

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Martin Burkert, Sören Bartol, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD – Drucksache 17/679 –**

### **Aktuelle Situation im Bereich Schienengüterverkehr**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Die Folgen der Finanz- und Wirtschaftskrise sind auch in Deutschland klar zu spüren. Gerade eine Industrie wie die deutsche, die stark von Exporten abhängig ist, hat darunter zu leiden. So sind die Exporte insgesamt um 18,9 Prozent eingebrochen und in den Wirtschaftszweigen Chemie, Maschinenbau oder Kraftfahrzeuge/Kraftfahrzeugteile liegt der Einbruch noch höher. Darunter leidet auch massiv die Güterverkehrsbranche mit einem Rückgang von bis zu 23,3 Prozent.

Ziel sozialdemokratischer Politik war und ist es, die Härten der Finanz- und Wirtschaftskrise abzufedern, damit diejenigen, die die Krise nicht verursacht haben, nicht darunter leiden müssen. Des Weiteren haben sich die Fraktion der SPD und die Bundesminister der SPD in der letzten Legislatur aktiv dafür eingesetzt, dass jetzt die Voraussetzungen für einen Aufschwung geschaffen werden und eine positive wirtschaftliche Entwicklung nachhaltig genützt werden kann.

Aus diesem Grund zeigt sich die Fraktion der SPD mehr als verwundert über die mehr als passive Haltung der Bundesregierung im Bereich Schienengüterverkehr und den aktuellen Schwierigkeiten bei DB Schenker Rail, die zu den größten und leistungsfähigsten Güterbahnen in Europa zählt. Immerhin wurden aktuell Pläne bekannt, dass bis zu 4 000 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer im Bereich der Güterverkehrsbranche abgebaut werden sollen. Darüber hinaus schätzt das Bundesumweltamt ein Verlagerungspotential von der Straße auf die Schiene bis 2025 von bis zu 40 Prozent.

1. Wie sieht für die Bundesregierung ein nachhaltiges Güterverkehrskonzept aus, das sowohl die Ziele des Klimaschutzes als auch wirtschaftliches Wachstum verbindet?
2. Wie will die Bundesregierung den „Masterplan Güterverkehr“ umsetzen, wenn bei DB Schenker Rail die Leistungsfähigkeit massiv eingeschränkt wird?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Vorrangiges Ziel einer nachhaltigen Güterverkehrsstrategie ist es, die gesellschaftlich und wirtschaftlich notwendige Mobilität zu fördern und dabei Umwelt- und Klimaschutzanforderungen Rechnung zu tragen. Die Bundesregierung wird Maßnahmen des Masterplans Güterverkehr und Logistik aus der letzten Legislaturperiode umsetzen, die gemeinsam mit dem Gewerbe ausgewählt werden. Dabei setzt die Bundesregierung zur Erreichung der Klimaschutzziele, zur Förderung von Wirtschaftswachstum und zur Schaffung von Arbeitsplätzen im Güterverkehr auf ein integriertes und effizientes Verkehrssystem mit intelligenten Transportketten, wie sie zum Beispiel der Kombinierte Verkehr ermöglicht.

Um Transporte insbesondere auf die Schiene zu verlagern, ist der Ausbau der Schienenwege sowie die weitere Förderung des Kombinierten Verkehrs notwendig. Eine besondere Bedeutung kommt dem Ausbau und der Förderung der Schnittstellen zu, ohne die eine effiziente Verlagerung nicht möglich ist.

3. Wie will die Bundesregierung auf die Deutsche Bahn AG (DB AG) Einfluss nehmen, um einen Kahlschlag bei DB Schenker Rail zu verhindern, der den gesamten Sektor des europäischen Schienengüterverkehrs erschüttern würde?
5. Wie will die Bundesregierung als Hauptanteilseigner auf die DB AG Einfluss nehmen, um die Arbeitsplätze bei DB Schenker Rail Deutschland AG zu sichern und die Arbeitnehmer vor erneuten Strukturmaßnahmen im Bereich Güterverkehr zu schützen?

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

Seit der zum 1. Januar 1994 in Kraft getretenen Bahnreform handelt es sich bei der Deutsche Bahn AG (DB AG) um ein in privatrechtlicher Form geführtes, gewinnorientiertes Wirtschaftsunternehmen, welches den Regelungen des Aktiengesetzes (AktG) unterworfen ist. Danach leitet der Vorstand der DB AG gemäß § 76 Absatz 1 AktG das Unternehmen in eigener Verantwortung.

Zu den unternehmerischen, operativen Entscheidungen und Maßnahmen der DB AG zählen natürlich auch solche über die Unternehmensstrukturen im Schienengüterverkehr. Unmittelbare Einflussnahmen und Entscheidungen bezüglich Fragen der Geschäftsführung sind seitens des Eigentümers – unabhängig davon, ob es sich um den Bund oder einen Dritten handelt – grundsätzlich ausgeschlossen und nur ausnahmsweise im Rahmen der Hauptversammlung zulässig, wenn es der Vorstand verlangt (§ 119 Absatz 2 AktG).

Die Kontrolle der DB AG erfolgt ausschließlich über den Aufsichtsrat, in dem der Bund durch seine Bundesvertreter vertreten ist, wobei gemäß § 111 Absatz 4 Satz 1 AktG jedoch ein direkter Einfluss auf das operative Geschäft des Unternehmens ebenfalls ausscheidet. Der Bund nimmt jedoch über seine Vertreter im Aufsichtsrat der DB AG seine Kontrollmöglichkeiten im Rahmen des aktienrechtlich Zulässigen vollumfänglich wahr.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 1 und 2 verwiesen.

4. Beabsichtigt die Bundesregierung den Rückzug der DB AG aus der Fläche zu verhindern?

Der Bund gewährleistet für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen einen diskriminierungsfreien Netzzugang sowie ein dem Bedarf entsprechendes leistungsfähiges Schienennetz.

Mit der DB AG wurde am 1. Januar 2009 die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) für die Erhaltung des Bestandsnetzes geschlossen. Der Bund leistet im Rahmen der LuFV zunächst bis 2013 einen jährlichen Infrastrukturbeitrag von 2,5 Mrd. Euro. Zusammen mit den von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) des Bundes zu leistenden Eigenbeiträgen stehen jährlich bis zu 4,25 Mrd. Euro für das gesamte Bestandsnetz zur Verfügung. Hierdurch kann das Ziel des Bundes sichergestellt werden, ein qualitativ hochwertiges Schienennetz sowohl im gesamten Fern- und Ballungsnetz als auch auf den regionalen Strecken vorzuhalten.

Darüber hinaus fördert der Bund die Verknüpfung von Schiene und Straße durch den kombinierten Ladungsverkehr, um die jeweiligen Systemstärken beider Verkehrsträger auszunutzen.

6. Plant die Bundesregierung die Logistikbranche der DB AG zu privatisieren?
7. Wenn dies der Fall ist, welche konkreten Voraussetzungen müssen dazu gegeben sein, und wie will die Bundesregierung dieses Vorhaben umsetzen?

Die Fragen 6 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Sobald der Kapitalmarkt dies zulässt, wird – entsprechend dem Auftrag aus dem Koalitionsvertrag – eine schrittweise, ertragsoptimierte Kapitalprivatisierung der Transport- und Logistikbereiche der DB AG eingeleitet. Ein Zeitpunkt hierfür ist wegen der Bedingungen auf dem Kapitalmarkt sowie der Auswirkungen der Wirtschaftskrise auf die Entwicklung der Transport- und Logistikbereiche derzeit nicht absehbar.

8. Was will die Bundesregierung unternehmen, um das prognostizierte mittel- und langfristige Wachstum im Schienengüterverkehr, das klimapolitisch ohne Alternative ist, zu unterstützen?

Die Bundesregierung hat im Koalitionsvertrag vereinbart, die Verlagerung von Verkehr auf Schiene und Wasserstraße zu fördern, wo immer dies sinnvoll ist. Damit sollen die Umwelt und auch die Straßen entlastet werden. Zur Unterstützung des Schienengüterverkehrs stellt die Bundesregierung Schieneninvestitionsmittel auf hohem Niveau zur Verfügung. Durch die Neu- und Ausbaumaßnahmen des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege wird die Voraussetzung geschaffen, um das mittel- bzw. langfristig prognostizierte Wachstum im Schienengüterverkehr bewältigen zu können. Darüber hinaus fördert die Bundesregierung den Kombinierten Verkehr und Gleisanschlüsse. Auch die Förderung des Wettbewerbs auf der Schiene durch eine Überarbeitung des Regulierungsrahmens trägt zum Wachstum des Schienengüterverkehrs bei.

9. Wann sollen die Mittel aus dem Konjunkturprogramm zur Umrüstung der Güterwagen auf Flüsterbremsen ausgeschüttet werden?

Im Rahmen des Konjunkturpakets II stehen Bundesmittel für die Erprobung von Einzelmaßnahmen zur Lärm- und Erschütterungsminderung am Fahrweg der Eisenbahnen des Bundes und nicht für die Umrüstung von Güterwagen zur Verfügung.

Die Umrüstung von Güterwagen auf lärmarme Bremssohlen wird durch das Pilot- und Innovationsprogramm „Leiser Güterverkehr“ gefördert. Die betreffende Förderrichtlinie ist am 16. November 2009 in Kraft getreten. Die Förde-

rung im Rahmen des Pilotvorhabens ist bis 2011 befristet. Das BMVBS rechnet mit Förderanträgen in der ersten Jahreshälfte 2010.

10. Welche Maßnahmen bzw. Initiativen wird die Bundesregierung einleiten, um einen fairen Wettbewerb zwischen den Güterbahnen in Europa zu gewährleisten ohne Abstriche bei der Sicherheit des Schienengüterverkehrs?

Der europäische Schienengüterverkehrsmarkt ist seit dem 1. Januar 2007 vollständig liberalisiert. Die Bundesregierung unterstützt die Bemühungen der Europäischen Kommission, freie Eisenbahnmärkte in der gesamten Europäischen Union zu schaffen. Dies bedeutet neben der rechtlichen Gewährung des freien Netzzugangs einschließlich dessen effektiver Überwachung durch nationale Regulierungsbehörden auch die Entwicklung von wirksamem Wettbewerb.

Den gemeinsamen Rahmen für die Belange der Sicherheit bildet die Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft vom 29. April 2004, zuletzt geändert durch Richtlinie 2008/110/EG vom 16. Dezember 2008.