

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Christian Jung, Frank Sitta, Grigorios Aggelidis, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 19/19616 –

EXIT-Strategie Grenzüberschreitender Güterverkehr

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Coronakrise hat nicht nur den grenzüberschreitenden Personen-, sondern auch den Güterverkehr hart getroffen. Aktuell stehen allein in Deutschland 50 000 Lastkraftwagen still (N-TV, „Logistik fährt Lieferketten langsam wieder hoch“ vom 17. April 2020; abrufbar unter: <https://www.n-tv.de/mediathek/videos/wirtschaft/Logistik-faehrt-Lieferketten-langsam-wieder-hoch-article21720169.html>). Komplexe Lieferketten über Straßen-, Schienen-, Luft- und Wasserwege sind gestört. Von dieser Entwicklung ist Deutschland besonders betroffen, denn kein anderes Land ist so stark in globale Lieferketten integriert (DIE WELT, „Jetzt muss der Exportweltmeister um seinen Wohlstand fürchten“ vom 23. April 2020; abrufbar unter: <https://www.welt.de/wirtschaft/article207446317/Deutschlands-Wohlstand-haengt-an-den-globalen-Lieferketten.html>). Die Grundversorgung der Bevölkerung ist gesichert, doch viele Unternehmen in der Güterverkehrswirtschaft beschäftigen die Sorge um die wirtschaftliche Existenz. Zweifelsfrei haben sich einzelne Probleme durch Ausnahmeregelungen, wie z. B. Sonn- und Feiertagsfahrten sowie Ruhezeiten, abfedern lassen. Doch auch diese Maßnahmen bleiben nach Auffassung der Fragesteller ein Tropfen auf dem heiß gelaufenen Stein der deutschen Güterverkehrswirtschaft.

Disruptive Phasen wie die Coronakrise bieten nach Ansicht der Fragesteller Potential für neuartige Lösungsansätze. Gleichzeitig fordert eine solche Krise klare, frühzeitig abgestimmte Schritte, um die Güterwirtschaft aus dem aktuellen Zustand der Grundversorgung wieder hochzufahren. Allerdings liegen den Antragstellern bis dato vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur keine Maßnahmen vor, wie die Revitalisierung des grenzüberschreitenden Güterverkehrs ausgestaltet werden soll. Es drängt sich den Antragstellern daher die Frage auf, welche langfristigen Schritte von Seiten der Bundesregierung geplant sind, um den Güterverkehr aus der Krise zu führen (Verkehrsrundschau, „Coronavirus-Ticker: Polen schreibt Lkw-Fahrern Schutzmasken vor“ vom 23. April 2020; abrufbar unter: <https://www.verkehrsrundschau.de/nachrichten/coronavirus-ticker-rheinland-pfalz-und-sachsen-anhalt-verlaengern-lkw-fahrverbot-ausnahmen-2548316.html>).

1. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Summe der Schadensfälle im Transportversicherungssektor in den Monaten Februar und März 2020?

Der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht wurden in den Monaten Januar bis März 2020 insgesamt 13.713 Versicherungsfälle der Geschäftsjahresversicherungsfälle in der Transportversicherung gemeldet.

2. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Umsatzeinbußen im Gütertransportsektor infolge des Zusammenbruchs des grenzüberschreitenden Güterverkehrs bis Ende April 2020?

Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) befragt seit dem 24. März 2020 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) regelmäßig Unternehmen zu den Auswirkungen der Corona-Pandemie auf den deutschen Güterverkehrsmarkt. In die Berichte fließen u. a. Angaben der Unternehmen aller Verkehrsträger zu der aktuellen Auftrags- und Ertragslage ein. Die Berichte können auf der Seite des BAG abgerufen werden: https://www.bag.bund.de/DE/Navigation/Verkehrsaufgaben/Marktbeobachtung/Sonderberichte/sonderberichte_node.html.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine weiteren eigenen Informationen vor.

3. Wie viele Unternehmen im Gütertransportsektor melden nach Kenntnis der Bundesregierung pro Woche Insolvenz an (bitte als Durchschnittswert zwischen März und April 2020)?
5. Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung, um Lücken in der Wertschöpfungskette infolge von europaweit asymmetrischen Regelungen und/oder von Konkurs aufzudecken?
Welche Maßnahmen werden von Seiten der Bundesregierung unternommen, um derartige Lücken zu schließen?

Die Fragen 3 und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Daten aus der amtlichen Insolvenzstatistik für den Berichtsmonat April 2020 liegen voraussichtlich erst am 10. Juli 2020 vor. Der Durchschnittswert der beantragten Insolvenzen im Gütertransportsektor für den Monat März 2020 liegt bei zehn Unternehmen pro Woche.

Für Fälle, in denen die Zahlungsunfähigkeit oder Überschuldung auf den Folgen der Corona-Pandemie beruht, ist die dreiwöchige Insolvenzantragspflicht vorübergehend bis zum 30. September 2020 ausgesetzt. So haben Unternehmen Zeit, staatliche Hilfen zu beantragen und Sanierungsbemühungen voranzutreiben. Die Vorschriften gelten rückwirkend zum 1. März 2020.

Der Bundesregierung sind keine Problemfälle zu Lücken in der Wertschöpfungskette infolge von europaweit asymmetrischen Regelungen bekannt. Die Regelungen zum grenzüberschreitenden Güterverkehr sind auf EU-Ebene abgestimmt, damit der ungehinderte Warenverkehr sichergestellt ist und keine Lücken in europäischen Wertschöpfungsketten entstehen können. Bei einer Insolvenz von einzelnen Unternehmen übernehmen in der Regel andere Unternehmen die Kunden.

4. Wie hoch schätzt die Bundesregierung den Wertschöpfungsrückgang im Gütertransportsektor bis Ende 2020?

Die langfristigen Folgen der Corona-Pandemie sind noch nicht absehbar.

6. Strebt die Bundesregierung an, gemeinsam mit den Bundesländern die Sonderregelungen für LKW-Fahrer an Sonn- und Feiertagen über den 30. Juni 2020 hinaus zu verlängern?
 - a) Wenn ja, bis wann, und warum?
 - b) Wenn ja, wie versucht die Bundesregierung ein bundesweit einheitliches Vorgehen zu erreichen, während einzelne Bundesländer bereits Verlängerungen beschlossen haben?
 - c) Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 6 bis 6c werden gemeinsam beantwortet.

Das BMVI hat die Länder gebeten, vom Opportunitätsprinzip Gebrauch zu machen und bis einschließlich 30. Juni 2020 von einer Kontrolle des Sonn- und Feiertagsfahrverbots abzusehen. Derzeit sind keine Lieferengpässe bekannt, die eine weitere Aufforderung an die Länder durch die Bundesregierung erforderlich machen. Eine solche kann jederzeit bei Bedarf umgesetzt werden.

- d) Wird ein europaweit einheitliches Vorgehen angestrebt?
Wenn ja, wie soll dies umgesetzt werden?

Regelungen zum Sonn- und Feiertagsfahrverbot sind den nationalen Gesetzgebern vorbehalten. Die Regelungen zur Durchführung der Straßenverkehrs-Ordnung – so auch das Sonn- und Feiertagsfahrverbot – obliegen wegen der im Grundgesetz verankerten Kompetenzverteilung den jeweiligen Landesbehörden.

7. Strebt die Bundesregierung an, die Sonderregelungen für Lenk- und Ruhezeiten von LKW-Fahrern bestimmter Güter über den 17. Mai 2020 hinaus zu verlängern?
 - a) Wenn ja, bis wann, und warum?
 - b) Wird ein europaweit einheitliches Vorgehen angestrebt?
Wenn ja, wie soll dies umgesetzt werden?

Die Fragen 7 bis 7b werden gemeinsam beantwortet.

Das BMVI hat den Geltungszeitraum der vorübergehenden Ausnahmen bei den Sozialvorschriften auf Grundlage einer entsprechenden Genehmigung durch die Europäische Kommission bis einschließlich 31. Mai 2020 verlängert. Am 15. Mai 2020 wurde ein Antrag auf Verlängerung der Genehmigung der befristeten Ausnahmen bis zum 30. Juni 2020 bei der Europäischen Kommission gestellt, der mit Schreiben vom 29. Mai 2020 abgelehnt wurde.

8. Ab wann plant die Bundesregierung alle Raststätten und Hygieneeinrichtungen entlang bundeseigener Autobahnen wiederzueröffnen?

Ist eine Öffnung in mehreren Phasen geplant?

Wenn ja, in welchen?

Die Bundesregierung steht seit Beginn der Corona-Pandemie in engem Kontakt mit den privaten Betreibern der Raststätten und Tankstellen auf den Bundesautobahnen. Sämtliche Tankstellen des größten Konzessionärs, der Autobahn Tank & Rast GmbH, blieben rund um die Uhr für alle Verkehrsteilnehmer geöffnet, sodass eine gastronomische Grundversorgung sichergestellt werden konnte. Auch die dortigen Sanitäreinrichtungen wie Toiletten und Duschen waren durchgehend kostenfrei zugänglich. Geschlossen wurden lediglich die nachgelagerten, also zusätzlichen Restaurantbetriebe und die dortigen Sanitäreinrichtungen, die seit dem 15. Juni 2020 wieder an allen Standorten zur Verfügung stehen. Die unbewirtschafteten Parkplätze mit Toilettenanlagen standen die gesamte Zeit zur Verfügung.

9. Bis wann plant die Bundesregierung, auf Entgelte bei der Stornierung von Trassen durch Eisenbahnverkehrsunternehmen zu verzichten?

In welcher Höhe sind der DB Netz AG dadurch bis Ende April 2020 Trassenentgelte entgangen?

Die Bedingungen für Stornierungen von Trassen und die dafür anfallenden Entgelte ergeben sich aus der vertraglichen Vereinbarung zwischen den Parteien des Trassennutzungsvertrages, also dem Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und dem Betreiber der Schienenwege.

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) sind gemäß den Schienennetzbenutzungsbedingungen (SNB) der DB Netz AG bei „höherer Gewalt“ oder behördlichen Anweisungen keine Stornoentgelte zu zahlen. Für die Feststellung höherer Gewalt ist eine Einzelfallprüfung erforderlich. Seitdem die Risikoeinstufung durch das Robert Koch-Institut von „mäßig“ auf „hoch“ gesetzt wurde und zahlreiche behördliche Anordnungen zu mittel- oder unmittelbaren Einschränkungen des Personen- und Warenverkehrs geführt haben, konnte von einem „flächendeckenden“ Fall höherer Gewalt im Eisenbahnverkehr ausgegangen werden. Infolge dessen wurden seitens der DB Netz AG sämtliche eingehenden Stornierungen von Zugtrassen auch ohne Nachweis höherer Gewalt von der Erhebung von Stornierungsentgelten ausgenommen. Diese Kulanzregelung war vom 17. März bis zum 10. Mai 2020 gültig.

Mit der Lockerung der einschränkenden Maßnahmen seit Anfang Mai liegen keine außerordentlichen Gründe mehr vor, weiterhin eine pauschale Einstufung aller Stornierungen als höhere Gewalt bzw. behördliche Anordnung vorzunehmen. Einzelne Verkehre sind weiterhin von unmittelbar im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie stehenden Beeinträchtigungen betroffen und werden bei entsprechendem Nachweis nach den SNB kostenfrei geändert oder storniert. Im Zeitraum vom 17. März bis 30. April 2020 wurde im Rahmen der o. g. Kulanzregelung pauschal auf die Erhebung von insgesamt 24,6 Mio. Euro Stornierungsentgelte verzichtet.

10. Plant die Bundesregierung, als Soforthilfe die Trassenpreisförderung im Schienengüterverkehr (TraFöG) zu erhöhen?

Wenn ja, wie lautet der aktuelle Stand der Planung?

Wenn nein, warum nicht?

Eine Erhöhung des Fördersatzes ist im laufenden Förderjahr möglich, wenn eine veränderte Betriebsleistungsprognose vorliegt. Auf Antrag der DB Netz AG kann das Eisenbahn-Bundesamt auf Grundlage einer angepassten Prognose den ursprünglichen Bescheid und die Fördersätze ändern. Die DB Netz AG reicht die Entlastung dann an die EVU als Letztempfängerinnen weiter.

Als Sofortmaßnahme zur finanziellen Entlastung wurde der Fördersatz von bisher 47 Prozent zum 1. Juni 2020 auf 57 Prozent erhöht. Dies entspricht einer Steigerung der Förderung um 21 Prozent.

11. Wie lautet der aktuelle Stand der Planung zur Einrichtung einer Asset-Gesellschaft des Bundes für Fahrzeuge der Deutschen Bahn AG?

Der Meinungsbildungsprozess zur Investitionsfinanzierung steht in den Aufsichtsräten der DB AG und DB Cargo AG sowie auf Seiten des Eigentümers Bund noch aus. Diesen Beratungen kann nicht vorgegriffen werden.

12. Plant die Bundesregierung, im Rahmen des wirtschaftlichen Wiederaufbaus, das Ziel der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene zu beschleunigen?

Wenn ja, wie?

Die Bundesregierung verfolgt das Ziel der Verlagerung bereits.

13. Sind bereits Projekte für die Zeit nach Ende der Coronakrise durch die Initiative #Logistikhilft geplant, die die Bundesregierung unterstützt?

Wenn ja, welche?

#Logistikhilft ist eine private Spendeninitiative, für die Bundesminister Andreas Scheuer und der Koordinator der Bundesregierung für Güterverkehr und Logistik, Parlamentarischer Staatssekretär Steffen Bilger, die Schirmherrschaft übernommen haben. Zu den Planungen nach der Corona-Pandemie liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

14. Plant die Bundesregierung, die Grenzkontrollen für den Güterverkehr über den 4. Mai 2020 hinaus zu verlängern?

Wenn ja, warum?

Sind Ausnahmeregelungen für den Güterverkehr denkbar?

Im Rahmen der Wiedereinführung von vorübergehenden Binnengrenzkontrollen aufgrund der Corona-Pandemie am 16. März 2020 wurde festgelegt, dass der Güter- und Warenverkehr uneingeschränkt stattfinden soll. Zu diesem Zwecke wurden an den damals notifizierten Grenzübergangsstellen – dort wo verkehrstechnisch möglich – für den Güter- und Warenverkehr temporär sog. „Fast-Lanes“ bzw. „Green-Lanes“ eingerichtet.

15. Plant die Bundesregierung, Arbeitnehmer im Güterverkehr freizustellen, die zu den Risikogruppen des SARS-CoV-19 gehören und nicht auf Homeoffice umsteigen können (z. B. Lastkraftwagenfahrer)?
 - a) Wenn ja, bis wann?
 - b) Wenn ja, mit welchem Personalausfall ist bis Ende 2020 zu rechnen (bitte nach Monaten aufschlüsseln)?

Dies muss zwischen den Tarifpartnern geregelt werden. In der Phase der Pandemie waren und sind alle Betriebe gefordert, die sich daraus ergebenden Herausforderungen im Einvernehmen mit den Beschäftigten zu regeln. Die DB AG hat entsprechende Vereinbarungen mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer und der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft zum Umgang mit SARS-CoV-19 geschlossen.

Nach Auskunft der DB AG ist keine Freistellung ihrer Arbeitnehmer, die zu den Risikogruppen des SARS-CoV-19 gehören, geplant. Die Festlegung zur Einstufung in eine Risikogruppe basierend auf der aktuellen Studienlage (abrufbar unter: https://www.rki.de/DE/Content/InfAZ/N/Neuartiges_Coronavirus/Steckbrief.html#doc13776792bodyText3) erfordert eine personenbezogene Risiko-Einschätzung im Sinne einer (arbeits)medizinischen Beurteilung.

16. Rechnet die Bundesregierung bis Ende 2020 mit einem erhöhten Gütertransportaufkommen infolge der sich nun aufgestauten Warenflüsse?
Wenn ja, welche Maßnahmen unternimmt die Bundesregierung, um die Verkehrswege leistungsfähig zu halten?
Wenn nein, warum nicht?

Die Gütertransportnachfrage zeigt sich branchenspezifisch unterschiedlich von den Auswirkungen der Corona-Pandemie betroffen. Entsprechend variiert das Ausmaß der zu erwartenden Nachholeffekte. Je nach Branche sowie der jeweils bestehenden Transportanforderungen ist bis Ende des Jahres 2020 von einer verstärkten Nachfrage nach bzw. einer hierdurch beeinflussten Verfügbarkeit von Transportkapazitäten auszugehen. Mit einem sprunghaften, die Leistungsfähigkeit der Verkehrswege gefährdenden (Wieder-)Anstieg des Gütertransportaufkommens ist nach Auffassung der Bundesregierung im Zuge einer wirtschaftlichen Erholung hingegen nicht zu rechnen.

17. Plant die Bundesregierung, den Güterverkehr in mehreren Phasen wieder hochzufahren?
 - a) Wenn nein, warum nicht?
 - b) Wenn ja, soll eine Untergliederung nach Art der Güter erfolgen?
 - c) Wenn ja, wie lautet der Zeitplan?

Der Güterverkehr konnte während der Corona-Krise – trotz bestehender Einschränkungen – durchgehend aufrechterhalten werden. Ein schrittweises Hochfahren ist nach Auffassung der Bundesregierung nicht notwendig.

18. Welche Auswirkungen hat aus Sicht der Bundesregierung der Green Deal der Europäischen Kommission auf den Wiederaufbau des grenzüberschreitenden Güterverkehrs?

Der Green Deal setzt als neue Wachstumsstrategie der EU einen übergreifenden Rahmen für zahlreiche Politikbereiche, durch den die EU zu einer fairen und

wohlhabenden Gesellschaft mit einer modernen, ressourceneffizienten und wettbewerbsfähigen Wirtschaft und globaler Vorreiter beim Klima- und Umweltschutz werden soll. Dafür ist unter anderem ein möglichst reibungslos funktionierender grenzüberschreitender Güterverkehr bedeutsam, spezielle Impulse wurden bislang nicht gesetzt.

19. Wird die Bundesregierung im Jahr 2020 Maßnahmen ergreifen, um den Wiederaufbau des Güterverkehrs zu unterstützen?

Wenn ja, welche?

Die Bundesregierung hat anlässlich der Corona-Pandemie ein umfassendes Hilfsangebot für Unternehmen und Beschäftigte aufgesetzt. Hilfsprogramme mit Gesamtvolumen von Gewährleistungen und Haushaltsmitteln von weit über 1 Billion Euro leisten einen erheblichen Beitrag zur Stabilisierung der Unternehmen und der Einkommen. Davon profitieren auch die Unternehmen des Transportsektors. Um die Wirtschaft wieder auf einen Wachstumspfad zu setzen, werden bestehende Hilfsprogramme nach Bedarf weiterentwickelt sowie ein Konjunkturprogramm für die zweite Jahreshälfte 2020 aufgesetzt. Perspektivisch sollen auch längerfristige, strukturelle Maßnahmen die Investitions- und Innovationsdynamik, die Wettbewerbsfähigkeit und Klimafreundlichkeit der Wirtschaft stärken.

