

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Michael Groß, Martin Burkert, Sören Bartol, Uwe Beckmeyer, Petra Ernstberger, Iris Gleicke, Ulrike Gottschalck, Hans-Joachim Hacker, Gustav Herzog, Ute Kumpf, Kirsten Lühmann, Thomas Oppermann, Florian Pronold, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD**

### **Folgen der EG-Verordnung zum Gütervorrangnetz im Schienenverkehr für Deutschland**

Am 4. Juni 2010 haben sich Rat und Parlament der Europäischen Union auf einen Kompromiss für eine neue EG-Verordnung zur Entwicklung eines europäischen Schienennetzes für den Güterverkehr geeinigt. Im EU-Weißbuch über die europäische Verkehrspolitik bis 2010 wurde bereits der Wille der Europäischen Kommission zum Ausdruck gebracht, den Aufbau eines vorrangig für den Güterverkehr bestimmtes Schienennetz zu unterstützen. Es soll ein europaweites, grenzüberschreitendes Güterverkehrsschienennetz festgelegt werden, das sich aus mehreren Verkehrskorridoren zusammensetzt, die durch mindestens zwei Mitgliedstaaten verlaufen und strategisch wichtige Be- und Entladeterminale sowie wichtige Verteilungspunkte auf andere Verkehrsträger verbinden.

Ein zentraler Punkt hierbei ist, dass der Güterverkehr auf diesen Strecken Vorrang vor dem Personenverkehr erhält, was laut Deutscher Bahn AG (DB AG) zu erheblichem Konfliktpotential für die Abwicklung im Personennah- und -fernverkehr führen könnte.

Die Gewerkschaft Transnet und die Verkehrsgewerkschaft Gewerkschaft Deutscher Bundesbahnbeamter und Anwärter (GDBA) haben darüber hinaus kritisiert, dass eine zentrale europäische Behörde die Koordination und somit Kompetenzen der Trassenvergabe übernehmen soll. Vielmehr fordern die Gewerkschaften eine Investitionsoffensive für die Schiene insgesamt. Andererseits plant die Bundesregierung eine Dividendenabgabe, die in den Gesamtetat des Bundes einfließen soll. Durch die EG-Verordnung ist Deutschland zusammen mit anderen Mitgliedstaaten verpflichtet, folgende internationale Güterverkehrskorridore innerhalb der nächsten fünf Jahre einzurichten:

1. Zeebrügge–Antwerpen/Rotterdam–Duisburg–(Basel)–Mailand–Genua;
2. Stockholm–Malmö–Kopenhagen–Hamburg–Innsbruck–Verona–Palermo;
3. Bremerhaven/Rotterdam/Antwerpen–Aachen/Berlin–Warschau–Terepol (Polen–Weißrussische Grenze)/Kaunas.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Inwieweit beeinflussen die Pläne der Europäischen Union, der Schiene einen Vorrang einzuräumen, die Bundesregierung in der Überprüfung der Bedarfspläne des Fernstraßenausbaugesetzes und des Schienenausbaugesetzes sowie die von der Bundesregierung geplante Vorbereitung eines neuen Bundesverkehrswegeplans?

2. Welche konkreten Auswirkungen haben die EU-Vorgaben auf die Umsetzung von Bauvorhaben im Vordringlichen und im Weiteren Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes?
3. Wie sieht konkret die Finanzierung aus Bundeshaushaltsmitteln in den kommenden Jahren für den Bau einer dritten Trasse an den in den Nummern 1 bis 3 der Vorbemerkung der Fragesteller aufgeführten Strecken aus?
4. Ist es nach Ansicht der Bundesregierung sinnvoll, die in den Bundeshaushalt einfließende Dividende der DB AG direkt in den Schienengüterverkehr zu investieren?
5. In welchem Zusammenhang steht nach Ansicht der Bundesregierung die Bereitstellung der von der Europäischen Union geforderten Güterverkehrskorridore zu der notwendigen Anbindung der Seehäfen in Deutschland und den geplanten Schienenhinterlandanbindungen der Nord- und Ostseehäfen?
6. Wird die Bundesregierung ihren europäischen Verpflichtungen nachkommen und die Voraussetzungen für die internationalen Güterverkehrskorridore in Deutschland schaffen, ohne andere nationale Verkehrsprojekte finanziell zu belasten bzw. deren Umsetzung zu gefährden?
7. Welche Auswirkungen werden die europäischen Entscheidungen zur Einrichtung von internationalen Güterverkehrskorridoren auf die Überarbeitung des Masterplans Güterverkehr und Logistik durch die Bundesregierung haben?
8. Welche finanziellen Mittel plant die Bundesregierung zur Realisierung der internationalen Güterverkehrskorridore in Deutschland in den Bundeshaushalt zur Kofinanzierung der europäischen Mittel einzustellen, und wird dies zu Lasten anderer nationaler Verkehrsprojekte gehen?
9. Wie plant die Bundesregierung den weiteren Ausbau des Schienennetzes in Deutschland, um den prognostizierten Anstieg des Straßengüterverkehrs von 70 Prozent bis 2025 zu bewältigen?
10. Welchen Zusammenhang sieht die Bundesregierung zwischen dem „Zweiten Bericht über die Überwachung der Entwicklung des Schienenverkehrs“ der EU-Kommission und der Verordnung des EU-Parlaments und des Rates zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr, und welche Konsequenzen wird sie daraus ziehen?
11. Welche konkreten Maßnahmen plant die Bundesregierung, um sicherzustellen, dass qualitative Taktverkehre im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) weiterhin möglich sind?
12. Welches Konzept verfolgt die Bundesregierung, um die infrastrukturellen Engpässe auf der Schiene in den Metropolregionen zu beseitigen?
13. Welches Konzept verfolgt die Bundesregierung, um den Schienenverkehrslärm zu reduzieren, um eine größere Akzeptanz für den Schienengüterverkehr (SGV) zu erreichen?  
Wie wird dieses Konzept finanziert?
14. Wie und in welchem institutionellen Rahmen beteiligt sich die Bundesregierung an einer Koordination zur Umsetzung der Verordnung für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr?
15. Mit welchen Betreibern von Schieneninfrastruktur steht die Bundesregierung zur Realisierung der europäischen Güterverkehrskorridore in Deutschland in Kontakt, wie gestaltet sich die Zusammenarbeit, und werden dabei Sozial- und Lohnstandards berücksichtigt?

16. Wie plant die Bundesregierung Maßnahmen zur Verbesserung der Knoten im Schienenverkehr zur Kapazitätssteigerung von Personen- und Güterverkehr in Deutschland zu realisieren?

Berlin, den 7. Juli 2010

**Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion**

