

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Michael Groß, Martin Burkert, Sören Bartol, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
– Drucksache 17/2514 –**

Folgen der EG-Verordnung zum Gütervorrangnetz im Schienenverkehr für Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

Am 4. Juni 2010 haben sich Rat und Parlament der Europäischen Union auf einen Kompromiss für eine neue EG-Verordnung zur Entwicklung eines europäischen Schienennetzes für den Güterverkehr geeinigt. Im EU-Weißbuch über die europäische Verkehrspolitik bis 2010 wurde bereits der Wille der Europäischen Kommission zum Ausdruck gebracht, den Aufbau eines vorrangig für den Güterverkehr bestimmtes Schienennetz zu unterstützen. Es soll ein europaweites, grenzüberschreitendes Güterverkehrsschienennetz festgelegt werden, das sich aus mehreren Verkehrskorridoren zusammensetzt, die durch mindestens zwei Mitgliedstaaten verlaufen und strategisch wichtige Be- und Entlade-terminals sowie wichtige Verteilungspunkte auf andere Verkehrsträger verbinden.

Ein zentraler Punkt hierbei ist, dass der Güterverkehr auf diesen Strecken Vorrang vor dem Personenverkehr erhält, was laut Deutscher Bahn AG (DB AG) zu erheblichem Konfliktpotential für die Abwicklung im Personennah- und -fernverkehr führen könnte.

Die Gewerkschaft Transnet und die Verkehrsgewerkschaft Gewerkschaft Deutscher Bundesbahnbeamter und Anwärter (GDBA) haben darüber hinaus kritisiert, dass eine zentrale europäische Behörde die Koordination und somit Kompetenzen der Trassenvergabe übernehmen soll. Vielmehr fordern die Gewerkschaften eine Investitionsoffensive für die Schiene insgesamt. Andererseits plant die Bundesregierung eine Dividendenabgabe, die in den Gesamtetat des Bundes einfließen soll. Durch die EG-Verordnung ist Deutschland zusammen mit anderen Mitgliedstaaten verpflichtet, folgende internationale Güterverkehrskorridore innerhalb der nächsten fünf Jahre einzurichten:

1. Zeebrügge–Antwerpen/Rotterdam–Duisburg–(Basel)–Mailand–Genua;
2. Stockholm–Malmö–Kopenhagen–Hamburg–Innsbruck–Verona–Palermo;
3. Bremerhaven/Rotterdam/Antwerpen–Aachen/Berlin–Warschau–Terepol (Polen–Weißrussische Grenze)/Kaunas.

1. Inwieweit beeinflussen die Pläne der Europäischen Union, der Schiene einen Vorrang einzuräumen, die Bundesregierung in der Überprüfung der Bedarfspläne des Fernstraßenausbaugesetzes und des Schienenausbaugesetzes sowie die von der Bundesregierung geplante Vorbereitung eines neuen Bundesverkehrswegeplans?

Die Bundesregierung unterstützt die Bemühungen der Europäischen Union, dem internationalen Schienengüterverkehr einen hohen Stellenwert zukommen zu lassen. Die Bundesregierung hat ein erhebliches Interesse daran, dass – wo immer dies sinnvoll ist – Güterverkehr auf die Schiene verlagert wird.

Sowohl in der laufenden Bedarfsplanung als auch in der Vorbereitung eines neuen Bundesverkehrswegeplans wird der hohen Bedeutung des Schienengüterverkehrs Rechnung getragen. Grundlage der Bedarfsplanüberprüfung ist die Verkehrsprognose 2025, in der ein deutlicher Zuwachs insbesondere des Güterverkehrs erwartet wird. Bestandteil der Prognose ist auch die grenzüberschreitende Entwicklung der Verkehrsnachfrage, so dass die Bedeutung grenzüberschreitender Korridore bzw. Projekte in der Planung berücksichtigt wird.

2. Welche konkreten Auswirkungen haben die EU-Vorgaben auf die Umsetzung von Bauvorhaben im Vordringlichen und im Weiteren Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

3. Wie sieht konkret die Finanzierung aus Bundeshaushaltsmitteln in den kommenden Jahren für den Bau einer dritten Trasse an den in den Nummern 1 bis 3 der Vorbemerkung der Fragesteller aufgeführten Strecken aus?

Die genannten Korridore, die Deutschland berühren, sind drei bis fünf Jahre nach Inkrafttreten der EG-Verordnung zu schaffen. Daher ist gegenwärtig nicht festgelegt, welche Strecken sie im Einzelnen umfassen. Ein Abgleich mit den nationalen Ausbauplänen sowie den abgeschlossenen Finanzierungsvereinbarungen für die kommenden Jahre ist erst auf dieser Grundlage möglich.

4. Ist es nach Ansicht der Bundesregierung sinnvoll, die in den Bundeshaushalt einfließende Dividende der DB AG direkt in den Schienengüterverkehr zu investieren?

Die Bundesregierung wird sicherstellen, dass die DB AG für die Jahre 2011 bis 2014 jährlich eine Dividendenzahlung in Höhe von 500 Mio. Euro zugunsten des allgemeinen Bundeshaushalts als Konsolidierungsbeitrag vorsieht.

5. In welchem Zusammenhang steht nach Ansicht der Bundesregierung die Bereitstellung der von der Europäischen Union geforderten Güterverkehrskorridore zu der notwendigen Anbindung der Seehäfen in Deutschland und den geplanten Schienenhinterlandanbindungen der Nord- und Ostseehäfen?

Die notwendigen Anbindungen der Seehäfen in Deutschland wurden bei der Auswahl der Korridore berücksichtigt. Die national erforderlichen Vorhaben zur Hinterlandanbindung der Seehäfen sind im Bedarfsplan zum Aus- und Neubau der Bundesschienenwege enthalten.

6. Wird die Bundesregierung ihren europäischen Verpflichtungen nachkommen und die Voraussetzungen für die internationalen Güterverkehrskorridore in Deutschland schaffen, ohne andere nationale Verkehrsprojekte finanziell zu belasten bzw. deren Umsetzung zu gefährden?

Die Einrichtung der grenzübergreifenden Schienengüterverkehrskorridore erfolgt unbeschadet der nationalen Zuständigkeiten für die Planung und Finanzierung der Infrastruktur, d. h. hiermit sind keine unmittelbaren Investitionsverpflichtungen verbunden, die nationale Verkehrsprojekte belasten oder gefährden.

7. Welche Auswirkungen werden die europäischen Entscheidungen zur Einrichtung von internationalen Güterverkehrskorridoren auf die Überarbeitung des Masterplans Güterverkehr und Logistik durch die Bundesregierung haben?

Auch im Rahmen der Neujustierung des Masterplans Güterverkehr und Logistik der Bundesregierung spielt die Stärkung des Schienengüterverkehrs eine wesentliche Rolle. Die nationalen Maßnahmen sind insofern vereinbar mit den in der EG-Verordnung vorgesehenen europäischen Maßnahmen.

8. Welche finanziellen Mittel plant die Bundesregierung zur Realisierung der internationalen Güterverkehrskorridore in Deutschland in den Bundeshaushalt zur Kofinanzierung der europäischen Mittel einzustellen, und wird dies zu Lasten anderer nationaler Verkehrsprojekte gehen?

Auf die Antwort zu Frage 6 wird verwiesen.

9. Wie plant die Bundesregierung den weiteren Ausbau des Schienennetzes in Deutschland, um den prognostizierten Anstieg des Straßengüterverkehrs von 70 Prozent bis 2025 zu bewältigen?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

10. Welchen Zusammenhang sieht die Bundesregierung zwischen dem „Zweiten Bericht über die Überwachung der Entwicklung des Schienenverkehrs“ der EU-Kommission und der Verordnung des EU-Parlaments und des Rates zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr, und welche Konsequenzen wird sie daraus ziehen?

Einen unmittelbaren Zusammenhang sieht die Bundesregierung nicht. Der „Zweite Bericht über die Überwachung der Entwicklung des Schienenverkehrs“ der EU-Kommission erfolgte im Rahmen der umfassenden Marktbeobachtung des Eisenbahnsektors durch die Europäische Kommission („RMMS“).

11. Welche konkreten Maßnahmen plant die Bundesregierung, um sicherzustellen, dass qualitative Taktverkehre im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) weiterhin möglich sind?

Der ursprüngliche EU-Kommissionsvorschlag ließ in der Tat Nachteile für den Schienenpersonennahverkehr und den Schienenpersonenfernverkehr befürchten. Im Lauf der Beratungen im Europäischen Rat konnten die entsprechenden Regelungen jedoch wesentlich verändert werden, so dass andere Verkehrsarten weiterhin möglich sind. Auf explizite Prioritätsregelungen zugunsten des Güterverkehrs wurde verzichtet.

12. Welches Konzept verfolgt die Bundesregierung, um die infrastrukturellen Engpässe auf der Schiene in den Metropolregionen zu beseitigen?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

13. Welches Konzept verfolgt die Bundesregierung, um den Schienenverkehrslärm zu reduzieren, um eine größere Akzeptanz für den Schienengüterverkehr (SGV) zu erreichen?

Wie wird dieses Konzept finanziert?

Die Bundesregierung will den Lärmschutz verbessern und das Lärmsanierungsprogramm für die Schiene fortsetzen. Dazu wird im Rahmen eines Pilot- und Innovationsprogramms die Umrüstung von bis zu 5 000 Güterwagen auf die lärmarmen Verbundstoffbremsklötze gefördert. Von den Eisenbahnunternehmen werden auch die Möglichkeiten des technischen Fortschritts bei Fahrzeugen genutzt. Die Einführung einer lärmabhängigen Trassenpreisdifferenzierung soll einen Anreiz für den Einsatz lärmarmer Güterwagen schaffen.

Im Bundeshaushalt werden für die Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes jährlich Mittel in Höhe von 100 Mio. Euro bereitgestellt. Zusätzlich stehen aus dem Konjunkturpaket II der Bundesregierung von 2009 bis 2011 bundesweit insgesamt 100 Mio. Euro für die Erprobung innovativer Lärmschutzmaßnahmen an Schienenwegen zur Verfügung.

14. Wie und in welchem institutionellen Rahmen beteiligt sich die Bundesregierung an einer Koordination zur Umsetzung der Verordnung für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr?

Der Entwurf der EG-Verordnung überlässt die Initiative zur Umsetzung in erster Linie den Mitgliedstaaten und den Infrastrukturbetreibern. Zudem sind für die einzelnen Korridore unterschiedliche Realisierungsfristen vorgesehen. Teilweise kann auf die bereits bestehenden Arbeitsstrukturen, z. B. bei den ERTMS-Korridoren, zurückgegriffen werden. Die Gesamtkoordination erfolgt durch einen Ausschuss der Europäischen Kommission.

15. Mit welchen Betreibern von Schieneninfrastruktur steht die Bundesregierung zur Realisierung der europäischen Güterverkehrskorridore in Deutschland in Kontakt, wie gestaltet sich die Zusammenarbeit, und werden dabei Sozial- und Lohnstandards berücksichtigt?

Naturgemäß liegt der Schwerpunkt auf der Zusammenarbeit mit der DB Netz AG. Auch hier kann bereits auf eine mehrjährige erfolgreiche Zusammenarbeit u. a. auf dem Korridor Rotterdam–Genua verwiesen werden. Die geltenden Sozial- und Lohnstandards werden berücksichtigt.

16. Wie plant die Bundesregierung Maßnahmen zur Verbesserung der Knoten im Schienenverkehr zur Kapazitätssteigerung von Personen- und Güterverkehr in Deutschland zu realisieren?

Die Kapazitätserweiterung der Knoten ist ein entscheidender Faktor beim Ausbau der Schieneninfrastruktur. Im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege sind diese notwendigen Ausbaumaßnahmen enthalten.