

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Daubertshäuser, Antretter, Duve, Haar, Ibrügger, Kretkowski, Pauli, Topmann, Wimmer (Eggenfelden), Curdt, Merker, Dr. Riemer, Funke, Frau Noth, Timm und der Fraktionen der SPD und FDP**

### **Kombinierter Verkehr**

Eine engere Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern ist geeignet, eine bessere Auslastung vorhandener Verkehrswege zu erreichen. Die geänderten finanzwirtschaftlichen, umwelt- und energiepolitischen Rahmenbedingungen erzwingen die Mobilisierung vorhandener Kapazitätsreserven.

Dem kombinierten Verkehr (Container- und Huckepackverkehr) erwächst hierbei besondere Bedeutung. Die Bundesregierung hat daher dem Vorstand der Deutschen Bundesbahn Zielvorgaben für das Jahr 1985 gegeben, die die vorrangige Bedeutung unterstreichen.

Wir fragen daher die Bundesregierung:

1. Wie hat sich der Container- und Huckepackverkehr im letzten Jahrzehnt im Binnenverkehr der Bundesrepublik Deutschland einerseits sowie im grenzüberschreitenden Verkehr andererseits entwickelt?
2. Wie hoch ist der zur Zeit verwirklichte Grad der Containerisierung im Seeverkehr sowie in der Binnenschifffahrt, und welche Auswirkungen hat dies auf den nationalen sowie auf den internationalen Güterverkehr?
3. Wann rechnet die Bundesregierung mit der Realisierung der für 1985 beschlossenen Mengenziele für den kombinierten Verkehr?
4. Zu welcher Straßenentlastung hat bereits heute der kombinierte Verkehr geführt, und welche weitere Entlastung ist für die Zukunft zu erwarten?
5. Sind für das notwendige kombinierte Liniennetz Ausbaupläne vorhanden, und wie ist der Ausbaustand?
6. Lassen sich die bestehenden Engpässe bei den Umschlagplätzen, auch im internationalen Bereich, in naher Zukunft beseitigen, und geht die Bundesregierung gegebenenfalls zu einer stärkeren Dezentralisierung über?

7. Ist eine größere Kooperation zwischen der Deutschen Bundesbahn und dem gewerblichen Güterverkehr durch eine Beteiligung des Gewerbes an den Investitionen der Umschlagplätze erreichbar?
8. Wie hat sich der Kostendeckungsgrad im kombinierten Verkehr entwickelt, und wie ist das Ziel einer vollen Kostendeckung erreichbar?
9. Beabsichtigt die Bundesregierung, den kombinierten Verkehr der Deutschen Bundesbahn für weitere Verkehrsträger zu öffnen (z. B. Werkverkehr), und strebt sie eine Zusammenarbeit mit anderen Verkehrsträgern, etwa der Binnenschifffahrt, an?
10. Welche Entwicklungsmöglichkeiten sieht die Bundesregierung für den kombinierten Verkehr im grenzüberschreitenden Verkehr, wo liegen hier besondere Hemmnisse und wie können diese beseitigt werden?
11. Erwartet die Bundesregierung von einer weiteren Steigerung des kombinierten Verkehrs entlastende Auswirkungen auf den Energieverbrauch des Verkehrssektors?

Bonn, den 6. August 1981

**Daubertshäuser**

**Antretter**

**Duve**

**Haar**

**Ibrügger**

**Kretkowski**

**Pauli**

**Topmann**

**Wimmer (Eggenfelden)**

**Curdt**

**Wehner und Fraktion**

**Merker**

**Dr. Riemer**

**Funke**

**Frau Noth**

**Timm**

**Mischnick und Fraktion**