

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Matthias Gastel, Oliver Krischer, Stefan Gelbhaar,  
Stephan Kühn (Dresden), Daniela Wagner und  
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Konsequenzen unvollständig erhobener Daten zur Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr durch das Statistische Bundesamt**

Das Statistische Bundesamt soll über Jahre hinweg unvollständige Daten zur Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr erhoben haben ([www.verkehrsforum.de/de/presse/pressemitteilungen/2018-09-14-whistleblower-dvf](http://www.verkehrsforum.de/de/presse/pressemitteilungen/2018-09-14-whistleblower-dvf)), die Grundlage für die Verkehrsverflechtungsprognose 2030 sind. Die Verkehrsverflechtungsprognose 2030 ist wiederum die wesentliche Datenbasis für die wirtschaftliche und raumordnerische Bewertung von Infrastrukturprojekten im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030 (BVWP) und damit entscheidendes Instrumentarium im Entscheidungsprozess kostenintensiver Infrastrukturprojekte. Konkret wies das Statistische Bundesamt im Vergleich zur Bundesnetzagentur niedrigere Werte bei der Verkehrsleistung des Schienengüterverkehrs aus. Beispielhaft für das Jahr 2016 ergibt sich folgende Differenz in den Erhebungen: Während das Statistische Bundesamt von einer Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr von 116 Milliarden Tonnenkilometern ausgeht, legt die Bundesnetzagentur eine Verkehrsleistung von 126 Milliarden Tonnenkilometern für dasselbe Jahr zugrunde ([www.bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Downloads/DE/Sachgebiete/Eisenbahn/Unternehmen\\_Institutionen/Veroeffentlichungen/Marktuntersuchungen/Marktuntersuchung\\_Eisenbahnen/MarktuntersuchungEisenbahn2017.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=2](http://www.bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Downloads/DE/Sachgebiete/Eisenbahn/Unternehmen_Institutionen/Veroeffentlichungen/Marktuntersuchungen/Marktuntersuchung_Eisenbahnen/MarktuntersuchungEisenbahn2017.pdf?__blob=publicationFile&v=2)). Neben möglichen Falschbewertungen von Schienenprojekten im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsprüfung des Bundesverkehrswegeplans 2030, stellt sich aus Sicht der Fragesteller zudem die Frage, inwieweit Verkehrsprojekte auf dieser Grundlage unzureichend dimensioniert worden sind, und welche Auswirkungen die unvollständige Datenlage auf die Förderungen von Anlagen des Kombinierten Verkehrs sowie auf die Gleisanschlussförderung hat.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Hat die Bundesregierung Kenntnis davon erlangt, dass die vom Statistischen Bundesamt ausgewiesenen Daten über die Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr fehlerhaft sind, und wenn ja, auf welche Weise?

2. War dem Statistischen Bundesamt bereits vor Kenntnisnahme der Bundesregierung bekannt, dass die Datenlage über die Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr fehlerhaft ist, wie vom Deutschen Verkehrsforum beschrieben?
  - a) Wenn ja, wie erklärt die Bundesregierung, dass keine eigenständige Korrektur der Datenlage und keine Unterrichtung der Bundesregierung durch das Statistische Bundesamt sowie keine Stellungnahme der Bundesregierung dazu erfolgten?
  - b) Wenn nein, wie erklärt die Bundesregierung, wie aus der Pressemitteilung des Deutschen Verkehrsforums vom 14. September 2018 hervorgeht, dass das Statistische Bundesamt bereits vor Kenntnisnahme der Bundesregierung über die fehlerhafte Datenlage unterrichtet wurde?
3. Hat das Statistische Bundesamt nach Kenntnis der Bundesregierung die sich als fehlerhaft erwiesenen Daten über die Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr in der Zwischenzeit korrigiert?
4. Wurde nach Kenntnis der Bundesregierung das Erhebungsverfahren des Statistischen Bundesamts, das die Verkehrsmengen im Schienengüterverkehr erfasst, in der Zwischenzeit derart ausgeweitet, dass es in Zukunft alle Eisenbahnunternehmen, insbesondere auch ausländische Unternehmen, in die Berechnung aufnimmt?
5. Welche Konsequenzen ergeben sich aus der Zugrundelegung einer fehlerhaften Datenlage für die Infrastrukturplanung des BVWP 2030?
6. Welche Auswirkungen hat die nach oben korrigierte Verkehrsleistung des Schienengüterverkehrs auf die Verkehrsverflechtungsprognose, die dem BVWP 2030 zugrunde liegt?
7. Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung der Fragesteller zu, dass die Nichtberücksichtigung der veränderten Datengrundlage des Schienengüterverkehrs in der bisherigen Verkehrsverflechtungsprognose des BVWP 2030 zu systematischen Fehlprognosen führt, wodurch die Bewertung von Schienenprojekten, deren Nutzen sich vor allem aus dem Güterverkehr speist, regelmäßig zu niedrig ausfällt bzw. unter die Schwelle von 1 absinkt?

Wenn nein, warum nicht?
8. Beabsichtigt die Bundesregierung für die Verkehrsverflechtungsprognose des BVWP 2030, ausgehend von einem neuen Analyse-Nullfall, eine neue Netzumlegung und neue projektbezogene Planfälle zu berechnen, um die veränderte Datenlage adäquat zu berücksichtigen?

Wenn nein, warum nicht?
9. Welche Konsequenzen ergeben sich aus der Zugrundelegung einer fehlerhaften Datenlage für die Bewertung von Schienenprojekten im Rahmen des BVWP 2030?
10. Ist der Bundesregierung bekannt, wie weit die Zugrundelegung fehlerhafter Daten bei der Bewertung von Infrastrukturprojekten zeitlich zurück reicht?

Wenn ja, wie weit reicht sie zurück?

Wenn nein, bis wann kann die Aufklärung dessen erwartet werden?
11. Welche geplanten Infrastrukturmaßnahmen des Schienenverkehrs sind nach Kenntnis der Bundesregierung von der fehlerhaften Datenlage betroffen?
12. Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung der Fragesteller zu, dass die veränderte Datenlage im Schienengüterverkehr insbesondere für die Vorhaben relevant sein kann, für die im Rahmen der Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) die Wirtschaftlichkeit knapp nicht nachgewiesen werden konnte, also ein Ergebnis geringfügig unter 1 erzielt werden konnte?

13. Welche Vorhaben des Potentiellen Bedarfs haben bei der NKU einen Wert knapp unter 1 erreicht?
14. Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung der Fragesteller zu, dass es angesichts der veränderten Datenlage angeraten ist, die Vorhaben mit einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von knapp unter 1 und starkem Bezug zum Schienengüterverkehr einer Neubewertung zu unterziehen?  
Wenn nein, warum nicht?
15. Wird die Bundesregierung die ABS Bremerhaven–Bremervörde–Rotenburg–Verden, die bisher nicht in den Vordringlichen Bedarf des BVWP 2030 aufgerückt ist und die im Schienengüterverkehr als Umfahrung für den Knoten Bremens dienen kann, auf Basis der veränderten Datenlage neu bewerten?  
Wenn nein, warum nicht?
16. Wie gedenkt die Bundesregierung, mögliche Falschbewertungen von Infrastrukturprojekten des Schienenverkehrs zu korrigieren?
17. Werden die am 6. November 2018 in den Vordringlichen Bedarf des BVWP 2030 aufgestiegenen Schienenprojekte einer auf Basis einer korrigierten Verkehrsverflechtungsprognose erneuten Wirtschaftlichkeitsprüfung unterzogen?
18. Beabsichtigt die Bundesregierung alsbald eine Neubewertung aller Schienenprojekte?
19. Welche Schienenprojekte, die in den Vordringlichen Bedarf des BVWP 2030 aufgestiegen sind oder die sich bereits in Bau befinden, wurden auf Basis der falschen Datenlage unzureichend dimensioniert?
20. Wie wird sich die neue Kenntnislage der Bundesregierung auf die Gleisanschlussförderung auswirken?
21. Wie wird sich die neue Kenntnislage der Bundesregierung auf die Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs auswirken?

Berlin, den 19. Februar 2019

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**

