

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/9314 –**

Förderung des Kombinierten Verkehrs durch die Bundesregierung

Vorbemerkung der Fragesteller

Mehr Verkehr soll von der Straße auf die Schienenwege und Wasserstraßen verlagert werden. Dazu fördert die Bundesregierung seit 1998 den Neu- und Ausbau von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (KV-Terminals) nicht bundeseigener Unternehmen. Die derzeit bis Ende 2021 geltende Förderrichtlinie stellt für das Jahr 2019 ein Gesamtfördervolumen von 92,7 Mio. Euro zur Verfügung (Bundestagsdrucksache 19/3400). Die Erfahrungen der letzten Jahre zeigen, die Fördermittel werden häufig nicht vollständig abgerufen. Das Bundesministerium der Finanzen (BMF) schlägt im Rahmen der Haushaltsanalyse zum Thema Förderung des Kombinierten Verkehrs vor, den Wirkungszusammenhang von Förderung und Zielerreichung (www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Oeffentliche_Finzen/Spending_Reviews/2017-04-04-spending-review-abschlussbericht-kombinierter-verkehr.pdf?__blob=publicationFile&v=2) zu untersuchen. Auf diesem Wege könnten Mittelausgaben nachvollzogen und die Fördermittel aus Sicht der Fragesteller insgesamt bedarfsgerechter abfließen.

Darüber hinaus fördert der Bund Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs im Schienennetz der DB AG über den Bedarfsplan Schiene.

Im Rahmen des Tags des Kombinierten Verkehrs am 27. Februar 2019 kündigte das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) an, ein Aktionsbündnis zur Förderung des Kombinierten Verkehrs einzuberufen. Gleichzeitig lässt das BMVI zu, wie aus der 9. Änderungsverordnung für den Lang-Lkw ersichtlich wird, dass die Ladeeinheiten von Lang-Lkw nicht kompatibel für den Kombinierten Verkehr sein müssen. Damit konterkariert der Bund aus Sicht der Fragesteller seine eigenen Vorsätze beim Test des Lang-Lkw und seine Ziele zur Stärkung des Kombinierten Verkehrs.

1. Welche Verlagerungseffekte konnten vom Straßengüterverkehr auf die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße durch die Förderung des Kombinierten Verkehrs in den vergangenen fünf Jahren erreicht werden (bitte für jedes Jahr einzeln angeben und nach den jeweiligen Anteilen des Schienengüterverkehrs und der Wasserstraßen in Tonnenkilometern aufschlüsseln)?
9. Beabsichtigt die Bundesregierung, auch den Ersatzinvestitionsbedarf in den Katalog zuwendungsfähiger Maßnahmen aufzunehmen?
Wenn nein, warum nicht?
11. Erfolgt inzwischen, wie im Rahmen der Haushaltsanalyse zum Thema Förderung des Kombinierten Verkehrs des BMF vorgeschlagen, eine Evaluation des konkreten Ursache-Wirkung-Zusammenhangs der Fördermittel für positive Entwicklungen im Kombinierten Verkehr?
Wenn ja, welche Schlussfolgerungen lassen sich bisher daraus ziehen?
Wenn nein, warum nicht?
16. Wird das Ziel der Förderrichtlinie, mit je 1 Mio. Euro Fördermitteln die technische Umschlagkapazität in Deutschland um durchschnittlich 9 000 Ladeeinheiten zu erweitern, gegenwärtig erreicht?
17. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die derzeit bestehende Umschlagkapazität aller KV-Terminals nicht bundeseigener Unternehmen, und wie hat sie sich in den letzten fünf Jahren entwickelt (bitte in Ladeeinheiten und für jedes Jahr einzeln angeben)?
20. Welche prozentuale Auslastung der Umschlaganlagen nicht bundeseigener Unternehmen ergibt sich nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit unter Zugrundelegung der Umschlagkapazität und des Umschlagaufkommens, und wie hat sich die Auslastung in den vergangenen fünf Jahren entwickelt (bitte für jedes Jahr einzeln angeben)?
21. Zu welchen Tages- oder Nachtzeiten liegt nach Kenntnis der Bundesregierung eine maximale bzw. eine im Vergleich geringere Auslastung der Umschlaganlagen nicht bundeseigener Unternehmen vor?

Die Fragen 1, 9, 11, 16, 17, 20 und 21 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen die erfragten Daten nicht vor. Diese sind teilweise Gegenstand der Evaluierung der Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (KV) nicht bundeseigener Unternehmen des BMVI. Die nächste Evaluierung soll im zweiten Halbjahr 2020 begonnen werden. Im Rahmen der Evaluierung wird überprüft, ob die KV-Förderrichtlinie ihre Ziele erreicht hat und die Wirksamkeit und Effizienz der Förderungen begutachtet. Sie wird auch die aufgeworfenen Themen aufgreifen, wie z. B. die Prüfung einer Förderung von Ersatzinvestitionen und die Evaluierung des konkreten Ursache-Wirkungs-Zusammenhangs der KV-Förderung. Zusätzlich werden im Rahmen der Evaluierung regelmäßig Möglichkeiten zur Verbesserung der Förderung begutachtet.

2. Wie viele der im Bundeshaushalt für den Neu- und Ausbau von KV-Terminals nicht bundeseigener Unternehmen vorgesehenen Mittel sind in den letzten fünf Jahren tatsächlich abgeflossen (bitte für jedes Jahr einzeln angeben), und für welche Zwecke sind mögliche Ausgabereste verwendet worden?

	2018	2017	2016	2015	2014
Mittelabfluss in Euro	35.652.000	46.699.000	38.616.000	27.608.000	17.854.000

Es wurden keine Ausgabereste gebildet.

3. Für welche konkreten Projekte wurden die Mittel in den Jahren 2017 und 2018 ausgegeben (bitte die Projekte mit Angabe der Kosten und des Bundeslandes auflisten) und für welche Umschlagleistung sind die Anlagen ausgelegt?

Projektbezeichnung / Nr.	Land	Mittelabfluss in Euro		Umschlagsleistung in Ladeeinheiten / Jahr	
		2017	2018	Neu-/Ausbau	Gesamtanlage
Ausbau der KV-Anlage im Hafen Neuss	NW	1.688.767,34	0,00	326.616	nicht bekannt
Ersatzbeschaffung dreier Reach Stacker für das KV-Terminal Neuss Trimodal	NW	933.600,00	0,00	nicht bekannt	nicht bekannt
Erweiterung und Ausbau des trimodalen Containerterminals in Gernsheim	HE	6.768.350,98	4.396.528,34	nicht bekannt	nicht bekannt
Erweiterung und Ausbau des trimodalen KV-Terminals Mannheim-Mühlauhafen (1. Ausbaustufe)	BW	4.465.073,80	0,00	274.000	nicht bekannt
Neubau der Containerumschlaganlage „RegioPort Weser“ in Minden-Päpingshausen (1. Ausbaustufe BA Ia)	NW	4.301.939,15	4.461.512,92	27.661	nicht bekannt
Ausbau der trimodalen KV-Umschlaganlage Bremen-Hansakai	HB	605.414,06	76.660,16	61.900	nicht bekannt
Ausbau der trimodalen KV-Umschlaganlage Voerde-Emmelsum	NW	2.690.269,63	0,00	126.800	nicht bekannt
Ausbau der trimodalen KV-Umschlaganlage Contargo Neuss	NW	17.599.543,54	9.873 T	167.800	nicht bekannt
Schkopau (Ausbau)	ST	71 T	Ende Bewilligungszeitraum 2017	22.000	82.000

Projektbezeichnung / Nr.	Land	Mittelabfluss in Euro		Umschlagsleistung in Ladeeinheiten / Jahr	
		2017	2018	Neu-/Ausbau	Gesamtanlage
Burghausen (2.Baustufe)	BY	3.239 T	Ende Bewilligungszeitraum 2017	20.000	60.000
Bamberg (Ausbau)	BY	131 T	306 T	25.000	40.000
Dortmund (Neubau)	NW	1.430 T	1.533 T	84.500	84.500
Kreuztal (Neubau)	NW	750 T	1.416 T	45.000	45.000
HH Altenwerder (2 .Baustufe)	HH	1.110 T	317 T	124.000	624.000
Hof (2.Baustufe)	BY	0,00	2.540 T	11.500	59.000
HH Burchardkai (2. Baustufe, 1. Bauphase)	HH	907 T	3.393T	155.000	720.000
Köln Nord (2.Teilbaustufe)	NW	ZB vom 20.12.2017	4.500 T	48.000	93.750

4. Welche KV-Umschlaganlagen, die mit Bundesmitteln nach der genannten Förderrichtlinie gefördert werden, sind derzeit in Planung (bitte Leistungsphase angeben, in der sich das Vorhaben befindet einschließlich aktualisierter Baukostenermittlung), welche sind im Bau, und für welche Umschlagleistung bzw. Umschlagkapazität sind die Anlagen ausgelegt?
5. Welche KV-Umschlaganlagen, die über den Bedarfsplan Schiene finanziert bzw. gefördert werden, sind derzeit in Planung (bitte Leistungsphase angeben, in der sich das Vorhaben befindet einschließlich aktualisierter Baukostenermittlung), welche sind im Bau, und für welche Umschlagleistung bzw. Umschlagkapazität sind die Anlagen ausgelegt?
12. Welche Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs sind in den vergangenen fünf Jahren insgesamt neu entstanden (bitte alle KV-Anlagen, d. h. sowohl über die KV-Förderrichtlinie geförderte Anlagen als auch über Bedarfsplan errichtete, nach Jahr, Bundesland und Umschlagleistung bzw. Umschlagkapazität auflisten)?
27. An welchen Standorten sind KV-Umschlaganlagen mit welcher Umschlagkapazität geplant, die über den Bedarfsplan Schiene finanziert bzw. gefördert werden, und in welchen Planungsphasen (Leistungsphasen 1 bis 4) befinden sich die Vorhaben jeweils?

Die Fragen 4, 5, 12 und 27 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Projektbezeichnung	davon		Bundesland	Leistungsphase			Baukosten in Euro	Fördersumme in Euro	Umschlagsleistung in Ladeeinheiten / Jahr	
	KV RL (Frage 4)	Bedarfsplan (Frage 5)		in Planung	in Bau	Fertig gestellt (Frage 12)			Neu-/Ausbau	Gesamtanlage
Königs Wusterhausen	x		BB	x			3.808.980,00	1.116.774,54	48.200	nicht bekannt
Emmerich	x		NW	x			6.202.929,50	4.287.341,05	111.959	nicht bekannt
Düsseldorf	x		NW	x			7.550.183,95	noch offen	148.100	nicht bekannt
Niederkassel-Lülsdorf	x		NW	x			17.459.300,00	noch offen	60.000	nicht bekannt
Duisburg-Walsum	x		NW	x			noch offen	noch offen	60.000	nicht bekannt
Andernach (Ersatz-Reach-Stacker)	x		RP		x		349.800,00	174.900,00	nicht bekannt	nicht bekannt
Gernsheim	x		HE		x		22.455.613,87	19.087.271,79	nicht bekannt	nicht bekannt
Haldensleben (Ersatz-Reach-Stacker)	x		ST		x		865.040,00	692.032,00	nicht bekannt	nicht bekannt
Andernach	x		RP		x		5.995.000,00	2.997.500,00	nicht bekannt	nicht bekannt
Riesa	x		SN		x		24.105.178,08	18.850.249,26	> 100.000	nicht bekannt
Mannheim-Mühlauhafen	x		BW		x		24.331.903,98	20.682.118,38	274.000	nicht bekannt
Bohmte	x		NI		x		11.363.121,88	6.465.616,35	61.600	nicht bekannt
Minden	x		NW		x		20.422.467,57	16.113.326,91	27.661	nicht bekannt
Bremen-Hansakai	x		HB		x		5.848.840,28	39.304.420,67	61.900	nicht bekannt
Voerde-Emmelsum	x		NW		x		12.984.216,30	9.673.241,14	126.800	nicht bekannt
Neuss	x		NW			x	38.149.022,20	30.023.280,47	167.800	nicht bekannt
Regensburg	x		BY		x		17.469.913,18	11.984.360,44	109.200	nicht bekannt
Osnabrück*	x		NI	x				22.135 T	** 107600	107.600
HH Altenwerder, 2.BS	x		HH		x			4.516 T	124.000	624.000
Hof, 2.BS	x		BY		x			15.788 T	11.500	59.000
HH Burchardkai, 2.BS	x		HH		x			9.876 T	155.000	720.000
Köln Nord, 2.TBS	x		NW		x			18.325 T	48.000	93.750
Köln Nord, 1.TBS	x		NW			x		17.483 T	45.750	45.750
Dortmund	x		NW			x		17.276 T	84.500	84.500
Kreuztal	x		NW			x		7.540 T	45.000	45.000

Projektbezeichnung	davon		Bundesland	Leistungsphase			Baukosten in Euro	Fördersumme in Euro	Umschlagsleistung in Ladeeinheiten / Jahr	
	KV RL (Frage 4)	Bedarfsplan (Frage 5)		in Planung	in Bau	Fertig gestellt (Frage 12)			Neu-/Ausbau	Gesamtanlage
Leipzig-Wahren, 2. Modul		x	ST			x		26.860 T	100.000	200.000
KV-Drehscheibe Duisburg		x	NW			x		44.911 T	100.000	100.000
Ulm, 1. Modul 3. Kran		x	BW	x				5.200 T	23.000	123.000
Ulm, 2. Modul		x	BW	x				60.000 T	117.000	240.000
Karlsruhe (Ausbau)		x	BW	x				10.000 T	6.700	69.000
Basel (Ausbau)		x	BW	x				37.100 T	70.000	200.000
Kornwestheim, 3. Modul		x	BW	x				52.300 T	70.000	245.000
Regensburg Ost, 2. Modul		x	BY	x				54.000 T	40.000	200.000
Landshut (Ausbau)		x	BY	x				10.000 T	32.000	100.000
Lehrte (MegaHub)		x	NI			x		116.001 T	135.000	135.000

*) Zuwendungsbescheid erteilt, mit Bau noch nicht begonnen.

**) 92.700 Ladeeinheiten „konventionell“ + 14.900 nicht kranbare Sattelaufleger

6. Sofern die Mittel nicht vollständig abgeflossen sind, warum ist der Mittelabfluss aus Sicht der Bundesregierung nicht erfolgt, und mit welchen Maßnahmen könnte das Ausschöpfen der Fördermittel zusätzlich gefördert werden?

Der Bund hat auf den Mittelabfluss sehr beschränkt Einflussmöglichkeiten, da die private KV-Förderung von den Projektplanungen und Anträgen privater Investoren abhängig ist. Die Verbesserungen des Mittelabflusses werden in Rahmen der anstehenden Evaluierung der KV-Förderrichtlinie geprüft. Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 35 und 36 verwiesen.

7. Konnte seit Inkrafttreten der neuen Förderrichtlinie zum 1. Januar 2017 und der im Zuge dessen erfolgten Erweiterungen des Förderkatalogs sowie der geänderten Bedingungen bei der Antragstellung und der Änderungen der Anforderungen an die Absicherung von potentiellen Rückzahlungsverpflichtungen ein Anstieg des Mittelabrufs beobachtet werden?

Wesentliche Veränderungen konnten nicht beobachtet werden. Einzelheiten könnten sich jedoch aus der nächsten Evaluierung der KV-Förderrichtlinie ergeben. Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 1, 9, 11, 16, 17, 20 und 21 verwiesen.

8. Wie begründet die Bundesregierung den Umstand, dass die Automatisierung von KV-Terminals und die Lagerinfrastruktur von der Förderrichtlinie nicht erfasst werden?

Die Automatisierung von KV-Terminals und die Lagerinfrastruktur kann – soweit sie für den Betrieb des Terminals erforderlich ist und sich positiv auf die Kapazität der Anlage auswirkt unter Berücksichtigung der Grundsätze von Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit – im Rahmen der bestehenden Förderrichtlinie gefördert werden. Im Bereich der Lagerinfrastruktur muss differenziert werden: Die Förderrichtlinie beinhaltet nur die Förderung der Umschlagflächen für zeitlich begrenzte Zwischenabstellungen einer Ladeeinheit im Rahmen des Umschlagsvorgangs. Die Lagerung von Containern auf Depotflächen für längerfristige Abstellung ist nicht Teil des Umschlagsvorgangs und wird daher nicht gefördert.

10. Werden die von den Zuwendungsempfängern der Fördermittel jährlich beim Eisenbahn-Bundesamt abzugebenden Stammdatenblätter inzwischen statistisch ausgewertet?

Wenn ja, welche Daten werden konkret evaluiert, und welche Schlussfolgerungen lassen sich daraus ziehen?

Wenn nein, weshalb nicht?

Die bei den Bewilligungsbehörden Eisenbahnbundesamt und Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt einzureichenden Stammdatenblätter werden im Rahmen der Evaluierung der KV-Förderrichtlinie zur Begutachtung, ob die Verlagerungsziele erreicht worden sind, herangezogen.

13. Wie verteilt sich die Anzahl aller durch die Förderrichtlinie des Bundes geförderten Umschlaganlagen anteilig auf neue Umschlaganlagen und den Ausbau bestehender Umschlaganlagen (bitte für die letzten fünf Jahre je nach Jahr aufgelistet angeben)?

	2018	2017	2016	2015	2014
Neubau	1	2	2	3	2
Ausbau	2	6	5	5	4

14. Welchen Bedarf sieht die Bundesregierung an zusätzlichen Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs, um deutlich höhere Anteile bei der Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene erreichen zu können, und welchen Kapazitätsausbau (Umschlagleistung bzw. Umschlagkapazität) hält die Bundesregierung bis 2030 für notwendig, um den Anteil des Schienengüterverkehrs im Güterverkehrsmarkt auf 25 bzw. 30 Prozent zu steigern?

Auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030 wurde im Rahmen der Evaluierung der KV-Förderrichtlinie 2012 der Ausbaubedarf an Umschlagkapazität für die beiden KV-Sektoren Schiene-Straße und Binnenwasserstraße-Straße ermittelt. Danach beträgt der Ausbaubedarf der betrieblichen Umschlagkapazität 3,4 Millionen Ladeeinheiten bis 2030. Unter der Annahme, dass ein KV-Terminal bei einer durchschnittlichen jährlichen Auslastung von 85 Prozent betrieblich voll ausgelastet ist, beträgt der Ausbaudarf der technischen Umschlagkapazität 4,1 Millionen Ladeeinheiten.

15. Welche zusätzliche Umschlagkapazität (bitte in Ladeeinheiten angeben) konnte durch die Fördermittel des Bundes geschaffen werden (bitte für die letzten fünf Jahre angeben und nach über KV-Förderrichtlinie geförderten als auch über Bedarfsplan errichteten Anlagen aufschlüsseln)?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 1, 9, 11, 16, 17, 20 und 21 und auf die Antwort zu Frage 18 verwiesen.

18. Wie hoch ist die derzeit bestehende Umschlagkapazität aller KV-Terminals „bundeseigener“ Unternehmen (Errichtung über Bedarfsplan Schiene), und wie hat sie sich in den letzten fünf Jahren entwickelt (bitte in Ladeeinheiten und für jedes Jahr einzeln angeben)?

Die Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße mbH (DUSS) ist Betreiberin der Anlagen, die über den Bedarfsplan errichtet wurden. Die DUSS schlägt derzeit 2,2 Millionen Ladeeinheiten pro Jahr um. Darüber hinaus gibt es derzeit noch freie Kapazität für zusätzliche 500 000 Ladeeinheiten. In den letzten fünf Jahren sind mit dem Neubau in Duisburg sowie dem Ausbau in Leipzig zusätzliche Kapazitäten von ca. 200 000 Ladeeinheiten geschaffen worden.

19. Welches Umschlagaufkommen konnte nach Kenntnis der Bundesregierung insgesamt auf allen KV-Terminals sowohl aktuell als auch für die letzten fünf Jahre verzeichnet werden (bitte in Ladeeinheiten und für jedes Jahr einzeln angeben)?

Für die Anlagen aus dem Bedarfsplan ist das Volumen gemessen in Ladeeinheiten stabil. Signifikant zugenommen hat in den letzten Jahren die durchschnittliche Länge der Ladeeinheiten (Sattelaufleger statt Wechselbrücke, 40-Fuß-Container). Dies entspricht einem Wachstum von ca. 3 bis 4 Prozent pro Jahr. Für die nach der KV-Förderrichtlinie geförderten Anlagen wird auf die Antwort zu den Fragen 1, 9, 11, 16, 17, 20 und 21 verwiesen.

22. Welche prozentuale Auslastung der Umschlaganlagen „bundeseigener“ Unternehmen ergibt sich derzeit unter Zugrundelegung der Umschlagkapazität und des Umschlagaufkommens, und wie hat sich die Auslastung in den vergangenen fünf Jahren entwickelt (bitte für jedes Jahr einzeln angeben)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 18 verwiesen. Ausgehend von noch verfügbaren Kapazitäten für 500 000 zusätzliche Ladeeinheiten liegt die Auslastung über alle Anlagen im Schnitt bei 80 Prozent und ist in den letzten Jahren um ca. 10 Prozentpunkte gestiegen.

23. Zu welchen Tages- oder Nachtzeiten liegt eine maximale bzw. eine im Vergleich geringere Auslastung der Umschlaganlagen „bundeseigener“ Unternehmen vor?

Die meisten Anlagen sind in der Tageslage sehr gut ausgelastet. Auch an gut ausgelasteten Standorten sind in der Regel nachts oder zur Tagesrandlage Zeitfenster verfügbar.

24. Beabsichtigt die Bundesregierung den Bau bzw. die Förderung einer Pilotanlage, in der der Umschlag der Ladungsträger weitgehend automatisiert erfolgt?
25. Inwiefern stellt die KV-Umschlaganlage „Mega-Hub Lehrte“ aus Sicht der Bundesregierung einen Meilenstein bei der Automatisierung der Umschlagvorgänge in KV-Anlagen dar, und in welchen Punkten unterscheidet sich die Umschlagtechnik in Lehrte von anderen Anlagen des Kombinierten Verkehrs?
26. Plant die DB AG oder ein anderer privater Anlagenbetreiber nach Kenntnis der Bundesregierung eine weitere Schnellumschlaganlage nach dem Vorbild der Anlage in Lehrte?

Wenn ja, wo sollen weitere Schnellumschlaganlagen entstehen, bzw. sind diese zum Zwecke der Verkehrsverlagerung erforderlich?

Die Fragen 24 bis 26 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Derzeit wird mit dem Umschlagbahnhof Lehrte (MegaHub) eine weitgehend automatisierte Anlage errichtet. Innovativer Kern ist dabei eine vollautomatische Sortieranlage, die eine erhebliche Verkürzung der Umschlagzeiten mit sich bringen soll. Derartige Anlagen sind im Bereich der KV-Anlagen der Schiene bislang nicht üblich, so dass der Umschlagbahnhof Lehrte hier eine Pilotfunktion übernimmt. Vor der Errichtung gleicher Anlagen an anderen Standorten bleibt die betriebliche Bewährung in Lehrte abzuwarten.

Nach der KV-Förderrichtlinie sind auch weitgehend automatisierter KV-Anlagen grundsätzlich förderfähig. Der Bundesregierung sind keine Planungen privater Investoren bekannt.

28. Liegen der Bundesregierung Informationen vor, in welcher Art und Weise die Verfügbarkeit geeigneter Flächen für die Errichtung von KV-Terminals zum limitierenden Faktor bei Planung und Bau geworden ist?

Wenn ja, wie zeitaufwändig gestaltet sich die Suche und Ermittlung geeigneter Standorte für KV-Anlagen?

Der Bundesregierung liegen von einem Unternehmen Informationen über die Suche nach geeigneten Flächen für die Errichtung von KV-Terminals vor.

Zum Zeitaufwand liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

29. Was unternimmt die Bundesregierung, um grundsätzlich geeignete „bahngewidmete“ Flächen als potentielle Standorte für den Bau bzw. die Erweiterung bestehender KV-Anlagen oder andere Zugangsstellen für den Schienengüterverkehr zu sichern und vor allem um den Status als „bahngewidmete“ Fläche zu sichern und sie damit der kommunalen Planungshoheit zu entziehen und so vor Zweckentfremdung zu schützen?
30. Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung zu, dass der Sicherung geeigneter Flächen für neue KV-Anlagen aufgrund zunehmender Flächenkonkurrenz durch stärkeren Siedlungsdruck in Großstädten und Verdichtungsräumen in Zukunft immer höhere Bedeutung zukommt?

Wenn nein, warum nicht?

31. Hält die Bundesregierung die Schaffung eines bundeseigenen Flächenpools, mit dem derzeit nicht genutzte und nicht entwidmete Bahnanlagen vor Entwidmung (§ 23 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes) und Zweckentfremdung geschützt werden, für ein geeignetes Instrument, um potentielle Flächen für den Kombinierten Verkehr und andere Anlagen des Schienengüterverkehrs zu sichern?

Wenn nein, wie will die Bundesregierung stattdessen Vorsorge treffen, um geeignete Flächen für den Kombinierten Verkehr bzw. Schienengüterverkehr auch langfristig verfügbar zu machen?

Die Fragen 29 bis 31 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine Freistellung von Flächen der Eisenbahnen von Bahnbetriebszwecken erfolgt gemäß § 23 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes. Eine Fläche ist danach von dem Bahnbetriebszweck frei zu stellen, soweit kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht und langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen des Bahnbetriebszwecks nicht mehr zu erwarten ist. Das Eisenbahn-Bundesamt prüft für Eisenbahnen des Bundes auf dieser Grundlage die Entbehrlichkeit der Fläche auch unter Berücksichtigung einer möglichen späteren Nutzung für den Eisenbahnbetrieb. Um von einem künftigen Verkehrsbedürfnis auszugehen, bedarf es hinreichend verfestigter Planungen für den Eisenbahnverkehr. Bei der Freistellung von Bahnbetriebszwecken handelt es sich um eine gebundene Entscheidung. Ist die Fläche entbehrlich, ist die Fläche freizustellen und der kommunalen Planungshoheit zu übertragen. Die Grundstücke im Eigentum des Bundeseisenbahnvermögens (BEV) sind grundsätzlich nicht mehr bahnotwendig und werden verwertet. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 28 verwiesen.

32. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragesteller, dass die angekündigte Absicht des BMVI, den Kombinierten Verkehr zu stärken, in Widerspruch steht mit den Inhalten (u. a. Abschaffung der Kranbarkeit) des Entwurfs zur 9. Änderungsverordnung für den Lang-Lkw?

Wenn nein, warum nicht?

Die KV-Fähigkeit des Lang-Lkw gemäß § 6 der Ausnahme-VO ist nicht mit der Kranbarkeit gleichzusetzen. Vielmehr sind gerade auch innovative, horizontale Umschlagtechniken umfasst, deren Nutzung keine besondere Ausstattung am Fahrzeug erfordert.

33. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragesteller, dass der Einsatz verlängerter Sattelanhänger mit einer Länge von 14,90 Metern und darüber hinaus im Kombinierten Verkehr nur unter besonderen Konstruktionsvoraussetzungen und Einschränkungen (Inkompatibilität mit Twin-Doppeltaschenwagen, Sicherheitsrisiken bei Kranverladung) möglich ist sowie zu zusätzlichen Kosten führt und damit insgesamt nicht förderlich für den Kombinierten Verkehr ist?

Wenn nein, warum nicht?

Nach Erkenntnis der Bundesregierung gibt es Taschenwagenmodelle, mit denen der verlängerte Sattelaufleger befördert werden kann. Notwendig ist dafür regelmäßig ein klappbarer Unterfahrerschutz am Sattelaufleger. Der Bundesregierung liegen keine eigenen Erkenntnisse zu den Kosten vor.

34. Wie bewertet die Bundesregierung den Einsatz verlängerter Sattelanhänger im Hinblick einer europaweit befürworteten Standardisierung von Sattelanhängern, insbesondere vor dem Hintergrund, dass über 90 Prozent der Transportleistungen der intermodalen Transportkette mit Sattelanhängern grenzüberschreitend erfolgt (vgl. www.allianz-pro-schiene.de/themen/aktuell/verlaengerter-sattelanhaenger-inkompatibel-mit-kombinierten-verkehr/)?

Der Einsatz des verlängerten Sattelkraftfahrzeugs (Lang-Lkw Typ 1) befindet sich in einer befristeten Erprobungsphase. Über die Auswirkungen des Lang-Lkw Typ 1 auf den grenzüberschreitenden intermodalen Verkehr liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

35. Worin sieht die Bundesregierung derzeit den meisten Handlungsbedarf, um den Kombinierten Verkehr zu stärken, und welche Maßnahmen sieht sie als dringend geboten an?
36. Welche konkreten Problemschwerpunkte des Kombinierten Verkehrs sollen nach Auffassung der Bundesregierung Gegenstand des angekündigten Aktionsbündnisses Kombiniertes Verkehr werden?

Die Fragen 35 und 36 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Ansicht der Bundesregierung könnten vollautomatisierte Kräne beim Umschlag der Ladeeinheiten große Effizienzgewinne bringen. Weitere erhebliche Verbesserungen des KV könnten durch einen konsequenten Einsatz von Digitalisierung, Automatisierung oder einem Austausch von sendungsbegleitenden Daten auch bei den betrieblichen Abläufen in den Terminals erfolgen. Die Verbesserung der betrieblichen Abläufe muss allerdings vor allem durch Terminalbetreiber, KV-Operateure und Eisenbahninfrastrukturbetreiber gemeinsam erfolgen. Die Bundesregierung will mit dem Aktionsbündnis KV Unterstützung leisten. Neben den genannten Themenschwerpunkten soll die geringe Investitionsbereitschaft und eine verstärkte Öffentlichkeitsarbeit für den KV thematisiert werden.

37. Wann soll die Arbeit des Aktionsbündnisses zum Kombinierten Verkehr beginnen, und welche konkreten Akteure sollen in diese Arbeit eingebunden werden?

Es ist geplant, das Aktionsbündnis KV in diesem Sommer zu gründen. Beteiligte sollen nach derzeitigem Planungsstand die Deutsche Bahn AG und relevante Verbände der KV-Wirtschaft sein.

38. Welche Vorteile ergeben sich aus Sicht der Bundesregierung aus der Implementierung eines Deutschland-Takts für den Kombinierten Verkehr?

Von der mit dem Deutschland-Takt angestrebten verbesserten Schieneninfrastruktur werden Personen- und Güterverkehr und damit auch der KV profitieren.

39. Welche Chancen sieht die Bundesregierung im Einsatz von Systemtrassen im Schienengüterverkehr sowohl für den Kombinierten Verkehr als auch für den Schienengüterverkehr insgesamt?

Im Zusammenhang mit den aktuellen Diskussionen zum Deutschlandtakt werden mögliche Änderungen des Regulierungsrahmens im Rahmen des Zukunftsbündnisses Schiene mit dem Ziel diskutiert werden, bestmögliche Ergebnisse für alle

Verkehrsarten zu erreichen. In diesem Zusammenhang werden auch die möglichen Chancen von Systemtrassen und notwendige Rahmenbedingungen erörtert werden.

40. Wie positioniert sich die Bundesregierung zum den Kombinierten Verkehr betreffenden Ratsbeschluss der Europäischen Union, der für den Fall, dass innerhalb eines Umkreises von 150 Kilometern Luftlinie für den Vor- und Nachlauf auf der Straße kein geeignetes KV-Terminal besteht, künftig vorsieht, dass alle Mitgliedstaaten der EU eigene Richtlinien über die Geeignetheit von Terminals erlassen dürfen (vgl. <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-15147-2018-INIT/de/pdf>, Seite 13, 3a)?

Die Bundesregierung hat dem Ratsbeschluss zugestimmt und befürwortet die gefundenen Kompromissregelungen. Die Bundesregierung vertritt dabei die Auffassung, dass Straßenvor- und -nahläufe zu KV-Umschlaganlagen so kurz wie nötig sein sollten. Aus praktischen Gründen bietet sich für KV-Nutzer und Kontrollbehörden eine kilometermäßige Beschränkung an, wie sie die Umkreisregelung von 150 km Luftlinie bietet. Da nicht alle EU-Mitgliedstaaten eine hohe Dichte und gleichmäßige geographische Verteilung der KV-Umschlaganlagen aufweisen, war es notwendig, Ausnahmen von der Umkreisregelung zu regeln. Die Ausnahme ermöglicht Mitgliedstaaten, an seine Situation angepasste Regelungen zu schaffen, damit KV-Nutzer in ganz Europa von den Vorteilen der Richtlinie profitieren können.

41. Welche Zwischenergebnisse können aus der vom BMVI geförderten und in Zusammenarbeit mit diversen Akteuren der Branche veranlassten Studie „Digitalisierung intermodaler Lieferketten – KV 4.0“ gezogen werden?

Durch das genannte anwendungsorientierte Forschungs- und Entwicklungsprojekt unter Beteiligung wesentlicher Akteure des KV in Europa wird ein spürbar positiver Effekt auf den gesamten KV erwartet. Entsprechend des Arbeitsplans befindet sich das Projekt aktuell im Abschluss einer Ausschreibung für die Programmierung der geplanten Datendrehscheibe. Parallel dazu erarbeitet eine Arbeitsgruppe einheitliche Datenformate für den Austausch der unterschiedlichen Meldungsarten. Darüber hinaus stimmen sich die Projektpartner über die Gründung einer gemeinsamen Eigentümer- und Betreibergesellschaft ab. Mit der Veröffentlichung der endgültigen Projektergebnisse, v. a. zur Vereinheitlichung von Datenaustauschformaten im intermodalen Verkehr, kann im Verlauf des Jahres 2020 gerechnet werden.