



Kleine Anfrage

der Abgeordneten Ursula Sassen (CDU)

und

Antwort

der Landesregierung - Minister für Wirtschaft, Technologie und Verkehr

Neuausrichtung DB Cargo

Vorbemerkung der Fragestellerin:

Die DB CARGO AG hat im November 2000 eine weitreichende Restrukturierung angekündigt, die mit dem Projekt MORA C (Marktorientiertes Angebot Cargo) eingeleitet wurde und nun auch in der Feinkonzeption vorliegt. Die Umsetzung soll bis 2004 abgeschlossen sein.

1. Ist der Landesregierung bekannt, welche "Cargo-Anlieferpunkte" in Schleswig-Holstein nicht mehr bedient werden

a) bis 31. 12. 01?

Bis 31. Dezember 2001 wird es nach Angaben von DB CARGO keine Einstellung der Bedienung der Güterverkehrsstellen durch DB CARGO geben.

b) bis 2004?

Ab 1. Januar 2002 werden nach Angaben von DB CARGO folgende Güterverkehrsstellen in Schleswig-Holstein durch DB CARGO nicht mehr bedient:

Ahrensburg, Bad Oldesloe, Eutin, Fahrenkrug, Flensburg, Flensburg-Weiche, Hohenwestedt, Husum, Kappeln, Keitum, Lauenburg/Elbe, Meldorf, Mölln, Morsum, Niebüll, Ohrstedt, Rendsburg, Schleswig, Stedesand, Süderbrarup, Westerland/Sylt.

2. Welche Alternativen sind vorgesehen?

Alternativen bestehen in der Verlagerung der Transporte auf eine andere Güterverkehrsstelle, der Übernahme durch nichtbundeseigene Eisenbahnen oder der Verlagerung auf den LKW, auch im Rahmen eines kombinierten Verkehrs. DB CARGO verhandelt mit den betroffenen Kunden und nichtbundeseigenen Eisenbahnen über wirtschaftlich tragfähige Ersatzlösungen. Welche Alternativen zum Einsatz kommen ist derzeit nicht absehbar.

Verkehrspolitisches Ziel der Landesregierung ist, dass der Anstieg des Güterverkehrs in Schleswig-Holstein nicht allein vom LKW bewältigt wird, sondern dass auch die anderen Verkehrsträger – Bahn und Schiff – stärker beteiligt werden. Deshalb begrüßt die Landesregierung die aktuellen Verhandlungen zwischen Privatbahnen und der DB AG über die Übernahme der Verkehre im nördlichen Landesteil. Um diese Verkehre wirtschaftlich vernünftig betreiben zu können, müssen den Privatbahnen von der DB AG genügend unternehmerische Spielräume gewährt werden. Das Land begleitet diese Verhandlungen und hat den Privatbahnen angeboten, sich ggf. in die Verhandlungen mit einzuschalten.

3. Ist gewährleistet, dass "gefährliche Güter" nicht von der Schiene auf die Straße verlagert werden?

Die Abwicklung des Transportes "gefährlicher Güter" wird in Deutschland durch die Gefahrgutverordnung Straße geregelt. Grundsätzlich dürfen bestimmte "gefährliche Güter" auf der Straße nicht befördert werden, wenn der Transport unter zumutbaren, in der Verordnung geregelten Bedingungen auf der Schiene oder dem Wasser erfolgen kann. Die Entscheidung eines Verladers für einen Verkehrsträger ist daher abhängig von den logistischen Gegebenheiten und dem bahnverkehrlichen Angebot vor Ort. Das Land kann deshalb nicht gewährleisten, dass "gefährliche Güter" nur auf der Schiene befördert werden.

4. Wie hoch schätzt die Landesregierung das durch die Neustrukturierung bedingte zusätzliche LKW-Aufkommen?

Nach Angaben von DB CARGO werden bei den o.g. Güterverkehrsstellen, die ab 01. Januar 2002 von DB CARGO nicht mehr bedient werden sollen, zur Zeit etwa 480.000 t Güter pro Jahr umgeschlagen. Die Landesregierung geht davon aus, dass ein großer Teil der betroffenen Schienenverkehre von anderen Privatbahnen übernommen werden wird. Abhängig ist dies aber von den Verhandlungsergebnissen zwischen der Deutschen Bahn AG und den nichtbundeseigenen Eisenbahnen. Eine Schätzung über das zusätzliche LKW-Aufkommen ist daher derzeit nicht möglich.

5. Wie stellt sich die Energiebilanz DB CARGO im Vergleich zum Güterverkehr auf der Straße dar?

Die Energiebilanz eines Transportes hängt von den Umständen des Einzelfalles ab. So hat ein Ganzzug von Maschen nach Brindisi/Süditalien im Verhältnis zu modernsten LKWs bei voller Auslastung eine deutlich bessere Energiebilanz. Eine alte Diesellok, die nur wenige Einzelwagen zieht, kann im Einzelfall pro Tonnen-Kilometer mehr Energie verbrauchen, als ein modern motorisierter, voll beladener LKW.

Im nördlichen Landesteil gibt es sog. Einzelladungsverkehre, d.h. überwiegend kurze Züge. Hier ist die Energiebilanz im Verhältnis zum LKW nicht so positiv, allerdings kommt es gerade in den regionalen Verkehren auch selten zu einer Vollauslastung eines LKW. Konkretere Erkenntnisse bedürfen der Einzelfallbetrachtung.

6. Mit welchen zusätzlichen Belastungen für die Umwelt ist bei einer Verlagerung des Güterverkehrs von der Schiene auf die Straße zu rechnen?

Grundsätzlich gelten die zu Frage 5 gemachten Angaben auch für die Schadstoff-

belastungen. Im Rahmen von MORA C beabsichtigt DB CARGO, durch erhebliche Investitionen insbesondere in neues Fahrzeugmaterial, die Attraktivität und Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs für das Hauptladungspotenzial deutlich zu verbessern, d.h. es sollen zukünftig mehr - relativ wenig Energie verbrauchende und die Umwelt belastende - Ganzzüge fahren. Sollte das MORA C-Konzept erfolgreich sein und DB CARGO durch Konzentration auf das Kerngeschäft insgesamt mehr Güter auf der Schiene transportieren, so käme es zu einer entsprechenden Entlastung der Umwelt. Dies gilt auch, wenn es in Schleswig-Holstein zu einem geringfügigen Anstieg des LKW-Verkehrs in Folge der Umsetzung des MORA C-Konzeptes kommen sollte.

7. Entstehen Mehrkosten bei dieser Restrukturierung

a) für die Unternehmen:

Wird der Transport auf den LKW verlagert, sind in der Beschaffungs- und Absatzlogistik des betreffenden Unternehmens Umstrukturierungen vorzunehmen. Dieses wird einmalig Mehrkosten verursachen. Ob der Transport mittels LKW teurer wird, kommt auf die dann auszuhandelnden Bedingungen zwischen Spedition und Unternehmen an. Im Falle der Güterverkehrsstellen auf Sylt würden aufgrund der höheren Transportkosten für den LKW über den Hindenburgdamm Mehrkosten anfallen.

Übernimmt eine nichtbundeseigene Eisenbahn die Transporte, so kann die Flexibilität und regionale Struktur des kleinen Unternehmens gegenüber DB CARGO zu einem gleich guten oder sogar besseren Angebot von Transportleistungen auf der Schiene in Schleswig-Holstein führen.

b) für den Endverbraucher?

Für den Endverbraucher sind erfahrungsgemäß keine Mehrkosten zu erwarten.

8. Hat diese Restrukturierung mit der Stilllegung von "Cargo-Anlieferpunkten" Auswirkungen auf die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Schleswig-Holstein?
Wenn ja, welche?

Nein.