

Antwort der Bundesregierung

**auf die 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
— Drucksache 9/720 —**

Kombinierter Verkehr

Der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr – A 35/26.70.00 – hat mit Schreiben vom 19. August 1981 die Kleine Anfrage wie folgt beantwortet:

Die Bundesregierung mißt dem kombinierten Verkehr, vor allem dem kombinierten Verkehr Schiene/Straße, große Bedeutung zu. Diese Transportart

- realisiert die arteigenen Kosten- und Leistungsvorteile der einzelnen Verkehrsträger,
- entlastet die Fernstraßen,
- spart Energie,
- verbessert die Arbeitsbedingungen.

Der Grundstein für den Aufschwung des kombinierten Verkehrs Schiene/Straße wurde vor über zehn Jahren mit dem Investitionshilfeprogramm der Bundesregierung zur Förderung des kombinierten Verkehrs und des Gleisanschlußverkehrs gelegt. Nunmehr fördert der Bund den kombinierten Verkehr mit Hilfe von

- ordnungspolitischen Maßnahmen (wie z. B. Kraftfahrzeugsteuer-Befreiung, Freistellung von der Kontingentierung im grenzüberschreitenden Verkehr, höheres zulässiges Gesamtgewicht zum nächstgelegenen geeigneten Umschlagsbahnhof, geplant ist die Freistellung vom Sonntagsfahrverbot) und
- allgemeinen Investitionszuschüssen an die Deutsche Bundesbahn, mit deren Hilfe auch die Umschlagplätze und Spezialwaggons finanziert werden.

Die kommerzielle und betriebliche Abwicklung des kombinierten Verkehrs ist Aufgabe der beteiligten Transportbetriebe und Ver-

kaufsgesellschaften. Die Arbeitsteilung zwischen Transportwirtschaft und Staat hat sich bewährt und mit zum Wachstum der im kombinierten Verkehr beförderten Mengen beigetragen.

1. Wie hat sich der Container- und Huckepackverkehr im letzten Jahrzehnt im Binnenverkehr der Bundesrepublik Deutschland einerseits sowie im grenzüberschreitenden Verkehr andererseits entwickelt?

Ausgehend von niedrigen Basiswerten zwischen 1970 und 1980 hat sich der Huckepackverkehr mehr als verfünffacht, der Containerverkehr etwa verdreifacht. Noch schneller sind die Mengen im grenzüberschreitenden Verkehr gestiegen.

Jahr	Huckepack (Gewicht der Güter – Mio. t)		Container (Gewicht der Güter – Mio. t)	
	insgesamt	davon internationaler Verkehr	insgesamt	davon internationaler Verkehr
1970	0,8	fast Null	2,1	1,1
1980	4,6	1,0	6,2	3,2

Der Zuwachs hat sich auch im 1. Halbjahr 1981 fortgesetzt – entgegen der Entwicklung bei fast allen anderen Verkehrszweigen.

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?

Im Überseeverkehr mit den außereuropäischen Industrieländern (Nordamerika, Fernost, Australien) werden die containerisierbaren Güter fast ausschließlich in Containern befördert. Ein Zuwachs im Containerverkehr ist also hier nur noch aus Steigerungen des Handelsvolumens zu erwarten. Anders ist es im Verkehr mit den sogenannten Schwellenländern (z. B. Indien, Südamerika), wo die Containerisierung gerade eingesetzt hat; auch im Verkehr mit Entwicklungsländern sind Anfänge des Containerverkehrs zu beobachten. Die steigende Containerisierung bedeutet im Überseeverkehr den Wechsel vom konventionellen Stückgutfrachter zum Semi- oder Vollcontainerschiff, im Seehafen-Hinterlandverkehr den Übergang vom konventionellen Eisenbahn- oder Straßenverkehr zum Container auf Schiene, Straße und neuerdings auch Wasserstraße.

Für alle Güter – also auch Massengüter – betrug der Containerisierungsgrad in den deutschen Seehäfen 1979 rd. 2 v. H.

In den letzten Jahren hat auch der Containerverkehr in der Binnenschifffahrt stark zugenommen. Der Anteil am Gesamtaufkommen der Binnenschifffahrt lag 1980 allerdings nur bei 0,3 v. H.

In der Binnenschifffahrt werden die Container fast ausschließlich auf dem Rhein – zwischen den Rheinmündungshäfen und Binnenhäfen – befördert. Im Übersee-Hinterlandverkehr hat auf der „Rheinschiene“ die Binnenschifffahrt einen erheblichen Anteil am Containerverkehr an sich gezogen.

3. Wann rechnet die Bundesregierung mit der Realisierung der für 1985 beschlossenen Mengenziele für den kombinierten Verkehr?

Die Bundesregierung erwartet, daß die Zielmenge von 18,5 Millionen t im Jahr 1985 erreicht wird.

4. Zu welcher Straßenentlastung hat bereits heute der kombinierte Verkehr geführt, und welche weitere Entlastung ist für die Zukunft zu erwarten?

Unterstellt man, daß ohne den kombinierten Verkehr sein gesamtes Aufkommen im Straßengüterfernverkehr (und nicht teilweise im Eisenbahn-Wagenladungsverkehr) befördert würde, so ergibt sich für 1980 eine rechnerische Straßenentlastung von 0,6 Millionen Lkw-Fernfahrten.

Das Mengenziel von 18,5 Millionen t für das Jahr 1985 entspricht einer Einsparung von 1,1 Millionen Lkw-Fernfahrten.

5. Sind für das notwendige kombinierte Liniennetz Ausbaupläne vorhanden, und wie ist der Ausbaustand?

Das Binnennetz der Umschlagplätze und Verbindungen im kombinierten Verkehr wird sich in absehbarer Zeit nicht wesentlich ändern. Im grenzüberschreitenden Verkehr werden voraussichtlich neue Ganzzugverbindungen hinzukommen. Auf einigen Strecken der Deutschen Bundesbahn ist eine Erweiterung des sogenannten Lichtraumprofils erforderlich, um 4 m hohe Lastzüge und Sattelzüge im Huckepackverkehr befördern zu können. Mit den entsprechenden Arbeiten soll 1983 begonnen werden.

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?

Zur Zeit gibt es etwa 70 Umschlagstellen des kombinierten Ladungsverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland, so daß nur sehr wenige Orte weiter als 50 km von einem Umschlagplatz des kombinierten Verkehrs entfernt liegen. Von einer weiteren Dezentralisierung ist keine grundlegende Nutzensteigerung zu erwarten.

Engpässe bei den Umschlaganlagen ergeben sich vor allem im Bereich der Ballungsgebiete (wie z. B. in Hamburg, Stuttgart und

München). Eine Steigerung der transportierten Mengen im kombinierten Verkehr wird in Zukunft ganz wesentlich von der Erweiterung und dem Neubau von Umschlagseinrichtungen in Ballungsgebieten abhängen. In diesen Wirtschaftszentren und Aufkommensschwerpunkten kann mit den vorhandenen Anlagen ein Mehraufkommen bis zu bestimmten Grenzen nur bei unwirtschaftlicher Produktionsweise und darüber hinaus überhaupt nicht mehr bewältigt werden. Wegen der Schwierigkeiten schon im Vorfeld der Planfeststellungsverfahren werden die Standorte für die neuen Umschlagbahnhöfe mit den Beteiligten (Land, Kommunen, Industrie- und Handelskammern, Bundesbahn, Gesellschaften des kombinierten Verkehrs) eingehend erörtert. Der Verlauf der bisherigen Gespräche stützt die Aussicht, bestehende Engpässe in naher Zukunft beseitigen zu können.

Die Engpässe im internationalen Bereich ergeben sich in erster Linie auf dem z. T. kleineren Lichtraumprofil anderer Eisenbahnen und in zweiter Linie aus dem Mangel an Umschlagsanlagen bzw. Kapazitätengpässen bei Umschlagsanlagen. Eine Verbesserung des gegenwärtigen Zustandes ist am ehesten durch Verhandlungen der beteiligten Eisenbahnverwaltungen und Gesellschaften des kombinierten Verkehrs zu erwarten.

7. Ist eine größere Kooperation zwischen der Deutschen Bundesbahn und dem gewerblichen Güterverkehr durch eine Beteiligung des Gewerbes an den Investitionen der Umschlagplätze erreichbar?

Eine Beteiligung des Straßengüterverkehrsgewerbes an den Investitionen der Umschlagplätze für den kombinierten Verkehr bringt nach Ansicht der Bundesregierung allen Beteiligten Vorteile. Das Straßenverkehrsgewerbe gewinnt einen wesentlich direkteren und größeren Einfluß auf Art und Qualität des Umschlags, während die Bundesbahn bei den Investitionen entlastet wird.

Nach durchgeführten Untersuchungen im Auftrag des Bundesministers für Verkehr besteht in den Unternehmen der verladenden Wirtschaft und der Verkehrswirtschaft ein hohes Maß an Kooperationsbereitschaft.

Für eine solche Kooperation gibt es allerdings z. Z. noch wenig verwertbare Erfahrungen. Die bisherigen Kooperationsgespräche zwischen dem Bundesverband des Deutschen Güterfernverkehrs und Deutscher Bundesbahn (unter Beteiligung von Bundesverband, Spedition und Lagerei, Kombiverkehr und Transfracht) sollen deshalb mit dem Ziel intensiviert werden, noch in diesem Jahr mit der Realisierung von zwei Modellvorhaben zu beginnen.

8. Wie hat sich der Kostendeckungsgrad im kombinierten Verkehr entwickelt, und wie ist das Ziel einer vollen Kostendeckung erreichbar?

Gegenwärtig führen baurechtliche Verzögerungen bei der Infrastruktur dazu, daß die hohen Zuwachsraten teilweise mit unwirt-

schaftlicher Produktionsweise, insbesondere hohen Rangierkosten und einem entsprechend schlechteren Wirtschaftsergebnis beim kombinierten Verkehr erkaufte werden müssen. Insgesamt liefert der kombinierte Verkehr jedoch einen Beitrag zur Deckung der Fixkosten. Künftig wird das Ziel der Vollkostendeckung Priorität vor überproportionalen Mengensteigerungen haben. Eine bessere Wirtschaftlichkeit wird dabei durch Maßnahmen sowohl auf der Preis-, wie auch auf der Kostenseite erreicht werden müssen. Dabei werden betriebliche und organisatorische Maßnahmen nicht nur dazu beitragen müssen die Kosten zu senken, sondern auch die Qualität des Produkts kombinierter Verkehr zu verbessern.

Die Verbesserung des Kostendeckungsgrads im kombinierten Verkehr ist dabei auch abhängig davon, wie weit und wie schnell es gelingt, die geplanten neuen Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs zu verwirklichen.

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?

Die Beteiligung am kombinierten Verkehr steht allen Verkehrsträgern in der Bundesrepublik Deutschland offen. Grundsätzlich sind die gesetzlichen Voraussetzungen dafür gegeben. Der Bundesminister für Verkehr erwartet von der Bundesbahn und dem Kombiverkehr, daß sie auch Werkfernverkehrslastzüge auf der Rollenden Landstraße befördern. Die Inanspruchnahme dieses Angebots könnte zeigen, wie weit überhaupt ein tatsächliches Interesse des Werkfernverkehrs am Huckepackverkehr besteht.

In den letzten Jahren hat sich der Containerverkehr auf dem Rhein sehr dynamisch entwickelt. Die Bundesregierung hält hier auch eine Kooperation Schiene/Binnenschiff für vorteilhaft.

10. Welche Entwicklungsmöglichkeiten sieht die Bundesregierung für den kombinierten Verkehr im grenzüberschreitenden Verkehr, wo liegen hier besondere Hemmnisse und wie können diese beseitigt werden?

Der grenzüberschreitende kombinierte Verkehr wird noch durch eine Reihe von Hemmnissen behindert. Dazu gehören neben den schon bei Frage 6 erwähnten Engpässen auch Wartezeiten und Schwierigkeiten bei der Grenzabfertigung. Der Abbau dieser Hemmnisse ist gemeinsame Aufgabe der Container- und Huckepackverkehrsgesellschaften, Eisenbahnen und staatlichen Behörden. Es gibt in vielen Ebenen der internationalen Zusammenarbeit Anstrengungen, hier Verbesserungen zu erzielen. Die Bundesregierung wird in Zukunft mit darüber zu wachen haben, daß die vielfältigen internationalen Aktivitäten nicht zu Doppelarbeit, sondern zu konkreten Fortschritten bei dem Abbau der bestehenden Hemmnisse führen.

11. Erwartet die Bundesregierung von einer weiteren Steigerung des kombinierten Verkehrs entlastende Auswirkungen auf den Energieverbrauch des Verkehrssektors?

Die möglichen Energieeinsparungen bei einer weiteren Steigerung des kombinierten Verkehrs hängen ab von einer Reihe zugrunde gelegter Betriebsdaten – beispielsweise Auslastung der Lkw bzw. Züge des kombinierten Verkehrs, Rücktransporte etc. Nach einer Untersuchung der Technischen Hochschule Aachen sind danach Einsparungen an Primärenergie von 10 bis 15 v. H. möglich.

Außerdem wird beim kombinierten Verkehr Mineralöl durch heimische Energieträger ersetzt.

