

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich), Albert Schmidt (Hitzhofen), Rainer Steenblock und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
— Drucksache 13/3869 —**

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.“

1. Auf welchen Erkenntnissen beruht diese Aussage der Bundesregierung?

Die Aussage der Bundesregierung beruht auf langjährigen Erfahrungen mit dem Kombinierten Verkehr und auf der Kenntnis neuer Möglichkeiten der Verbesserung des Produktionssystems auf der Schiene, wie sie das Gutachten „Analyse und Bewertung der mittel- bis langfristigen Perspektiven einer Schienenvernetzung von KV-Umschlagbahnhöfen unter Berücksichtigung neuer Ansätze für die Produktionsgestaltung im Rahmen eines zentralen Hub-and-Spoke-Systems für den Kombinierten Verkehr“ vom Dezember 1995 ausweist. Das Gutachten wurde vom Bundesminister für Verkehr in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn AG (DB AG) vergeben.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 11. März 1996 übermittelt.

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

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?

Diese Erkenntnis beruht auf dem zu Frage 1 erwähnten Gutachten. Die Auffassung der Bundesregierung wird von der DB AG geteilt.

3. Auf welchen Erkenntnissen bzw. Erfahrungen beruht die Aussage der Bundesregierung, die Einführung der Logistikbox führe zu zusätzlichen Mengen im Kombinierten Verkehr?

Mit der Logistikbox entstehen vor allem für die Stückgutspeditionen neue Möglichkeiten einer weiteren Rationalisierung im Transport kleinteiliger Sendungen. Die Logistikbox ist für kleinere Sendungseinheiten vorgesehen. Sie ermöglicht Behälterverkehr und damit Kombinierten Verkehr auf Strecken, für die bisher das Aufkommen nicht ausreichte, um einen herkömmlichen Großbehälter (20-Fuß- und 40-Fuß-Container, 7,15-Meter-, 7,45-Meter-, 7,82-Meter-Wechselbehälter) zu füllen. Damit wird für den Kombinierten Verkehr ein zusätzlicher Markt geschaffen, der unter Umständen mit einem neuen Zugsystem, dem Linienzug, bedient werden kann.

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 Kombiniierter Verkehre zu unterstützen?
Wenn ja, wie sehen diese Pläne aus?
Wenn nein, warum nicht?

Die private Transportwirtschaft organisiert derzeit schon eigene Kombinierte Verkehre, und zwar über die Verkaufsgesellschaften wie Kombiverkehr KG, Transfracht GmbH und Intercontainer/Interfrigo.

Nach Auffassung der Bundesregierung sollte die private Transportwirtschaft ihr Engagement auch auf den Betrieb der Terminals des Kombinierten Verkehrs ausdehnen, wie das im Konzept der DUSS (Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene/Straße) vorgesehen ist. Die Bundesregierung unterstützt die private Transportwirtschaft bei der Organisation Kombiniierter Verkehre durch den ordnungspolitischen Rahmen und durch die Investitionsförderung bei den Terminals.

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?

Die Bundesregierung hat schon bisher im Hinblick auf optimalen Mitteleinsatz, Effizienz etc. Techniken im Kombinierten Verkehr auf ihre Wirtschaftlichkeit hin untersucht. So hat sie z. B. eine Untersuchung zur optimalen Terminalgestaltung in Modulbauweise finanziert sowie eine Untersuchung zur Wirtschaftlichkeit des Trailerzugkonzeptes. In einer „Technologieplattform“ soll künftig die Leistungsfähigkeit neuer Komponenten für den Kombinierten Verkehr erprobt werden. Die Bundesregierung hat die DB AG, alle anderen Nutzer sowie alle Hersteller und Anbieter neuer Technologien und Komponenten aufgefordert, sich aktiv mit eigenen Vorschlägen an diesem Programm zu beteiligen. Erwartet wird dabei eine Eigenbeteiligung von 50 % der Kosten.

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

Die Bundesregierung fördert Einrichtungen des Vertikalumschlages (Umschlag des Transportbehälters vom Lkw/Binnenschiff auf den Waggon und umgekehrt mittels Kränen) in den Terminals, da die Nutzer des Kombinierten Verkehrs den Vertikalumschlag für die wirtschaftlichste Form des Umschlages halten. Die Förderung von Umschlagvorrichtungen in Waggons oder Straßenfahrzeugen ist nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz nicht möglich. Die Bundesregierung muß im übrigen Techniken unberücksichtigt lassen, die vom Markt nicht akzeptiert werden, insbesondere bei den Transportunternehmern nicht auf genügend Resonanz stoßen.

Die Bundesregierung ist jedoch bereit, die Wirtschaftlichkeit neuer Umschlagtechniken jederzeit mit den Nutzern des Kombinierten Verkehrs intensiv zu diskutieren. Hierzu soll auch die Einrichtung der zu Frage 6 erwähnten Technologieplattform dienen.

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?

Die Bundesregierung lehnt selbst eine befristete Subventionierung der Trassenpreise im Kombinierten Verkehr ab. Eine derartige Subventionierung würde zu Wettbewerbsverzerrungen gegenüber dem konventionellen Wagenladungsverkehr der Bahn führen. Dieser würde zunehmend in den Kombinierten Verkehr abwandern, so daß es in letzter Konsequenz zu einer Subventionierung des gesamten Güterverkehrs der Bahn mit Ausnahme des Massengutverkehrs kommen könnte.

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?

Der Bundesregierung ist nur das Förderprogramm des Freistaates Sachsen für die Rollende Landstraße Dresden/Lovosice bekannt.

Die Wettbewerbschancen der im Kombinierten Verkehr tätigen Gesellschaften sind auch im Fall einer Landesförderung nach dem allgemeinen Wettbewerbsrecht sicherzustellen.