

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (15. Ausschuss)

**zu dem Bericht des Ausschusses für Bildung, Wissenschaft, Forschung,
Technologie und Technikfolgenabschätzung (19. Ausschuss)
gemäß § 56a der Geschäftsordnung
– Drucksache 13/11447 –**

Technikfolgenabschätzung

**hier: Entwicklung und Analyse von Optionen zur Entlastung
des Verkehrsnetzes und zur Verlagerung von Straßenverkehr
auf umweltfreundlichere Verkehrsträger**

A. Problem

Der Ausschuss für Bildung, Wissenschaft, Forschung, Technologie und Technikfolgenabschätzung (19. Ausschuss der 13. WP) hat dem Deutschen Bundestag gemäß § 56a der Geschäftsordnung einen Bericht „Zur Entwicklung und Analyse von Optionen zur Entlastung des Verkehrsnetzes und zur Verlagerung von Straßenverkehr auf umweltfreundlichere Verkehrsträger“ vorgelegt.

B. Lösung

Kenntnisnahme von dem Bericht und Annahme der aus der Beschlussempfehlung ersichtlichen EntschlieÙung.

Mehrheit im Ausschuss

C. Alternativen

Kenntnisnahme von dem Bericht ohne Annahme einer EntschlieÙung.

D. Kosten

Keine

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

1. den Bericht – Drucksache 13/11447 – zur Kenntnis zu nehmen,
2. folgende EntschlieÙung anzunehmen:

„Der Deutsche Bundestag begrüÙt die Studie ‚Entwicklung und Analyse von Optionen zur Entlastung des Verkehrsnetzes und zur Verlagerung von Straßenverkehr auf umweltfreundlichere Verkehrsträger‘.

Der Bericht des Büros für Technikfolgenabschätzung (TAB) unterstreicht die Notwendigkeit, der anhaltenden Dynamik des Wachstums von Verkehrsaufkommen mit wirkungsvollen Maßnahmen entgegenzusteuern. Einen vergleichbaren Stellenwert müssen die Bemühungen zur Entzerrung der vorhandenen Verkehrsströme insbesondere im Güterverkehr einnehmen. Nötig ist die gleichzeitige und vernetzte Anwendung aller preispolitischen, ordnungspolitischen und technischen Instrumente zur Eindämmung weiterer Verkehrszuwächse auf den Straßen und zur Verlagerung wesentlicher Anteile des Verkehrs auf umweltfreundlichere Verkehrsträger. Diese Verlagerungseffekte können nur mit einem aufeinander abgestimmten Maßnahmenbündel erreicht werden, nicht aber mit sektoral betriebener Verkehrspolitik.

Zukunftsgerichtete Verkehrspolitik muss Mobilität gewährleisten, gleichzeitig aber auch negative Folgen des Verkehrs verringern. Neben diesen zentralen Aufgaben ist das übergeordnete Ziel aller verkehrspolitischen Maßnahmen die Förderung umweltverträglicher Verkehrsträger sowie eine deutliche Reduzierung von Schadstoff- und Lärmemissionen und des Energieverbrauchs.

Die TAB-Studie hat ergeben, dass innerhalb dieser Maßnahmenkataloge Telematik ein wichtiges Lenkungsinstrument ist, jedoch auch preispolitische und ordnungspolitische Maßnahmen und eine Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Personennahverkehrs für eine erfolgreiche Gesamtlösung erforderlich sind. Eine umfassende Bewertung von Telematik-Anwendungen setzt Klarheit über verkehrspolitische Zielvorstellungen, technische Lösungen, strukturelle Rahmenbedingungen und organisatorischer Umsetzungen in ihrem komplexen Wirkungsgefüge voraus. Die Bundesregierung hat die Notwendigkeit zu realen Verlagerungen erkannt:

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, den eingeschlagenen Weg weiterzugehen:

- Herstellung fairer Wettbewerbsbedingungen für alle Verkehrsträger. Auf EU-Ebene sind die Bemühungen zur Harmonisierung der Steuerpolitik sowie der Sozialvorschriften einschließlich ihrer Kontrolle und Ahndung fortzusetzen. Die Wettbewerbsungleichgewichte zum Nachteil des Verkehrsträgers Schiene sind abzubauen.
- Einführung der streckenabhängigen LKW-Maut für den Schwerlastverkehr ab 2002. Dies schafft faire Wettbewerbsbedingungen für das heimische Transportgewerbe gegenüber den ausländischen Konkurrenten, für die Schiene und für die Binnenschifffahrt.

- Schritte zur Verlagerung von der Straße auf die Schiene und auf den Wasserweg: Mit den Möglichkeiten des ‚Kombinierten Verkehrs‘ (KV) werden konkrete Wege für eine zielführende Vernetzung der Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße entwickelt. Die KV-Mittel sind von 60 Mio. DM auf 90 Mio. DM im Haushalt 2000 aufgestockt worden; es gibt einen eigenen KV-Haushaltstitel für die drei Verkehrsträger.
- Fortsetzung der Ökosteuerreform: Mit der schrittweisen Erhöhung der Kraftstoffpreise durch Erhöhung der Mineralölsteuer soll der Verkehr auf umweltfreundlichere Verkehrsträger verlagert werden.
- Fortsetzung der Forschung zur Verkehrstelematik mit folgenden Schwerpunkten:
 - öffentlicher Personennahverkehr,
 - Schienenpersonen- und -güterverkehr,
 - Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene und den Wasserweg,
 - Beseitigung von Infrastrukturengpässen.

Zu untersuchen ist in diesem Zusammenhang, wie die Einführung von Verkehrstelematik zu einer Attraktivitätssteigerung der öffentlichen Verkehrssysteme führen kann, um eine einseitig wachsende Attraktivität des Individualverkehrs zu vermeiden.

Zu untersuchen ist, wie unter Einsatz der Verkehrstelematik einzelne Verkehrsträger auch logistisch verknüpft werden können, um die umweltverträglichen Verkehrsträger stärker zu berücksichtigen.

Zu untersuchen ist ferner, welche Auswirkungen der Einsatz von Verkehrstelematik auf die Umwelt und auf die dann beanspruchten Verkehrswege hat.

Zu untersuchen ist außerdem, wie die Einführung der Verkehrstelematik mit Zeit- und Preisklassen Güterverkehr und Umwelt beeinflusst, um auf diese Weise Verkehrsstauungen zu verringern und Verkehrswege zu entlasten.“

Berlin, den 1. Dezember 1999

Der Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen

Eduard Oswald
Vorsitzender

Dr. Peter Danckert
Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Dr. Peter Danckert

I. Überweisung

Die Vorlage wurde in der 14. Wahlperiode durch den Deutschen Bundestag in seiner 16. Sitzung am 21. Januar 1999 an den Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur federführenden Beratung und an die Ausschüsse für Wirtschaft und Technologie, für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und für Bildung, Forschung und Technikfolgenabschätzung zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Der Ausschuss für Bildung, Wissenschaft, Forschung, Technologie und Technikfolgenabschätzung des 12. Deutschen Bundestages hat das Büro für Technikfolgenabschätzung beim Deutschen Bundestag (TAB) mit der Durchführung einer Untersuchung zur Wirksamkeit und zu den Realisierungsbedingungen und Folgen von Maßnahmen und Techniken zur Entlastung des Verkehrsnetzes und zur Verlagerung des Straßenverkehrs auf umweltfreundlichere Verkehrsträger beauftragt. Der Schwerpunkt des vorgelegten Berichts – Drucksache 13/11447 – liegt auf der Analyse der Durchführbarkeit, der Wirksamkeit und der Folgen ausgewählter Maßnahmen zur Entlastung des Verkehrsnetzes und zur Verlagerung des Straßenverkehrs auf umweltfreundlichere Verkehrsträger als verkehrspolitische Zielstellungen. In dem Bericht werden die Optionen „Einsatz von IuK-Techniken zur Verbesserung der Verkehrsinformation und zur Verkehrlenkung auf der Grundlage der vorliegenden ordnungsrechtlichen Regelungen“, „Einsatz von IuK-Techniken zum Verkehrsmanagement im Personen- und Güterstraßenverkehr zusammen mit dem Einsatz verschiedener preislicher Maßnahmen“ sowie „Attraktivitätssteigerung im öffentlichen Personennahverkehr“ auf ihre Wirksamkeit, Realisierungsbedingungen und möglichen Folgen eingehend untersucht. Einen bedeutenden Untersuchungsschwerpunkt des Berichts stellen die modernen IuK-Techniken und die damit verbundenen neuen verkehrspolitischen Gestaltungsmöglichkeiten dar.

III. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im Ausschuss

Der Ausschuss für Wirtschaft und Technologie hat in seiner 10. Sitzung am 21. April 1999 beschlossen, die Vorlage zur Kenntnis zu nehmen. Der Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit hat in seiner 14. Sitzung am 16. Juni 1999 einvernehmlich beschlossen, die Vorlage zur Kenntnis zu nehmen. Der Ausschuss für Bildung, Forschung und Technikfolgenabschätzung hat in seiner 16. Sitzung am 3. November 1999 einstimmig beschlossen, die Vorlage zur Kenntnis zu nehmen. Er bat gleichzeitig (gegen die Stimmen der PDS, im Übrigen einvernehmlich) den federführenden Ausschuss, die folgende Entschließung anzunehmen:

„I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Erhalt von Mobilität einerseits und die gleichzeitige Verringerung verkehrsbedingter Umweltbelastungen andererseits sind zentrale Aufgaben für eine zukunftsgerichtete Verkehrspolitik angesichts der zunehmenden Dichte im Straßenverkehr werden Strategien erforderlich, die das Verkehrsnetz spürbar entlasten und zu einer Verringerung von Treibhausgasemissionen beitragen. Dabei ist unstreitig, dass dieses Ziel nur durch ein abgestimmtes Bündel von Maßnahmen erreicht werden kann. Hierzu gehören u. a. der Einsatz von Informations- und Kommunikationstechniken (IuK) im Verkehrsbereich (kurz: Verkehrstelematik). Die Studie des Büros für Technikfolgenabschätzung beim Deutschen Bundestag zur Entwicklung und Analyse von Optionen zur Entlastung des Verkehrsnetzes und zur Verlagerung von Straßenverkehr auf umweltfreundliche Verkehrsträger hat ergeben, dass in Bezug auf diese relativ neue Technik noch umfangreicher Forschungsbedarf besteht:

- Es fehlen noch wesentliche Kenntnisse über Wirkungen, Kosten und organisatorische Hemmnisse von Telematik-Anwendungen, da die Forschung bisher vorrangig technik- und weniger wirkungsorientiert war.
- Es fehlen belastbare Aussagen zu den Umweltwirkungen und zu den Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit sowie zur Wirtschaftlichkeit bzw. Marktfähigkeit von Telematik-Systemen.
- Für die meisten Verkehrstelematik-Dienste liegen noch keine ausreichenden Erkenntnisse über Akzeptanz und mögliche Verhaltensänderungen der Nutzer vor.
- Um eine einseitig wachsende Attraktivität des Individualverkehrs zu vermeiden, besteht Forschungsbedarf zu der Frage, wie die Einführung von Verkehrstelematik vor allem zu einer Attraktivitätssteigerung der öffentlichen Verkehrssysteme führen kann.
- Um nachhaltig positive Effekte von Verkehrstelematik-Konzepten sicherzustellen, bedarf es einer umfassenden Abschätzung der späteren Folgen des Einsatzes von Telematik-Systemen, und zwar nicht nur für Verkehrsabläufe und Verkehrsteilnehmer, sondern insbesondere für Umweltbelastung und städtische Lebensqualität.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf:

1. Im Rahmen ihres Verkehrsforschungsprogrammes soll ein Schwergewicht auf das Thema Verkehrstelematik gelegt werden. Einen besonderen Stellenwert sollen dabei sozio-ökonomische Fragen zur Akzeptanz und Wirkung von Verkehrstelematik erhalten.
2. Das Ziel der Forschungsförderung im Bereich Verkehrstelematik soll nicht lediglich eine IuK-gestützte Optimierung einzelner Verkehrsträger sein, sondern deren Vernetzung zum Zwecke einer Optimierung des Gesamtverkehrsgeschehens.

3. Besonderer Wert ist auf die Förderung von Forschungsprojekten zu legen, in denen untersucht wird, wie die Verkehrstelematik zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Personennahverkehrs sowie des Personen- und Güterverkehrs auf der Schiene beitragen kann.“

Die Vorlage wurde durch den Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen in seiner 22. Sitzung am 1. Dezember 1999 beraten. Der Ausschuss empfiehlt einstimmig, den Bericht zur Kenntnis zu nehmen. Er empfiehlt weiterhin mit den Stimmen der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der CDU/CSU und der Fraktion der F.D.P. bei Enthaltung der Fraktion der PDS die aus der Beschlussempfehlung ersichtliche Entschließung anzunehmen.

Die SPD-Fraktion sah den Bericht in der Beratung als einen ganz wesentlichen Bericht an. Man dürfe diesen nicht zur Kenntnis nehmen, sondern müsse die darin behandelten Themen in die Zukunft blickend weiter untersuchen. Dazu diene der vorgelegte Entschließungsantrag. Ein zentraler Satz des Berichtes sei, dass sich durch Straßenbenutzungsgebühren, flankiert durch eine stetige Erhöhung der Mineralölsteuer, im Bereich des Güterfernverkehrs wirksame Anreize zur Entlastung des Verkehrsnetzes und zur Verlagerung von Verkehr schaffen ließen, ohne dass damit eine wesentliche Erhöhung der Güterpreise verbunden sei. Der Bericht stelle auch fest, dass bislang im Güterverkehr die Belastung der Ware mit Transportkosten relativ gering sei. Weiterhin müsse man sich intelligente Lösungen für die Verkehrsverlagerung überlegen, wofür die Verkehrstelematik geeignet sei.

Die CDU/CSU-Fraktion hat in der Beratung ausgeführt, dass sie den Bericht begrüße und sich insgesamt mit dem Entschließungsantrag der Koalition einverstanden erklären könne, aber nicht mit dem Spiegelstrich 3 (Fortsetzung der Ökosteuerreform) und nur eingeschränkt mit dem Spiegelstrich 2 (Kombinierter Verkehr). Der Ökosteuer habe man bislang nicht zugestimmt und könne ihr auch grundsätzlich nicht zustimmen. Auch bei dem Punkt „Kombinierter Verkehr“ habe man Bedenken, weil das im Kombinierten Verkehr beförderte Gütervolumen stetig abnehme. Hier seien konzeptionelle Überlegungen erforderlich. Zudem bedürfe es einer redaktionellen Überarbeitung der einzelnen Formulierungen. Dem Vorschlag des Ausschusses für Bildung, Forschung und Technikfolgenabschätzung für eine Entschließung hätte man hingegen zustimmen können.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN begrüßte den Bericht sehr, da dort sehr viele wichtige Bausteine zur Verlagerung des Verkehrs dargestellt würden. Für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sei besonders wichtig, dass hierbei in dem Bericht die Bereiche „Erhöhung der Kraftstoffpreise“ und „Erhöhung der Mineralölsteuer“ ganz zentrale Bausteine seien. Weitere wichtige Bausteine seien die Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs, die Telematik und die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene sowie die Fortsetzung der Ökosteuerreform, um eine Verlagerung des Verkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsträger zu erreichen. Das Konzept der Ökosteuerreform werde durch den Bericht bestätigt. Dass dem öffentlichen Personennahverkehr nicht die gesamte Ökosteuer erlassen werde, hänge auch damit zusammen, dass es auch in diesem Bereich eine Optimierung im Hinblick auf die Einsparung von Energie geben müsse.

Die Fraktion der F.D.P. vertrat die Auffassung, der Bericht enthalte im Wesentlichen nur eine Sammlung bereits bekannter Fakten. Wichtige Aussagen des Berichtes seien, dass eine Angebotsverbesserung der Bahn im Güterverkehr zwingend notwendig sei und dass räumliche und zeitliche Fahrverbote und Überholverbote für LKW realisiert werden müssten, wenn es zu Verkehrsverlagerungen kommen solle. Die Anhebung von Preisen sei hingegen nach dem Bericht nicht entscheidend, da die Transportkosten höchstens 5 % der Gesamtkosten verursachten. Der Entschließungsantrag der Koalitionsfraktionen sei nicht schlüssig, da man zwar eine Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs befürworte, aber den Verzicht auf die Erhebung der Ökosteuer für den Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs ablehne.

Die Fraktion der PDS erklärte, sie halte den Bericht für sehr aufschlussreich und man solle ihn nutzen. Zu dem Thema Telematik nehme der Bericht eine sehr kritische Position ein. Es werde in dem Bericht von einer Verkehrsverlagerung durch Telematik von weniger als 2 % ausgegangen. Individuelle Zielführungssysteme würden in dem Bericht kritisch bewertet, da diese Verkehr in bislang verkehrsberuhigte Bereiche verlagerten. Der Bericht komme zu dem Schluss, dass der Anteil der Kosten für die Haltung eines PKW an den Ausgaben eines durchschnittlichen Zweipersonen-Arbeitnehmerhaushalts langfristig betrachtet gesunken seien. Dem Entschließungsantrag der Koalitionsfraktionen hätte man nur dann zustimmen können, wenn sich dieser für eine Befreiung des öffentlichen Personennahverkehrs von der Ökosteuer ausspreche.

Berlin, den 1. Dezember 1999

Dr. Peter Danckert

Berichterstatter

