

Antwort der Bundesregierung

**auf die Große Anfrage der Abgeordneten Elke Ferner, Michael Müller (Düsseldorf), Wolfgang Behrendt, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
– Drucksache 13/5869 –**

Stauvermeidung und Umweltschonung durch Effizienzsteigerung im Straßenverkehr

Die ständig gewachsene Verkehrsdichte, Staus und Stop-and-go-Verkehr auf Bundesautobahnen, Fernstraßen und im innerstädtischen Verkehr stellen eine hohe Belastung für Menschen, Umwelt und Wirtschaft dar. Verkehrsstaus erhöhen die Unfallgefahren. In Verkehrsstaus werden Zeit und Energie verschwendet; sie sind nicht nur wirtschaftlich ineffizient sondern auch umweltbelastend, denn die streckenbezogenen Abgasemissionen und Kraftstoffverbräuche steigen.

Eine Vergleichmäßigung des Verkehrsflusses bedeutet deshalb Energieeinsparung, Minderung von Schadstoffen und Zeitgewinn; sie schont die Nerven der Menschen und ist auch ökonomisch sinnvoll.

Die Bundesrepublik Deutschland verfügt über das dichteste Straßennetz in Europa. Einer Kapazitätsausweitung des Straßennetzes durch Neu- und Ausbau sind aus ökologischen und haushaltspolitischen Gründen enge Grenzen gesetzt. Insbesondere im überregionalen Straßennetz können mit Verkehrsleitsystemen und Geschwindigkeitsbegrenzungen Verkehrsflüsse vergleichmäßig werden, sofern die Verkehrsmenge unterhalb der Leistungsgrenze der betreffenden Straße liegt. Auf Fernstraßen ist die Leistungsgrenze einer Straße nicht nur abhängig von der Verkehrsmenge, sondern auch von der gefahrenen Geschwindigkeit.

Innerorts sind Vorkehrungen gegen Verkehrsstaus kompliziert. Hier geht es nicht nur darum, den Straßenverkehr zu vergleichmäßigen und zu verflüssigen. Insbesondere innerorts müssen auch die Mobilitätsbedürfnisse z. B. von Fußgängern und Radfahrern, des Liefer- und des Park-Suchverkehrs befriedigt werden, die dem schlichten Ziel einer Verflüssigung des motorisierten Straßenverkehrs entgegenstehen.

Weiterer Straßenbau würde gewachsene Strukturen zerstören und scheidet deshalb häufig als Lösung von Verkehrs- und Umweltproblemen aus. Für eine dauerhafte Vorkehrung gegen Verkehrsstaus, Energieverschwendung, Unfälle und Umweltbelastungen müssen deshalb Ansätze zur Verminderung der Verkehrs-

menge und der Fahrleistung gefunden werden. Wir dürfen nicht tatenlos zusehen, wie Staus und unzumutbare ökologische Auswirkungen des Verkehrs zu schwerwiegenden Nachteilen für die gesamte Gesellschaft führen.

Vorbemerkung

In einer hochentwickelten Industrienation wie der unseren ist Mobilität eine unabdingbare Voraussetzung für die Funktionsfähigkeit von Wirtschaft und Gesellschaft. Sie eröffnet nicht nur individuelle Lebensperspektiven, sondern spielt als Standortfaktor für die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen eine entscheidende Rolle. Lebensqualität, Wohlstand und Wettbewerbsfähigkeit am Standort Deutschland werden daher auch im kommenden Jahrhundert maßgeblich vom Verkehr bestimmt werden.

Unter sich ändernden wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen besteht die Aufgabe der Verkehrspolitik heute darin, wachsenden Mobilitätsansprüchen vor dem Hintergrund einer nicht beliebig erweiterbaren Infrastruktur auch weiterhin gerecht zu werden und sie zugleich mit den berechtigten Forderungen nach Umweltschutz, Verkehrssicherheit und Wohnumfeldqualität in Einklang zu bringen. Ihre zentrale Herausforderung besteht darin, Verkehr im Spannungsfeld „Mensch – Umwelt – Wirtschaft“ so zu gestalten, daß Mobilität auf Dauer ökonomisch und ökologisch tragfähig ist. Die Bundesregierung verfolgt daher das Ziel, Wirtschafts- und Ver-

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 30. September 1997 übermittelt.

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

kehrswachstum zu entkoppeln. Ohne Einschränkung der wirtschaftlichen Entwicklung sollen bei steigendem Transportvolumen die Fahrleistungen nur noch unterproportional steigen, wenn nicht gar langfristig konstant bleiben oder sogar sinken.

Nach Auffassung der Bundesregierung ist zur Lösung dieser Aufgabe ein solches Verkehrssystem am besten geeignet, in dem unter marktwirtschaftlichen Rahmenbedingungen alle Verkehrsträger entsprechend ihren arteigenen Vorteilen eingebunden und Synergiepotentiale zwischen ihnen ausgeschöpft werden. Kein Verkehrsträger allein wird in der Lage sein, die zukünftige Verkehrsnachfrage im wesentlichen allein abzuwickeln. Die Bundesregierung hält es daher für wesentlich, durch eine bessere Kooperation und Verknüpfung der Verkehrsträger insbesondere Schiene und Wasserstraße stärker am Verkehrswachstum zu beteiligen, als dies in der Vergangenheit der Fall war. Der Einsatz moderner Systeme der Informations-, Kommunikations- und Leittechnik (Telematik) stellt dabei ein zunehmend wichtiges Instrument dar. Die Bundesregierung verfolgt mit dem verstärkten Einsatz von Telematiksystemen und den damit möglichen Diensten einen verkehrsträgerübergreifenden Ansatz, der insbesondere darauf ausgerichtet ist, ein effizientes Gesamtverkehrssystem, in das alle Verkehrsträger einbezogen sind, zu schaffen, die Verkehrsinfrastruktur effizient zu nutzen und die Umweltbelastungen durch eine Optimierung der Verkehrsabläufe zu verringern. Das klassische, vorwiegend auf die einzelnen Verkehrsträger bezogene Denken wird somit der Vergangenheit angehören.

Der verkehrsträgerübergreifende Ansatz der Verkehrspolitik kann allerdings nur dann zu einer Effizienzsteigerung im Gesamtverkehrssystem mit entsprechend positiven Umweltwirkungen führen, wenn auch die verkehrsträgerbezogenen Verkehrsabläufe weiter optimiert werden. Dies gilt insbesondere für den Straßenverkehr. Hier führt eine zeitlich und regional ungleichmäßige Auslastung der Infrastruktur zunehmend zu einer Überlastung bestimmter Strecken mit der Folge, daß erhebliche staubedingte volkswirtschaftliche Kosten in Form von erhöhtem Zeitaufwand, aber auch zusätzlichen staubedingten Umweltbelastungen und Unfällen entstehen.

Die Bundesregierung teilt zwar die Auffassung, daß einer Kapazitätsausweitung des Straßennetzes nicht zuletzt aus ökonomischen Gründen Grenzen gesetzt sind, sie hält aber einen umweltverträglichen Straßenbau unter anderem auch zur Verringerung von Verkehrsproblemen und daraus erwachsenden Umweltbelastungen für notwendig. Ein leistungsfähiges Straßennetz, das alle Regionen Deutschlands einbezieht, ist als Standortfaktor für die wirtschaftliche Weiterentwicklung in Deutschland von großer Bedeutung.

Der Ausbau- und Erweiterungsbedarf für Streckenabschnitte der Bundesfernstraßen richtet sich im wesentlichen nach der für ein Prognosejahr zu erwartenden Verkehrsnachfrage und dem sich daraus ergebenden gesamtwirtschaftlichen Nutzen einer entsprechenden Investitionsmaßnahme. Dadurch soll gewährleistet werden, daß eine der Funktion der

Straße gerecht werdende Verkehrsqualität bei gleichzeitig wirtschaftlich zu vertretender Auslastung erreicht wird.

Neben der Kapazitätserweiterung des Straßennetzes sind Schritte zur Stauvermeidung und zur effizienteren Verkehrsabwicklung auch

- die Verringerung der Fahrleistung durch die Bündelung von Transporten sowie die Verkürzung von Reise- und Transportentfernungen mittels verkehrsreduzierender Raumstrukturen,
- die Nutzung von Verlagerungsmöglichkeiten auf andere Verkehrsträger sowie
- die Förderung einer verkehrssparsamen Verhaltensweise.

Vor diesem Hintergrund beantwortet die Bundesregierung die Große Anfrage wie folgt:

I. Verkehrsmenge

1. Wie hat sich das Wachstum des Straßenverkehrs (gesondert nach Lkws und Pkws in Entfernungskilometern, Personenkilometern und Tonnenkilometern) seit 1980 entwickelt (in absoluten Zahlen und nach durchschnittlich gefahrenen Jahreskilometern)?

Wie sind die weiteren Prognosen?

Wie haben sich die Innerorts-, Außerorts- und BAB-Anteile in diesem Zeitraum entwickelt?

Die Entwicklung des Straßenverkehrs seit 1980 ergibt sich aus der nachfolgenden Tabelle:

	1980*	1985*	1990*	1991	1995
Fahrzeugfahrleistungen (Mrd. km)					
Pkw	314,3	332,5	431,5	496,4	515,4
Lkw	33,1	29,9	33,1	43,4	53,2
Durchschnittliche Fahrzeugfahrleistungen (1 000 km)					
Pkw	13,6	12,9	14,1	13,5	12,7
Lkw	25,9	23,3	23,8	26,1	24,0
Verkehrsleistungen Individualverkehr (Mrd. Pkm)	475,2	493,1	599,3	710,7	741,5
Straßengüterverkehr (Mrd. Tkm)	124,4	132,2	169,8	207,7	271,1

Quelle: Verkehr in Zahlen

* alte Bundesländer

Die Zahlenangaben bis einschließlich 1990 beziehen sich auf den Gebietsstand vor dem 3. Oktober 1990 (alte Bundesländer), die Zahlen ab 1991 auf den Gebietsstand seit dem 3. Oktober 1990 (gesamtes Bundesgebiet einschließlich neuer Bundesländer). Die Verkehrsleistungen im Straßengüterverkehr 1995 sind nach einer neuen statistischen Methodik erhoben worden und mit den Zahlen der Vorjahre nicht vergleichbar.

Nach einer Prognose des Ifo-Institutes aus dem Jahre 1995 wird erwartet, daß die Verkehrsleistung im moto-

risierten Individualverkehr von 735,1 Mrd. Personenkilometern (Pkm) (1993) auf 927,5 Mrd. Pkm (2010) ansteigt. Für die Verkehrsleistung im Straßengüterverkehr wird eine Zunahme von 211,5 Mrd. Tonnenkilometern (Tkm) (1993) auf 325,4 Mrd. Tkm (2010) erwartet.

Fahrleistungen nach Straßenkategorien liegen nur für die Gesamtheit aller Fahrzeuge und nur bis einschließlich 1994 vor. Sie beziehen sich auf das Gebiet der alten Bundesländer. Folgende Entwicklung wurde beobachtet:

	1980'	1985'	1990'	1994'
Fahrleistungen insgesamt (Mrd. Kfz-km)	368,0	384,5	488,5	496,8
Bundesautobahnen	80,7	94,5	135,6	154,1
Bundesstraßen	83,6	84,3	103,3	103,4
Landesstraßen	64,3	66,2	80,7	80,8
Kreisstraßen	34,3	37,6	44,4	44,6
Gemeindestraßen	105,1	101,9	124,5	113,9
Innerorts	144,7	137,3	151,0	132,2
Außerorts	223,3	247,2	337,5	364,6

Quelle: Verkehr in Zahlen

* nur alte Bundesländer

- Wie haben sich in diesem Zeitraum die Fahrten zu unterschiedlichen Fahrtzwecken – Beruf, Freizeit, Urlaub, Einkauf – jeweils nach Zahl der Fahrten und Weite der Fahrten entwickelt?

Welche Prognosen gibt es bis zum Jahr 2005?

Regelmäßige amtlich erhobene Informationen zu den fragten Sachverhalten liegen nicht vor. Nach Berechnungen und Schätzungen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung entfielen von den Fahrten im motorisierten Individualverkehr bis 1988 in den alten Bundesländern und ab 1991 in ganz Deutschland folgende Anteile auf die verschiedenen Fahrtzwecke (%):

	1979'	1982'	1985'	1988'	1991	1994
Beruf	24,5	24,5	24,3	24,6	24,7	24,0
Ausbildung	2,8	3,0	2,9	2,7	2,5	2,6
Geschäft	14,9	14,7	14,8	14,9	15,1	14,9
Einkauf	20,3	20,6	20,8	20,7	20,4	21,0
Freizeit	37,3	37,1	37,1	36,9	37,0	37,4
Urlaub	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2

* alte Bundesländer

Informationen über die zeitliche Entwicklung der Fahrtweite zu den einzelnen Fahrtzwecken liegen nicht vor.

Nach Vorausschätzungen des Ifo-Institutes aus dem Jahre 1995 werden im Individualverkehr 1989 bis 2005 nach Fahrtzwecken folgende prozentuale Zuwächse für die alten Bundesländer erwartet:

Beruf	+ 23,5 %
Ausbildung	+ 30,4 %
Geschäft	+ 24,5 %
Einkauf	+ 11,9 %
Freizeit	+ 32,0 %
Urlaub	+ 20,3 %

- Auf welchen Streckenabschnitten im BAB-Netz und auf Bundesfernstraßen gibt es die häufigsten und längsten Verkehrsstaus bzw. Stop-and-go-Verkehr?

Wieviel Prozent des Streckennetzes sind das?

Eine bundesweite Statistik über Stauereignisse auf Bundesfernstraßen liegt der Bundesregierung nicht vor.

Unter dem Begriff „Stau“ werden häufig unterschiedliche Verkehrszustände zusammengefaßt: Stillstand, Stop-and-go-Verkehr, zähflüssiger Verkehr. Wegen der fließenden Übergänge der Verkehrszustände „Stop-and-go-Verkehr“ und „zähflüssiger Verkehr“ wird in den weiteren Antworten der Begriff „Stau“ in einer Definition gebraucht, die alle drei genannten Begriffe einschließt.

Auf der Grundlage der Ergebnisse der Straßenverkehrszählung 1993 (Verkehrsbelastungen) wurden im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr durch umfangreiche verkehrstheoretische Modellrechnungen stauanfällige Bereiche auf Bundesautobahnen ermittelt. Danach können für das Jahr 1993 knapp 2 000 km (von ca. 11 000 km) der deutschen Autobahnen als „stauanfällig“ eingestuft werden. Stauanfällig bedeutet dabei errechnete Verkehrsstörungen im Sinne der o. g. Staudefinition während mehr als 200 Stunden im Jahr. In den Modellrechnungen konnten nur Staus infolge zu hoher Verkehrsbelastung ermittelt werden. Andere mögliche Stauursachen, wie z. B. im Bereich von Baustellen oder durch Unfälle, konnten nicht berücksichtigt werden. Eine Fortführung der Modellrechnungen in größeren Zeitabständen ist beabsichtigt.

Eine Analyse von Bundesautobahnen mit nennenswertem Fernverkehr auf der Basis der Verkehrsstärken aus dem Jahr 1995 hat ergeben, daß u. a. folgende BAB-Abschnitte sehr hoch, d. h. mit mehr als durchschnittlich 110 000 Kfz täglich, belastet werden:

- A 1 AS¹⁾ Lövenich – AK²⁾ Köln West.
- A 2 AS Hannover-Herrenhausen – AD³⁾ Hannover-West
- A 3 AK Köln-Ost/A 4 – AD Heumar
- A 3 AK Leverkusen – AS Leverkusen
- A 3 AS Leverkusen – AS Köln-Mülheim
- A 3 AK Leverkusen-Opladen – AK Leverkusen
- A 5 AK Bad Homburg – AK Frankfurt-Nordwest
- A 7 AS HH-Schnelsen – AS HH-Stellingen
- A 8 AK Stuttgart-Vaihingen – AD Stuttgart
- A 9 AS Garching Süd – AK München-Nord/A 99
- A 9 AS Garching – AS Eching
- A 9 AK Neufahrn – AS Eching

1) AS = Anschlußstelle

2) AK = Autobahnkreuz

3) AD = Autobahndreieck

Die kapazitive Erweiterung dieser – auch als stauanfällig erkannten – und weiterer Streckenabschnitte ist, mit unterschiedlicher Dringlichkeit, Bestandteil des geltenden Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen. Der mit der prognostizierten Zunahme des Verkehrsaufkommens bis zum Jahr 2010 zu erwartenden Zunahme der Stauhäufigkeit wird durch geplante BAB-Erweiterungsmaßnahmen von insgesamt rund 2 600 km Streckenlänge im Rahmen des aktuellen Bedarfsplanes Rechnung getragen.

Da die o.g. staugefährdeten Streckenabschnitte vor allem durch regionalen und örtlichen Verkehr in Ballungsgebieten belastet werden, sind auch der Ausbau des örtlichen und regionalen ÖPNV-Systems sowie eine verkehrsreduzierende Siedlungsstrukturentwicklung und die Förderung einer verkehrssparsamen Verhaltensweise wichtige staumindernde Maßnahmen, die im Verantwortungsbereich der Länder, Städte und Gemeinden liegen.

Vergleichbare Erkenntnisse zu Staus auf Bundesstraßen liegen dem Bundesministerium für Verkehr nicht vor. Verlässliche Aussagen sind wegen der Komplexität der unterschiedlichen Gegebenheiten an Bundesstraßen durch Modellrechnungen auch nicht näherungsweise möglich.

4. An welchen Wochentagen und zu welchen Tageszeiten treten Verkehrsstaus in der Regel gehäuft auf
- auf Bundesautobahnen,
 - auf Fernstraßen,
 - im regionalen bzw. im innerörtlichen Verkehr?

Bundesweite Erkenntnisse zu der Fragestellung liegen der Bundesregierung nicht vor.

Auf der Grundlage einer Auswertung der polizeilich gemeldeten Verkehrsstörungen auf Autobahnen in Nordrhein-Westfalen wurde für die Jahre 1992 und 1993 ermittelt, daß an den Wochentagen Montag und Freitag mehr Staus als an anderen Tagen auftreten. Störungen an Wochenenden dauern jedoch im Mittel länger als an Werktagen. Angaben zur tageszeitlichen Verteilung von Verkehrsstörungen liegen nicht vor; aufgrund der normalen Verkehrsentwicklung während eines Tages dürften Staus allerdings während der Hauptverkehrszeiten (werktags 6.00 bis 9.00 Uhr, 15.00 bis 19.00 Uhr bzw. freitags 14.00 bis 18.00 Uhr) verstärkt auftreten. Es wird sich zeigen, inwieweit neuere Entwicklungen wie die Verlängerung der Ladenschlußzeiten und die Zunahme von Telearbeit und Teleshopping hier zu einer zeitlichen Entzerrung beitragen können.

Diese Aussagen für NRW dürften sich auch auf andere Ballungsgebiete übertragen lassen.

Eine Übertragung dieser Aussagen auf andere Straßenkategorien erscheint wegen der Verbindung der Straßennetze untereinander möglich.

5. Wie hoch ist der Stauanteil an der gesamten Fahrleistung auf Bundesautobahnen und auf Bundesfernstraßen?

Da im Staubereich mit geringen Geschwindigkeiten gefahren wird, ist der Stauanteil an der gesamten Fahrleistung gering. Nach im Auftrage des Bundesministeriums für Verkehr durchgeführten Modellrechnungen, die auf der Betrachtung von Verkehrsstärken aufbauen, beträgt er auf Autobahnen weniger als 2 %.

Auf der Grundlage der polizeilich gemeldeten Verkehrsstörungen für Nordrhein-Westfalen 1992 wurde ebenfalls durch Modellrechnungen (im Auftrag des BMV) ein jährlicher Zeitverlust im Stau von rund 58 Mio. Fahrzeugstunden für die gesamten Bundesautobahnen im Jahr hochgerechnet.

Dies entspricht einem Zeitanteil von knapp 4 % der ebenfalls modellhaft abgeschätzten Gesamtfahrzeiten der Kraftfahrzeuge im gesamten Autobahnnetz über alle Zeiträume in einem Jahr. Bei der Interpretation dieser Zahlen muß allerdings berücksichtigt werden, daß die meisten Verlustzeiten in den Stauschwerpunkten des Netzes zustande kommen. Hier treten häufig erhebliche Behinderungen auf.

Für den Bereich der Bundesstraßen liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse über Stauanteile von Fahrleistungen vor.

6. Wie haben sich die Fahrzeiten im Wirtschaftsverkehr seit 1980 entwickelt?

Die Fahrzeiten im Wirtschaftsverkehr sind eine Größe, die unmittelbar nicht erhoben wird. Da Wirtschaftsverkehr im wesentlichen in Ballungsräumen mit Pkw und Nutzfahrzeugen ausgeführt wird, unterliegt er dort den gleichen verkehrlichen Randbedingungen wie der übrige motorisierte Individualverkehr. Von daher und aufgrund der bekannten Verkehrsentwicklung in den Städten ist zu vermuten, daß die Fahrzeiten im Wirtschaftsverkehr in dem genannten Zeitraum zugenommen haben.

7. Wie hoch werden die Staukosten bzw. die Kosten für die Wartezeiten im Stau für den Wirtschaftsverkehr geschätzt?

Welcher Kostenanteil entfällt dabei auf Staus auf Autobahnen, welcher Kostenanteil auf Staus im innerstädtischen Verkehr?

Die Bundesanstalt für Straßenwesen hat für die Autobahnen Zeitverluste infolge Staus auf der Grundlage der polizeilich gemeldeten Verkehrsstörungen des Landes Nordrhein-Westfalen hochgerechnet. Dabei ist zu berücksichtigen, daß der Polizei aufgrund ihrer Erhebungsmethodik keine hundertprozentige Erfassung von Stauereignissen möglich ist.

Als Ergebnis wurde von der Bundesanstalt für Straßenwesen ein jährlicher Verlust aus Zeitkosten aufgrund von Staus in Höhe von etwa 2,0 Mrd. DM für das Gesamtnetz der Autobahnen 1992 hochgerechnet. Aufgrund der oben erläuterten Datengrundlage dürfte dies allerdings eher ein unterer Wert für die Zeitverluste sein. Die Zeitverlustkosten stellen mit rund 90 % den größten Anteil der Staukosten. Auf eine Bewertung mit anderen Parametern, z. B. mit Betriebskosten, wurde daher verzichtet.

Auf den Güterverkehr dürfte etwa ein Drittel der o. a. Zeitverlustkosten entfallen.

Angaben zu Staukosten für Bundesstraßen oder den innerörtlichen Verkehr liegen der Bundesregierung nicht vor.

Daneben liegt auch eine Untersuchung aus der Automobilwirtschaft vor, die in methodischer Abweichung zu o. g. Ansatz Zeitverluste auf den Autobahnen quantifiziert.

8. Wie hoch werden die durch Staus verursachten Schadstoffemissionen bzw. das Emissionsminderungspotential durch Vermeidung von Staus innerorts, außerorts und auf Bundesautobahnen geschätzt

- am Einzelfahrzeug,
- im Gesamtnetz?

Inwieweit ist bei dieser Schätzung eine Zunahme der Gesamtfahrleistung als Folge der gesteigerten Attraktivität staufreier Straßen berücksichtigt?

Staus sind durch hohe streckenbezogene Kraftstoffverbräuche und Abgasemissionen gekennzeichnet. Für die Reduzierung dieserart verkehrsbedingter Umweltbelastungen ist ein gleichmäßiger und flüssiger Verkehrsablauf bedeutsam.

Wissenschaftliche Untersuchungen zu den durch Staus verursachten Schadstoffemissionen wurden in Studien der PROGNOSE AG „Wirksamkeit verschiedener Maßnahmen zur Reduktion der verkehrlichen CO₂-Emissionen bis zum Jahre 2005“ (1991) sowie des Umweltbundesamtes (UBA) „Schadstoffausstoß von Kraftfahrzeugen im fließenden Verkehr und bei Stau“ (1994) durchgeführt. Die Aktualisierung (1997) der UBA-Studie unter Zugrundelegung der gegenwärtigen Fahrzeugflotte ergab folgendes Minderungspotential auf den Bundesautobahnen beim „freien Verkehr“ gegenüber Stau:

Stickoxide (NO _x)	– 2,0 %
Kohlenwasserstoffe (HC)	– 8,4 %
Kohlenmonoxid (CO)	– 1,2 %
Kohlendioxid (CO ₂)	– 1,4 %

Eingerechnet in das Minderungspotential sind auch Stauursachen wie Witterung, Unfälle und Baustellen, die sich in der Regel kaum vermeiden lassen. Die angegebenen Werte stellen vor diesem Hintergrund das maximal mögliche Minderungspotential dar.

Bezogen auf das Gesamtnetz betragen die Emissionsminderungen:

Stickoxide (NO _x)	– 0,8 %
Kohlenwasserstoffe (HC)	– 1,0 %
Kohlenmonoxid (CO)	– 1,2 %
Kohlendioxid (CO ₂)	– 0,5 %

Die Minderungspotentiale bei NO_x-Emissionen sind ausschließlich den großen Nutzfahrzeugen zuzurechnen, weil deren Emissionen bei Tempo 80 (zulässige Lkw-Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen) niedriger sind als bei den Anfahrvorgängen im Stau. Dagegen nehmen die NO_x-Emissionen von Motorrädern, Pkw und kleinen Nutzfahrzeugen bei höheren Geschwindigkeiten zu.

Bei der Schätzung des UBA ist eine eventuelle Zunahme der Gesamtfahrleistung als Folge der gesteigerten Attraktivität staufreier Straßen nicht berücksichtigt.

Der ungünstigste Fall ist Stop-and-go-Verkehr im Schrittempo. Hierbei liegt der Verbrauch bis zu achtmal höher als bei flüssiger Stadtfahrt (Vergleichsbasis: US-City-Cycle).

Eine allgemeine Aussage über das Schadstoffminderungspotential für ein Stadtgebiet ist wegen der komplexen Zusammenhänge und den jeweiligen örtlichen Bedingungen nicht möglich.

Die Realisierung der Straßenbaumaßnahmen des Vordringlichen Bedarfs des Bundesverkehrswegeplans '92 wird dazu beitragen, Staus zu vermeiden bzw. zu reduzieren. Damit werden energie- und emissionsparende Geschwindigkeiten und Fahrweisen ermöglicht, aus denen sich ein CO₂-Reduktionspotential von rund 3 Mio. t CO₂ pro Jahr gegenüber einem Verzicht auf diese Maßnahmen ergibt (vgl. auch Antwort auf Große Anfrage Drucksache 12/5854 vom 4. Oktober 1993).

II. Effizienzsteigerung/Stauvermeidung durch bessere Fahrzeugauslastung

9. Wie hat sich der Besetzungsgrad der Pkws in der Bundesrepublik Deutschland in den letzten 25 Jahren innerorts, außerorts, auf Bundesautobahnen und im gesamten Durchschnitt entwickelt?

Gibt es charakteristische Schwankungen im Auslastungsgrad zu bestimmten Uhrzeiten oder zu bestimmten Tageszeiten?

Wie hat sich der Auslastungsgrad von Pkws im Berufsverkehr entwickelt?

Regelmäßige, amtlich erhobene Informationen zu den Besetzungsgraden der Pkw liegen nicht vor. Aus Berechnungen und Schätzungen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung ergeben sich folgende durchschnittliche Besetzungsgrade pro Fahrzeugkilometer:

1980	1,5
1985	1,5
1990	1,4
1995	1,4

Aus einer Stichprobenerhebung bei Pkw-Haltern durch das Institut Infratest Sozialforschung 1990/1991 können für diese Jahre ergänzend folgende mittlere Besetzungsgrade mitgeteilt werden. Diese liegen wegen der anderen Art der Ermittlung im Niveau leicht über den Besetzungsgraden, die sich aus den Berechnungen und Schätzungen des Deutschen Institutes für Wirtschaftsforschung ergeben:

Werktag (Mo. – Fr.)	1,5
Samstag	1,7
Sonntag	1,9
Arbeitswege	1,2
Ausbildungswege	1,3
Dienstlich/Geschäft	1,2
Einkaufswege	1,6
Freizeitwege	1,9
Fahrtbeginn vor 6.00 Uhr	1,4
von 6.00– 9.00 Uhr	1,4
von 9.00–12.00 Uhr	1,5
von 12.00–15.00 Uhr	1,6
von 15.00–18.00 Uhr	1,7
von 18.00–24.00 Uhr	1,7

Vergleichbare Studien für andere Jahre liegen nicht vor. Die Angabe einer zeitlichen Entwicklung in dieser Differenzierung ist daher nicht möglich.

10. Welche Maßnahmen beabsichtigt die Bundesregierung zu ergreifen, um den Auslastungsgrad aller Fahrzeuge im fließenden Verkehr zu erhöhen und damit Fahrleistungszuwächse und ökologische Schäden deutlich zu vermindern?

Hat die Bundesregierung dabei die Förderung von Fahrgemeinschaften geplant?

Wenn ja, mit welchen Maßnahmen?

Wenn nein, warum nicht?

Ziel der Bundesregierung ist es, Mobilität umweltgerecht zu gestalten. Von staatlicher Seite werden die Rahmenbedingungen gesetzt, die beim Bürger eine bewußte, auch Umweltaspekte berücksichtigende Verkehrsmittelwahl bewirken sollen. Aus umweltpolitischen Gründen setzt die Bundesregierung in den Ballungsräumen vor allem auf eine verstärkte Nutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und des Fahrrads. Die Bundesregierung stellt den Ländern zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden Investitionsmittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) sowie für den ÖPNV nach dem Regionalisierungsgesetz zur Verfügung. Im Jahre 1997 werden insgesamt rund 3,3 Mrd. DM aus dem GVFG sowie 12,1 Mrd. DM nach dem Regionalisierungsgesetz zur Verfügung gestellt.

Auch stetige Aufklärungsarbeit stellt einen wichtigen Faktor dar. Außerdem können die Gemeinden durch ein abgestimmtes Maßnahmenbündel aus ÖPNV- und Fahrradförderung sowie Parkraumbewirtschaftung die Verkehrsmittelwahl der Bürger zugunsten umweltverträglicherer Verkehrsmittel beeinflussen. Ein Anreiz zur Benutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel könnte auch von der beabsichtigten Umstellung der

Kilometerpauschale in eine Entfernungspauschale ausgehen. Im Entwurf des Steuerreformgesetzes 1999 ist die Einführung einer Entfernungspauschale von 0,40 DM/km, die unabhängig vom benutzten Verkehrsmittel gewährt werden soll, vorgesehen. Entfernungen bis zu 15 km bleiben unberücksichtigt. Damit wird eine Gleichbehandlung der unterschiedlichen Fortbewegungsmöglichkeiten geschaffen.

Auch die Bildung von Fahrgemeinschaften kann insbesondere im Hinblick auf das starke Verkehrsaufkommen im Berufsverkehr und die dort beobachteten niedrigen Besetzungsgrade dazu beitragen, die verkehrspolitischen Zielsetzungen zu erreichen. Das Bundesministerium für Verkehr läßt derzeit u. a. im Rahmen eines Forschungsvorhabens die Möglichkeiten aufzeigen und Strategien erarbeiten, die zu einer Reduzierung der durch den motorisierten Individualverkehr erzeugten Fahrleistungen mittels Erhöhung des Pkw-Besetzungsgrades beitragen sollen. Wichtig ist auch hierbei, durch Aufklärungsarbeit ein verändertes Denken beim Umgang mit dem knappen Gut Mobilität hervorzurufen. In diesem Zusammenhang begrüßt es die Bundesregierung, daß viele Institutionen inzwischen erkannt haben, daß die Förderung von Mitfahrgemeinschaften und ÖPNV-Nutzung Kosten sparen kann (weniger Pkw-Stellplätze auf dem Firmengelände erforderlich, weniger Wegeunfälle der Arbeitnehmer) und sich für entsprechende Maßnahmen einsetzen.

Die verbesserte Erfassung und Beschreibung der Motive für Mobilität sowie die Darstellung und anwendungsorientierte Erprobung neuer Mobilitätskonzepte stellt ein wesentliches Element der Forschungsinitiative der Bundesregierung „Mobilität und Verkehr“ dar, die im Dezember letzten Jahres verabschiedet wurde.

Im Rahmen dieses Programms wurden Teams aus Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung am 17. Februar 1997 durch eine Bekanntmachung für den Ideenwettbewerb „Mobilität in Ballungsräumen“ dazu aufgefordert, Projektvorschläge zur ökonomischen effizienteren und ökologisch verträglichen Gewährleistung von Mobilität in diesen verkehrlich hochbelasteten Zonen zu unterbreiten. Maßnahmen mit dem Ziel der Erhöhung von Fahrzeugbesetzungsgraden spielen dabei eine wesentliche Rolle.

11. Wird die Bundesregierung Maßnahmen zur Förderung von Job-Tickets ergreifen?

Wenn ja, welche?

Wenn nein, warum nicht?

Wie beurteilt die Bundesregierung in diesem Zusammenhang Vorschläge, Firmenparkplätze als geldwerten Vorteil zu besteuern?

Seit 1991 werden in verschiedenen Städten in Deutschland Job-Tickets eingesetzt, um Anreize zu einer stärkeren Nutzung des ÖPNV zu geben und die Verkehrsverhältnisse in Städten und Ballungsräumen zu verbessern. Das Job-Ticket kann damit als wirksames Instrument zu einer Verlagerung des Berufs-

pendlerverkehrs auf den ÖPNV, eine Entschärfung der Parkraumsituation in den Innenstädten und einer Verringerung der Umweltbelastungen beitragen. Eine finanzielle Förderung solcher von den Verkehrsunternehmen zu verantwortenden Tarifvergünstigungen durch die Bundesregierung wäre rechtlich nicht zulässig.

Die Bundesregierung läßt jedoch gegenwärtig im Rahmen eines Forschungsvorhabens den bisher erreichten Erfolg sowie noch bestehende Erschließungspotentiale für das Job-Ticket einschließlich der dabei denkbaren Maßnahmen untersuchen.

12. Hält die Bundesregierung Maßnahmen zur Privilegierung hochbesetzter Fahrzeuge durch gesetzliche, organisatorische und fiskalische Bemühungen für sinnvoll?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, welche Maßnahmen wird sie in nächster Zeit ergreifen?

Nach Auffassung der Bundesregierung stößt die Privilegierung höherbesetzter Fahrzeuge auf erhebliche Probleme rechtlicher und organisatorischer Art. Eine Politik der Privilegierung würde ein Zweiklassenrecht bei den Autofahrern einführen, einen gewaltigen Kontrollaufwand erfordern und zwangsläufig zu einer Fülle von Ungerechtigkeiten führen.

Hinsichtlich der Einrichtung von Sonderspuren, zu meist auf Autobahnen, für höher besetzte Pkw liegen Erfahrungen aus den USA vor (High-occupied-vehicle-lanes [HOV-lanes]). Allerdings sind die dort gemachten Erfahrungen nicht einfach auf deutsche Verhältnisse übertragbar, da die ohnehin hochbelasteten Strecken des Autobahnnetzes aus Kapazitätsgründen es nicht zulassen, bestimmten Nutzergruppen eine Sonderspur zuzuweisen.

Im übrigen wird auf die Antwort zu Frage 10 verwiesen.

13. Welche Aktivitäten aus dem Telematikprogramm des Bundesministeriums für Verkehr zielen direkt auf eine bessere Auslastung der Pkw-Flotte mit dem Ziel, die Fahrleistung zu stabilisieren bzw. zu vermindern?

Die Bundesregierung verfolgt mit dem verstärkten Einsatz von Informations-, Kommunikations- und Leittechniken im Verkehr (Telematik) und den damit möglichen Diensten einen verkehrsträgerübergreifenden Ansatz, der insbesondere darauf ausgerichtet ist, ein effizientes Gesamtverkehrssystem, in das alle Verkehrsträger einbezogen sind, zu schaffen, die Verkehrsinfrastruktur effizient zu nutzen und die Umweltbelastungen durch eine Optimierung der Verkehrsabläufe zu verringern.

Sie wird hierzu die begonnenen Maßnahmen zur Förderung kollektiver Verkehrstelematik (rechnerge-

steuerte Betriebsleitsysteme des öffentlichen Verkehrs, Hinweissysteme auf P + R-Anlagen, Parkleitsysteme in den Innenstädten, Verkehrsbeeinflussungsanlagen an Bundesautobahnen, Verkehrswarndienst mit RDS/TMC etc.) konsequent weiterführen und damit neben den zuvor genannten Wirkungen auch den Auslastungsgrad der Personenkraftwagen beeinflussen.

Für die Bundesregierung steht aber auch fest, daß Verkehrstelematiktechniken und -dienste vorwiegend privatwirtschaftlich entstehen sollen und werden. Die Bundesregierung begrüßt deshalb Initiativen privater Unternehmen zur Schaffung von Telematikdienstleistungen im Wettbewerb. Die Rolle der öffentlichen Hand liegt auf diesem Feld vor allem in der Schaffung erforderlicher Rahmenbedingungen.

Im Individualverkehr kann Telematik dabei für vielerlei Anwendungen sinnvoll genutzt werden, z. B. zur Bildung von Fahrgemeinschaften, zur optimalen zeit- und energiesparenden Routenplanung, zur Verkehrsinformation und zur Verkehrsmittelwahl vor Fahrtbeginn oder zum Überblick über das Verkehrsgeschehen.

14. Wie beurteilt die Bundesregierung die Aussage des Umweltbundesamtes (Pressekonferenz zum betrieblichen Verkehrsmanagement vom 27. Februar 1996) und des Verkehrsclubs Deutschland, wonach sich allein durch Bildung von Fahrgemeinschaften die CO₂-Emission des Berufsverkehrs um 25 % senken lassen?

Welche Maßnahmen bezüglich des Einpersonnenfahrzeugs sind dabei unterstellt, und werden diese von der Bundesregierung getragen?

Der verkehrs- und umweltpolitische Nutzen von Fahrgemeinschaften steht außer Frage.

Das auf der Pressekonferenz genannte CO₂-Einsparpotential von ca. 25 bis 30 % im Berufsverkehr geht zurück auf die Aussagen der Enquete-Kommission „Schutz der Erdatmosphäre“ des Deutschen Bundestages zu den Auswirkungen von Fahrgemeinschaften („Mobilität und Klima“, ECONOMIA-Verlag, 1994, Seiten 208, 255, 272–274). Hierbei wird unterstellt, daß es gelingt, die mittlere Auslastung der Pkw im Berufsverkehr um 0,5 Personen pro Fahrzeug (von 1,2 auf 1,7 Personen pro Fahrzeug) zu erhöhen. Konkrete Maßnahmen hierzu werden nicht genannt.

Im übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 10 und 13 verwiesen.

15. Wie hat sich die Zahl der Lkw-Leerfahrten in der Bundesrepublik Deutschland seit 1975 entwickelt?
Wie haben sich die Leerfahrten im Transitverkehr entwickelt?
Welche Maßnahmen sind für den Werkverkehr geplant, um eine bessere Lkw-Auslastung zu erreichen?

Informationen über Leerfahrten von Güterverkehrsfahrzeugen deutscher Unternehmen wurden bis ein-

schließlich 1993 nicht erhoben. Nach der neuen Statistik der Verkehrsleistungen deutscher Lastkraftfahrzeuge liegen solche Daten ab Mai 1994 vor. Für das Jahr 1995 wurden insgesamt 496,5 Mio. Fahrten deutscher Lastkraftfahrzeuge ermittelt, davon waren ohne Ladung 219,3 Mio. Fahrten, was einen Leerfahrtenanteil von 44,2 % ergibt.

Im Transitverkehr durch Deutschland wurden durch das Kraftfahrt-Bundesamt folgende Leerfahrtenanteile ermittelt bzw. geschätzt:

1980	10,2 %
1985	8,6 %
1990	6,8 %
1994	9,4 %
1995	7,0 %

Für eine bessere Lkw-Auslastung im Werkverkehr ist die Bundesregierung primär nicht verantwortlich. Es ist davon auszugehen, daß die Auslastung bei der Beförderung von Gütern für eigene Zwecke ebenso unter betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten erfolgt wie bei der Beförderung fremder Güter.

Angesichts der für 1998 geplanten Aufhebung der Kontingentierung der Fernverkehrsgenehmigungen dürfte der Werkverkehr weiter deutlich zurückgehen. Für güterkraftverkehrsrechtliche Regelungen, die den Werkverkehr im Hinblick auf seine Auslastung betreffen, besteht daher keine Veranlassung.

16. Welche Aktivitäten aus dem Telematikprogramm des Bundesministeriums für Verkehr zielen direkt auf eine bessere Auslastung der Lkws?

Mit welchen Maßnahmen unterstützt die Bundesregierung Maßnahmen der City-Logistik zum Abbau von Leerfahrten?

Telematiktechniken und -dienste können erheblich dazu beitragen, die Voraussetzungen für den Transport von Gütern zu verbessern, indem sie

- eine optimale Verkehrsmittelwahl unterstützen,
- den verkehrsträgerübergreifenden Aufbau von multimodalen Transportketten erleichtern,
- zur Optimierung der Transportprozesse und Transportkosten vor allem an den Schnittstellen der verschiedenen Verkehrsträger (See- und Binnenhäfen, Terminals des Kombinierten Verkehrs) beitragen und
- Möglichkeiten zur waren- und transportbegleitenden sowie -vorausseilenden Information schaffen.

Die Bundesregierung hat sich deshalb stets dafür eingesetzt, daß insbesondere die Schnittstellen der Verkehrsträger mit Telematiksystemen ausgestattet werden. Zur besseren Auslastung des Lkws – auch mit den Möglichkeiten der Telematik – sind vor allem Private aufgefordert. Private Dienstleister und Unternehmer haben schon aus betriebswirtschaftlichen Rationalisierungsgründen einen hohen Bedarf an derartigen Technologien. Maßnahmen zur Verbesserung des in-

nerstädtischen Güterverkehrs (City-Logistik) fallen nicht in den Verantwortungsbereich des Bundes. Hier sind vor allem die Städte und Gemeinden befragt.

Die Bundesregierung fördert allerdings aus grundsätzlichen Erwägungen Projekte der City-Logistik zur Entlastung des innerstädtischen Verkehrs, soweit es im Rahmen ihrer Zuständigkeit möglich ist. So hat die Bundesregierung in den letzten Jahren durch die Vergabe von Gutachten zum Wirtschaftsverkehr in Städten und Ballungsgebieten die öffentliche Diskussion erheblich beeinflusst. Inzwischen gibt es in mehr als 20 Städten Güterverkehrsrunden und insgesamt über 80 aktive oder geplante City-Logistik-Projekte. Die Bundesregierung hat ferner die Ergebnisse einschlägiger Studien im Rahmen von Informationsveranstaltungen den Zuständigen in Kommunen (Stadt- und Verkehrsplanung, Wirtschaftsförderung) und Industrie- und Handelskammern vorgestellt.

Außerdem wurden Forschungsergebnisse in einer Videodokumentation „ErFAHRungen – Güterverkehr in Städten und Gemeinden“ zusammengefaßt, in der die problematischen Verhältnisse realistisch geschildert und Lösungskonzepte vorgestellt werden.

Die den Ländern von der Bundesregierung jährlich nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zur Verfügung gestellten Mittel in Höhe von rd. 3,3 Mrd. DM können auch für Bau und Ausbau öffentlicher Verkehrsflächen für Güterverkehrszentren (GVZ) verwendet werden, aus denen heraus auch City-Logistik-Projekte entwickelt werden können. Hierüber entscheiden die Länder.

Das von der Bundesregierung entwickelte Strategiepapier „Telematik im Verkehr“ zeigt auch Umsetzungsmöglichkeiten bei Informations- und Kommunikationssystemen für die City-Logistik auf.

III. Effizienzsteigerung/Stauvermeidung durch eine Vergleichmäßigung der Geschwindigkeiten

17. Welche Bedeutung mißt die Bundesregierung einer Geschwindigkeitsbegrenzung für die Verstetigung des Verkehrsflusses und als Maßnahme der Stauprävention bei?

Welche Rolle spielen in diesem Zusammenhang Telematik bzw. Wechselverkehrszeichen auf Bundesfernstraßen?

Die Frage der Geschwindigkeitsbegrenzung und der Verstetigung des Verkehrsflusses zur Stauprävention steht in engem Zusammenhang mit der Auslastung einer Strecke.

Bei einer Verkehrsbelastung deutlich unterhalb der Durchlaßfähigkeit (Kapazität) eines Streckenabschnitts ist eine Begrenzung der Geschwindigkeit als Maßnahme der Stauprävention nicht erforderlich und aus Gründen der Akzeptanz von Geschwindigkeitsbeschränkungen auch nicht empfehlenswert.

Die dem Verkehrsfluß angepaßte und gleichmäßige Geschwindigkeit ist besonders wichtig, wenn sich die Verkehrsstärken in der Nähe der Kapazitätsgrenze bewegen. Der Verkehrsfluß ist in solchen Situationen am

ehesten aufrecht zu erhalten, wenn sich alle Verkehrsteilnehmer mit einer gleichmäßigen Geschwindigkeit zwischen 60 km/h und 80 km/h bewegen. Aufgrund der Bedeutung der Autobahnen für den weiträumigen Verkehr und der Tatsache, daß Stau in der Regel nur zeitweise auftritt, hält die Bundesregierung ein stationäres Tempolimit von 60 km/h oder 80 km/h zur Stauprävention für vollkommen ungeeignet. Die Bundesregierung befürwortet in staugefährdeten Bereichen den Bau und Betrieb von Verkehrsbeeinflussungsanlagen. Diese ermöglichen eine Harmonisierung des Verkehrsablaufes mit flexibler Temporegelung. Durch die Schaltung von dem Verkehrsfluß angepaßten Geschwindigkeitsbegrenzungen in Verkehrsbeeinflussungsanlagen wird die Streckenkapazität voll ausgenutzt. Die Streuung der Geschwindigkeiten wird reduziert, die Anzahl der Spurwechselvorgänge verkleinert, der Verkehrsfluß gleichmäßiger.

Die Länge der mit flexibler Temporegelung und Stau- und Nebelwarnung versehenen Autobahnstrecken beträgt Mitte 1997 mehr als 550 km, sie wird auf etwa 1 100 km bis Ende 2001 zunehmen. Weitere staugefährdete Bereiche werden mit Umleitungsempfehlungen entschärft, die durch Wechselwegweiser gegeben werden. Für die Errichtung von Verkehrsbeeinflussungsanlagen sind bislang 700 Mio. DM eingesetzt worden. Weitere Mittel in Höhe von durchschnittlich knapp 100 Mio. DM pro Jahr sind bis zum Jahr 2001 vorgesehen.

18. Inwiefern wirken stark unterschiedlich gefahrene Geschwindigkeiten auf Bundesautobahnen stau- und unfallfördernd?

Stark unterschiedlich gefahrene Geschwindigkeiten haben in der Regel keinen Einfluß auf eine Staubilddung, da im Bereich von niedrigen und mittleren Verkehrsstärken ein Ausweichen von schnelleren Fahrzeugen auf den Überholstreifen möglich ist und im Bereich von hohen Verkehrsstärken zwangsläufig eine Angleichung der Geschwindigkeiten erfolgt. Verkehrsbeeinflussungsanlagen können diesen Prozeß im Übergangsbereich von mittleren zu hohen Verkehrsstärken präventiv steuern (vgl. Antwort zu Frage 17).

Konfliktsituationen können bei stark unterschiedlich gefahrenen Geschwindigkeiten z. B. dann auftreten, wenn plötzliche Spurwechselvorgänge vom rechten auf den linken Fahrstreifen ein Abbremsen der folgenden Fahrzeuge erfordern. Zur Vermeidung solcher Situationen sind ständige Aufmerksamkeit und gegenseitige Rücksichtnahme im Straßenverkehr erforderlich.

19. Auf welchen Streckenabschnitten im Bundesautobahnnetz bestehen Überholverbote für Lkws?
Hält die Bundesregierung Überholverbote für Lkws für ein geeignetes Mittel, um Kapazitätsengpässe im Bundesfernstraßennetz zu entschärfen?

Die Anordnung von örtlichen Überholverböten für Lkw obliegt gemäß § 45 Abs. 1 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) den zuständigen Behörden der Bundesländer. Dabei handelt es sich um den Vollzug von Bundesrecht als landeseigene Angelegenheit (Art. 83, 84 Grundgesetz).

Überholverbote für Lkw werden aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs von den zuständigen Ländern angeordnet. Sie können – besonders auf Autobahnstrecken mit nur zwei Fahrstreifen je Fahrtrichtung – bei mittleren Verkehrsstärken Konfliktsituationen durch Überholvorgänge reduzieren und die Fahrgeschwindigkeit des Pkw-Verkehrs auf dem linken Fahrstreifen verstetigen.

Wie bereits zu Frage 17 ausgeführt, liegt das Kapazitätsmaximum einer Autobahnstrecke im Geschwindigkeitsbereich zwischen 60 km/h und 80 km/h. Der untere Wert entspricht dem nach § 18 Abs. 1 StVO erforderlichen Minimum der bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit für die Benutzung der Autobahnen, der obere Wert der nach § 18 Abs. 5 StVO zulässigen Höchstgeschwindigkeit für Lkw auf Autobahnen. Nur an extremen Steigungsstrecken im Autobahnnetz wird die Geschwindigkeit von 60 km/h von Teilen des Lkw-Verkehrs unterschritten. Allein aus diesem Sachzusammenhang ergibt sich bereits, daß die Anordnung von Lkw-Überholverböten keinen nennenswerten Beitrag zur Entschärfung von Kapazitätsengpässen leisten kann.

20. Welche Ergebnisse des Großversuchs auf der A 2 (Hannover bis sachsen-anhaltinische Landesgrenze) mit Tempo 100 und Überholverbot für Lkws liegen der Bundesregierung vor hinsichtlich
- Zahl und Länge von Verkehrsstaus,
 - Unfällen,
 - Fahrzeugdurchsatz?

Im Frühjahr 1994 wurde in Niedersachsen ein Modellversuch mit Geschwindigkeitsbegrenzungen von 100 bzw. 120 km/h auf der BAB A 2 zwischen dem Autobahnkreuz (AK) Hannover-Ost und der Anschlußstelle (AS) Wunstorf-Luthe abgeschlossen. Einen Großversuch auf der A 2 mit Tempo 100 und Lkw-Überholverbot zwischen Hannover und der Landesgrenze zu Sachsen-Anhalt hat es nicht gegeben. Derzeit bestehen auf niedersächsischem Gebiet auf der BAB A 2 abschnittsweise unterschiedliche verkehrsrechtliche Regelungen:

Auf dem Abschnitt zwischen der Landesgrenze zu Nordrhein-Westfalen und dem AK Hannover-Ost besteht eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 120 km/h und ein zeitlich begrenztes Lkw-Überholverbot (Z 277 StVO) in der Zeit von 6.00 bis 22.00 Uhr. Auf dem Abschnitt östlich des AK Hannover-Ost bis zum AK Wolfsburg/Königslutter ist die Geschwindigkeit auf 100 km/h begrenzt und es besteht ein ständiges Lkw-Überholverbot. Auf dem Abschnitt vom AK Wolfsburg/Königslutter bis zur Landesgrenze zu Sachsen-Anhalt wurden verkehrsrechtliche Anordnungen bislang in

Abhängigkeit von den Verkehrs- und Witterungsverhältnissen durch eine Verkehrsbeeinflussungsanlage getroffen. Dabei kamen Höchstgeschwindigkeiten von bis zu 120 km/h zur Anzeige. In diesem Abschnitt haben allerdings ständig und in wechselnden Bereichen Bauarbeiten im Zusammenhang mit dem sechsstreifigen Ausbau stattgefunden, die Teilabschaltungen der Verkehrsbeeinflussungsanlage und einzelfallbezogene Verkehrsführungen einschließlich verkehrsrechtlicher Anordnungen erfordert haben.

Von Januar bis November 1996 gab es auf dem Abschnitt Landesgrenze Nordrhein-Westfalen bis AK Hannover-Ost 473 Staumeldungen. Die Staulänge ist nicht bekannt. Im Teilabschnitt Landesgrenze Nordrhein-Westfalen bis Wunstorf-Luthe ging die Anzahl der Verkehrsunfälle im 1. Halbjahr 1996 gegenüber dem 1. Halbjahr 1995 um 10,9 % zurück.

Von Januar bis November 1996 ereigneten sich auf dem gesamten Abschnitt AK Hannover-Ost bis Landesgrenze Sachsen-Anhalt 666 Staus mit insgesamt ca. 4 800 km Länge und einer Stauzeit von ca. 1 670 Stunden. In diesem Streckenabschnitt nahm die Anzahl der Verkehrsunfälle um 12,9 % zu. Dies dürfte auch durch die vielen Baustellen und die damit verbundenen häufigen Änderungen der Verkehrsführung bedingt sein (s. o.).

Die durchschnittlichen Verkehrsstärken an den Dauerzählstellen Lauenau (westlich des AK Hannover-Ost) und Peine (östlich des AK Hannover-Ost) entwickelten sich wie folgt:

	Lauenau	Peine
1993	67 500 Kfz/24 h	63 100 Kfz/24 h
1994	68 400 Kfz/24 h	64 400 Kfz/24 h
1995	68 400 Kfz/24 h	62 000 Kfz/24 h

Abhängigkeiten der Verkehrstärkeentwicklung von den verkehrsrechtlichen Beschränkungen sind nicht zu erkennen.

21. Auf welchen Streckenabschnitten im Autobahnnetz sind bereits die Standspuren in zusätzliche Fahrspuren umgewandelt?

Welche Erfahrungen gibt es auf diesen Strecken hinsichtlich der Verkehrssicherheit und der dadurch gewonnenen zusätzlichen Leistungsfähigkeit des BAB-Abschnittes bei der Bewältigung der Verkehrsmenge?

Standstreifen (verkehrsrechtliche Bezeichnung: Seitenstreifen) gehören zum festen Bestandteil von Autobahnquerschnitten. Aus Sicherheitsgründen sind sie grundsätzlich unverzichtbar, um einen störungsfreien Betrieb zu gewährleisten. Sie dienen insbesondere dem sicheren Abstellen liegengeliebener Fahrzeuge außerhalb des Verkehrsraums, als seitlicher Ausweichraum bei unerwarteten Hindernissen auf der Fahrbahn und dem Befahren durch Notfallfahrzeuge, Pannenhilfsdienste oder Streckenkontrollfahrzeuge.

Verschiedene Untersuchungen seit 1964 belegen, daß die Verkehrssicherheit auf vierstreifigen Autobahnen mit Standstreifen unter sonst gleichen Randbedingungen um ca. 25 bis 30 % besser ist als auf vierstreifigen Strecken ohne Standstreifen. Dies wird tendenziell auch für sechsstreifige Autobahnen gelten.

Die Umnutzung einer zweistreifigen Richtungsfahrbahn mit Standstreifen in eine Fahrbahn mit drei schmaleren Fahrstreifen ohne Standstreifen kann deshalb aus Verkehrssicherheitsgründen nur sehr restriktiv angewendet werden. In Sonderfällen können die erzielbaren Verbesserungen des Verkehrsflusses und die Vermeidung staubedingter Unfälle für die Zeit bis zum endgültigen Ausbau die durch den Wegfall des Standstreifens entstehenden Nachteile aber überwiegen. Eine Umnutzung wird nur im Vorgriff auf einen geplanten sechsstreifigen Ausbau für kürzere Streckenabschnitte von überlasteten Autobahnen, vornehmlich in Ballungsgebieten mit geringerer Bedeutung für den Fernverkehr in Verbindung mit verkehrsrechtlichen Beschränkungen in Frage kommen können, wenn dies ohne baulichen und planungsrechtlichen Aufwand möglich ist. Einsparungen bei den Investitionskosten sind durch diese Maßnahme nicht erzielbar, da der Bedarf für den planmäßigen Ausbau mit Regelquerschnitt weiterhin besteht.

Als Strecken, die dreistreifig ohne Standstreifen aus einem Querschnitt mit vormals zwei Fahrstreifen mit Standstreifen hervorgegangen sind, können beispielhaft folgende Abschnitte genannt werden:

- A 1, AS Köln-Lövenich bis AS Köln-Bocklemünd, ca. 5 km,
- A 3, AK Köln-Ost bis AS Köln-Mülheim, ca. 4 km,
- A 6, AS Sinsheim-Steinsfurt bis AK Weinsberg, ca. 30 km (hierbei handelt es sich um eine besondere örtliche Situation, bei der behelfsmäßige Standstreifen bzw. Nothaltebuchten vorhanden sind),
- A 59, AD Sankt Augustin bis AD Bonn-Beuel, ca. 2 km,
- A 4, Bergisch Gladbach-Refrath bis Merheim, ca. 2 km (nur zeitweise Freigabe des Standstreifens durch Wechselverkehrszeichen).

Alle genannten Abschnitte befinden sich im Zuge von BAB-Strecken, für die ein sechsstreifiger Ausbau im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in den Vordringlichen Bedarf eingestuft ist und bei denen die Ummarkierung des Standstreifens nur ein zeitlich befristetes Provisorium ist.

Die Erfahrungen bezüglich der Verkehrssicherheit auf diesen Strecken sind unterschiedlich. Bei Strecken mit häufigen Staus und hierdurch bedingten Unfällen ist ein Rückgang der staubedingten Unfälle zu erreichen. Einige Strecken weisen aber auch nach der Ummarkierung noch überdurchschnittliche Unfallkennziffern auf.

Die Erfahrungen bezüglich der Leistungsfähigkeit sind in der Regel dann positiv, wenn mit der Nutzung des Standstreifens ein örtlich begrenzter Engpaß, z. B. auf einem Abschnitt zwischen zwei aufeinanderfolgenden

Anschlußstellen, beseitigt werden kann. Wenn eine Autobahn über lange Streckenabschnitte überlastet ist, kommt wegen der entstehenden Nachteile eine provisorische Umnutzung des Querschnitts für den gesamten Abschnitt in der Regel nicht in Betracht.

Für eine nachhaltige und verkehrssichere Lösung ist ein der zu erwartenden Belastung entsprechender planmäßiger Querschnittsausbaue vorzusehen.

IV. Effizienzsteigerung/Stauvermeidung und Transportkosten

22. Hält die Bundesregierung die Erhebung einer City-Maut für Pkws für ein geeignetes Instrument, den Wirtschaftsverkehr in den Städten zu erleichtern?

Grundsätzlich kann die Erhebung besonderer Abgaben für die Benutzung bestimmter Straßen zur Steuerung des Verkehrs genutzt werden.

Die Erhebung einer City-Maut würde nicht nur zu zusätzlichen finanziellen Belastungen für Autofahrer in den Städten führen, sondern könnte sich auch negativ auf das Wirtschaftsgeschehen in den Städten auswirken.

Die Städte verfügen auch ohne Einführung neuer Instrumente über Möglichkeiten, den Autoverkehr zu steuern und erforderlichenfalls zu begrenzen. Dabei können durch verkehrstechnische, bauliche, verkehrsrechtliche und Verkehrsmanagementmaßnahmen die nötigen Weichenstellungen vorgenommen werden, ohne den Pkw aus den Städten zu verbannen.

23. Welche Kostenbestandteile gehören zu den sog. Wegekosten?

Der Begriff der Wegekosten umfaßt die Kapitalkosten (Abschreibungen und Zinsen) für das Anlagevermögen und die laufenden Kosten für Unterhaltung, Betrieb und Verwaltung.

24. Welchen Wegekostendeckungsgrad erreichen z. Z. der Pkw- und Lkw-Verkehr?

Wie und in welchem Umfang trägt z. Z. der ausländische Lkw-Verkehr zu den von ihm verursachten Wegekosten bei?

Finanzverfassungsrechtlich dienen Kraftfahrzeug- und Mineralölsteuer – wie alle Steuern – der Erzielung von Staatseinnahmen, ohne daß das Aufkommen generell einer verkehrsspezifischen Zweckbindung unterliegt.

Nach Berechnungen der PROGNOSE AG, Basel, für das Jahr 1994 belaufen sich die Wegeausgaben (Bundesfernstraßen), die dem ausländischen Lkw-Verkehr zurechenbar sind, auf etwa 1,6 Mrd. DM.

25. Für welchen Zeitpunkt und für welche Straßenkategorien plant die Bundesregierung die Einführung des elektronischen Truck-Pricing?

Bei Einführung nur auf Bundesautobahnen: Wie beurteilt sie die Gefahr der Verdrängung des Lkw-Verkehrs auf nachgeordnete Straßen?

Das Bundesministerium für Verkehr faßt die Einführung einer streckenbezogenen Gebühr für schwere Lkw auf Autobahnen für den Beginn des nächsten Jahrzehnts ins Auge.

Die Bundesregierung wird zu gegebener Zeit auf Vorschlag des Bundesministers für Verkehr hierüber zu entscheiden haben. Gegenwärtig werden erste zeitliche und strukturelle Überlegungen angestellt, wie das Ziel einer entfernungsabhängigen Gebühr am zweckmäßigsten erreicht werden könnte.

In diesem Rahmen wird auch dem Aspekt einer Vermeidung eventueller Verlagerungen von Schwerverkehr auf das nachgeordnete Netz Rechnung getragen werden.

26. Welche Verwendung für die Gebühreneinnahmen ist vorgesehen?

Eine Zweckbindung von Einnahmen aus einer streckenbezogenen Gebühr ist mit Blick auf das Gesamtdeckungsprinzip nach § 8 Bundeshaushaltsordnung grundsätzlich nicht vorgesehen. Dies wird bei der endgültigen Entscheidung über eine Verwendung von Einnahmen aus einer streckenbezogenen Gebühr mit zu berücksichtigen sein.

27. Welche Schritte zur Einführung des Truck-Pricing hat die Bundesregierung auf EU-Ebene bereits eingeleitet?

Nach gegenwärtiger EU-Rechtslage ist die Einführung einer streckenbezogenen Lkw-Gebühr unter Beachtung bestimmter Rahmenbedingungen in das nationale Ermessen gestellt.

28. Wird sich die Bundesregierung bei der Festsetzung der Kilometergebühren an das österreichische Vorgehen anlehnen?

Wenn nein, welche Vorstellungen über die Gebührenehöhe hat die Bundesregierung?

Der Bundesregierung ist keine Entscheidung Österreichs über die Höhe von streckenbezogenen Gebühren bekannt. Die Bundesregierung wird die Höhe einer eventuellen streckenbezogenen Lkw-Gebühr in Deutschland zu gegebener Zeit aufgrund eigener Erwägungen festsetzen.

29. Wie beurteilt die Bundesregierung eine Differenzierung der streckenbezogenen Kilometergebühren
- nach Umweltverträglichkeit des Fahrzeugs,
 - nach Umweltsensibilität der Fahrstrecke,
 - nach aktueller Verkehrsdichte (Überlastungsgebühr)?

Der Bundesminister für Verkehr hat noch keine Entscheidungen über die nähere Ausgestaltung einer eventuellen streckenbezogenen Lkw-Gebühr getroffen. Auf die Antwort zu Frage 25 wird verwiesen.

V. Verkehrswachstum und Umweltbelastung

30. Wie haben sich die CO₂-Emissionen des Verkehrsbereichs – und insbesondere die des Straßenverkehrs – seit 1989 entwickelt?

Berechnungen des Umweltbundesamtes auf der Grundlage des „Daten- und Rechenmodells: Energieverbrauch und Schadstoffemissionen des motorisierten Verkehrs in Deutschland 1980 – 2010“ kommen zu folgenden CO₂-Emissionen aus dem Verkehrsbereich (Angaben in Mio. t):

	Straßenverkehr	sonstiger Verkehr
1989	142,0	23
1990	151,6	22
1991	156,0	20
1992	161,4	18
1993	163,4	18
1994	159,4	19
1995	160,6	k. A.
1996	162,1	k. A.

31. In welchem Umfang hat der Straßenverkehr bisher zur nationalen Zielsetzung beigetragen, die CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2005 um mindestens 25 % – bezogen auf das Jahr 1990 – zu senken?

Obgleich der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch infolge verbesserter Techniken insbesondere im Pkw-Bereich zurückgeht, ist eine Senkung der CO₂-Emissionen aufgrund einer zunehmenden Flottenstärke und des damit verbundenen Zuwachses der Gesamtfahrleistungen – trotz Sinkens der Individualfahrleistungen – nicht zu verzeichnen.

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch von Pkw/Kombi ist seit 1978 gesunken. Nach Berechnungen und Schätzungen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung hat sich der Durchschnittsverbrauch des Bestandes an Pkw/Kombi von 10,2 l/100 km im Jahre

1978 über 9,4 l/100 km, im Jahr 1990 auf 8,9 l/100 km, im Jahr 1995 verringert. Dies entspricht einem Rückgang von knapp 13 % (1978 zu 1995), bzw. um 6 % (1990 zu 1995).

Die Berechnungen berücksichtigen die Kraftstoffverbräuche der einzelnen Fahrzeugtypen, den Gesamtkraftstoffverbrauch und die Gesamtfahrleistung. In den so ermittelten Zahlen kommen implizit u. a. auch das individuelle Fahrverhalten, Wetterbedingungen oder erhöhte Verbräuche in Staus zum Ausdruck.

Die Entwicklung des technischen Standes bei der Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs ist nur durch Anwendung eines definierten Meßverfahrens festzustellen. Die deutsche Automobilindustrie hat den durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch von neu in den Verkehr kommenden Pkw/Kombi – gemessen im Drittmix – von 1978 bis 1995 von rd. 9,8 l/100 km auf ca. 7,4 l/100 km um etwa 24 % gesenkt: Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch von importierten Fahrzeugen sank im gleichen Zeitraum von ca. 8,9 l/100 km auf ca. 7,2 l/100 km um 19,1 %.

Die deutsche Automobilindustrie hat im März 1995 zugesagt, bis zum Jahre 2005 – auf der Basis von 1990 – eine Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs von neu in den Verkehr kommenden Fahrzeugen in Höhe von 25 % herbeizuführen.

Der weiteren Senkung der vom Straßenverkehr ausgehenden CO₂-Emissionen dienen auch Anstrengungen der Industrie zur Entwicklung von umweltschonenden Energie- und Antriebstechniken und deren Markteinführung. Hierbei zu berücksichtigen sind, als Bestimmungsfaktoren der Umsetzung, die Kriterien technische Eignung, umfassende Verfügbarkeit, Wirtschaftlichkeit, Auswirkungen auf die Infrastruktur sowie die Gesamtökobilanz.

Positive Auswirkungen zur Verringerung der durch den Straßenverkehr verursachten CO₂-Emissionen werden u. a. auch von der am 1. Juli 1997 in Kraft getretenen emissionsbezogenen Kfz-Steuer erwartet. Mit dieser Maßnahme werden Anreize zum Kauf bzw. zur Herstellung sowohl von besonders schadstoffarmen als auch von besonders verbrauchsarmen Personenkraftwagen geschaffen.

32. Wie hat sich der gesamte Kraftstoffverbrauch des Straßenverkehrs seit 1995 entwickelt, und wie sind die Prognosen bis zum Jahr 2005?

Zur Entwicklung des Kraftstoffverbrauchs im Straßenverkehr gibt es Berechnungen der PROGNOSE AG aus dem Jahr 1995 und des Umweltbundesamtes (auf der Grundlage des „Daten- und Rechenmodells: Energieverbrauch und Schadstoffemissionen des motorisierten Verkehrs in Deutschland 1980 bis 2010“).

Folgende Werte wurden ermittelt bzw. prognostiziert (Mio. t):

	PROGNOS AG	Umweltbundesamt
1991	49,0	50,9
1992	50,9	51,4
1993	52,2	51,4
1994	52,1	50,2
1995	k. A.	50,6
1996	k. A.	51,1
2000	59,9	53,0
2005	59,9	55,0

Eine aktuelle Prognose des Mineralölwirtschaftsverbandes (MWV) vom 27. Mai 1997 kommt für den Straßenverkehr (Gesamtangabe Diesel- und Ottokraftstoff) zu folgenden Ergebnissen:

	Gesamt
1990	48,1
1995	52,2
1996	52,2
2000	54,5
2005	53,3

Nach 2005 gehen alle Rechenmodelle von einem Rückgang des Kraftstoffverbrauchs aus.

33. Wie werden sich die Nutzfahrzeug-Emissionen bei Stickoxiden, Kohlenwasserstoffen (Vorläuferstoffe des Ozons), bei Partikeln und CO₂ bis 2005 voraussichtlich entwickeln?

Berechnungen des Umweltbundesamtes auf der Grundlage des „Daten- und Rechenmodells: Energieverbrauch und Schadstoffemissionen des motorisierten Verkehrs in Deutschland 1980–2010“ kommen zu folgenden Nutzfahrzeugemissionen:

		1990	1996	2000	2006
Kohlendioxid (CO ₂)	Mio. t	40,1	50,7	52,3	54,0
Kohlenwasserstoffe (HC)	1 000 t	136,2	92,2	73,1	65,3
Stickoxide (NO _x)	1 000 t	407,8	44,8	383,8	352,8
Dieselschwebstaub	1 000 t	28,1	28,0	20,0	14,7

Den Berechnungen sind die Grenzwerte von Euro II zugrunde gelegt. Zukünftige Grenzwertstufen (Euro III bzw. Euro IV) sind noch nicht berücksichtigt.

34. Welche Annahmen über die Entwicklung des Verkehrsaufkommens legt die Bundesregierung ihren Schätzungen künftiger Kraftstoffverbräuche, CO₂- und anderer Schadstoffemissionen zugrunde?

Sind dies dieselben Annahmen, die sie der Verkehrswegeplanung zugrunde gelegt hat, oder gibt es Abweichungen?

Wenn ja, welche und warum?

Über die Entwicklung der (Gesamt-)Verkehrsleistungen 1992 bis 2010 machen verschiedene Prognosen folgende Aussagen:

	motorisierter Individualverkehr	Straßengüterverkehr
Bundesverkehrswegeplan 1992	+ 17 %	+ 52 %
Ifo-Institut, 1995	+ 29 %	+ 49 %
PROGNOS (Energieprognose 1996)	+ 27 %	+ 75 %

*) Nur Straßengüterfernverkehr

In dem vom Umweltbundesamt angewandten „Daten- und Rechenmodell: Energieverbrauch und Schadstoffemissionen des motorisierten Verkehrs in Deutschland 1980–2010“ wurden weitgehend jene Verkehrsdaten zugrunde gelegt, die das Ifo-Institut 1995 erstellt hat. Die für die Emissionsberechnung erforderlichen Fahrleistungsdaten wurden hierbei mit den von Heusch-Boesefeldt ermittelten Fahrleistungsdaten abgeglichen (vgl. „Ermittlung der Pkw- und Nfz-Jahresfahrleistungen 1993 auf allen Straßen in der Bundesrepublik Deutschland“, Heusch-Boesefeldt 1993). Für Gesamtdeutschland sind folgende Fahrleistungen angenommen worden (in Mrd. km):

	1990	1996	2000	2005	2010
Pkw	504,2	546,4	584,7	634,4	670,1
Mot. Zweiräder	15,7	12,4	13,5	15,0	16,9
Nfz	68,1	89,4	94,9	99,8	102,4
Busse	4,2	4,0	4,1	4,4	4,8
Gesamt	592,1	652,2	697,2	753,7	794,1

Die Annahmen und Ergebnisse von Prognosen, die zu verschiedenen Zeitpunkten erstellt wurden, können sich unterscheiden, wenn infolge der Ist-Entwicklung in jeweils aktuelleren Prognosen eine Veränderung der Einschätzung zukünftiger Entwicklungen erforderlich ist. Außerdem kann es wegen der generell gegebenen Prognoseunsicherheit sein, daß verschiedene unabhängige Gutachter vom gleichen Informationsstand aus zu unterschiedlichen Erwartungen über die künftige Entwicklung kommen.

Die Bundesregierung legt den Schätzungen künftiger Kraftstoffverbräuche jeweils aktuelle Prognosen und Untersuchungen zugrunde. Die Prognose zum Bundesverkehrswegeplan 1992 wurde beispielsweise der Untersuchung der PROGNOS AG über „Entwicklung der Emissionen von Luftschadstoffen und CO₂ durch den Verkehr in Ost- und Westdeutschland bis 2010“ aus dem Jahre 1993 zugrunde gelegt. Neuere Prognosen zum Kraftstoffverbrauch sowie zu Emissionen basieren auf aktuellen Verkehrsprognosen.

VI. Effizienzsteigerung/Stauvermeidung durch Verbesserung des Modal Split

35. Wie hat sich der Modal Split im Personen- und Güterverkehr seit 1985 entwickelt?

Die Prozentanteile der Verkehrszweige an den im Personen- bzw. Güterverkehr jeweils erbrachten Gesamtverkehrsleistungen entwickelten sich wie folgt:

	1985	1990	1991	1995
Anteil am Personenverkehr (%)				
Eisenbahn	7,1	6,1	6,5	7,0
Öffentlicher Straßenpersonenverkehr	10,2	8,9	9,5	8,5
Luftverkehr	2,1	2,5	2,1	2,8
Pkw-Verkehr	80,7	82,4	81,9	81,7
Anteil am Güterverkehr (%)				
Eisenbahn	25,1	20,6	22,6	16,6
Binnenschifffahrt	18,9	18,3	15,8	15,2
Straßenverkehr	51,9	56,6	57,2	64,4
Rohrfernleitungen	4,1	4,4	4,4	3,8

Quelle: Verkehr in Zahlen

Die Angaben bis einschließlich 1990 beziehen sich auf den Gebietsstand vor dem 3. Oktober 1990, diejenigen ab 1991 auf den Gebietsstand nach dem 3. Oktober 1990. Im Güterverkehr sind die Angaben für das Jahr 1995 wegen geänderter Methodik in der Statistik des Straßengüterverkehrs nur bedingt mit den Angaben der früheren Jahre vergleichbar.

36. Wie hoch ist das aktuelle Potential zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf Schiene und Schiff?

Mit welchen Mitteln, durch welchen Infrastrukturausbau und in welchem Zeitraum will die Bundesregierung dieses Verlagerungspotential ausschöpfen?

Die Bundesregierung hat gutachterliche Untersuchungen zu möglichen Modal-Split-Veränderungen im Güterverkehr erarbeiten lassen, die auf beträchtliche Verlagerungspotentiale zugunsten von Schiene, Binnenschifffahrt und Küstenschifffahrt hinweisen. Das Wasserstraßennetz, aber auch die Schiene, verfügen bereits im gegenwärtigen Zustand noch über freie Kapazitäten, um zusätzliche Transporte aufnehmen zu können.

Unbeschadet der Frage, ob diese Verlagerungspotentiale tatsächlich realisiert werden können, ist zu berücksichtigen, daß die Entscheidungen der Verlagerer und Spediteure über die Verkehrsmittelwahl von Einschätzungen über die transportgutspezifischen Qualitätsmerkmale der einzelnen Transportarten abhängig sind, z. B. die Transportdauer, die Termintreue sowie die zeitliche Flexibilität. Der Preis stellt nicht die allein bestimmende Größe dar.

Die Bundesregierung sieht es als eine wichtige Aufgabe der Verkehrspolitik an, im Rahmen des An-

satzes einer integrierten Gesamtverkehrspolitik zu einer effizienten Arbeitsteilung zwischen den Verkehrsträgern zu kommen. Sie setzt in ihrer klar definierten Absicht, die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße stärker am wachsenden Güterverkehr zu beteiligen, insbesondere auf folgende Strategien:

- Eine Investitionspolitik mit besonderem Schwerpunkt auf den umweltfreundlicheren Verkehrsträgern Schiene/Wasserstraße. Diese Akzentverschiebung wird auch deutlich durch die von der Bundesregierung für die einzelnen Verkehrsbeiräte bereitgestellten Investitionsvolumina.
- Stärkung des Kombinierten Verkehrs durch finanzielle Förderung der Umschlaganlagen, durch Forschungsförderung (KV-Technologieplattform 2000+) sowie durch Ausnahmeregelungen bei Fahrverboten im Straßengüterverkehr,
- Steigerung der Leistungsfähigkeit des Schienengüterverkehrs durch eine konsequente Umsetzung der Bahnreform und die dadurch mögliche Einführung marktwirtschaftlicher Wettbewerbsprinzipien im Schienengüterverkehr,
- Einrichtung eines „Runden Tisches der Praktiker“ und Erarbeitung von Pilotprojekten zur Stärkung seegestützter, intermodaler Transportketten,
- ordnungspolitische Maßnahmen zur Harmonisierung der nationalen und internationalen Wettbewerbsbedingungen sowie zur Verbesserung der Kooperationsfähigkeit der in der Binnenschifffahrt tätigen Unternehmen, so daß diese durch marktgerechte und wettbewerbsfähige Transportangebote ihre Stellung auf den Güterverkehrsmärkten festigen können und
- stärkere Ausrichtung der Forschungsaktivitäten auf die generelle Zielsetzung einer stärkeren Einbindung von Schiene und Wasserstraße bei der Bewältigung von prognostizierten Verkehrszuwächsen im Güterverkehr, so z. B. das Projekt „Flexible Transportketten“ im Rahmen der Mobilitätsforschung.

37. Worauf führt die Bundesregierung den Rückgang des innerdeutschen Kombi-Verkehrs um 14,2% zurück, und wie beabsichtigt sie, dieser Entwicklung gegenzusteuern?

Nach erheblichen Steigerungsraten im Kombinierten Verkehr seit 1980 hat es 1995 im nationalen Kombinierten Verkehr Rückgänge gegeben. Inzwischen hat sich der nationale Kombinierte Verkehr wieder stabilisiert, allerdings auf etwas niedrigerem Niveau.

Mittelfristig rechnet die Bundesregierung mit zusätzlichen Mengen durch

- Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Schienenproduktion im Kombinierten Verkehr im Rahmen des Konzeptes „Megahub“.
- Bei diesem Produktionskonzept wird das auf der Straße teilweise eingeführte „Nabe-Speiche-Sy-

stem“ auf die Schiene übertragen. Das heißt, ausgehend von den einzelnen Umschlagbahnhöfen laufen die Züge über einen der zentralen Umschlagplätze, wo sie gebündelt, sortiert und neu zusammengestellt werden und dann zum Zielumschlagbahnhof weitergeleitet werden. Der „Megahub“ nimmt gleichsam die Funktion einer großen Drehscheibe wahr.

Dadurch ergeben sich neue Chancen für den kombinierten Verkehr in der Fläche, da Verkehre, die bisher ein- bis zweimal umgestellt werden mußten und deswegen weder in der Leistung noch in den Kosten wettbewerbsfähig waren, künftig besser in das Netz eingebunden werden können.

— Stärkere Verwendung der Logistikbox (Kleincontainer) durch Spediteure im Stückgutverkehr, die ebenfalls einen zusätzlichen Markt erschließen können.

— Zeit- und kostensparende Koppelsysteme.

Bei ihren Erwartungen geht die Bundesregierung davon aus, daß das Terminalnetz möglichst rasch ausgebaut wird, um Engpässe zu beseitigen und Kostensenkungen zu erreichen. Im Jahr 1996 wurde die erste Finanzierungsvereinbarung über den Neubau von sieben Terminals mit einem Investitionsvolumen von rd. 400 Mio. DM zwischen dem Bund und der Deutschen Bahn AG abgeschlossen.

