

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Kretkowski, Daubertshäuser, Antretter, Bamberg, Ewen, Faße, Gerster (Worms), Haar, Hasenfratz, Ibrügger, Dr. Niese, Pauli, Purps, Steinhauer, Weiler, Dr. Vogel und der Fraktion der SPD**

### **Zum kombinierten Verkehr Schiene/Straße**

Aufgrund der wirtschaftlichen Entwicklung, insbesondere im Montanbereich, ist der Eisenbahnverkehr u. a. durch den Rückgang von Transportleistungen tangiert. Der kombinierte Verkehr (KV) zeigt bei dieser stagnierenden bzw. rückläufigen Gesamtentwicklung hohe Zuwachsraten. Sein Anteil lag gemessen am Transportaufkommen der Deutschen Bundesbahn im Jahre 1986 mit 17,5 Millionen Tonnen bei etwas mehr als 6 %, erreichte aber gemessen am Transportaufkommen aller Binnenverkehrsträger lediglich 2 %.

Betrachtet man die systemimmanenten Vorteile des KV im Hinblick auf Ökonomie, Ökologie, Transportsicherheit und Transportzuverlässigkeit, erscheint es notwendig, sich des politischen Handlungsrahmens endlich bewußt zu werden und die erkennbaren Vorteile konsequent umzusetzen.

Um der gesamtwirtschaftlichen Bedeutung des KV gerecht zu werden, ist es an der Zeit, eine dynamische Entwicklung zu forcieren und den KV zu einem starken Leistungsträger des Verkehrsmarktes auszubauen.

Vor dem Hintergrund des EG-Verkehrsmarktes mit den zu erwartenden Auswirkungen auf die Situation auf den deutschen Autobahnen, den Auswirkungen auf das Transitland Bundesrepublik Deutschland, kann die Alternative in der massiven Förderung des KV liegen.

Die gesamtwirtschaftlichen Kosten des Güterverkehrs auf der Straße belaufen sich auf ca. 62 Mrd. DM, legt man die Kosten für Luft- und Gewässerverschmutzung, Kosten der Bodenzerstörung, Unfallkosten, Investitions- und Unterhaltungskosten des Straßennetzes etc. zugrunde.

Davon tragen ca. 64 % die Verursacher und ca. 36 %, das sind 22,3 Mrd. DM, die Allgemeinheit. In diesem Zusammenhang beim KV vom „Defizitmacher“ zu reden, ist somit aus gesamtwirtschaftlicher Sicht töricht und absurd und den Erfordernissen des Verkehrsmarktes nicht angemessen.

Um den KV langfristig zu fördern, sind einige wichtige verkehrspolitische Entscheidungen überfällig, wie beispielsweise

- das Herausstellen des KV als gesamtwirtschaftliche Aufgabe,
- ordnungspolitische Maßnahmen, die den KV erleichtern,
- Förderungsprogramme für den KV,
- Investitionen in die Infrastruktur der Knotenpunkte, in Fahrzeuge, Forschung und Entwicklung.

Kurzfristig müßten weitere Umschlagplätze eingerichtet werden, mit Umschlagseinrichtungen für den Huckepack- und Containerverkehr, um die Leistungsstärke und Flexibilität der Knotenpunkte zu erhöhen, wobei diese als logistische Mittelzentren weitere Dienstleistungen übernehmen könnten.

Somit leistet der KV einen Beitrag zu einem ökonomisch reizvollen und ökologisch notwendigen Umdenkungsprozeß in der Verkehrspolitik.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche quantitativen und qualitativen Auswirkungen der geplanten Liberalisierungsmaßnahmen der EG erwartet die Bundesregierung im Hinblick auf
  - Verkehrsteilung, insbesondere auf den KV-Schiene-Straße,
  - Verkehrstarife,
  - Verkehrskapazitäten,
  - wirtschaftliche Situation der Verkehrsunternehmen?
2. Welche Übereinkünfte sind mit den anderen europäischen Bahnen bezüglich des KV vor dem Hintergrund eines gemeinsamen europäischen Binnenmarktes getroffen bzw. geplant?
3. Auf welche Erfahrungen über die Wirkung von Liberalisierungsmaßnahmen der Jahre 1961 ff. kann die Bundesregierung zurückgreifen im Hinblick auf
  - Verkehrsteilung,
  - Verkehrstarife,
  - Verkehrskapazitäten,
  - wirtschaftliche Situation der Verkehrsunternehmen?
4. Von welcher Zielprojektion für den KV geht die Bundesregierung aus?
5. Welcher Zusammenhang besteht zwischen der Zielprojektion der Bundesregierung und der Unternehmensplanung der Deutschen Bundesbahn für den KV?
6. Welche gesamtwirtschaftlichen, verkehrlichen und betriebswirtschaftlichen Kriterien legt die Bundesregierung ihrer Zielprojektion für den KV zugrunde?
7. Wie haben sich Kosten und Erlöse im KV der Deutschen Bundesbahn von 1980 bis 1987 entwickelt?

8. In welchem Umfange hat die Bundesregierung Abgeltungen sowie Investitions- und Betriebszuschüsse für den KV geleistet
  - für Investitionen in Umschlagknoten,
  - für Fahrzeuge des KV,
  - sonstige Zwecke des KV?
9. Wie beurteilt die Bundesregierung die gesamtwirtschaftliche Bedeutung und den sozialen Nutzen des KV im Hinblick auf seinen Beitrag
  - zur Verminderung der Luftverschmutzung,
  - zur Verminderung der Gewässerverschmutzung,
  - zur Verminderung der Bodenzerstörung,
  - zur Verminderung des Lärms,
  - zur Verminderung der Unfallkosten,
  - zur Verminderung der Investitions- und Unterhaltungskosten im Straßenverkehr,
  - zur Verminderung des Verbrauchs an nichtregenerierbarer Energie,
  - zur Verminderung der Stauungskosten?
10. Von welchen realen und monetären Größenordnungen der Nutzenbeiträge der in Frage 8 genannten Faktoren geht die Bundesregierung aus?
11. Beabsichtigt die Bundesregierung, eine Untersuchung über die gesamtwirtschaftlichen und sozialen Bewertungsmaßstäbe für den KV zu vergeben?
12. Warum hat die Bundesregierung keine Fortschreibung und Aktualisierung der im Auftrag des BMV im Jahre 1981 erstellten Studie: „Gütertransportsystem für den Kombinierten Verkehr; Probleme, Alternativen, Chancen“ vornehmen lassen?

Beabsichtigt die Bundesregierung, eine derartige Studie in Kürze zu vergeben?
13. Welche Wirkungen haben sich aus dem Investitionsprogramm zur Förderung des KV und des Gleisanschlußverkehrs 1968 bis 1972 („Leber-Plan“) für die Entwicklung des KV ergeben?
14. Wie beurteilt die Bundesregierung eine gesetzliche Absicherung eines künftigen langfristigen Investitionsprogramms für den KV?

Ist die Bundesregierung bereit, einen Gesetzesvorschlag einzubringen?
15. Ist die Bundesregierung bereit, der besseren Auslastung der bestehenden Verkehrswegekapazitäten im Sinne der Verknüpfung von Verkehrssystemen Schiene und Straße einen erheblich höheren Rang einzuräumen, als dies bisher der Fall war?
16. Welche Konsequenzen aus dem Entschließungsantrag des Europa-Parlaments (Dokument 2-1151/84) wird die Bundesregierung im Hinblick auf den europaweiten KV ziehen?

17. Wo liegen nach Auffassung der Bundesregierung die verkehrlichen Schwachstellen in der Transportkette vom Versender zum Empfänger? Welche Schwierigkeiten gibt es bei den Grenzübergangsstellen?
18. Hat die Bundesregierung während ihrer Präsidentschaft in der EG ein europaweites Förderungsprogramm für den KV, insbesondere für den Nord-Süd-Verkehr, in Gang gesetzt?
19. Welche zusätzlichen Knotenpunkte sollten nach Auffassung der Bundesregierung für den Container- und/oder Huckepack-Verkehr ausgehustet werden?
20. Bestätigt die Bundesregierung die Auffassung, daß in strukturschwachen Regionen wie in Gebieten mit durchgreifendem Strukturwandel zur Schaffung und Sicherung von Arbeitsplätzen auch eine angemessene Ausstattung mit Einrichtungen des KV notwendig ist?
21. Warum sind in der Bundesrepublik Deutschland noch große Gebiete und wichtige Städte nicht ausreichend mit Einrichtungen des KV versorgt?
22. Wie ist der Sachstand hinsichtlich der Durchführung von Planfeststellungsverfahren in bezug auf die Ausbaumaßnahmen für den KV?
23. Welche Maßnahmen gedenkt die Bundesregierung zu ergreifen, die Verfahren zu beschleunigen?
24. Welche nationalen und europäischen Maßnahmen erwägt die Bundesregierung, um die sozialen Kosten des Lkw-Verkehrs stärker als bisher den Verursachern anzulasten?  
Welche europäischen Initiativen plant sie in dieser Hinsicht?
25. Welche Förderung will die Bundesregierung den privatwirtschaftlich organisierten multimodulen Dienstleistungszentren (integrierte Güterverkehrszentren) an den Knotenpunkten des KV angedeihen lassen?
26. Welche technischen und ökonomischen Forschungsschwerpunkte sieht die Bundesregierung im KV?  
Welche Projekte und Ausgaben sind geplant?
27. Wie beurteilt die Bundesregierung die Situation im Bereich der Ganzzug- und Streuverkehrssysteme?
28. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung zum Ausbau und zur speziellen Förderung dieser Systeme, insbesondere der Förderung der Streuverkehre?

Bonn, den 24. November 1988

**Kretkowski**  
**Daubertshäuser**  
**Antretter**  
**Bamberg**  
**Ewen**  
**Faße**  
**Gerster (Worms)**  
**Haar**

**Hasenfratz**  
**Ibrügger**  
**Dr. Niese**  
**Pauli**  
**Purps**  
**Steinhauer**  
**Weiler**  
**Dr. Vogel und Fraktion**