöpfungsintensiven Güter steigt dagegen stetig (1991 bis 1995 Anteil Steigerung + 18 %).

Die neugegründete DB AG hat in den ersten drei Geschäftsjahren die sich aus den verbesserten Rahmenbedingungen ergebende Chance genutzt und durch zahlreiche Maßnahmen und Initiativen die ehemaligen Behördenbahnen in ein modernes, leistungsfähiges und kundenfreundliches Dienstleistungsunternehmen umgestaltet. Die unternehmerische Zwischenbilanz der DB AG ist angesichts ausgeglichener Geschäftsergebnisse, steigender Umsätze in nahezu allen Geschäftsbereichen und einer deutlich verbesserten Produktivität positiv.

Besondere Bedeutung kommt zukünftig den Bemühungen der DB AG zu, ihren Anteil an den sog. Kaufmannsgütern zu stärken. Gerade in diesem Bereich zeichnete sich 1996 eine positive Entwicklung ab (+ 3 %).

Hervorzuheben ist, daß die Produktivität im Güterverkehr seit Inkrafttreten der Bahnreform erheblich verbessert werden konnte: In den Jahren 1994 bis 1996 hat sich die Produktivität des Personals (in Tkm je Mitarbeiter) um 60 % erhöht. Die Voraussetzungen für eine stärkere Beteiligung der Schiene am gesamten Güterverkehrsmarkt sind damit deutlich günstiger als vor der Bahnreform.

Im übrigen wird zu den allgemeinen Feststellungen der Kleinen Anfrage auf die Beantwortung der Einzelfragen Bezug genommen.

1. Wie hat sich der Güterverkehr auf der Schiene sparten- und entfernungspezifisch sowie im Vergleich zur Straße (absolut und relativ) in den letzten Jahren entwickelt (dabei bitte möglichst unterscheiden in KV, Wagenladungsverkehr, Stückgüter usw.)?

Hierzu wird auf die Antworten der Bundesregierung zu den Fragen 2 a) bis c) der Kleinen Anfrage „Entwicklung der Eisenbahnverkehrsleistungen und organisatorische Maßnahmen der Deutschen Bahn AG“, Drucksache 13/5369, verwiesen.

2. Was wird die Bundesregierung konkret unternehmen, um ihre wiederholt bekundete Absicht nach einer Erhöhung des Güterverkehrsanteils auf der Schiene umzusetzen?

Neben der – bereits in der Vorbemerkung erwähnten – Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Verkehrsträger Eisenbahn im Zuge der Bahnstrukturreform unterstützt die Bundesregierung die Entwicklung des Schienengüterverkehrs vor allem durch die Bereitstellung von Finanzmitteln für den Ausbau der Schieneninfrastruktur, u. a. auch für Anlagen des Kombinierten Verkehrs. Allein 1995 und 1996 wurden insgesamt rd. 18 Mrd. DM aufgewandt, davon 16,4 Mrd. DM aus Bundesmitteln. Bis zum Jahr 2001 werden (einschließlich Eigenmitteln der DB AG) voraussichtlich weitere 43 Mrd. DM in die Schieneninfrastruktur investiert werden.

Daneben setzt sich die Bundesregierung innerhalb der EU für das Ziel einer weiteren Liberalisierung des europäischen Eisenbahnmarktes und eines möglichst ungehinderten grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehrs in Europa ein.

Im übrigen liegt es in der Verantwortung der Eisenbahnverkehrsunternehmen, rechtzeitig geeignete Angebote zu schaffen, um flexibel auf neue Entwicklungen des Güterverkehrsmarktes zu reagieren und auf der Grundlage einer differenzierten Analyse der Gütertransportstrukturen Schwerpunkte für ihr künftiges unternehmerisches Handeln zu setzen und so ihre Stellung am Verkehrsmarkt zu festigen und auszubauen.

3. Welchen Mindestsatz für die Eurovignette (Lkw, Jahr) wird die Bundesregierung bei den laufenden Verhandlungen in der EU bzw. bei der Entscheidung des Verkehrsministerrats noch mittragen?

Im Rahmen der Neuarbeitung der Richtlinie 93/89/EWG vom 25. Oktober 1993 hat die Bundesregierung bisher wiederholt eine angemessene Erhöhung des derzeitigen Höchstsatzes der zeitabhängigen Straßenbenutzungsgebühr für Lastkraftwagen von 1 250 ECU (ca. 2 400 DM) angestrebt.

Die Bundesregierung wird auch zukünftig im EU-Rat (Verkehr) darauf drängen, über eine Bestätigung des bisherigen Richtlinieninhalts bei einer substantiellen Erhöhung des Höchstsatzes für zeitabhängige Gebühren eine baldige Einigung auf EU-Ebene zu erreichen.

Eine Stabilisierung der Straßenbenutzungsgebühr in ihrer bisherigen Höhe stünde nicht mit dem Ziel der Bundesregierung im Einklang, einen substantiellen Fortschritt in Richtung auf eine gerechtere Anlastung der Wegekosten zu erreichen.

4. a) Welche Prognosen der Bundesregierung für die Entwicklung des KV gibt es, und wie werden diese Prognosen ggf. derzeit der aktuellen Entwicklung angepaßt (vgl. das Eingangszitat aus der „Verkehrs-Rundschau“)?

Die in der Einleitung zur Kleinen Anfrage zitierte Steigerung des KV-Aufkommens von 30 auf 90 Mio. Tonnen bis 2010 basiert auf Untersuchungen und Analysen der Verkehrsmengen für die „Standortkonzeption Kombiniertes Verkehr Schiene/Straße 2010“, die als Beitrag zum Bundesverkehrswegeplan 1992 gemeinsam von der Deutschen Bundesbahn, der Deutschen Reichsbahn und den Gesellschaften des Kombinierten Verkehrs erstellt wurde. Eine vergleichbare Größenordnung ergibt sich aus der Fortschreibung der Standortkonzeption, 1996 als „Entwicklungskonzept für den Kombinierten Verkehr (KV)“ vorgelegt.

Im übrigen wird auf die Ausführungen in der Vorbemerkung verwiesen.

- b) Wie beurteilt die Bundesregierung aus heutiger Sicht die rund drei Jahre alten Prognosen, das Stückgutaufkommen auf der Schiene könne von 2 Mio. auf 9 Mio. t pro Jahr gesteigert werden?

Wie sehen hier die aktuellen Prognosen aus?

Die hier zitierten Mengen 2 Mio. und 9 Mio. t sind einer Pressemitteilung des Bundesministers für Verkehr vom 5. Februar 1994 entnommen, in der über ein Gespräch des Bundesministers für Verkehr Matthias Wissmann mit dem Unternehmercolloquium Spedition berichtet wird. Sie beziehen sich auf ein besonderes Segment des gesamten Kombinierten Verkehrs, den Sammel-ladungsverkehr. In diesem Güterverkehrssegment sind in der Zwischenzeit vom Straßenverkehr neue Produktionstechniken entwickelt, die nicht erwarten lassen, daß künftig wesentliche Teile des nationalen Sammel-ladungsverkehrs im Kombinierten Verkehr abgewickelt werden können, da das Aufkommen stark streut und in hohem Maße Mittelstrecken- und Kurzstreckenverkehre umfaßt, in denen der Kombinierte Verkehr nicht wettbewerbsfähig ist.

5. a) Wie definiert die Bundesregierung den Begriff des KV exakt?

Kombinierter Verkehr ist der Oberbegriff für Gütertransporte, bei denen Ladeeinheiten (Wechselbehälter, Container, Sattelanhänger oder komplette Lastzüge) auf der Gesamtstrecke von mindestens zwei verschiedenen Verkehrsträgern, z. B. Straße/Schiene oder Wasserstraße/Schiene, befördert werden. Im nationalen und im EU-Verkehr dominiert der unbegleitete Kombinierte Verkehr, bei dem Wechselbehälter, Container und Sattelanhänger auf der Schiene (Hauptlauf) und auf der Straße (Vor- und Nachlauf) transportiert werden. Im begleiteten Kombinierten Verkehr werden Last- und Sattelzüge auf Spezialwaggons befördert. Die Fahrer begleiten ihre Fahrzeuge in einem mitgeführten Liegewagen

des Zuges. Diese Verkehrsart wird auch als Rollende Landstraße bezeichnet.

- b) Gehören aufgrund der geltenden Rechtslage Systeme wie ACTS, ALS, Kombi-Rail (Trailerzüge) usw. als Umschlagsysteme zwischen Straße und Schiene zum „Kombinierten Verkehr“, oder ist dieser auf den reinen Terminalverkehr beschränkt?
- c) Profitieren ACTS und ähnliche Systeme ebenfalls von der Befreiung des Vor- und Nachlaufs von Genehmigungspflicht, Sonn- und Feiertagsfahrverbot, Kraftfahrzeugsteuer, 44-Tonnen-Limit und Straßenbenutzungsgebühr?

Zum Kombinierten Verkehr gehören auch Verkehre mit den in der Frage zitierten Techniken, für die die ordnungspolitischen Vorteile ebenso wie für Verkehre mit anderen Umschlagtechniken gelten.

- 6. a) Wie bewertet die Bundesregierung moderne, dezentrale Umschlagsysteme Straße/Schiene wie ACTS, ALS und andere im einzelnen?
- b) Wie fördert die Bundesregierung konkret diese Systeme?

Die Bewertung der Umschlagsysteme ist eine Frage des Marktes, also der KV-Operateure, der Bahnen und der Verlager, die sich unmittelbar im Kombinierten Verkehr engagieren. Die Bundesregierung kennt diese Systeme, hat aber nicht die Aufgabe, einzelne Techniken zu empfehlen oder negativ zu bewerten.

Eine Förderung dieser Systeme aus dem Bundeshaushalt ist derzeit nicht vorgesehen. Die Bundesregierung fördert nur Umschlagbahnhöfe des Kombinierten Verkehrs, sowohl nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz wie auch 1998 aus dem Kapitel Allgemeine Bewilligungen des Einzelplans 12.

- 7. a) Hält es die Bundesregierung trotz der Möglichkeiten dieser modernen, dezentralen Systeme weiterhin für sinnvoll, weitgehend auf den zentralen KV zwischen relativ wenigen Güterverteilzentren in Deutschland zu setzen, oder sieht sie angesichts dieser Systeme Chancen für einen Schienengüterverkehr „in der Fläche“?

Das Problem des Kombinierten Verkehrs in der Fläche ist weniger die Umschlagtechnik, für die es als einfachstes und billigstes Mittel bereits seit längerem das Mobilgerät gibt, als die Menge. Standorte in der Fläche produzieren in der Regel Streuverkehre und verfügen nicht über Mengen, die auf nur wenige Zielorte orientiert sind, so daß die Abwicklung ihrer Verkehre hohen Rangieraufwand verursacht, der mit Zeitverlusten und Kosten verbunden ist.

- b) Welche Erkenntnisse über die Möglichkeiten und die Wirtschaftlichkeit des regionalen KV hat die Bundesregierung bisher im Rahmen ihres Programms „KV-Technologieplattform 2000+“ gewonnen?

Vorrangiges Ziel der „KV-Technologieplattform 2000+“ ist es, in einer Forschungs- und Entwicklungs-(FuE)-Partnerschaft zwischen Betreibern und Industrie anwendungsorientierte Innovationen unter marktkonformen Bedingungen in Demonstrationsfeldern zu erproben. Grundlage hierfür ist ein von der Bundesregierung gefördertes FuE-Rahmenkonzept. Die Bundesregierung hat die DB AG, alle anderen Nutzer sowie alle Hersteller und Anbieter neuer Technologien und Komponenten aufgefordert, sich aktiv mit eigenen Vorschlägen an diesem Programm zu beteiligen (s. Drucksache 13/4088).

Ein erstes gemeinsames Projektgespräch mit dem Ziel, alle Beteiligten in einer Präsentation über den erreichten Sachstand zu informieren und das weitere Vorgehen gemeinsam abzustimmen und festzulegen, hat am 10./11. Juli 1997 stattgefunden. Insofern ist es nach Auffassung der Bundesregierung zu früh, schon heute über Erkenntnisse oder Schlußfolgerungen zu berichten. Die Bundesregierung regt daher an, zu gegebener Zeit über die Ergebnisse des FuE-Vorhabens, insbesondere auch im Hinblick auf die Möglichkeiten und die Wirtschaftlichkeit des regionalen KV, zu informieren.

- c) Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus diesen Erkenntnissen im Hinblick auf das von ihr verfolgte Terminalkonzept für den KV?

Die Bundesregierung hat unter Berücksichtigung der Ausführungen zu Frage 7 b) keinen Anlaß zu Zweifeln an dem von ihr geförderten Terminalkonzept der KV-Betreiber.

8. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung über die Entwicklung der Zahl der Anschlußgleise an Firmenstandorten in Deutschland vor, und wie bewertet sie diese Entwicklung im Hinblick auf eigene investive Maßnahmen bzw. im Hinblick auf ihre eigene Infrastrukturverantwortung?

Anschlußgleise gehören nicht zu den Eisenbahnen des Bundes und unterliegen somit der Aufsicht der Obersten Verkehrsbehörden der Länder. Demzufolge besteht für Anschlußgleise auch keine Infrastrukturverantwortung des Bundes. Hinsichtlich der statistischen Angaben wird auf die Schriftenreihe „Verkehr in Zahlen“ verwiesen.

9. a) Welche Folgerungen zieht die Bundesregierung im Hinblick auf das Ziel einer Erhöhung des Güterverkehrsanteils auf der Schiene auf das in der Einführung (Nr. 4) für den Raum Köln/Bonn geschilderte Beispiel, bei dem 45 000 Jahrestonnen ökonomisch wie ökologisch sinnvollerweise ohne größere Probleme von der Straße auf die Schiene verlagert werden könnten?
- b) Ist der Bundesregierung bekannt, daß – wie im vorliegenden Fall – die Verlagerung solcher Transporte von der Straße auf die Schiene in vielen Fällen daran scheitert, daß mehrere Eisenbahnunternehmen daran beteiligt wären und sich die DB AG bislang oft weigert, den Marktzutritt kleinerer Eisenbahnunternehmen zu ermöglichen?

- c) Hält es die Bundesregierung für rechtlich möglich, daß sich die DB AG bei Zusammenarbeit mehrerer Eisenbahnunternehmen an den Kosten von Anschlußgleisen (im Netzbereich der nichtbundeseigenen Bahnen) zur Förderung gemeinsamer Projekte finanziell beteiligt, und unterstützt sie dies?
- d) Plant die Bundesregierung, auf die DB AG dahin gehend Einfluß zu nehmen, daß die Zusammenarbeit von DB AG und nichtbundeseigenen Bahnen zukünftig allgemein besser funktioniert und insbesondere DB-interne Abstimmungsprobleme hierbei vermieden werden?

Die Bundesregierung bewertet keine einzelnen Transportvorgänge. Mit der Bahnreform ist den Eisenbahnverkehrsunternehmen die Handlungsfreiheit gegeben, Transporte allein oder in Kooperation mit anderen durchzuführen. Hierbei stehen ihnen die Netze aller Eisenbahninfrastrukturunternehmen des öffentlichen Verkehrs zur diskriminierungsfreien Nutzung gegen Entgelt offen. Die in der Frage unterstellte Verweigerung des Netzzugangs durch die DB AG ist der Bundesregierung nicht bekannt. Im übrigen wird auf die Vorbemerkung und die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

Es unterliegt der unternehmerischen Entscheidung der DB AG und ist rechtlich nicht zu beanstanden, wenn diese – wie bereits in der Vergangenheit die Deutsche Bundesbahn – die Erstellung von Gleisanschlüssen mit eigenen Mitteln oder Sachleistungen unterstützt.

- 10. a) Hält die Bundesregierung die Akquisition von Gütern für die Schiene, wie sie gegenwärtig die DB AG im Hinblick auf die Fläche betreibt, für ausreichend, oder stimmt sie der Ansicht der Fragesteller zu, daß nach dem Vorbild europäischer Bahnen im Ausland und nach dem Vorbild zahlreicher nichtbundeseigener Eisenbahnen, die – wie z. B. die Elbe-Weser-Eisenbahnen- und Verkehrsbetriebe – trotz der auch für sie problematischen ökonomischen Rahmenbedingungen erheblich erfolgreicher im Güterverkehr in der Fläche sind als die DB AG bei einem offensiven Marketing erheblich mehr Güter für die Schiene akquiriert werden könnten?
- b) In welcher Weise plant die Bundesregierung Einfluß darauf zu nehmen, daß die Akquisition von Gütern für die Schiene auch in der Fläche deutlich verbessert wird?

Die Bundesregierung bewertet keine einzelnen Unternehmensaktivitäten. Es steht jedem Eisenbahnverkehrsunternehmen frei, potentielle Verkehre zu akquirieren und dabei zu entscheiden, ob die Durchführung der entsprechenden Transporte wirtschaftlich erfolgversprechend ist. Auf die Vorbemerkung und die Antworten zu den Fragen 2 und 9 a), b) und d) wird verwiesen.

- 11. Welche Folgerungen zieht die Bundesregierung aus der Einschätzung, daß der Güterverkehr der DB AG darunter leide, daß er aufgrund politischer Vorgaben nach dem Vollkostenprinzip durchgeführt werden müsse, während nichtbundeseigene Eisenbahnen statt dessen die betriebliche Optimierung in den Vordergrund stellen, bei der jeder einzelne Kostendeckungsbeitrag – auch eines für sich genommen unrentablen Einzelwagenverkehrs – wichtig ist?

Es ist vom Gesetzgeber bei der Bahnreform bewußt entschieden worden, daß der Güterverkehr der Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht subventioniert wird, sondern insgesamt wirtschaftlich betrieben werden soll. Ob und inwieweit im Einzelfall aus Sicht der Eisenbahnverkehrsunternehmen auch Transporte auf der Basis von Marginalkosten-Kalkulationen durchgeführt werden und welchen Deckungsbeitrag diese leisten sollen, muß der unternehmerischen Beurteilung vorbehalten bleiben!

12. a) Wie bewertet die Bundesregierung die Feststellung namhafter Eisenbahnfachleute, daß die Trassenkosten einer Schienenstrecke in der Regel nicht allein durch den Personenverkehr, sondern nur durch einen Mix aus Personen- und Güterverkehr getragen werden können?

Der Betreiber einer Eisenbahninfrastruktur erhält Entgelte (Trassenpreise) für die Nutzung des Schienennetzes entsprechend der tatsächlichen Nutzung von Eisenbahnverkehrsunternehmen des Schienenpersonenfernverkehrs, des Schienenpersonennahverkehrs und des Güterverkehrs. Verallgemeinernde Aussagen für alle Strecken sind nicht möglich, da es reine Reisezug-, reine Güterzug- sowie Mischbetriebsstrecken gibt und sich die Nutzung durch Aufnahme neuer oder Wegfall bestehender Verkehre ohne Bindung an feste Zeitpunkte beliebig ändern kann.

- b) Wie bewertet die Bundesregierung die nach dem Deutsche Bahn Gründungsgesetz vorzunehmende Spartenentrennung bei der DB AG in den Personenfern-, Personennah- und Güterverkehr (und Fahrweg), durch welche Synergieeffekte – z.B. mit entsprechender Flexibilität des Personals – weitgehend ausgeschlossen werden, obwohl diese Synergieeffekte gerade bei Nebenstrecken notwendig und besonders gut realisierbar sind?

Die Ausgliederung der Geschäftsbereiche Personenfern-, Personennah-, Güterverkehr und Fahrweg auf neu zu gründende Aktiengesellschaften bis spätestens Anfang 1999 ist Bestandteil der Bahnstrukturreform, die im Jahre 1993 vom Deutschen Bundestag und Bundesrat mit breiter Mehrheit verabschiedet wurde. Die Ausgliederung der Geschäftsbereiche ist Voraussetzung, um den ordnungspolitisch sinnvollen Wettbewerb der Eisenbahnverkehrsunternehmen nach Öffnung des Schienennetzes weiter zu fördern und erhöht zugleich die Flexibilität der einzelnen Geschäftsbereiche am Verkehrsmarkt.

- c) Ist der Bundesregierung der (in der Einführung beschriebene) Erfolg der Salzburger Lokalbahn bekannt, bei der sich Personennah- und Güterverkehr sowie Infrastrukturverantwortung aufgrund betrieblicher Synergien hervorragend ergänzen? Welche vergleichbar stark genutzten Nebenbahnstrecken – über 170 Züge auf einer 32 km langen, eingleisigen Strecke! – sind der Bundesregierung in Deutschland bekannt?

Der Bundesregierung ist die Geschäftsführung der Salzburger Lokalbahn nicht bekannt, ebensowenig die Belegungsstärke einzelner Nebenbahnstrecken in Deutschland.

- d) Hält es die Bundesregierung aus heutiger Sicht für sinnvoll, daß es im Zuge der Bahnstrukturreform nur zu einer Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs gekommen ist, nicht aber zu einer Regionalisierung auch des Güternahverkehrs und der Schieneninfrastruktur (bzw. der Infrastrukturverantwortung), obwohl erst diese beiden Schritte zusammen mit der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs die beschriebenen Synergieeffekte z. B. nach dem Vorbild der Salzburger Lokalbahn ermöglichen?

Im Zuge der im Jahre 1996 in Kraft getretenen Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs wurde die – neben der unternehmerischen Verantwortung der Bahnen bestehende – staatliche Aufgabenverantwortung für den Schienenpersonennahverkehr vom Bund auf die Länder übertragen, um damit die Verantwortung für Planung und Finanzierung des gesamten öffentlichen Personennahverkehrs in die Hände der nach Landesrecht zuständigen Aufgabenträger zu legen. Diese Notwendigkeit besteht im Bereich des Schienengüterverkehrs nicht. Auf die Antwort zu Frage 9 a, b und d wird verwiesen.

Die vom Gesetzgeber in Artikel 87 e Abs. 3 Satz 2 und 3 des Grundgesetzes und § 2 Abs. 3 des Gesetzes über die Gründung einer Deutsche Bahn Aktiengesellschaft getroffenen Regelungen lassen erkennen, daß eine Übertragung von Aufgaben des Bundes betreffend die Infrastruktur der Eisenbahnen des Bundes auf die Länder nicht vorgesehen ist. Im Einzelfall können jedoch Strecken oder Streckenabschnitte im Zusammenhang mit dem nach § 11 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vorgesehenen Verfahren oder aufgrund des § 26 des Gesetzes zur Zusammenführung und Neugliederung der Bundeseisenbahnen auf Dritte übergehen.

- e) Sieht die Bundesregierung für eine Regionalisierung des Schienengüterverkehrs und der Infrastruktur Handlungsbedarf, insbesondere im Hinblick auf eine Fortführung der bisherigen Bahnstrukturreform, und welche Maßnahmen sind ggf. bereits angedacht?

Nein.

13. a) Wie bewertet die Bundesregierung die in der Studie „Die Eisenbahn im grenzüberschreitenden Verkehr“ des Deutschen Verkehrsforums gemachten Empfehlungen im Hinblick auf den Güterverkehr?

Die Umsetzung der Empfehlungen der genannten Studie ist Aufgabe der Eisenbahnunternehmen. Auf die Vorbemerkung und die Antwort zu Frage 2 wird verwiesen.

- b) Plant die Bundesregierung, die DB AG bei der Umsetzung der Empfehlungen dieser Studie finanziell oder administrativ zu unterstützen?
- c) Ist nach Kenntnis der Bundesregierung eine Unterstützung der europäischen Eisenbahnunternehmen bei der Umsetzung der Empfehlungen dieser Studie durch die EU geplant?
Wenn nein, beabsichtigt die Bundesregierung auf EU-Ebene entsprechend aktiv zu werden?

Die Bundesregierung wird insbesondere auf Ebene der EU alle Maßnahmen unterstützen, die eine Verbesserung der Wettbewerbsbedingungen der Eisenbahnen und eine weitere Liberalisierung des europäischen Eisenbahnverkehrsmarktes bewirken.