

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Joachim Günther (Plauen), Eberhard Otto (Godern), Daniel Bahr (Münster), Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Helga Daub, Jörg van Essen, Otto Fricke, Rainer Funke, Hans-Michael Goldmann, Dr. Christel Happach-Kasan, Christoph Hartmann (Homburg), Klaus Haupt, Ulrich Heinrich, Birgit Homburger, Dr. Werner Hoyer, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Dirk Niebel, Günther Friedrich Nolting, Detlef Parr, Cornelia Pieper, Gisela Piltz, Marita Sehn, Dr. Hermann Otto Solms, Dr. Rainer Stinner, Carl-Ludwig Thiele, Jürgen Türk, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Wolfgang Gerhardt und der Fraktion der FDP

Auswirkungen der zeitbezogenen Nutzungsgebühren für Bundesautobahnen (Eurovignette) auf die Flottenstruktur deutscher und europäischer Transportunternehmen

Seit Januar 1995 werden in der Bundesrepublik Deutschland durch die Eurovignette zeitbezogene Autobahngebühren für deutsche und ausländische Lastkraftwagen ab zwölf Tonnen zulässigem Gesamtgewicht erhoben. Neben Deutschland sind die Niederlande, Belgien, Luxemburg, Dänemark und Schweden an dem „Eurovignetten-Übereinkommen“ zur Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Straßen mit schweren Nutzfahrzeugen beteiligt. Seit dem 1. April 2001 gelten im gesamten Verbund einheitlich neue Gebührensätze, die auch eine emissionsbezogene Staffelung besitzen. Für Kraftfahrzeuge der Emissionsklasse Euro II und besser gelten bei längerfristigen Gebührenbescheinigungen die bisherigen Gebührensätze weiter. Für Kraftfahrzeuge mit höherem Schadstoffausstoß sind bisher höhere Gebührensätze vorgesehen.

Laut Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) sollte die zeitbezogene Lkw-Gebühr einen Zwischenschritt zur Einführung einer streckenbezogenen Straßenbenutzungsgebühr für schwere Lastkraftwagen in diesem Jahr sein. Durch die Einnahmen der streckenbezogenen Benutzergebühr für deutsche Bundesautobahnen erwartet der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Dr. Manfred Stolpe, mehr Finanzmittel für Investitionen in der Verkehrsinfrastruktur und eine Verlagerung des Güterkraftverkehrs von der Straße auf die Schiene.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Hat sich die Einführung der emissionsbezogenen Gebührensätze bei der Eurovignette im April 2001 auf die Flottenstruktur der Transportunternehmen Deutschlands oder anderer am Eurovignetten-Übereinkommen beteiligter Länder ausgewirkt, und wenn ja, inwiefern?

2. Hat die Bundesregierung Erkenntnisse darüber, ob die Transportunternehmen dazu übergegangen sind, die schweren Nutzfahrzeuge ab 12 t zulässigem Gesamtgewicht durch kleinere beziehungsweise leichtere (zum Beispiel bis 11,99 t zulässigem Gesamtgewicht) Nutzfahrzeuge zu ersetzen, und wenn ja, in welchem Ausmaß?
3. Gibt es im Hinblick auf die Situation Deutschlands als Transitland und die nahende EU-Osterweiterung Erkenntnisse, die auf eine Änderung der Flottenstrukturen der Transportunternehmen der am Eurovignetten-Verbund beteiligten Länder hinweisen, und wenn ja, welche?
4. Sind die Erfahrungen mit den Auswirkungen der Eurovignette auf die Flottenstrukturen der europäischen Verkehrsunternehmen auf das neue streckenbezogene Gebühren-System übertragbar, und wenn ja, in welcher Hinsicht?
5. Auf welchen Erkenntnissen beruhen die Annahmen der Bundesregierung, durch das neue Maut-System mehr Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern – insbesondere bei dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen aus den EU-Beitrittsländern – und durch die Mauteinnahmen mehr Finanzmittel für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur zu erhalten, in Anbetracht der Zahlen des Statistischen Bundesamtes, nach denen im letzten Jahr sowohl der Güterverkehr auf der Schiene als auch auf der Straße abgenommen hat?
6. Inwieweit fließen die zweijährigen Erfahrungen der Schweiz mit einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe mit in die Berechnungen der Bundesregierung der zukünftigen Einnahmen durch eine streckenbezogene Autobahnnutzungsgebühr ein, aus denen hervorgeht, dass die inländische verladende Wirtschaft unter der Abgabe finanzielle Einbußen zu erleiden hatte und es keine Güterverkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene gab?
7. Inwieweit fließt bei den Berechnungen der Bundesregierung der zukünftigen Einnahmen durch eine streckenbezogene Autobahnnutzungsgebühr die Tatsache mit ein, dass es im vergangenen Jahr einen Insolvenzrekord im deutschen Transportgewerbe gab (nach Berechnungen des Bundesverbandes für Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung um 14,9 % höher als 2001)?

Berlin, den 6. Mai 2003

Horst Friedrich (Bayreuth)
Joachim Günther (Plauen)
Eberhard Otto (Godern)
Daniel Bahr (Münster)
Rainer Brüderle
Angelika Brunkhorst
Ernst Burgbacher
Helga Daub
Jörg van Essen
Otto Fricke
Rainer Funke
Hans-Michael Goldmann
Dr. Christel Happach-Kasan
Christoph Hartmann (Homburg)
Klaus Haupt
Ulrich Heinrich
Birgit Homburger
Dr. Werner Hoyer

Dr. Heinrich L. Kolb
Gudrun Kopp
Jürgen Koppelin
Sibylle Laurischk
Harald Leibrecht
Dirk Niebel
Günther Friedrich Nolting
Detlef Parr
Cornelia Pieper
Gisela Piltz
Marita Sehn
Dr. Hermann Otto Solms
Dr. Rainer Stinner
Carl-Ludwig Thiele
Jürgen Türk
Dr. Claudia Winterstein
Dr. Wolfgang Gerhardt und Fraktion