

**Antwort**  
**der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dagmar Enkelmann, Dr. Gregor Gysi  
und der Gruppe der PDS**  
**– Drucksache 13/11439 –**

**Güterfernverkehr – Ausbau des Kombinierten Verkehrs Straße – Schiene**

Schon seit Jahren herrscht unter den Expertinnen und Experten die Meinung vor, daß es zu einer Verlagerung des steigenden Güterverkehrs auf die Schiene und Wasserstraßen kommen muß. Bestens dafür eignet sich der Kombinierte Verkehr (Kombi-Verkehr) Straße – Schiene. Verschiedene Gremien auf Bund- und Länderebene beschäftigen sich mit einem Strategiepapier, das u. a. dazu beitragen soll, daß im Jahre 2010 mit Hilfe des Kombi-Verkehrs 90 Millionen Tonnen Fracht auf der Schiene transportiert werden können. Leider sehen die Fakten wesentlich bescheidener aus. 1997 sollen rd. 33 Millionen Tonnen Fracht erreicht worden sein.

**Vorbemerkung**

Das Aufkommen von 90 Millionen Tonnen im Kombinierten Verkehr (KV) für das Jahr 2010 ist in einem Entwicklungskonzept für den Kombinierten Verkehr ausgewiesen, das der Vorstand der Deutschen Bahn AG (DB AG) nach Abstimmung mit den KV-Operateuren im Januar 1996 vorgelegt hat.

Angesichts einer zwischenzeitlichen Änderung der Strategie im KV bei der DB AG ist die Konferenz der Verkehrsminister und -senatoren der Länder in ihrer Sitzung am 16./17. April 1998 in Magdeburg zu der Auffassung gekommen, daß wegen „des weiterhin starken Wachstums des Güterverkehrs auf der Straße an der gesamtverkehrspolitischen Zielsetzung der Verdreifachung des Aufkommens für den Kombinierten Verkehr auf 90 Millionen Tonnen bis 2010 festzuhalten“ sei. Sie hat den Bundesminister für Verkehr (BMV) gebeten, zur Erreichung dieser Zielsetzung in einer Bund/Länder-Arbeitsgruppe unter Vorsitz des BMV kurzfristig eine von allen Beteiligten gemeinsam getragene Strategie

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 1. Oktober 1998 übermittelt.*

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

zu formulieren und neben der DB AG und den Kombiverkehrsgesellschaften weitere Dritte, wie zum Beispiel die betroffenen Verbände, zu beteiligen.

Der Bericht der Bund/Länder-Arbeitsgruppe zur zukünftigen Strategie im Kombinierten Verkehr wurde der Verkehrsministerkonferenz auf ihrer Sitzung am 9./10. September 1998 in Hannover vorgelegt und gebilligt. Die Bund/Länder-Arbeitsgruppe hält an dem Mengenziel von 90 Millionen Tonnen bis zum Ende der Laufzeit des gegenwärtig gültigen Bundesverkehrswegeplans fest und begründet dies im einzelnen.

1. Was beabsichtigt die Bundesregierung zu tun, um die geplanten Zuwachsraten im Kombi-Verkehrsaufkommen von gegenwärtig ca. 33 Millionen Tonnen auf 90 Millionen Tonnen im Jahre 2010 zu erreichen?

Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, um diesen Prozeß zu beschleunigen?

Der Bericht der Bund/Länder-Arbeitsgruppe zur zukünftigen Strategie im Kombinierten Verkehr weist auf verschiedene Rahmenbedingungen bzw. Maßnahmen hin, wie

- bessere Kooperation aller am KV Beteiligten,
- Ausbau der Terminalinfrastruktur,
- erhebliche Verbesserungen in der Qualität des KV-Angebots,
- Einbeziehung der Fläche in den KV,
- mehr Wettbewerb auf der Schiene,
- Nutzung neuer Techniken bei Traktion und Umschlag.

Die Bundesregierung sieht in den Vorschlägen eine tragfähige Grundlage für gemeinsame Bemühungen von Bund und Ländern beim Ausbau des Kombinierten Verkehrs, geht davon aus, daß das Mengenziel innerhalb der Frist des Bundesverkehrswegeplans erreichbar ist, und wird im Bereich ihrer Zuständigkeiten und Möglichkeiten die erforderlichen Maßnahmen ergreifen.

Dazu gehört insbesondere der Ausbau des Terminalnetzes. Hierfür wurden seit 1996 im Rahmen von zwei Sammelfinanzierungsvereinbarungen zwischen der Bundesregierung und der DB AG insgesamt 573 Mio. DM an Bundesmitteln für den Neu- und Ausbau von 13 KV-Terminals bereitgestellt.

Außerdem hat die Bundesregierung seit 1998 die Terminalförderung auch für Dritte, das heißt zum Beispiel für nichtbundeseigene Eisenbahnen, Häfen oder große Verlader, geöffnet. Damit kann auch das Drehscheibensystem (Megahubsystem) realisiert werden, das zu erheblichen Zeiteinsparungen und Kostenminderungen führt und vor allem die Fläche in den Kombinierten Verkehr einbezieht. Dies führt zu einer weiteren Entlastung der Straße vom ständig wachsenden Güterverkehr, denn der Bund/Länder-Bericht zeigt in der Darstellung der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung und ihrer Folgen für Logistik und Verkehr, daß es nicht ausreicht, im Kombinierten Verkehr künftig nur die Ballungsgebiete zu bedienen.

2. Ist es richtig, daß die Bahn im Kombi-Verkehr „rote Zahlen“ schreibt?

Was will die Bundesregierung tun, damit der Kombi-Verkehr zumindest über größere Strecken so rationell wie möglich erfolgt?

Die Veröffentlichung und Beurteilung von Wirtschaftsergebnissen einzelner Produkte von DB Cargo ist Sache des Unternehmens.

Gerade im Hinblick auf die auch von DB Cargo beklagte hohe Kostenbelastung des KV durch lange Vor- und Nachläufe ist eine Konzentration auf wenige große Terminals in Ballungsgebieten nicht zweckmäßig und schränkt das erreichbare KV-Potential ein. Notwendig sind daher verladernahe Terminals mit Verbindungen durch Gruppenzüge und ein Produktionssystem auf der Schiene, das zur Vermeidung von zeit- und kostenaufwendigen Rangiervorgängen über ein Drehscheibensystem abgewickelt wird. Diese Entwicklung wird von der Bundesregierung durch die Terminalfinanzierung, insbesondere auch durch die Öffnung für Dritte, gefördert.

Darüber hinaus tritt die Bundesregierung für mehr Wettbewerb auf der Schiene ein. Sie hat mit der Bahnreform dafür gesorgt, daß die Bahn in ihren Entscheidungen frei ist und selbst bestimmen kann, mit welcher unternehmerischen Strategie sie am Markt bestehen will.

Mehr Wettbewerb auf der Schiene stärkt auch die DB AG; sie kann den Fahrweg besser auslasten und die anteiligen Fixkosten senken. Außerdem können zur Förderung des Kombinierten Verkehrs Wettbewerber mit anderen Kostenstrukturen und der Konzentration auf Schienenverkehrsnischen Marktsegmente bedienen, die für DB Cargo im Hinblick auf ihre Geschäftspolitik derzeit wirtschaftlich nicht interessant sind.

3. Ist es der Bundesregierung gelungen, wie seit 1996 geplant, die Küstenschifffahrt in den EU-weiten Güterverkehr einzubeziehen?

Kann die Bundesregierung über die erzielten Ergebnisse berichten?

Wenn ja, was konnte von den Vorstellungen in die Praxis umgesetzt werden?

Wenn nein, worin sind die Ursachen für den Mißerfolg zu suchen?

Seit einigen Jahren bestehen verschiedene nationale und internationale Initiativen im Short Sea Bereich, die auch unter der Bezeichnung „From Road to Sea“ bekannt sind. Hierbei handelt es sich um einen auch von der Bundesregierung – z. B. durch den 1996 eingerichteten „Runden Tisch der Praktiker“ – unterstützten fortlaufenden Prozeß der beteiligten Unternehmen im Markt, an dessen verkehrspolitischer Unterstützung sich inzwischen fast alle Mitgliedstaaten der Europäischen Union beteiligen.

Aus einer Statistik des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL), Bremen, geht hervor, daß die Umschlagzahlen in deutschen, belgischen, niederländischen und englischen Häfen seit 1992 eine jährliche Zuwachsrate von 4 bis 5 % im europäischen Güterverkehr über See ausweisen. Diese Entwicklung

zeigt, daß der von den Unternehmen beschrittene Weg mit staatlichen Initiativen zur Förderung des europäischen Küstenverkehrs positiv verläuft und unbedingt weiter verfolgt werden sollte.

4. Ist für den Einsatz von palettenbreiten Seecontainern, wie Seacell oder der stapelbaren Eurobox, eine Entscheidung in positiver oder negativer Hinsicht getroffen worden?

Die Bundesregierung verfolgt die Entwicklung bzw. den Einsatz von palettenbreiten Seecontainern und der stapelbaren Eurobox mit großem Interesse, da sich hieraus zusätzliche Anreize für den Kombinierten Verkehr unter Einbeziehung der Binnen- und Küstenschifffahrt ergeben können. Entscheidungen sind in diesem Bereich von der Bundesregierung nicht zu treffen. Über den Einsatz entscheidet der Markt; die Normung der stapelbaren Eurobox erfolgt durch den europäischen Normenausschuß TC 119, der keinen Entscheidungen der Bundesregierung unterliegt.

5. Was hat die Bundesregierung im Fähr- und RoRo-Verkehr unternommen, um eine Sicherung der Ladungen in Binnencontainern, Wechselbehältern und Trailern, die nicht gegen seitliche Belastungen ausgelegt sind, zu gewährleisten?

Durch fehlerhafte Angaben über Ladungsgewichte, falsches Packen von Ladung in diese Transporteinheiten oder durch unsachgemäße Ladungssicherung können Unfälle – auch mit Personenschäden – beim Umschlag und beim Transport verursacht werden. Die Bundesregierung hat sich daher im Rahmen der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO), der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) und der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN ECE) maßgeblich an der Ausarbeitung und Weiterentwicklung der „Richtlinien für das Packen und Sichern von Ladung in Containern und auf Straßenfahrzeugen (Container-Pack-Richtlinie)“ beteiligt. Die amtliche deutsche Übersetzung der Ausgabe 1990 dieser Richtlinie ist im Bundesanzeiger vom 8. April 1992 (44. Jahrg., Nr. 69 a) veröffentlicht. Die Veröffentlichung einer aktualisierten und erweiterten Version mit dem Titel „Richtlinien für das Packen von Beförderungseinheiten (CTUs) (CTU-Packrichtlinie)“ wird derzeit von der Bundesregierung vorbereitet. Diese Richtlinien gelten für Beförderungsfälle mit den Verkehrsträgern zu Wasser und zu Lande sowie für die gesamte Transportkette im Kombinierten Verkehr. Hierin sind Hinweise für die Beladung, die Ladungsverteilung und die Ladungssicherung, auch für die Ladungssicherung von Beförderungseinheiten mit offenen Seiten, enthalten. Darüber hinaus hat die Schiffsführung nach den Bestimmungen der Richtlinien für die sachgerechte Stauung und Sicherung von Ladung bei der Beförderung mit Seeschiffen sicherzustellen, daß Ladung in oder auf Beförderungseinheiten oder Fahrzeugen richtig gestaut und gesichert ist, und soll solche Einheiten nur akzeptieren, wenn sie davon überzeugt ist, daß die Einheiten sicher befördert werden können.

6. Was wurde im Fähr- und RoRo-Verkehr getan, um eine größere Auslastung dieser Transportart durchzusetzen?  
Konnte eine Einbindung dieser Transportart in den Vor- und Nachlauf des Kombi-Verkehrs erreicht werden?  
Welche Schwachstellen sind erkennbar?  
Und was wurde gegen diese unternommen?

Fähr- und Ro-Ro-Verkehre unterliegen in der Marktwirtschaft – wie auch die übrige Seeschifffahrt – den Bedingungen des Wettbewerbs.

Im Nord-, insbesondere aber im Ostseeraum tragen die staatlichen Ausbaumaßnahmen zur Verbesserung der Infrastruktur in den Seehäfen und Hinterland-Anbindungen zur Attraktivität der genannten Verkehrsarten bei.

Nach Auffassung der Bundesregierung soll der Straßenvor- und -nachlauf im Kombinierten Verkehr möglichst kurz gehalten werden, während der Hauptlauf von der Straße auf die Schiene oder die Wasserstraße bzw. den Seeweg verlagert wird. Hierfür setzt sich die Bundesregierung in Brüssel auch bei der gegenwärtigen Diskussion zur Definition des Kombinierten Verkehrs im Rahmen der Erörterung des Kommissionsvorschlages zur Änderung der Richtlinie 92/106/EWG über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im Kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten ein. Die Bundesregierung teilt dabei die Auffassung der Europäischen Kommission, daß der Kurzstreckenfährrverkehr sowie der Hochseecontainerverkehr ausgenommen werden sollte, da sich hieraus kein Straßenentlastungseffekt ergibt.

7. Was ist aus der Initiative des Bundesministeriums für Verkehr zur Einberufung eines „Runden Tisches“ geworden, um der geplanten Einbeziehung der Küstenschifffahrt in den Güterfernverkehr mehr Nachdruck zu verleihen?  
Und welche Ergebnisse konnten erreicht werden?

Die Bundesregierung hat sich zunächst mit einem vom „Runden Tisch der Praktiker“ gebildeten Workshop I mit der Relation Nordsee/Nordspanien/Nördliches Portugal eingehend befaßt. In einer Reihe von Einzelgesprächen mit Vertretern von Reedereien, Großverladern und internationalen Spediteurfirmen wurden u. a. die Ladungspotentiale konkretisiert sowie in drei Einzelrelationen (Duisburg/Setubal, Bremerhaven/Bilbao, Hamburg/Setubal) die Anforderungen an die seegestützte Transportkette, ihre Kostengunst gegenüber dem Landweg (Straße) detailliert untersucht. Workshop-Sitzungen – die nächste voraussichtlich im November 1998 – sollen die Einrichtung eines ersten Pilotverkehrs in der z. Z. kostengünstigsten Relation Duisburg/Setubal vorbereiten. Bei Mitwirkung der interessierten Verloader könnte das Projekt ab 1999 den Probetrieb – zunächst voraussichtlich auf zwölf bis achtzehn Monate begrenzt – beginnen.





