

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Matthias Gastel, Lisa Badum, Stefan Gelbhaar, Oliver Krischer, Christian Kühn (Tübingen), Steffi Lemke, Markus Tressel, Dr. Julia Verlinden, Daniela Wagner, Gerhard Zickenheiner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Verlagerung von KEP-Verkehren auf die Schiene

Als Staatsunternehmen waren Bahn und Post lange Zeit eng verbunden, so dass die Deutsche Bundespost und Deutsche Post für den Großteil der Brief- und Paketsendungen auf die Transportleistungen der Staatsbahnen Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn zurückgriffen. Mit der Privatisierung der Deutschen Bundespost und der Gründung der Deutschen Post AG am 2. Januar 1995 setzte sich die Verkehrsverlagerung auf den Luftverkehr und vor allem den Straßenverkehr beschleunigt fort. Mit der Einstellung der Bahnpost zum Fahrplanwechsel am 31. Mai 1997 endete in Deutschland die Briefbeförderung auf der Schiene, womit nach rund 150 Jahren enger Verbindung zwischen Eisenbahn- und Postwesen eine Ära zu Ende ging.

Fortan nutzte die Deutsche Post AG die Schiene lediglich für einen geringen Teil der Paketbeförderung. Für den Transport der Pakete setzte bzw. setzt die Post teils eigene Züge („Parcel InterCity“) ein und nutzt auch die Regelzüge des Kombinierten Verkehrs.

Nach Gründung der Deutsche Post AG investierte das Unternehmen in ein neues Transport- und Zustellnetz, dessen Rückgrat die 36 Paket- und 82 Briefzentren bilden. Allerdings entstanden die neuen Verteilzentren für Briefe und Pakete in günstiger Lage im Fernstraßennetz; die Anbindung an die Schiene – auch die Option einer späteren „Nachrüstung“ – war bei der Standortwahl dagegen kein Kriterium. Nach Auffassung der Fragesteller wird dadurch die nunmehr angestrebte Verkehrsverlagerung auf die Schiene unnötig erschwert.

Im Frühjahr 2021 erklärte die Deutsche Post AG, für die Brief- und Paketbeförderung nunmehr wieder verstärkt auf die Schiene zu setzen. So strebt das Unternehmen im Segment der Paketdienste einen Bahnanteil von 20 Prozent an (siehe Wirtschaftswoche vom 22. April 2021).

Die Deutsche Post AG befördert mit ihrem Unternehmen DHL in Deutschland werktäglich 5,9 Millionen Pakete und kommt damit auf einen Marktanteil von 48 Prozent. Der Anteil des Schienengüterverkehrs am Sendungsaufkommen der Deutschen Post AG beträgt derzeit etwa 2 Prozent (siehe Deutsche Post AG).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung seit 1995 das Aufkommen an Briefsendungen und die Anzahl von Paketsendungen entwickelt, und wie haben sich die Marktanteile der Verkehrsträger Schiene, Straße und Luft am Sendungsaufkommen entwickelt (bitte für jedes Jahr und die jeweilige Verkehrsleistung der Verkehrsträger angeben)?
2. Wie viele Paketzentren, mechanisierte Zustellbasen und Briefzentren der Deutschen Post AG haben nach Informationen der Bundesregierung einen betriebsbereiten Gleisanschluss, und wie viele von diesen Paketzentren, mechanisierten Zustellbasen und Briefzentren nutzen diesen im täglichen Geschäft?
3. Wie viele Gleisanschlüsse für Paketzentren, mechanisierte Zustellbasen und Briefzentren hatte die Deutsche Bundespost zu den Stichtagen 31. Dezember 1990 und 31. Dezember 1994 betrieben bzw. genutzt?
4. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung der Marktanteil der Verkehrsträger Schiene, Straße und Luft von 1990 bis 1994 bei der Brief- und Paketbeförderung in Deutschland entwickelt?
5. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung der Marktanteil der Verkehrsträger Schiene, Straße und Luft bei der Brief- und Paketbeförderung seit Gründung der Deutschen Post AG bzw. der Liberalisierung des Postwesens entwickelt?
6. Wie viele Gleisanschlüsse hat die Deutsche Post AG seit dem 2. Januar 1995 zurückgebaut bzw. bei wie vielen die Bedienung eingestellt (bitte für jedes Jahr seit Gründung der Deutschen Post AG angeben)?
7. Wie viele der neu- oder umgebauten Paketzentren, mechanisierten Zustellbasen und Briefzentren haben seit Gründung der Deutschen Post AG einen Gleisanschluss erhalten?
8. Wie viele Paketzentren, mechanisierte Zustellbasen und Briefzentren der Deutschen Post AG, welche keinen Gleisanschluss besitzen, sind in der Nähe von bereits existierender Eisenbahninfrastruktur und ließen sich nach Kenntnis der Bundesregierung vergleichsweise einfach wieder an das Schienennetz anbinden?
9. Hat die Deutsche Post AG nach Kenntnis der Bundesregierung Aktivitäten entwickelt, um die Standorte ihrer Verteilzentren auf eine mögliche Anbindung an das Schienennetz hin zu untersuchen?
Wenn ja, welche Untersuchungen haben dazu stattgefunden bzw. sind geplant, und welche Erkenntnisse haben die Untersuchungen erbracht?
10. In welchen standardisierten Transportbehältnissen findet der Transport im Hauptlauf von Briefen und Paketen nach Kenntnis der Bundesregierung statt (bitte alle verwendeten Arten aufzählen)?
11. Welche dieser Transportbehältnisse lassen sich entweder nur auf einem Lkw, nur auf einem Eisenbahnwaggon oder sowohl auf einem Eisenbahnwaggon als auch auf einem Lkw transportieren, und welche Arten von Tragwagen werden dafür nach Kenntnis der Bundesregierung benötigt?
12. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung von den Plänen der Deutschen Post AG, den Marktanteil bei der Brief- und Paketbeförderung zu erhöhen, und welche konkreten Maßnahmen sind demnach geplant?
13. Beabsichtigt die Deutsche Post AG in diesem Zusammenhang die Inanspruchnahme der Gleisanschlussförderung, um stillgelegte Gleisanschlüsse zu reaktivieren und neue Gleisanschlüsse zu Verteilzentren zu schaffen?

14. Wenn ja, für wie viele Gleisanschlüsse bzw. Verteilzentren hat die Deutsche Post AG entsprechende Anträge zur Inanspruchnahme der Gleisanschlussförderung gestellt, bzw. welche Voruntersuchungen haben in diesem Zusammenhang bereits stattgefunden?
15. Hat die Bundesregierung Kenntnis von einer verstärkten Kooperation zwischen Deutscher Post AG und DB Cargo oder anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen, um die genannten Verlagerungsziele zu erreichen?
Wenn ja, welche Maßnahmen sind geplant?
16. Welche Aktivitäten hat die Bundesregierung entwickelt, um Flächen für neue Zugangsstellen des Schienengüterverkehrs – insbesondere großflächige Anlagen des Kombinierten Verkehrs – zu sichern, um eine bahnfremde Nutzung solcher Flächen zu unterbinden?
17. Welches Potential birgt das Flächenportfolio der DB AG, um neue Anlagen des Kombinierten Verkehrs oder andere Zugangsstellen für den Schienengüterverkehr einzurichten, und welche Untersuchungen hat die DB AG dazu angestellt, bzw. welche Untersuchungen sind dazu geplant?
18. Welche neuen Zugangsstellen für den Schienengüterverkehr untersucht bzw. plant die DB AG derzeit auf eigenen Flächen, und welche Planungen für neue Zugangsstellen sollen bis 2025 angestoßen werden (bitte Art der Zugangsstelle und Größe der Anlage genau beschreiben)?

Berlin, den 4. August 2021

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

