



Pet 1-19-12-930-020595

68163 Mannheim

Eisenbahnrecht

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 17.09.2020 abschließend beraten und beschlossen:

Das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen teilweise entsprochen worden ist.

Begründung

Mit der Petition wird die Erstellung einer unabhängigen Bahngüterverkehrsstudie mit Zeithorizont 2050 gefordert.

Zu der auf der Internetseite des Deutschen Bundestages veröffentlichten Eingabe liegen dem Petitionsausschuss 98 Mitzeichnungen und sechs Diskussionsbeiträge vor. Es wird um Verständnis gebeten, dass nicht auf alle der vorgetragenen Aspekte im Einzelnen eingegangen werden kann.

Zur Begründung des Anliegens wird im Wesentlichen vorgetragen, dass in Deutschland dem Schienengüterverkehr bzw. dessen möglichem Ausbau zu wenig öffentliche und politische Bedeutung zugemessen werde. Während in anderen Bereichen des Verkehrs langfristige Szenarien diskutiert würden und erwogen werde, zweistellige Milliardenbeträge zu investieren, sei dies für den Schienengüterverkehr nicht der Fall.

Wenn die Bahn deutliche Anteile am Güterverkehr hinzugewinnen wolle, müsse sie in die Lage versetzt werden, auch kleinteilige Güter zu transportieren. Dazu seien in Deutschland Verladeterminals bzw. Verteilzentren erforderlich, die sich in einem Umkreis von ca. 50 km zu den Ballungszentren befinden müssten. Dort könnten die Güter dann auf Elektro- bzw. Wasserstoff-Lkw verladen werden, die die letzten 50 km des Transportes bewältigen würden. So würde der größte Teil des Güterverkehrs auf der Schiene stattfinden.



Zur Realisierung dieses Konzeptes sei zunächst die Erstellung einer unabhängigen Bahngüterverkehrsstudie erforderlich, um die Frage zu beantworten, welches Logistikvolumen vom Lkw-Verkehr übernommen werden könnte und wie hoch die Investitionskosten für die neue Infrastruktur wären. Anschließend solle die Studie der breiten Öffentlichkeit vorgestellt werden, um ein entsprechendes Interesse für das oben beschriebene Szenario zu wecken.

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten zu dem Vorbringen wird auf die eingereichten Unterlagen verwiesen.

Der Petitionsausschuss hat der Bundesregierung Gelegenheit gegeben, ihre Ansicht zu der Eingabe darzulegen. Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung lässt sich unter Einbeziehung der seitens der Bundesregierung angeführten Aspekte wie folgt zusammenfassen:

Der Petitionsausschuss stellt zunächst fest, dass die derzeitige Grundlage für die Bundesverkehrswegeplanung und die vom Deutschen Bundestag beschlossenen Bedarfspläne für Straße, Schiene und Wasserstraße als Anlage zu den jeweiligen Ausbaugesetzen die Langfrist-Verkehrsprognose 2030 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) mit Basisjahr 2010 und Prognosehorizont 2030 ist.

Nach Ablauf von fünf Jahren muss das BMVI überprüfen, ob die Bedarfspläne für Straße, Schiene und Wasserstraße der Verkehrsentwicklung anzupassen sind. Diese Verpflichtung ergibt sich aus § 4 des jeweiligen Ausbaugesetzes. Dazu wird derzeit eine neue Verkehrsprognose für das Prognosejahr 2035 vorbereitet, die die aktuellen wirtschaftlichen, demografischen und verkehrlichen Entwicklungen berücksichtigt.

Im Ergebnis der Prognose werden prognostizierte Verkehrsmengen den einzelnen Verkehrsträgern zugeordnet und streckenscharf ausgegeben.

Diese neue Verkehrsprognose 2035 soll zudem über den Prognosehorizont 2035 hinaus einen Ausblick auf mögliche Verkehrsentwicklungen mit dem Horizont 2050 geben. Diese Verkehrsentwicklungsszenarien 2050 werden Auslagen zum Güter- und Personenverkehr auf Hauptverkehrskorridoren des Bundesgebiets ermöglichen.

Die Prognose der Schienengüterverkehrsnachfrage wird mit einem Umlegungsmodell erstellt, dem eine Zugbildungsmodellierung zugrunde liegt. Die Prämissen zum



Betriebsprogramm Kombiniertes Verkehr/Rangierbahnhöfe (KV/Rbf) sind noch zwischen Gutachter und BMVI abzustimmen. Dazu werden die weiteren Entwicklungen, insbesondere auch hinsichtlich der Entwicklung von Güterverkehrsanlagen mit allen relevanten Akteuren erörtert.

Auf dieser Grundlage wird schließlich überprüft werden, ob der vom Gesetzgeber festgelegte infrastrukturelle Bedarf anzupassen ist. Dies umfasst auch Anlagen für den KV.

Neben den KV-Umschlaganlagen der DB Netz AG, für die Mittel nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSWAG) zur Verfügung stehen, existieren zahlreiche Anlagen im Eigentum nicht bundeseigener Unternehmen. Den Neu- und Ausbau dieser KV-Umschlaganlagen unterstützt der Bund bereits seit 1998 mit einer außergewöhnlich hohen Förderquote (bis zu 80 Prozent der förderfähigen Anlagenteile). Da der Bund den KV als unverzichtbaren Bestandteil einer nachhaltigen Logistikkette erachtet, ist dessen Stärkung im Koalitionsvertrag (vgl. Seite 83, Zeile 3825) und im Klimaschutzprogramm (vgl. Seite 74, Punkt 3.4.3.6) verankert.

Für den Umschlag von Stückgut auf die Schiene können darüber hinaus auch Gleisanschlüsse genutzt werden. Der Bund fördert finanziell den Neubau, Ausbau und die Reaktivierung privater Gleisanschlüsse mit bis zu 50 Prozent der Baukosten. Dafür stehen aktuell jährlich 14 Mio. Euro zur Verfügung. Die finanzielle Förderung von Gleisanschlüssen privater Inhaber soll auch in den nächsten Jahren fortgeführt und gleichzeitig intensiviert werden. Dazu findet aktuell eine Evaluierung der geltenden Gleisanschlussförderrichtlinie statt. Die Ergebnisse sollen in die Überarbeitung der noch bis 2020 gültigen Förderrichtlinie einfließen.

Um darüber hinaus weitere Verlagerungspotentiale im Güterverkehr zu identifizieren, sieht das BMVI Forschungsbedarf und wird daher noch in diesem Jahr eine Studie zur besseren Vernetzung und Verzahnung der Verkehrsträger im Güterverkehr vergeben. Damit sollen weitere Möglichkeiten aufgezeigt werden, wie Verkehre von der Straße auf Schiene und Wasserstraße verlagert werden können. Es soll u. a. untersucht werden, ob und gegebenenfalls mit welchen Konzepten es möglich ist, den Vernetzungsgrad im multimodalen Verkehr effizient zu erhöhen und mit welchen neuen Konzepten für multimodale Kooperationen dem verstärkten Aufkommen kleinteiliger Güter auf



geeignete Weise begegnet werden kann. Dabei wird auch eine mögliche Anpassung der Rahmenbedingungen für multimodale Verkehre untersucht werden. Auch multimodale Verknüpfungspunkte als wirtschaftszentrumsnahe Zugangspunkte zum Wagenladungsverkehr der Systeme Schiene und Wasserstraße sollen dabei Gegenstand der Untersuchung sein.

Vor diesem Hintergrund vermag der Petitionsausschuss im Ergebnis keinen parlamentarischen Handlungsbedarf zu erkennen. Der Ausschuss empfiehlt daher, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen teilweise entsprochen worden ist.