

Kleine Anfrage

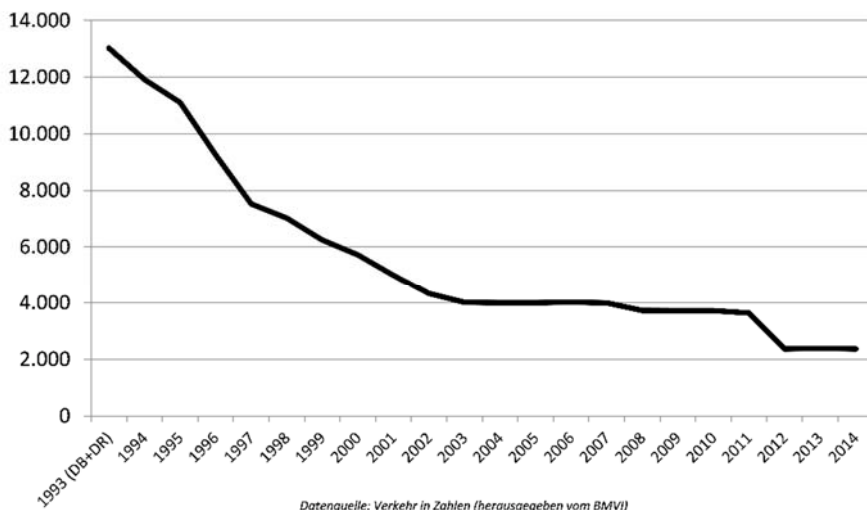
der Abgeordneten Sabine Leidig, Herbert Behrens, Caren Lay, Eva Bulling-Schröter, Dr. Kirsten Tackmann, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.

Entwicklung des Schienengüterverkehrs

Der Schienengüterverkehr (SGV) befindet sich in einer Krise. Nachdem sein Modal Split schon seit der Bahnreform von 1994 bei 17 Prozent stagniert und eine mit der Bahnreform eigentlich beabsichtigte Verlagerung von Marktanteilen auf die Güterbahn offenbar nicht erreicht werden konnte, sind für die nächsten Jahre sogar sinkende Marktanteile zu befürchten. Der Grund dafür ist vor allem eine weitere Rückzugsstrategie des größten SGV-Betreibers, der DB Cargo AG.

Schon seit den 90er-Jahren verfolgt die Deutsche Bahn AG (DB AG) im mit wechselnden Namen betriebenen SGV (DB Cargo bzw. Railion bzw. DB Schenker Rail bzw. DB Cargo) eine kontinuierliche Abbaustrategie. So wurden der Stückgutverkehr und der Postverkehr komplett aufgegeben, zahlreiche Güterverkehrsstellen geschlossen und insbesondere massiv Gleisanschlüsse stillgelegt, die Unternehmen eine direkte Verladung auf die Bahn ermöglichen.

Anzahl der Gleisanschlüsse (DB AG):



Die DB AG kündigte im Dezember 2015 an, weitere 500 Güterverkehrsstellen schließen und zwischen 2000 und 3000 Stellen im SGV abbauen zu wollen. Damit hat sie deutlich gemacht, dass sie statt eines Strategiewechsels eine verschärfte Fortsetzung der Abbaustrategie beabsichtigt. Im Kontrast dazu kündigte sie an, ins Paketgeschäft einsteigen und selbst Lang-Lkw betreiben zu wollen.

In der „nationalen Nachhaltigkeitsstrategie“ wird „Mobilität sichern – Umwelt schonen“ als eine Aufgabe definiert (vgl. www.bundesregierung.de/Content/DE/_Anlagen/Nachhaltigkeit-wiederhergestellt/perspektiven-fuer-deutschland-langfassung.pdf?__blob=publicationFile, S.177 ff.), mit deren Hilfe die Bundesregierung in ihrem eigenen Verantwortungsbereich die Nachhaltigkeitsziele erreichen will. Die Bundesregierung hat darin das Ziel formuliert, bis zum Jahr 2015 den Anteil des Schienenverkehrs an der Güterbeförderungsleistung auf 25 Prozent zu erhöhen. Der Indikatorenbericht 2014 stellt jedoch fest, dass „bei einer Fortsetzung [der aktuellen] Entwicklung [...] das für 2015 angestrebte Ziel nicht erreicht werden [könne]“ und „ein statistisch signifikanter Trend nicht erkennbar [ist].“

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Für welche Güterverkehrsstellen im deutschen Bahnnetz sind seit dem Jahr 1994 nach Kenntnis der Bundesregierung Subventionen der Europäischen Union, des Bundes oder der Länder gezahlt worden (bitte tabellarisch mit Zuwendungsjahr, Betrag und den damit umgesetzten Maßnahmen auflisten)?
2. Welche Güterverkehrsstellen im deutschen Bahnnetz sind seit dem Jahr 1994 stillgelegt, rückgebaut, erweitert oder neu eröffnet worden (bitte tabellarisch mit Datum von Stilllegung, Rückbau, Erweiterung bzw. Neueröffnung auflisten)?
3. Welche Güterverkehrsstellen im deutschen Bahnnetz sollen nach Kenntnis der Bundesregierung den Planungen der DB AG zufolge im Rahmen der aktuellen Sanierungsmaßnahmen bei der DB Cargo AG geschlossen werden (bitte tabellarisch geordnet nach Bundesländern auflisten) bzw. welche Informationen hat die Bundesregierung von Seiten der DB AG bislang zu diesen Planungen erhalten?
4. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Abbaustrategie der DB AG im Schienengüterverkehr, insbesondere im Hinblick auf die Entscheidungen des Unternehmens, ins Paketgeschäft einsteigen zu wollen und selbst Lang-Lkw („Gigaliner“) betreiben zu wollen?
5. Wie beurteilt die Bundesregierung die Erreichbarkeit des Ziels einer signifikanten Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Bahn in Anbetracht der SGV-Strategie der DB AG?
6. Welche Maßnahmen beabsichtigt die Bundesregierung, um die Wettbewerbsfähigkeit des SGV gegenüber dem Lkw-Verkehr zu verbessern?
7. Welche Strategie verfolgt die Bundesregierung, um insbesondere Transporte über mittlere und kurze Entfernungen wieder stärker auf die Bahn zu verlagern?
Wie beurteilt sie den bisherigen Erfolg dieser Strategie, und plant sie einen Strategiewechsel?
8. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Entscheidung der DB AG, ca. 500 Güterverkehrsstellen schließen zu wollen und damit weitere Regionen von der Möglichkeit des Transports per Bahn faktisch komplett auszuschließen?

9. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der vom Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e. V. herausgegebenen Studie „Beitrag des Schienengüterverkehrs zur Erreichung der Klimaschutzziele“ (verfasst von Prof. Dr.-Ing. Markus Hecht, Technische Universität Berlin, Bericht Nr. 10/2016, veröffentlicht am 2. Mai 2016), und welche der dort vorgeschlagenen Maßnahmen plant sie umzusetzen?
10. Mit welchen Maßnahmen beabsichtigt die Bundesregierung, die notwendige Trendwende zu schaffen und das formulierte Nachhaltigkeitsziel zu erreichen?
11. Wie plant die Bundesregierung, das Ziel eines erhöhten Anteils des Schienenverkehrs an der Güterbeförderungsleistung auch in der für das Jahr 2016 anstehenden Fortschreibung der Nachhaltigkeitsstrategie abzubilden und so als Aufgabe einer nachhaltigen Regierungspolitik aufrechtzuerhalten?

Berlin, den 24. Mai 2016

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

