

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Klaus Lennartz, Klaus Daubertshäuser, Friedhelm Julius Beucher, Lieselott Blunck (Uetersen), Ursula Burchardt, Marion Caspers-Merk, Peter Conradi, Dr. Marliese Dobberthien, Ludwig Eich, Elke Ferner, Lothar Fischer (Homburg), Arne Fuhrmann, Monika Ganseforth, Dr. Liesel Hartenstein, Renate Jäger, Susanne Kastner, Siegrun Klemmer, Horst Kubatschka, Ulrike Mehl, Heide Mattischeck, Michael Müller (Düsseldorf), Jutta Müller (Völklingen), Dr. Rolf Niese, Manfred Reimann, Otto Schily, Karl-Heinz Schröter, Dietmar Schütz, Ernst Schwanhold, Hans Georg Wagner, Wolfgang Weiermann, Reinhard Weis (Stendal), Dr. Axel Wernitz, Dr. Margrit Wetzels, Berthold Wittich
— Drucksache 12/3821 —

Umweltbelastung durch Lkw-Leerfahrten

Eine stetig anschwellende Lkw-Lawine rollt über Europas Straßen. Der Trend zu „just-in-time“-Produktion und Verringerung der Fertigungstiefe hat dazu beigetragen, daß viel zu viele Güter kreuz und quer durch Europa transportiert werden. Die Liberalisierung des EG-Binnenmarktes und die Öffnung nach Osten lassen für die Zukunft explosionsartige Zuwachsraten gerade im Straßengüterverkehr befürchten.

Ein besonderes Dilemma sind die Lkw-Leerfahrten, die mit enormen ökologischen und ökonomischen Kosten verbunden sind. Ohne jeden wirtschaftlichen Nutzen werden Ressourcen verschwendet und Emissionen in die Luft geblasen. Obwohl wir im Verkehr ersticken, ist eine Trendwende in Richtung auf Vermeidung von Lkw-Leerfahrten nicht in Sicht.

1. Wie hat sich die Anzahl der im Straßengüterverkehr zurückgelegten Kilometer in den vergangenen 20 Jahren entwickelt?

Die Entwicklung der Gesamtfahrleistung im Straßengüterverkehr von 1970 bis 1991 gibt die nachfolgende Tabelle wieder.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 11. März 1993 übermittelt.

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

Tabelle 1:

Entwicklung der Fahrleistung im Straßengüterverkehr von 1970 bis 1991 (Fahrleistung deutscher und ausländischer Fahrzeuge auf dem Straßennetz der Bundesrepublik Deutschland; 1970 bis 1990: Gebietsstand vor dem 3. Oktober 1990)

Jahr	Gesamtfahrleistung in Mrd. km (Lkw und Sattelzüge)	
1970		26,7
1975		27,0
1980		33,7
1985		34,4
1990		40,8
1991	ABL	44,6
	NBL	6,6
	Insg.	51,2

Quelle: DIW, Verkehr in Zahlen 1991 (für 1970 bis 1990) und 1992 (für 1991).

Danach stieg die Fahrleistung im Straßengüterverkehr im Zeitraum 1970 bis 1990 von 26,7 Mrd. km um 53 % auf 40,8 Mrd. km. Von 1990 auf 1991 stieg die Fahrleistung in den alten Bundesländern auf 44,6 Mrd. km; in den neuen Bundesländern betrug sie 1991 6,6 Mrd. km.

2. Wie hoch ist der Anteil der Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs durch den Lkw-Verkehr an Emissionen und Kraftstoffverbrauch des gesamten Güterverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland?

Über den auf den Lkw-Verkehr entfallenden Anteil an den Emissionen und dem Primärenergieverbrauch des motorisierten Güterverkehrs in Deutschland im Jahr 1988 gibt die nachfolgende Tabelle Auskunft:

Tabelle 2:

Transportleistung, Primärenergieverbrauch und Emissionen des motorisierten Güterverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland im Jahr 1988 sowie der auf den Lkw-Verkehr jeweils entfallende Anteil

	alle Verkehrsträger	%-Anteil Lkw
Transportleistung (Mrd. Tonnen- kilometer)	346,9	48,3 %
Primärenergie- verbrauch (PJoule)	580	74 %
Emissionswerte (kt)		
Kohlendioxid	41 970	75 %
Stickstoffoxide	650	86 %
Schwefeldioxide	99	52 %
Kohlenwasserstoffe	154	88 %
Kohlenmonoxid	358	92 %

Quelle: Errechnet nach ifeu-Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg GmbH, Motorisierter Verkehr in Deutschland, Gutachten im Auftrag des Umweltbundesamtes (1992), S. 183/184.

3. Wie hoch ist die Anzahl der auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland von Lkw ohne Ladung zurückgelegten Kilometer (Leerfahrten)?

Über die Anzahl der auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland von Lkw ohne Ladung zurückgelegten Kilometer (Leerfahrten) gibt es keine Erhebungen. Statistisch erfaßt werden lediglich die Zahl der „Beförderungsfälle“ im gewerblichen und Werkfernverkehr, die damit verbundenen transportierten Gütermengen sowie die Versandweiten.

Nur im grenzüberschreitenden Verkehr wird die Anzahl der Fahrten, unterschieden nach Ladungs- und Leerfahrten, erfaßt; allerdings ohne Kilometerangaben.

Für 1991 war bei diesen Verkehren ein Leerfahrtenanteil von 32,2 % zu verzeichnen.

Grundsätzlich ist bei der Bewertung dieses Ergebnisses und bei der Frage der Zulässigkeit seiner Übertragung auf den binnenländischen Verkehr zu berücksichtigen, daß der Leerfahrtenanteil zum einen von der jeweils transportierten Gutart abhängt. Beispielsweise ist der Leerfahrtenanteil dort höher, wo Spezialfahrzeuge wie z. B. Tank- und Silozüge zum Einsatz kommen. Zum anderen führt auch eine ungleichmäßige regionale Verteilung der Verkehrsnachfrage zu sog. unpaarigen Verkehren wie heute z. B.

in großem Umfang noch im Ost-West-Verkehr. Auch dies führt naturgemäß zu einem erhöhten Leerfahrtenanteil. Dies macht deutlich, daß es auch unvermeidbare Leerfahrten gibt.

Leerfahrten im binnenländischen Straßengüterverkehr werden erst durch das „Marktbeobachtungssystem“ erfaßt werden, das im Zuge des in der parlamentarischen Beratung befindlichen Tarif-aufhebungsgesetzes eingeführt werden soll.

4. Wie hoch liegen Emissionen und Kraftstoffverbrauch durch Lkw-Leerfahrten?

Da über den Umfang der Leerfahrten keine genauen Angaben vorliegen, können auch keine Aussagen über Emissionen und Kraftstoffverbrauch durch Lkw-Leerfahrten getroffen werden.

5. Welche Informationen hat die Bundesregierung über Kooperationen zwischen Unternehmen mit dem Ziel der Vermeidung von Lkw-Leerfahrten?

In welchem Umfang der Abbau von Leerfahrten unmittelbares Kooperationsziel ist, ist der Bundesregierung nicht bekannt. Wenn Unternehmen des Straßengüterverkehrs Kooperationen eingehen, können damit in der Regel unterschiedliche Ziele verfolgt werden. So steht nicht immer die Erschließung von Rationalisierungsreserven im Vordergrund, sondern z. B. auch die Ausdehnung des Marktes oder die Erweiterung des eigenen Leistungsangebots.

Das Ausschöpfen von Rationalisierungspotentialen mit dem Ziel, dem steigenden Wettbewerbsdruck durch Kostensenkung zu begegnen, läßt sich vorrangig durch die Erhöhung des Auslastungsgrades der Fahrzeuge und auch durch die Vermeidung von Leerfahrten erreichen.

Auch hierüber wird das künftige Marktbeobachtungssystem Auskunft geben.

6. Welche gesetzlichen Regelungen begrenzen derzeit die Möglichkeiten der Unternehmen, ihren Werkverkehr untereinander mit dem Ziel der Vermeidung von Leerfahrten zu koordinieren?

Nach § 48 GüKG liegt Werkverkehr nur vor, wenn Güter für eigene Zwecke des Unternehmens befördert werden. Dabei wird der Begriff des Unternehmens eng ausgelegt. So handelt es sich auch dann nicht um Werkverkehr, sondern um gewerblichen Verkehr, wenn Unternehmen einer Unternehmensgruppe oder eines Konzernverbands füreinander Beförderungen durchführen. Eine Koordination dieser Verkehre im Rahmen der für den Werkverkehr geltenden Bestimmungen ist damit nicht möglich.

7. Wie gedenkt die Bundesregierung die Rechtslage zu verändern, um die verstärkte Kommunikation und Koordination zwischen den Unternehmen zu fördern?

Die Entscheidung, die Kommunikation und Koordination mit anderen Unternehmen zu intensivieren, beruht immer auf einem bei allen Beteiligten durchgeführten unternehmerischen Kalkül. In diese unternehmerischen Entscheidungsprozesse greift die Bundesregierung nicht unmittelbar ein. Allerdings wirkt sich die Gestaltung der ordnungspolitischen Rahmenbedingungen wie z.B. die Aufhebung der Tarifpflicht im Rahmen des Tarifaufhebungsgesetzes insgesamt auch auf Kommunikations- und Koordinationsbereitschaft der Unternehmen aus. Gesetzesänderungen, die unmittelbar auf die Kooperation zwischen Unternehmen des Straßengüterverkehrs gerichtet sind, beabsichtigt die Bundesregierung nicht.

8. Wie hat die Bundesregierung die Zusammenarbeit zwischen den Verkehrsunternehmen mit dem Ziel der Vermeidung unnötig zurückgelegter Kilometer gefördert?

Vor dem Hintergrund einer notwendigen Entlastung der Straßeninfrastruktur sowie der Umwelt mißt die Bundesregierung einer verstärkten Zusammenarbeit zwischen allen Verkehrsunternehmen große Bedeutung bei.

Um eine solche Entwicklung zu fördern, kommen nur marktwirtschaftliche Instrumente in Frage. Dabei geht es in erster Linie darum, die infrastrukturellen Voraussetzungen dafür zu schaffen, daß die Verkehrsträger besser miteinander verknüpft werden können.

Da bei der Vernetzung der Verkehrsträger auch der modernen Kommunikationstechnologie wachsende Bedeutung zukommt, müssen auch hierfür die infrastrukturellen Voraussetzungen geschaffen werden. Zur Vorbereitung der hierfür erforderlichen Entscheidung erarbeitet das Bundesministerium für Verkehr z. Z. gemeinsam mit den Ländern ein Strategiepapier.

Was die Förderung der Zusammenarbeit zwischen den Unternehmen des Straßengüterverkehrs anbetrifft, so hat das Bundesministerium für Verkehr einen „Leitfaden für die Gründung und den Betrieb von Kooperationen im Speditionsgewerbe“ herausgegeben, der insbesondere kleinen und mittleren Unternehmen Hilfestellung bei Kooperationsentscheidungen gibt.

Darüber hinaus initiiert das Bundesministerium für Verkehr Informationsgespräche und andere Möglichkeiten des Erfahrungsaustausches mit Verkehrsverbänden und -unternehmen über Kooperationen.

Im Rahmen seines Förderschwerpunktes „Güterverkehr und Transportketten“ hat das Bundesministerium für Forschung und Technologie eine Reihe von Vorhaben gefördert mit dem Ziel, die Kooperation und Kooperationsfähigkeit in der Transportwirtschaft

zu verbessern. Zu nennen sind hier insbesondere konzeptionelle und anwendungsorientierte Untersuchungen und Entwicklungen am Beispiel des Güterverkehrszentrums (GVZ) Bremen einschließlich der Entwicklung DV-geschützter Instrumentarien zur Förderung der Kooperation unter den Unternehmen, ferner die Entwicklung der Kooperationsbörse INTAKT unter Federführung des Bundesverbandes des Deutschen Güterfernverkehrs e.V. sowie die Hilfestellung bei der Entwicklung eines Transportpools in den neuen Bundesländern (in Bearbeitung).

Um eine spürbare Verringerung von Lkw-Leerfahrten zu erreichen, hält die Bundesregierung die Entwicklung von Konzepten für die Ver- und Entsorgung der Städte und Ballungsräume für vordringlich.

Auf Initiative und unter Mitwirkung des Bundesministeriums für Verkehr sollen in Berlin Modelle entwickelt werden, die auch in anderen Ballungsgebieten angewendet werden können. Es ist vorgesehen, durch verbesserte Zusammenarbeit und konkrete Vereinbarungen insbesondere auch zwischen Spedition und Handel Güterverkehre möglichst weitgehend zu bündeln. Mit der dadurch ermöglichten Verminderung von Leerfahrten sollen der Verkehrsfluß verbessert, die Emissionen reduziert und die Verkehrssicherheit erhöht werden.

9. Welche Strategien hat die Bundesregierung zur Eindämmung des wachsenden Lkw-Verkehrs entwickelt?

Die Bundesregierung verfolgt das Ziel, den in den nächsten Jahren zu erwartenden Verkehrszuwachs unter Nutzung der jeweils spezifischen Vorteile aller Verkehrsträger im Rahmen eines integrierten Gesamtverkehrssystems zu bewältigen. Dabei wird angestrebt, daß ein wachsender Anteil des Verkehrszuwachses auf Schiene und Wasserstraße erbracht wird. Dementsprechend wird der Schwerpunkt der Investitionen auf diese Verkehrsträger gelegt, die Bahnreform mit Nachdruck vorangetrieben und die Erhebung streckenbezogener Autobahngebühren vorbereitet.

Auch die Aufhebung der Tarife im Rahmen des Tarifaufhebungsgesetzes dürfte über einen zunehmenden Rationalisierungsdruck zu verstärkter Kooperation und damit zur Abschwächung des Wachstums im Lkw-Verkehr führen.

Es ist jedoch davon auszugehen, daß insbesondere der grenzüberschreitende Lkw-Verkehr im Zuge der Integrationswirkungen sowohl innerhalb der EG als auch zwischen West-, Mittel- und Osteuropa noch weiter zunehmen wird.

10. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung bereits ergriffen, um die hohe Anzahl von Lkw-Leerfahrten zu senken?

Vergleiche die Antworten zu Fragen 5 und 8.

11. Welches Konzept hat die Bundesregierung für die Einrichtung von Güterverteilsentralen entwickelt?

Nach der Definition einer Bund/Länder-Arbeitsgruppe „Güterverkehrszentren“ sind Güterverteilzentren Anlagen für logistische Dienstleistungen, die von einer Großspedition oder einer Kooperation kleiner und mittlerer Unternehmen mit eigener Rechtspersönlichkeit betrieben werden. Hierbei handelt es sich um rein privatwirtschaftlich organisierte Dienstleistungsangebote, auf die die Bundesregierung keinen Einfluß nimmt.

Demgegenüber wird in Güterverkehrszentren (GVZ) durch die räumliche Zusammenfassung von Verkehrsbetrieben und verkehrsergänzenden Dienstleistungsbetrieben eine Bündelung und Verteilung von Güterströmen ermöglicht.

Für die Einrichtung von Güterverkehrszentren sind die kommunalen Gebietskörperschaften und – koordinierend – die Länder zuständig. Die Bundesregierung begrüßt entsprechende Aktivitäten. Sie stellt daher im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes Finanzhilfen für GVZ und ihre Anbindung zur Verfügung. Eine Übersicht über Standortkonzepte der Länder für GVZ ist in den Bundesverkehrswegeplan 1992 aufgenommen worden.

12. Wie steht die Bundesregierung zu dem Vorschlag, die Schaffung einer Werkverkehrsbörse in die Wege zu leiten?

Werkverkehr liegt vor, wenn Beförderungen für eigene Zwecke des Unternehmens durchgeführt werden (vgl. Antwort zu Frage 6). Die Koordination von Beförderungen z. B. im Rahmen einer Börse beinhaltet zwangsläufig die Beförderung für andere und muß nach den Regeln des gewerblichen Güterkraftverkehrs – z. B. Erfüllung der Berufszugangsvoraussetzungen – abgewickelt werden.

13. Welche Auswirkungen wird die Deregulierung des Straßengüterverkehrs auf den Anteil der Leerfahrten und die raumgewichtsmäßige Auslastung der Fahrzeuge haben?

Die Auswirkungen der Deregulierung des Straßengüterverkehrs auf den Anteil der Leerfahrten und die raumgewichtsmäßige Auslastung der Fahrzeuge können nicht abgeschätzt werden.

Da für den Binnenverkehr keine statistischen Angaben über Leerfahrten bzw. Auslastungsgrad der Fahrzeuge vorliegen, kann nicht beurteilt werden, wie sich die in den letzten Jahren eingeleitete Deregulierung des Straßengüterverkehrs z. B. in Form von Margenerweiterungen bei den Tarifen ausgewirkt hat. Im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr, der bereits seit 1990 durch freie Preisbildung gekennzeichnet ist, ist der Leerfahrtenanteil von 34,1 % im Jahr 1989 auf 32,2 % im Jahr 1991 gesunken. Dies läßt den Schluß zu, daß eine fortschreitende Deregulierung des Straßengüterverkehrs nicht unbedingt mit einer Zunahme des Leerfahrtenanteils verbunden sein muß. Hinsichtlich der raumgewichtsmäßigen Auslastung der Fahrzeuge sind vergleichbare

Aussagen nicht möglich, da hierzu auch für den grenzüberschreitenden Verkehr keine Daten vorliegen.

14. Wie hat sich die Bundesregierung für eine Senkung der Anzahl der Lkw-Leerfahrten im europäischen Rahmen eingesetzt?

Die Bundesregierung ist der Auffassung, daß die Deregulierung des europäischen Straßengüterverkehrs unter harmonisierten fiskalischen, technischen und sozialen Bedingungen sowie eine schrittweise Anpassung der nationalen Marktordnungen zum einen zu einer Intensivierung des Wettbewerbs, zum anderen aber auch zu einer höheren Flexibilität der Unternehmen des Güterkraftverkehrs führen werden; diese sind somit gezwungen, aber auch in der Lage, Rationalisierungspotentiale auszuschöpfen, u. a. auch durch die Vermeidung von Leerfahrten. Insoweit sind die Bemühungen der Bundesregierung um eine Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen im Straßengüterverkehr als Voraussetzung für eine weitere Deregulierung auch als Beitrag zum Abbau von Lkw-Leerfahrten zu werten.

15. Welche Auswirkungen haben die aufgrund der Deregulierungen in der EG-Verkehrspolitik wachsenden Kapazitätsüberhänge im internationalen Straßengüterverkehr auf die deutschen Eisenbahnen gehabt?

Der als Folge der zunehmenden Kapazität im internationalen Güterverkehr wachsende Wettbewerbsdruck wirkt sich auf das Transportgeschäft der Deutschen Eisenbahnen aus. Da es den Bahnen heute häufig nicht möglich ist, in den Preiswettbewerb mit ihren Konkurrenten einzusteigen, kommt es zu Aufkommens- und Einnahmeverlusten, die sich jedoch nicht genau beziffern lassen. Die Deutsche Bundesbahn schätzt das konkrete Verlagerungspotential aufgrund jeder neuen Güterfernverkehrsgenehmigung für den deutschen Güterkraftverkehrsmarkt auf 760 t/a zu Lasten der Schiene.

Neben den erheblichen Investitionen in die Schieneninfrastruktur insbesondere bei der Deutschen Reichsbahn soll die Strukturreform der Bundeseisenbahnen die Wettbewerbsfähigkeit der Bahnen entscheidend erhöhen und sie in die Lage versetzen, ihre Systemstärken im europäischen Verkehrsmarkt durchzusetzen und ihren Anteil am Transportaufkommen zu steigern. Vor dem Hintergrund dieser Perspektive kann die weitere Auswirkung der Deregulierung im Straßengüterverkehr auf die Unternehmensentwicklung der Bahnen heute nicht abschließend beurteilt werden.

16. In welchem Umfang rechnet die Bundesregierung mit Einbußen für Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn für den Fall einer Kabotagefreiheit im EG-Güterverkehr?

Die bei einer Freigabe der Kabotage im EG-Güterverkehr bei den Deutschen Bahnen zu erwartenden Einbußen können nicht quantifiziert werden.

In welchem Umfang sich eine Kabotagefreiheit negativ auf die Bahnen auswirkt, hängt sowohl von Zeitpunkt und Wirksamkeit der Bahnreform als auch von der Ausgestaltung der Rahmenbedingungen für den Straßengüterverkehr insgesamt und damit auch für den Kabotageverkehr ab.

17. Wie ist nach langjährigen Zuwachsraten nunmehr der Rückgang im nationalen kombinierten Verkehr zu erklären?

Nach Angaben der Deutschen Bahnen liegt das Aufkommen im gesamten nationalen Kombinierten Verkehr (Container- und Huckepackverkehr) im Zeitraum Januar bis November 1992 rd. 1 % unter den im Vergleichszeitraum 1991 beförderten Mengen.

Der Mengenrückgang ist im wesentlichen auf die zunehmende Anzahl leichtgewichtiger Huckepacksendungen sowie auf den konjunkturbedingten Wegfall von Transportleistungen zurückzuführen.

18. Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung ergreifen, um die Marktchancen des kombinierten Verkehrs zu verbessern?

Im Bundesverkehrswegeplan 1992, der die Grundlage für den Ausbau der Verkehrswege des Bundes bis zum Jahr 2010 bildet, wird der Schiene erstmals Vorrang eingeräumt. Zur Förderung des Kombinierten Verkehrs sind dabei für den Aus- bzw. Neubau von Umschlagterminals des Kombinierten Verkehrs – vorbehaltlich der laufenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen – rd. 4,1 Mrd. DM vorgesehen.

Daneben werden die bisherigen ordnungspolitischen Fördermaßnahmen wie Begünstigungen bei der Kraftfahrzeugsteuer und den Gesamtgewichten für Straßenfahrzeuge sowie die Befreiung von Fahrverboten, Kontingentierungen und Tarifen auch in Zukunft beibehalten.

19. In welchem Umfang können nach Auffassung der Bundesregierung Gütertransporte von der Straße auf die Schiene verlagert werden?

Eine Verlagerung von Gütertransporten von der Straße auf die Schiene ist nur im Straßengüterfernverkehr realistisch. 1991 wurden im Straßengüterfernverkehr 512 Mio. t befördert, im Straßengüternahverkehr rd. 2,9 Mrd. t [im Vergleich dazu Transportvolumen 1991 Deutsche Bundesbahn: 302,5 Mio. t; Deutsche Reichsbahn (vorläufig): 112 Mio. t].

Der quantitative Umfang des Verlagerungspotentials im Güterverkehr von der Straße auf die Schiene hängt sowohl von den Charakteristika der Transportnachfrage (Eigenschaften des zu transportierenden Gutes, gewünschte Transportrelation) als auch von der qualitativen und quantitativen Leistungsfähigkeit der Bahnen ab.

Bei dieser Betrachtung darf auch die Binnenschifffahrt nicht außer acht gelassen werden (Transportvolumen Binnenschifffahrt 1991: 237 Mio. t), da sie die Schiene im Güterverkehr u. U. auf überlasteten Hauptstrecken entlasten kann und somit freie Kapazitäten auf der Schiene geschaffen werden.

Zur quantitativen Abschätzung von Verlagerungspotentialen im Güterverkehr hat das Bundesministerium für Verkehr ein Gutachten in Auftrag gegeben, in dem schwerpunktmäßig die Verlagerungspotentiale zugunsten der Binnenschifffahrt untersucht, aber auch Aussagen über Verlagerungspotentiale zwischen den übrigen Verkehrsträgern getroffen werden sollen.

Neben den erheblichen Investitionen in die Schieneninfrastruktur wird die von der Bundesregierung eingeleitete Strukturreform der Bundeseisenbahnen die Leistungsfähigkeit der Bahnen erhöhen. Sie werden dadurch in die Lage versetzt, stärker als bisher am zukünftigen Verkehrswachstum aus EG-Binnenmarkt, neuen Ost-West-Beziehungen und allgemeiner Wirtschaftsentwicklung beteiligt zu sein.

20. Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung ergreifen, um einen möglichst hohen Anteil von Gütertransporten auf die Schiene zu verlagern?

Ziel der Bundesregierung ist es, im Rahmen ihres Gesamtverkehrskonzeptes die Voraussetzungen dafür zu schaffen, daß ein wachsender Anteil des Verkehrszuwachses auf Schiene und Wasserstraße erbracht wird.

Nach einer deutlichen Schwerpunktsetzung bei den Investitionen zugunsten von Schiene und Wasserstraße und dem Ausbau der Schnittstellen zur Verbesserung der Verknüpfung der Verkehrsträger untereinander – beides auch für die Schiene erheblich erleichtert durch eine allgemeine Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren – stellen die Bahnreform sowie eine möglichst verursachungsgerechte Kostenanlastung unter Berücksichtigung der Umweltkosten die hierfür entscheidenden Voraussetzungen dar.

