

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich), Albert Schmidt (Hitzhofen),
Rainer Steenblock und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Zukünftige Entwicklung des Kombinierten Verkehrs

In der Antwort der Bundesregierung auf die Große Anfrage „Kombinierter Verkehr als Mittel zur Vernetzung der Verkehrsträger“ (Drucksache 13/1842) heißt es: „Bei ihren Erwartungen geht die Bundesregierung davon aus, daß das Terminalnetz möglichst rasch ausgebaut wird, um Engpässe zu beseitigen und Kostensenkungen zu erreichen, das Drehscheibenprinzip erheblich verbessert wird sowie Bau und Betrieb der Terminals in der Hand der unmittelbar am Kombinierten Verkehr interessierten Nutzer übergehen mit dem Ergebnis größerer Effektivität und Wirtschaftlichkeit.“

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Auf welchen Erkenntnissen beruht diese Aussage der Bundesregierung?
2. Auf welchen Erkenntnissen beruht die Aussage der Bundesregierung, mittelfristig würde sich durch das sog. Nabe-Speiche-System im Bereich mittlerer Entfernungen (200 bis 400 Kilometer) ein zusätzliches Aufkommen im Kombinierten Verkehr erschließen lassen?
3. Auf welchen Erkenntnissen bzw. Erfahrungen beruht die Aussage der Bundesregierung, die Einführung der Logistikbox führe zu zusätzlichen Mengen im Kombinierten Verkehr?
4. Wie sieht die Bundesregierung die Chancen und Möglichkeiten der privaten Transportwirtschaft, eigene Kombinierte Verkehre zu organisieren und aufzubauen?
5. Gibt es Pläne, die private Transportwirtschaft bei der Organisation Kombinierten Verkehrs zu unterstützen?

Wenn ja, wie sehen diese Pläne aus?

Wenn nein, warum nicht?

6. Sieht die Bundesregierung die Notwendigkeit, die unterschiedlichen Techniken im Kombinierten Verkehr auf ihre langfristige Wirtschaftlichkeit zu untersuchen?

Wenn ja, in welcher Form soll dies geschehen?

Wenn nein, warum nicht?

7. Wie will die Bundesregierung den freien Wettbewerb zwischen unterschiedlichen Techniken im Kombinierten Verkehr nach Wirtschaftlichkeits- und Effizienzkriterien gewährleisten, wenn unbefristet die Umschlageinrichtungen der Terminals gefördert werden?

8. Sieht die Bundesregierung in einer befristeten Subventionierung der Trassenpreise eine Möglichkeit, um den Kombinierten Verkehr bezüglich der eingesetzten Technik diskriminierungsfrei zu fördern?

Wenn ja, wie soll dies geschehen?

Wenn nein, warum nicht?

9. Wie steht die Bundesregierung zu Förderprogrammen des Kombinierten Verkehrs in den Bundesländern?

10. Wie will die Bundesregierung vor dem Hintergrund der Länder-Förderprogramme die gleichen Wettbewerbschancen von im Kombinierten Verkehr tätigen Gesellschaften gewährleisten?

Bonn, den 22. Februar 1996

Gila Altmann (Aurich)

Albert Schmidt (Hitzhofen)

Rainer Steenblock

Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion