

Änderungsantrag

**der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich), Albert Schmidt (Hitzhofen),
Helmut Wilhelm (Amberg), Ulrike Höfken, Dr. Jürgen Rochlitz und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

**zu der Unterrichtung durch die Bundesregierung
– Drucksachen 13/6766 Nr. 2.15, 13/7733 –**

**Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Erhebung von Gebühren
für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge
KOM (96) 331 endg.; Ratsdok. 11 642/96**

Der Bundestag wolle beschließen:

Die Beschlußempfehlung erhält folgende Fassung:

„Der Bundestag wolle beschließen:

1. Dem Vorschlag für eine Richtlinie des Rates über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge – Ratsdok. 11642/96 – wird zugestimmt.
2. Der Deutsche Bundestag begrüßt trotz Kritik an einzelnen Punkten die im Richtlinienvorschlag der EU-Kommission vom Juli 1996 enthaltenen Vorschläge, durch die ein erster Schritt zu einer verursachergerechten Anlastung der Infrastruktur- und externen Kosten gemacht wird. Dieser Einstieg stellt einen wichtigen Schritt bei der Reduzierung der Umweltbelastungen durch schwere Nutzfahrzeuge innerhalb der EU dar.
3. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung daher auf, den Richtlinienentwurf in der Ratspräsidentschaft nachhaltig zu unterstützen.“

Bonn, den 22. September 1997

**Gila Altmann (Aurich)
Albert Schmidt (Hitzhofen)
Helmut Wilhelm (Amberg)
Ulrike Höfken**

**Dr. Jürgen Rochlitz
Joseph Fischer (Frankfurt),
Kerstin Müller (Köln) und Fraktion**

Begründung

Der Güterverkehr, insbesondere der LKW-Verkehr, ist in den letzten Jahren stark angewachsen. Gleichzeitig ist der Anteil der Bahn am Gütertransport erheblich zurückgegangen. Zunehmende Staus auf der Straße und steigende Umweltbelastungen sind die Folge.

Die EU-Kommission hat daher ein Grünbuch zu „Fairen und effizienten Preisen im Verkehr“ vorgelegt, in dem die Unverhältnismäßigkeit zwischen den Preisen, die individuelle Transportnutzer zu bezahlen haben, und den Kosten, die sie tatsächlich verursachen, festgestellt wird.

Darauf aufbauend hat die EU-Kommission im Juli 1996 einen Richtlinienentwurf zur Gebührenbelastung schwerer Nutzfahrzeuge vorgelegt, in dem preisliche Anreize zur Senkung der Umweltbelastungen des Straßengüterverkehrs vorgesehen sind. Obwohl einige Punkte des Richtlinienentwurfs zu kritisieren sind (z. B. relativ komplizierte Ausgestaltung, nur geringe Berücksichtigung der externen Kosten), stellt sie im Vergleich zur Vorgängerrichtlinie 93/89/EWG einen deutlichen Schritt nach vorn dar und sollte daher in den Verhandlungen in der EU von der Bundesregierung nachhaltig unterstützt werden.

Fortschritte sind insbesondere bei folgenden Punkten zu verzeichnen:

1. Die in der Richtlinie festgelegten Mindestsätze für die KFZ-Steuer sollen in Zukunft nach Schadstoffausstoß (non-Euro, Euro I, Euro II) differenziert werden. Diese Differenzierung der Steuersätze bietet einen Anreiz, die LKW-Flotte beschleunigt auf schadstoffarme Motoren umzurüsten. Dies ist wichtig, da auf Fahrzeugseite heute noch erhebliche Potentiale zur Reduktion der Schadstoffemissionen bestehen. Obwohl schon seit vielen Jahren auf dem Markt emissionsärmere Fahrzeuge angeboten werden, ist der Anteil schadstoffreduzierter LKW (Euro-LKW) in Deutschland bisher gering geblieben. Im Jahre 1996 erfüllten lediglich 8 % der LKW und Sattelzugmaschinen oberhalb von 3,5 t die Euro-II-Abgasnorm, weitere 14 % die Euro-I-Norm.
2. Bisher decken die schweren Nutzfahrzeuge in Deutschland durch die Eurovignette nur ca. 5 % der von ihnen verursachten Infrastrukturkosten. Die in der Richtlinie vorgesehene Heraufsetzung der Obergrenze für die Vignette zur Straßenbenutzung auf 2000 ECU stellt daher einen Schritt in die richtige Richtung dar. Mittelfristig sollte die Vignette jedoch durch eine an der realen Infrastrukturnutzung ausgerichtete Maut (Road Pricing) ersetzt werden, wie sie im Richtlinienentwurf ebenfalls vorgesehen ist. Da eine Mautgebühr in Abhängigkeit von Kilometerleistung und Straßenabnutzung (durch Berücksichtigung der Achslast und des Federungssystems) erhoben werden kann, wird eine stärker verursachergerechte Anlastung der Kosten erreicht. Dies bietet einen Anreiz zur Verminderung der Straßenschäden beispielsweise durch Umrüstung auf straßenschonendere Federungssysteme. Der durch den TÜV-Rheinland durchgeführte „Feldversuch Autobahntechnologi-

en A 555" hat gezeigt, daß die Technologie zur Erhebung einer elektronischen Maut anwendungsreif ist.

3. Ab 1. Januar 1998 müssen laut Richtlinienentwurf alle EU-Staaten Benutzungsgebühren einführen, die mindestens 50 % der vorgesehenen Höchstsätze betragen. Dies stellt einerseits einen wichtigen Schritt bei der Harmonisierung der Abgabenbelastungen im Straßengüterverkehr dar. Andererseits trägt die Festlegung einer Bandbreite der Abgabenhöhe der Tatsache Rechnung, daß in vielen Ländern, vor allem in Südeuropa, heute kaum attraktive Alternativen zum Straßengütertransport existieren. Die diskriminierungsfreie Erhebung der Benutzungsgebühren nach dem Territorialprinzip sorgt in jedem Fall dafür, daß ohne Probleme in einzelnen Ländern unterschiedliche Gebührenhöhen gelten können.
4. Bei der Berechnung der Mautgebühren können erstmals nicht nur Infrastrukturkosten sondern auch externe Kosten miteinbezogen werden. Dies stellt einen weiteren Schritt dar, um die im Grünbuch „Faire und effiziente Preise im Verkehr“ skizzierten „gerechten“ Transportpreise zu verwirklichen. Die maximale vorgesehene Höhe mit 0,03 ECU (ca. 6 Pf.) pro Kilometer liegt allerdings sehr stark unter den vorliegenden Berechnungen für die externen Kosten. Daher kann die Abgabenhöhe nur einen Einstieg in die Anlastung der externen Kosten darstellen.
5. Für sensible Korridore und überlastete Strecken dürfen in Zukunft Zusatzvignetten oder eine Zusatzmaut erhoben werden. Die Zusatzmaut kann externe Kosten von maximal 0,5 ECU (ca. 1 DM) pro Kilometer beinhalten. Gerade im Hinblick auf den ökologisch sensiblen Alpenraum ist dies von großer Bedeutung. Denn der Güterverkehr hat nicht nur einen hohen Anteil an den globalen Umweltemissionen, sondern verursacht einen großen Teil regionaler Verkehrsspitzen bzw. der Belastung in empfindlichen Räumen. Eine Nutzungssteuerung mittels Zusatzmaut oder -vignette kann dort zu einer erheblichen Senkung der Umweltbelastungen, z. B. durch die Verlagerung von LKW-Verkehr auf die Bahn, führen.
6. In der bisherigen Richtlinie war die Gebührenerhebung auf Autobahnen und nach Genehmigung bei autobahnähnlichen Straßen zugelassen. Die Erweiterung der Gebührenerhebung allgemein auf mehrstreifigen Bundesstraßen stellt einen wichtigen Schritt dar, da die Mehrzahl der Wegekosten von Lastkraftwagen abseits der Autobahnen verursacht werden. Nach Berechnungen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW) betrugen die Wegekosten allein in den alten Bundesländern im Jahr 1991 insgesamt 14,8 Mrd. DM, davon 3,6 Mrd. DM auf Autobahnen (24 %) und 2,8 Mrd. DM auf Bundesstraßen (19 %). Perspektivisch sollte daher der Geltungsbereich der Richtlinie auf alle Straßenkategorien erweitert werden.

