

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Daubertshäuser, Antretter, Kretkowski, Bamberg, Bernrath, Ewen, Frau Faße, Haar, Hasenfratz, Ibrügger, Dr. Niese, Pauli, Purps, Toetemeyer, Frau Weiler, Dr. Vogel und der Fraktion der SPD

Zum kombinierten Verkehr Schiene/Straße

Die im Wettbewerb stehenden Verkehrsträger Straße, Wasserstraße und Schiene müssen zu optimalen Transportketten verknüpft werden mit dem Ziel, die vorhandenen Kapazitäten besser zu nutzen, die überbeanspruchten Kapazitäten zu entlasten und die gesamtwirtschaftlichen Vorteile des jeweiligen Verkehrsträgers besser zur Geltung zu bringen, um die Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems zu steigern.

Es ist ökonomisch und ökologisch sinnvoll, Güter über große Entfernungen verstärkt auf der Schiene zu transportieren und den Vor- und Nachlauf mit dem Lastkraftwagen durchzuführen. Lastkraftwagen belasten unsere Umwelt durch Lärm und Abgase. Im Fernverkehr ist die Bahn eine Alternative. Sie ist umweltfreundlich, verkehrssicher und sparsam im Energieverbrauch.

Der kombinierte Verkehr Schiene/Straße muß deshalb verstärkt gefördert und ausgebaut werden. Dies gilt insbesondere für den Transitverkehr durch die Bundesrepublik Deutschland.

Wir fragen deshalb die Bundesregierung:

1. Welche Bedeutung mißt die Bundesregierung dem kombinierten Verkehr zu, und worin bestehen seine besonderen Vorteile?
2. Wie und mit welchem Ergebnis sind die Vor- und Nachteile des kombinierten Verkehrs monetär zu bewerten, und mit welchen Beträgen ist hierbei berücksichtigt, daß die Verlagerung von Ferntransporten von der Straße auf die Schiene die Straße entlastet,
die Verkehrssicherheit erhöht,
den Umweltschutz fördert,
Ressourcen schont bzw.
den Verkehrsfluß verbessert
(Positionspapier des Bundesverkehrsministers zum kombinierten Verkehr – Drucksache des Verkehrsausschusses 0009)?

3. Welche Gütermenge wurde aufgeschlüsselt für die Jahre 1977 bis 1986 im Straßentransit durch die Bundesrepublik Deutschland befördert?
4. Welche Wegekosten, Unfallkosten, Luftbelastungen, Lärmelastungen und Bodenverunreinigungen hat dieser Straßentransitverkehr im Jahr 1986 verursacht?
5. Welche Gütermenge wurde aufgeschlüsselt für die Jahre 1977 bis 1986 in der Form des kombinierten Verkehrs im Eisenbahntransit durch die Bundesrepublik Deutschland befördert?
6. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um eine stärkere Nutzung der Schiene im Transitverkehr zu erreichen?
7. Wieviel Waggons, aufgeschlüsselt für die Jahre 1977 bis 1987, hat die Deutsche Bundesbahn (DB) beschafft für den Containerverkehr bzw. Huckepackverkehr?
8. Wieviel Waggons hat die DB ständig im Einsatz für Aufgaben des Containerverkehrs bzw. Huckepackverkehrs?
9. Wieviel Waggons fehlen der DB, um im Bereich des Containerverkehrs bzw. Huckepackverkehrs den Bedarf der verladenden Wirtschaft abzudecken?
10. Wieviel Waggons für den Containerverkehr bzw. Huckepackverkehr will die DB bei der Deutschen Waggonbauindustrie bestellen, und aus welchen Gründen ist diese Bestellung bisher nicht erfolgt?
11. Was will die Bundesregierung tun, um der DB bei der Beschaffung dieser Fahrzeuge zu helfen?
12. Wie ist dieser Beschaffungsauftrag aus Sicht der deutschen Waggonbauindustrie zu bewerten?
13. In welcher Weise würde sich dieser Auftrag auf die Beschäftigungslage in diesem Wirtschaftszweig auswirken?
14. Welche Höchstgeschwindigkeiten sind bei den vorhandenen Waggons des Containerverkehrs bzw. Huckepackverkehrs derzeit zulässig?

15. Inwieweit ist eine Umrüstung auf höhere Geschwindigkeiten möglich und beabsichtigt?
16. Welche zulässigen Höchstgeschwindigkeiten sind für die in den kommenden Jahren zu beschaffenden Waggons des kombinierten Verkehrs vorgesehen?
17. Inwieweit und in welchem Zeitrahmen beabsichtigt die DB so wie die französische Staatsbahn SNCF, auf geeigneten Strecken Züge des kombinierten Verkehrs mit 160 km/h Höchstgeschwindigkeit einzusetzen?
18. Welches sind die Gründe für diesen Einsatz bzw. den Verzicht darauf?
19. In welchem Umfang werden die Züge des kombinierten Verkehrs nach Fertigstellung der Neubaustrecken Hannover – Würzburg und Mannheim – Stuttgart über diese Strecken geführt werden?
20. Mit welchen Reisezeiten im Vergleich zu heute kann dann auf den wichtigsten Strecken des kombinierten Verkehrs gerechnet werden?

Bonn, den 5. August 1987

Daubertshäuser

Antretter

Kretkowski

Bamberg

Bernrath

Ewen

Frau Faße

Haar

Hasenfratz

Ibrügger

Dr. Niese

Pauli

Purps

Toetemeyer

Frau Weiler

Dr. Vogel und Fraktion

