

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Dr. Christian Jung, Frank Sitta, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Thomas Hacker, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Torsten Herbst, Katja Hessel, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Karsten Klein, Dr. Marcel Klinge, Daniela Kluckert, Pascal Kober, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Alexander Müller, Roman Müller-Böhm, Dr. Martin Neumann, Bernd Reuther, Christian Sauter, Matthias Seestern-Pauly, Judith Skudelny, Dr. Hermann Otto Solms, Bettina Stark-Watzinger, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Katja Suding, Michael Theurer, Stephan Thoma, Dr. Florian Toncar, Sandra Weeser, Nicole Westig und der Fraktion der FDP**

### **Europäische-Fördergelder für die „Rollende Landstraße“ der ÖBB in Österreich**

Der Güterverkehr ist innerhalb des Verkehrssektors eine der Hauptquellen des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes. Zur Erreichung der Klimaziele sind daher konkrete Ansätze in diesem Bereich notwendig. Daher kommt dem Schienengüterverkehr eine wichtige Rolle zu. Eine Erhöhung des Transportanteils auf der Schiene kann einen wichtigen Hebel zur Erreichung der Pariser Ziele darstellen. Allerdings bleibt die Bundesregierung hier nach Auffassung der Fragesteller derzeit hinter den möglichen Potenzialen zurück.

Während sich Deutschland auf Ankündigungen beschränkt und lediglich unkonkrete Maßnahmen ins Auge fasst, schaffen die Nachbarländer Fakten und gehen konkrete Schritte für eine rasche Verlagerung auf die Schiene.

So arbeitet die Schweiz an einer Verlängerung der Förderung für den Schienengüterverkehr für den Alpentransit und Österreich setzt bereits ein Bündel von Maßnahmen zur Veränderung des Modal-Split auf der Brennerstrecke um (<http://www.uirr.com/en/component/downloads/downloads/1502.html>; <https://presse.oebb.at/de/presseinformationen/oebb-rollende-landstrasse-rola-als-teil-de-s-10-punkte-plans>).

Österreich hat in Brüssel eine Sonderförderung für eine kurzfristige Verlagerung von der Straße auf die Schiene durchgesetzt. Dabei setzt das Nachbarland allerdings auf die veraltete und ineffiziente Technologie der sogenannten rollenden Landstraße und nimmt negative Auswirkungen auf das Gesamtsystem in Kauf. Dennoch hat die EU-Kommission eine Förderung in Höhe von 205 Mio. Euro für den Zeitraum 2020 bis 2022 für die „rollende Landstraße“ gewährt (<https://www.pubaffairsbruxelles.eu/state-aid-commission-approves-increased-public-support-to-promote-shift-of-freight-traffic-from-road-to-rail-in-mountainous-regions-in-austria-eu-commission-press/>). Im Förderzeitraum verfügen nur die staatseigenen Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) über das

notwendige Wagenmaterial (RoLa-Wagen), um diesen Service anzubieten (<https://presse.oebb.at/de/presseinformationen/oebb-rollende-landstrasse-rola-al-s-teil-des-10-punkte-plans>). Andere Anbieter sind nicht in der Lage, die Wagen bis 2022 zu beschaffen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Argumentationslinie hat die Bundesregierung im Rahmen der Anhörung zur Genehmigung der Fördermittel gegenüber der EU-Kommission verfolgt?  
Sollte keine Stellungnahme erfolgt sein, warum nicht?
2. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass ausschließlich der staatseigene Betrieb ÖBB aufgrund des speziellen Wagenmaterials qualifiziert ist, die Fördergelder zu erhalten?
3. Entstehen aufgrund der singulären Fördermaßnahmen nach Ansicht der Bundesregierung Wettbewerbsverzerrungen zuungunsten der Deutschen Bahn AG und anderer privater Betreiber auf dem Brennerkorridor?
4. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung das CO<sub>2</sub>-Einsparungspotenzial durch den Einsatz der rollenden Landstraße im Vergleich zum unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV)?
5. Wie bewertet die Bundesregierung die EU-Förderung der „rollenden Landstraße“ im Vergleich zum UKV, insbesondere in Bezug auf das CO<sub>2</sub>-Einsparungspotenzial?
6. Wie bewertet die Bundesregierung Betriebsbeihilfen im Schienengüterverkehr, wie sie Österreich erfolgreich bei der EU-Kommission in Bezug auf die „rollende Landstraße“ durchgesetzt hat?
7. Gibt es nach Ansicht der Bundesregierung negative Auswirkungen auf den UKV hinsichtlich der preislichen Wettbewerbsfähigkeit sowie der Trassenverfügbarkeit auf der Brennerstrecke aufgrund der Förderung der „rollenden Landstraße“?
8. Die auf der Brennerroute mit der RoLa geleistete Transportentfernung beträgt zwischen 100 km (Wörgl-Brennersee) und 450 km (Regensburg-Trento), während die durchschnittliche Transportentfernung des UKV bei 800 km liegt, die dann nicht auf dem BAB-Netz (BAB = Bundesautobahn) zurückgelegt werden. Entsteht nach Ansicht der Bundesregierung aufgrund der „rollenden Landstraße“ ein falscher Anreiz, die kürzeren Transportentfernungen der „rollenden Landstraße“ dem UKV vorzuziehen?
9. Entstehen nach Ansicht der Bundesregierung negative Auswirkungen für die Anwohner entlang der Autobahnen in Bayern, wenn die Förderung der RoLa zu einer Verlagerung der Verkehre vom UKV zur RoLa und damit zumindest teilweise zurück auf die BAB führt?

Berlin, den 13. Februar 2020

**Christian Lindner und Fraktion**