

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), Dr. Valerie Wilms, Markus Tressel, Harald Ebner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Stärkung des Schienengüterverkehrs

Der Schienenverkehr in Deutschland und insbesondere der Schienengüterverkehr befinden sich in der Krise. Der Verkehrsanteil des Schienengüterverkehrs ist im Jahr 2016 auf nur noch 17,5 Prozent (gemessen in Tonnenkilometern; 2015: 18,0 Prozent) gefallen, während der Verkehrsanteil des Lkw weiter auf inzwischen 71,5 Prozent angewachsen ist (Quelle: https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/2017/02/PD17_057_463.html).

Hierfür gibt es verschiedene Ursachen, wie z. B. die zurückgebaute Infrastruktur für den Kombinierten Verkehr und private Gleisanschlüsse, die fehlenden Innovationen im Schienengüterverkehr, die unzureichende Dienstleistungsmentalität oder auch verschiedene regulatorische Benachteiligungen der Schiene gegenüber der Straße.

Der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Enak Ferlemann, bezeichnete im Rahmen des Parlamentarischen Abends Schienenverkehr am 17. Januar 2017 zum Thema „Leise Züge“ die Trassenpreise als Hauptkostenfaktor des Güterverkehrs und große Herausforderung für die nächste Wahlperiode.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Aus welchem Grund hat die Bundesregierung bei der Umsetzung der Regulierung des Bahnmarktes in Deutschland entsprechend der Richtlinie 2012/34/EU keinen Gesetzentwurf für das parlamentarische Verfahren vorgesehen, welches das Grenzkostenprinzip als Ermittlungsverfahren der Trassenpreise in Deutschland vorsieht, wenn Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur selbst die Trassenpreise als Hauptkostenfaktor im Schienengüterverkehr bewerten?
2. Wie begründet die Bundesregierung ihre grundsätzliche Freigabe bestimmter Teile des deutschen Straßennetzes für Lang-Lkw vor dem Hintergrund der Kritik durch den Bundesrechnungshof und die Befürchtungen der Allianz pro Schiene, dass es möglicherweise nicht bei der Begrenzung auf 40 Tonnen bleibt, sondern wie in den Niederlanden und in Dänemark geschehen, später die zulässige Tonnage auf 60 Tonnen hinaufgesetzt werden könnte (Süddeutsche Zeitung vom 23. Februar 2017)?
3. Wie bewertet die Bundesregierung die Vorgabe, wonach Lokführer die jeweilige Landessprache des Landes, in dem sie unterwegs sind, sprechen können müssen, während vergleichbare Vorgaben für den grenzüberschreitenden Lkw-Verkehr nicht bestehen (WirtschaftsWoche vom 24. Februar 2017)?

4. Wie bewertet die Bundesregierung die Vorgabe, wonach Lokführer ausschließlich Strecken befahren dürfen, die ihnen bereits bekannt sind, während vergleichbare Vorgaben für den Lkw-Verkehr nicht bestehen (WirtschaftsWoche vom 24. Februar 2017)?
5. Was unternimmt die Bundesregierung an konkreten Schritten, um die Mittelpufferkupplung im Schienenverkehr in Deutschland voranzubringen und bis wann schätzt sie, wird sich diese durchgesetzt haben?
6. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Sachstand zur Einführung der Mittelpufferkupplung auf europäischer Ebene, und welche Initiativen unterstützt Deutschland?
7. Welche Initiativen will die Bundesregierung auf europäischer Ebene auf den Weg bringen, damit die Mittelpufferkupplung zum europäischen Standard wird und so insbesondere der grenzüberschreitende Schienengüterverkehr von den Vorteilen profitieren kann?
8. Was unternimmt die Bundesregierung konkret, um den manuellen Bremstest im Schienenverkehr durch automatische Bremstests zu ersetzen?
9. Was unternimmt die Bundesregierung konkret, um das spezifische Wissen für den Gütertransport auf der Schiene in Wissenschaft, Aus- und Weiterbildung sowie im Studium wieder besser zu verankern und Fachkräfte für diesen Bereich zu gewinnen?
10. Mittelausgaben für Umschlaganlagen des kombinierten Verkehrs
 - a) Wie viel von den knapp 93 Mio. Euro im Bundeshaushalt für den Neu- und Ausbau von Umschlaganlagen des kombinierten Verkehrs sind im Jahr 2016 tatsächlich abgeflossen?
 - b) Für welche konkreten Projekte wurden die Mittel ausgegeben (bitte Auflistung der Projekte mit Angabe der Kosten und des Bundeslandes)?
 - c) Sofern die Mittel nicht vollständig abgeflossen sind, bitte angeben, warum der Mittelabfluss aus Sicht der Bundesregierung nicht erfolgt ist?
11. Gleisanschlüsse
 - a) Wie viel von den 14 Mio. Euro im Bundeshaushalt für den Neu- und Ausbau sowie die Reaktivierung privater Gleisanschlüsse sind im Jahr 2016 tatsächlich abgeflossen?
 - b) Für welche konkreten Projekte wurden die Mittel ausgegeben (bitte Auflistung der Projekte mit Angabe der Kosten und des Bundeslandes)?
 - c) Sofern die Mittel nicht vollständig abgeflossen sind, bitte angeben, warum der Mittelabfluss aus Sicht der Bundesregierung nicht erfolgt ist?
 - d) Welche Verkehrsleistung konnte mit den im Jahr 2016 geförderten Maßnahmen auf die Schiene verlagert werden bzw. steht in Verbindung mit dem geförderten Gleisanschluss?
 - e) Wie viele Gleisanschlüsse wurden seit Beginn der Gleisanschlussförderung im Jahr 2004 schon gefördert, und welche Verkehrsleistung konnte damit auf die Schiene verlagert werden bzw. steht in Verbindung mit den geförderten Gleisanschlüssen?
 - f) Hält es die Bundesregierung angesichts des in den letzten Jahren abgesunkenen Mittelabflusses für geboten, die Förderkriterien anzupassen, um den Mittelabfluss zu verbessern?
Wenn nein, warum nicht?
 - g) Was plant die Bundesregierung, um den Mittelabfluss bei der Gleisanschlussförderung zu verbessern?

12. Welcher Mittelabfluss konnte bei Maßnahmen nach dem Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG) im Jahr 2016 erreicht werden?
 - a) Für welche Projekte wurden die Mittel eingesetzt (bitte Einzelmaßnahmen auflisten)?
 - b) Sofern Mittel nicht vollständig abgeflossen sind, was waren nach Auffassung der Bundesregierung dafür die Gründe?
13. Wann rechnet die Bundesregierung mit den Ergebnissen der Bewertung des Maßnahmenpakets „740-Meter-Netz“ im Zuge des Bundesverkehrswegeplans 2030?
14. Welche Einzelmaßnahmen zählen nach Kenntnis der Bundesregierung zu dem besagten Maßnahmenpaket (Lage im Netz, VzG-Streckenummer), welche Investitionen sind dafür insgesamt zu tätigen, und bis wann soll das Paket vollständig umgesetzt werden?
15. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um den Einzelwagenverkehr zu stärken?
16. Kann sich die Bundesregierung vorstellen, die Einrichtung so genannter Railports (multimodale Schienenlogistikzentren: Kombination aus Umschlagbahnhof und Lager) zu unterstützen?

Wenn nein, warum nicht?
17. Hält die Bundesregierung es für sinnvoll, für Zugangsstellen des Schienengüterverkehrs wie Terminals des Kombinierten Verkehrs oder Railports und anderen Flächen für den Umschlag oder die Verladung von Gütern eine Konzeption zur Sicherung und Vorhaltung bahneigener bzw. öffentlicher Flächen zu erstellen?

Wenn nein, wie will die Bundesregierung die Verfügbarkeit geeigneter Flächen dann sichern?
18. Hält es die Bundesregierung vor dem Hintergrund des anhaltenden Verwertungsdrucks bahngewidmeter Flächen für erforderlich, über das Eisenbahn-Bundesamt eine restriktivere Flächenpolitik durchzusetzen, um Bahnflächen für eine spätere Nutzung für den Schienengüterverkehr zu sichern?

Wenn nein, welche Instrumente zur Sicherung von Bahnflächen will die Bundesregierung anwenden?
19. Plant die Deutsche Bahn AG nach Kenntnis der Bundesregierung eine weitere Konsolidierung des Netzes von Zugbildungsanlagen (ZBA) für den Einzelwagenverkehr?

Wenn ja, welche Veränderungen sind geplant?
20. Welche Zugbildungsanlagen gehören nach Kenntnis der Bundesregierung auf mittelfristige Sicht zum Kernbestandteil des Systems von Zugbildungsanlagen für den Einzelwagenverkehr?
21. Welche Veränderungen sind nach Kenntnis der Bundesregierung im Raum Halle/Leipzig mit Inbetriebnahme der ZBA Halle-Nord verbunden, und welche Funktion soll nach Einstellung des Ablaufbetriebs der jetzige Rangierbahnhof Leipzig-Engelsdorf übernehmen?

Berlin, den 28. März 2017

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

