

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Haar, Daubertshäuser, Amling, Bamberg, Berschkeit, Buckpesch, Curdt, Hettling, Ibrügger, Kretkowski, Pauli, Stahl (Kempen), Wolfram (Recklinghausen) und der Fraktion der SPD
— Drucksache 10/2069 —

Verlagerung des Lkw-Transitverkehrs auf die Schiene

Der Bundesminister für Verkehr – A 35/26.70.00 – hat mit Schreiben vom 7. November 1984 die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

1. Wie viele Lastkraftwagen pro Werktag haben im Jahr 1983 die Bundesrepublik Deutschland im Transit durchquert?

Im Jahre 1983 haben insgesamt 855 179 Lastkraftfahrzeuge die Bundesrepublik Deutschland im Transit durchquert. Im Durchschnitt pro Werktag waren es rd. 3 400.

2. Welche Gütermenge wurde dabei transportiert?

Es wurden dabei 12 401 239 t Güter transportiert. Pro Werktag waren dies im Durchschnitt knapp 50 000 t.

3. Welches waren die Hauptverkehrsströme des Straßentransitverkehrs im Jahr 1983
 - a) angegeben in Lastkraftwagen pro Werktag,
 - b) angegeben in Tonnen pro Jahr?

Die Hauptverkehrsströme stellten sich wie folgt dar (jeweils beide Richtungen):

	a)	b)
	Anzahl der Fahrzeuge im Durchschnitt je Werktag	Beförderte Gütermenge in Tonnen je Jahr
Niederlande/Italien	334	1 416 768
Niederlande/Dänemark	258	908 933
Niederlande/Österreich	160	621 241
Frankreich/Dänemark	161	634 444
Niederlande/Schweden	162	595 353
Niederlande/Schweiz	160	469 988

4. Welche Schadstoffemissionen hat der Lkw-Transitverkehr im Jahr 1983 verursacht:

- a) Stickoxide,
- b) unverbrannte Kohlenwasserstoffe,
- c) Kohlenmonoxid,
- d) Schwefeldioxid?

Auf der Basis der im Jahre 1983 vom Lkw-Transitverkehr im Inland zurückgelegten ca. 539,6 Mio. Fahrzeugkilometer und der vom TÜV Rheinland 1982/83 ermittelten Emissionsfaktoren für Lastzüge der Masseklasse 32 bis 38 t werden die vom Lkw-Transitverkehr im Jahre 1983 verursachten Schadstoffemissionen auf folgende Werte geschätzt:

- a) Stickoxide (NO_x): ca. 14 000 t
- b) unverbrannte Kohlenwasserstoffe (CH): ca. 1 500 t
- c) Kohlenmonoxid (CO): ca. 1 000 t
- d) Schwefeldioxid (SO₂): ca. 1 200 t

5. An wie vielen Straßenverkehrsunfällen waren im Jahr 1983 Transit-Lkw beteiligt?

Hierzu liegen keine Informationen vor.

6. Welche Straßenkosten hat der Lkw-Transitverkehr im Jahr 1983 verursacht?

Nach Berechnungen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW) beliefen sich die Straßen-(Wege-)Kosten für den Lkw-Transitverkehr im Jahre 1983 auf rd. 100 Mio. DM.

7. Wie hat sich der Lkw-Transitverkehr seit 1970 entwickelt?

Der Lkw-Transitverkehr hat sich seit 1970 wie folgt entwickelt:

Jahr	Anzahl der Fahrzeuge	Beförderte Gütermenge in Tonnen
1970	188 585	2 416 937
1971	224 333	2 900 557
1972	279 359	3 674 270
1973	362 165	4 894 265
1974	455 155	6 200 093
1975	490 483	6 607 909
1976	584 728	8 116 385
1977	605 224	8 403 605
1978	624 466	8 736 150
1979	654 775	9 239 737
1980	685 225	9 668 548
1981	737 023	10 445 415
1982	787 092	11 183 087
1983	855 179	12 401 239

8. Mit welchem Lkw-Transitverkehrsaufkommen rechnet die Bundesregierung im

- a) Jahr 1985,
- b) Jahr 1990,
- c) Jahr 2000?

Im Zuge der Fortschreibung der Bundesverkehrswegeplanung wurde die Prognos AG, Basel, beauftragt, Verkehrsprognosen für 1990 und 2000 zu erarbeiten. Für den Lkw-Transitverkehr ergeben sich – je nach zugrunde gelegtem Wachstumspfad der Wirtschaft – folgende Prognosewerte (Stand: Oktober 1983):

1990	obere Alternative	14,82 Mio. t
	untere Alternative	14,17 Mio. t
2000	obere Alternative	18,55 Mio. t
	untere Alternative	16,79 Mio. t

9. Werden die von der Bundesregierung angekündigten Grenzerleichterungen für den Lkw-Verkehr und die am 1. Juli 1984 in Kraft getretene Erhöhung der Kraftstofffreimengen von 50 auf 200 Liter negative Auswirkungen auf die Förderung des grenzüberschreitenden kombinierten Verkehrs haben?

Bei den von der Bundesregierung beabsichtigten Grenzerleichterungen sollen durch vergleichbare Regelungen für Schiene und Straße Nachteile für den kombinierten Verkehr vermieden werden.

Bei den neuen Kraftstofffreimengen können gewisse negative Auswirkungen auf den grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr nicht ausgeschlossen werden, die aber im Interesse einer europäischen Verkehrspolitik hingenommen werden müssen.

10. Wie beurteilt die Bundesregierung die Absicht der österreichischen Bundesregierung, den Transitverkehr durch Österreich von der Straße auf die Schiene zu verlagern?

Die von der österreichischen Seite beabsichtigten Maßnahmen sind aus dortiger Sicht verständlich, weil in Österreich der Transit einen sehr hohen Anteil am gesamten Straßengütertransport ausmacht und sich auf wenige Strecken verteilt. Die Bundesregierung hofft jedoch, daß die österreichische Regierung daran festhält, die angestrebten Ziele durch ein marktkonformes Angebot im kombinierten Verkehr und ohne dirigistische Eingriffe zu erreichen.

11. Ist die Bundesregierung bereit, das Ziel Österreichs, den Lkw-Transitverkehr auf die Schiene zu verlagern, durch eigene nationale Maßnahmen zu unterstützen?
12. Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung hierzu ergreifen?
13. Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung ergreifen, um Verkehre, die sowohl die Bundesrepublik Deutschland als auch Österreich im Straßentransit durchqueren, bereits im Ursprungsland bzw. an der deutschen Grenze und nicht erst nahe der österreichischen Grenze auf die Schiene zu verlagern?

Im Gegensatz zu anderen Ländern hat die Bundesrepublik Deutschland frühzeitig mit der Förderung des kombinierten Verkehrs begonnen. Bei den ordnungs- und investitionspolitischen Maßnahmen wird nicht nach Binnentransport, bilateralem grenzüberschreitenden Verkehr und Transit differenziert.

Die Förderungsmaßnahmen haben zu einem kontinuierlichen Wachstum des kombinierten Verkehrs geführt. Die Bundesregierung wird an ihrer bewährten Politik festhalten und auch künftig dem kombinierten Verkehr einen hohen Stellenwert einräumen. Sie wird dabei ihr Augenmerk darauf richten, den Grenzübergang für den kombinierten Verkehr auch auf der Schiene zu beschleunigen.

Die beteiligten Eisenbahnen verhandeln derzeit darüber, die geplanten Transitzüge der „Rollenden Landstraße“ möglichst weit nach Norden zu verlängern. Weil die Waggons nur nach und nach beschafft werden können und auf wirtschaftliche Umläufe zu achten ist, wird es im ersten Schritt wohl noch nicht möglich sein, die Züge bis an die Nord- und Westgrenzen der Bundesrepublik Deutschland zu führen. Für Sattelaufleger, Wechselbehälter und Container gibt es schon heute Transitverbindungen; das Angebot wird kontinuierlich erweitert und verbessert.

14. Welche Verkehrsverbindungen des die Bundesrepublik Deutschland durchquerenden Lkw-Transitverkehrs eignen sich besonders für eine Verlagerung auf die Schiene?

Vorbehaltlich umfangreicher Markt- und Fahrplanuntersuchungen kämen nach den in der Antwort auf Frage 3 genannten Zahlen vor allem die Verbindungen

Niederlande/Belgien – Österreich/Italien,
Niederlande – Schweiz/Italien und
Niederlande/Belgien – Dänemark/Schweden

in Betracht.

15. Welche Investitionen wären erforderlich, um die technischen Voraussetzungen für eine Verlagerung von
- a) 25 Prozent,
 - b) 50 Prozent,
 - c) 75 Prozent
- des gesamten Lkw-Transitverkehrs der Bundesrepublik Deutschland auf die Schiene zu schaffen?

Die Perspektive einer Verlagerung von bis zu 75 % des gesamten Lkw-Transitverkehrs auf die Schiene ist ohne Anwendung dirigistischer Maßnahmen unrealistisch.

Abgesehen hiervon würde eine solche Verlagerung auf der Basis des Verkehrsaufkommens von 1983 und unter der Prämisse, daß nur die „Rollende Landstraße“ eingesetzt werden soll, an Waggon-Investitionsmitteln erfordern:

- a) 131 Mio. DM,
 - b) 262 Mio. DM,
 - c) 393 Mio. DM
- (heutiger Preisstand).

Hinzu kämen Investitionen für Umschlagbahnhöfe. Nach derzeitigem Preisstand kostet eine Verladeanlage für die „Rollende Landstraße“ bis zu 5 Mio. DM.

Weiterhin würden in besonders belasteten Streckenabschnitten und Knoten Kapazitätsengpässe auftreten. Eine Quantifizierung der erforderlichen Investitionen bedürfte umfangreicher Untersuchungen.

16. Mit welchen Tarifeinnahmen könnte die Deutsche Bundesbahn bei einer solchen Verlagerung des Transitverkehrs auf die Schiene rechnen?

Unter dem Vorbehalt in Absatz 1 der Antwort auf Frage 15 ist nach Schätzung der Deutschen Bundesbahn mit folgenden Einnahmen zu rechnen:

- a) 148,5 bis 175,5 Mio. DM,
- b) 297,0 bis 351,0 Mio. DM,
- c) 445,5 bis 526,5 Mio. DM.

Selbst diese Einnahmen würden die vollen Kosten nicht decken.

17. Um wieviel gingen

- a) die Schadstoffemissionen,
- b) die Verkehrsunfälle,
- c) der Lkw-Verkehr auf den hauptsächlich vom Transitverkehr benutzten Autobahnen,
- d) die Straßenkosten

bei Verlagerung von 50 Prozent des Straßentransitverkehrs auf die Schiene zurück?

Zu a)

Die Schadstoffemissionen gingen nach den bisherigen Annahmen wie folgt zurück:

— Stickoxide:	um ca. 7 000 t,
— unverbrannte Kohlenwasserstoffe:	um ca. 750 t,
— Kohlenmonoxid:	um ca. 500 t,
— Schwefeldioxid:	um ca. 600 t.

Zu b)

Hierzu liegen keine Informationen vor.

Zu c)

Die Zahl der im Inland zurückgelegten Fahrzeugkilometer würde sich um ca. 270 Mio. vermindern.

Zu d)

Die Wegekosten würden um ca. 50 Mio. DM reduziert.

18. Welche Maßnahmen wären erforderlich

- a) im investiven Bereich,
- b) in der Verkehrsordnungspolitik,
- c) bei den Verkehrstarifen,

wenn das Ziel, bis 1990 50 Prozent des Lkw-Transitverkehrs auf die Schiene zu verlagern, erreicht werden sollte?

Die Bundesregierung hält dieses Ziel für unrealistisch. Zu seiner Erreichung wären ansonsten zumindest erforderlich:

Zu a)

- Waggon-Investitionen:
ca. 300 Mio. DM (heutiger Preisstand);
- Infrastruktur-Investitionen (Umschlagbahnhöfe, Streckenkapazitäten): nicht quantifizierbar (vgl. die Antwort auf Frage 15).

Zu b)

Die Bundesregierung ist der Ansicht, daß sie im Bereich der Ordnungspolitik zugunsten des kombinierten Verkehrs alles Erforderliche getan hat. Dirigistische Maßnahmen werden abgelehnt.

Unsere Nachbarstaaten müßten flankierende Förderungsmaßnahmen treffen, die in der Bundesrepublik Deutschland schon realisiert sind, z. B. bei der Kraftfahrzeugsteuer.

Zu c)

Es wäre ein erheblicher preislicher Anreiz notwendig. Wie hoch ein entsprechender Preis im Jahre 1990 liegen könnte, hinge von der künftigen Entwicklung der Straßentransportkosten ab. Es ist jedoch damit zu rechnen, daß er die vollen Kosten nicht decken würde. Folglich müßte die Differenz subventioniert werden.

19. Welche der genannten Maßnahmen ist die Bundesregierung bereit zu ergreifen?

Der Staat setzt lediglich die günstigen Rahmenbedingungen für die Weiterentwicklung des kombinierten Verkehrs fest, wobei der Binnenverkehr und der bilaterale kombinierte Verkehr die gleiche Bedeutung haben wie der Transit.

Es ist gemeinsame Aufgabe der Bundesbahn und der Spezial-Gesellschaften Kombiverkehr und Transfracht, das Angebot im kombinierten Verkehr quantitativ und qualitativ zu verbessern. Dabei muß gleichzeitig der Kostendeckungsgrad bei der Bundesbahn verbessert werden. Die private Transportwirtschaft sollte sich künftig an der Investitionsfinanzierung beteiligen.

Es ist damit zu rechnen, daß der Beitrag des kombinierten Verkehrs zur Straßenentlastung auch in Zukunft weiter ansteigen wird. Verkehrspolitisches Ziel bleibt auch in Zukunft, daß die Mengen, die Transportqualität und die Wirtschaftlichkeit im kombinierten Verkehr kontinuierlich ansteigen.

20. Ist die Bundesregierung bereit, Verhandlungen mit den hauptsächlich am Transitverkehr beteiligten Staaten aufzunehmen, um eine weitgehende Verlagerung des Transitverkehrs von der Straße auf die Schiene zu erreichen?

Gespräche mit den Nachbarstaaten über einen Ausbau des grenzüberschreitenden kombinierten Verkehrs haben schon in der Vergangenheit stattgefunden und werden fortgesetzt. Auch internationale Organisationen – insbesondere die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft – befassen sich mit dieser Frage.

