

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Dr. Klaus-Dieter Feige
und der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
— Drucksache 12/8273 —

Auswirkungen der Autobahngebühr auf die Verkehrsmengen

Die Bundesregierung hat in diesem Jahr zwei neue Finanzierungsinstrumente für den Straßenverkehr eingeführt. Sowohl die Autobahngebühr für den in- und ausländischen Schwerverkehr als auch die Einführung einer Benutzungsgebühr für privat finanzierte Bundesstraßen (mit autobahnähnlichem Charakter, Tunnel und Brücken) umfassen nur einen Teil des Straßennetzes. Gebühren, die für die Inanspruchnahme der Straßeninfrastruktur unmittelbar beim Nutzer erhoben werden, beeinflussen das Nutzerverhalten. Auf diese Weise können die Verkehrsmengen auf den verschiedenen Teilen des Straßennetzes verändert werden. Ob dadurch Verkehrsstauungen und mehr Umweltbelastungen auf anderen Straßen entstehen, bleibt eine offene Frage. Eine Verlagerung der Verkehrsströme auf Bundes- und Landesstraßen müßte dann Rückwirkungen auf die Verkehrswegeplanung haben.

1. Welche Auswirkungen hat die von der Bundesregierung eingeführte Autobahngebühr für den in- und ausländischen Schwerverkehr auf das Aufkommen des Straßengüterverkehrs auf deutschen Autobahnen?

Mit der Einführung der Autobahnbenutzungsgebühr für schwere Lkw ab 1. Januar 1995 wird ein Einstieg in eine gerechtere Wegekostenanlastung im europäischen Straßengüterverkehr erreicht. Im Hinblick auf den stark ansteigenden Transitverkehr und die Tatsache, daß Deutschland bereits heute das Transitland Nummer 1 in Europa ist, ist dies ein wichtiger Schritt hin zu einer verursachergerechteren Anlastung der Wegekosten insbesondere auch an ausländische Güterkraftverkehrsunternehmen.

Hierdurch entstehende Verlagerungen von Güterverkehr auf umweltfreundlichere Verkehrsträger stellen verkehrspolitisch begrüßte Effekte dar.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 27. Juli 1994 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

2. Wie groß beziffert die Bundesregierung die Verdrängungseffekte von Autobahnen auf Bundes- und Landesstraßen durch diese „Lkw-Vignette“ und zukünftige Gebührenerhöhungen?
3. Wird es nach Auffassung der Bundesregierung aufgrund der regional unterschiedlichen Dichte des Bundesstraßennetzes zu regional verschieden großen Verdrängungseffekten kommen, und in welchen Bundesländern werden die schwerwiegendsten Verdrängungseffekte zu erwarten sein?
4. Wie beurteilt die Bundesregierung die Umweltauswirkungen der potentiellen Verdrängungseffekte?

Die Fragen 2 bis 4 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hatte durch das Bundesministerium für Verkehr im Vorfeld des Gesetzesvorhabens eine Untersuchung über mögliche Verlagerungswirkungen auf das nachgeordnete Straßennetz bei Erhebung von Autobahnbenutzungsgebühren für schwere Nutzfahrzeuge in Auftrag gegeben. Nach den Ergebnissen dieser, im übrigen noch auf der Annahme wesentlich höherer Gebührensätze basierenden Untersuchung ist – wenn überhaupt – nur mit sehr geringen Verlagerungswirkungen zu rechnen.

Gleichwohl ist für den Fall etwaiger Verlagerungen des Lkw-Verkehrs auf nicht gebührenpflichtige Straßen in Artikel 2 § 1 Abs. 3 des Gesetzes zu dem Übereinkommen vom 9. Februar 1994 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen mit schweren Nutzfahrzeugen eine Verordnungsermächtigung des Bundesministeriums für Verkehr vorgesehen, wonach mit Zustimmung des Bundesrates die Gebührenpflicht unter anderem aus Sicherheitsgründen auch auf andere genau bezeichnete Abschnitte von Bundesfernstraßen ausgedehnt werden kann.

Die im Rahmen der oben erwähnten Studie ebenfalls untersuchten Umweltauswirkungen insbesondere mit Blick auf eine eventuelle Zunahme der innerörtlichen Schadstoff- und Lärmbelastungen wurden als sehr gering eingeschätzt.

5. Welche mengenmäßigen Veränderungen des ausländischen Transitverkehrs erwartet die Bundesregierung nach Einführung der Vignette?

Die Bundesregierung rechnet allein aufgrund dieser Maßnahme kaum mit einer signifikanten Reduzierung des ausländischen Transitverkehrs.

Im übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

6. Wie bewertet die Bundesregierung die Wirkungen der Autobahngebühr für den Schwerlastverkehr im Hinblick auf die bestehenden Bedarfsschätzungen des Bundesverkehrswegeplans?

Da mit spürbaren Verschiebungen der Güterverkehrsmengen auf Autobahnen kaum zu rechnen ist, wird von der Bundesregierung keine Notwendigkeit zur Änderung der bestehenden Bedarfsschätzungen des Bundesverkehrswegeplans gesehen.

7. Ab welcher Höhe der Autobahnbenutzungsgebühr erwartet die Bundesregierung wirksame Anreize zur Verlagerung des Güterverkehrs auf Bahn und Binnenschifffahrt sowie zur Vermeidung des Straßengüterfernverkehrs durch bessere Auslastung, neue Logistikstrategien und marktnahe Liefer- und Bezugsverflechtungen?

Grundsätzlich führt jede Erhöhung der Transportkosten zu einer wirtschaftlich bewußteren Nutzung der jeweiligen Verkehrsinfrastruktur. Es läßt sich gegenwärtig nicht beziffern, ab welcher Kostensteigerung Verlagerungen vom Straßenverkehr auf andere Verkehrsträger eintreten. Für die Wahl des Verkehrsmittels spielen neben den Kosten auch andere Kriterien eine wichtige Rolle, z. B. freie Kapazitäten, Schnelligkeit, Pünktlichkeit, Art des Transportgutes und die Anbindung des Empfängers/Versenders an den jeweiligen Verkehrsträger.

8. Wie groß werden die Verdrängungseffekte auf Bundes- und Landesstraßen bei einer Gebührenhöhe sein, die gleichzeitig Verlagerungs- und Vermeidungswirkungen einschließt?

Hierzu wird auf die Antworten zu den Fragen 2 bis 4 und 7 verwiesen.

9. Wie hoch veranschlagt die Bundesregierung die Höhe der Maut für die Nutzer privat finanzierter Straßen?

Gemäß § 3 Abs. 2 des vom Deutschen Bundestag und Bundesrat beschlossenen Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetzes richten sich die Mautgebühren für privat finanzierte Neubauprojekte nach den Kosten für Bau, Erhaltung, Betrieb und weiteren Ausbau des jeweiligen Straßenabschnitts. In diesem Rahmen müssen sie unter Berücksichtigung von Wegstrecke, Fahrzeugart und zulässigem Gesamtgewicht in angemessenem Verhältnis zu dem durchschnittlichen Vorteil der Benutzung stehen. Die Höhe der Mautgebühren kann auch von der Häufigkeit und dem Zeitpunkt der Benutzung abhängig gemacht werden.

10. In welcher Höhe müßten Preiszuschläge auf die Maut erhoben werden, um die sozialen und ökologischen Folgekosten des Straßenbaus und der Straßennutzung bei privat finanzierten Vorhaben einzubeziehen?

Im Rahmen der Verwirklichung von Betreibermodellen nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz sind besondere Preiszuschläge auf die von Privaten zu erhebenden Mautgebühren nicht vorgesehen. Das jeweilige Gebührenaufkommen steht in voller Höhe dem Privaten zur Refinanzierung der ihm übertragenen Aufgaben des Neu- und Ausbaus von Bundesfernstraßen zu.

11. Wie hoch müßten Straßenbenutzungsgebühren liegen, um im Personenverkehr Anreize zum Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel sowie zur Vermeidung von Verkehr durch eine bessere Auslastung der Fahrzeuge zu liefern?

Durch die privatwirtschaftliche Realisierung einzelner Tunnel oder Brücken im Bundesfernstraßenbau sind nur geringfügige Anreize für die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel oder für eine bessere Fahrzeugauslastung zu erwarten. Maßgeblich hierfür ist nicht die Höhe der Mautgebühren, sondern in erster Linie der Umstand, daß nur solche Einzelneubaumaßnahmen für eine Verwirklichung nach dem Betreibermodell in Betracht kommen, die für den Nutzer besondere Vorteile mit sich bringen.

12. In welcher Bandbreite wird die Verkehrsnachfrage für ein Bundesstraßenprojekt schwanken, je nachdem ob es über Gebühren privat oder aus öffentlichen Mitteln finanziert wird?

Die Auswirkungen einer Gebührenfinanzierung auf die Verkehrsnachfrage bei einzelnen Neubauprojekten hängt von den jeweiligen Umständen im Einzelfall ab. Hierzu gehört insbesondere das Verhältnis von Gebührenhöhe und durchschnittlichem Vorteil der Benutzung des Neubauprojektes. Weitergehende Aussagen sind hierzu nicht möglich.

13. Wie groß wären die Verdrängungseffekte von den Autobahnen auf Bundes- und Landesstraßen im Personenverkehr anzusetzen, wenn auf dem gesamten Autobahnnetz Nutzungsgebühren eingeführt würden?

Die Entscheidung zur Einführung einer Benutzungsgebühr für Pkw ist nicht gefallen und steht in nächster Zeit auch nicht an. Es ist daher nicht möglich, über eine geführenbedingte Verkehrsverlagerung Aussagen zu machen.

14. Welche Auswirkungen hätte die Einführung einer Autobahnbenutzungsgebühr auch für den Personenverkehr auf die bestehende Verkehrswegeplanung?

Aussagen über Auswirkungen einer Einführung von Autobahngebühren auf die Verkehrswegeplanung sind derzeit nicht möglich.

15. Wie beurteilt die Bundesregierung die Einführung von Straßenbenutzungsgebühren auf dem gesamten Straßennetz (Gemeinde-, Kreis-, Landes- und Bundesstraßen), wenn dadurch Verdrängungseffekte vermieden werden können und das Straßennetz optimaler ausgenutzt werden kann?

Die Einführung von streckenbezogenen Straßenbenutzungsgebühren auf dem insgesamt rund 640 000 km umfassenden Straßennetz in Deutschland ist bereits unter dem Gesichtspunkt der Gebührenerhebung unrealistisch. Eine demgegenüber für den Personenverkehr theoretisch denkbare allgemeine zeitbezogene Benutzungsgebühr würde keine verbesserte Ausnutzung des Straßennetzes mit sich bringen. In diesem Zusammenhang ist

auch zu beachten, daß die Möglichkeit zur Einführung von Benutzungsgebühren für ausländische Lkw aus EG-rechtlichen Gründen generell auf Autobahnen beschränkt ist.

16. Wie bewertet die Bundesregierung eine vollständige Privatisierung des Straßennetzes?

Eine vollständige Privatisierung des gesamten Straßennetzes in Deutschland hält die Bundesregierung für unmöglich, da es nach ihrer Auffassung nicht gelingen würde, die hierzu erforderlichen rechtlichen, organisatorischen und finanziellen Veränderungen zu bewirken.

