

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Christine Ostrowski und der
Fraktion der PDS
– Drucksache 14/2335 –**

Investitionen in das Bestandsnetz der Bundesfernstraßen

Im Abschnitt 3.3 Investitionsprogramms für den Ausbau der Bundesschienenwege, Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen in den Jahren 1999 bis 2002 beschreibt die Bundesregierung Gründe für die zu begrüßende Verstärkung der Investitionen in das Bestandsnetz im Verhältnis zu Neu- und Ausbaumaßnahmen. Einen Grund sieht die Bundesregierung „in der zunehmend hohen Beanspruchung von Bundesfernstraßen durch die in den letzten Jahren erhöhten Achslasten und des ständig gewachsenen Güterverkehrs“.

1. Wie lassen sich die Schäden durch den Güterschwerverkehr quantifizieren?
2. Mit welchen zusätzlichen finanziellen Belastungen für Straßenbau und Reparaturen durch die schwereren LKW rechnet die Bundesregierung in der Zukunft?

Die zunehmende Beanspruchung des Bundesfernstraßennetzes durch den Güterverkehr führt grundsätzlich zur Verkürzung der Lebensdauer von Fahrbahnbefestigungen und Brücken und somit zu erhöhtem Erhaltungsbedarf.

Eine Quantifizierung der Schäden an Bundesfernstraßen durch den Güterschwerverkehr und der zukünftigen zusätzlichen finanziellen Aufwendungen zur Erhaltung des Bundesfernstraßennetzes ist wegen der Vielzahl lokaler Einflüsse wie z. B. Alter der Bauwerke, Witterung und Topografie nicht im Einzelfall möglich, sondern nur netzweit mittelfristig abschätzbar.

Die 1990 in Kraft getretene letztmalige Erhöhung der zulässigen Grenzen für Antriebsachslast und Gesamtgewicht von Fahrzeugen des Güterkraftverkehrs wurde mit einem Mehrbeanspruchungsfaktor von 1,5 für die qualitative Mehr-

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 4. Januar 2000 übermittelt.

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

belastung berücksichtigt. Daneben findet die quantitative Verkehrszunahme der Schwerverkehre im Rahmen der bundesweiten Verkehrszählung fortlaufend Berücksichtigung.

3. Wie soll der Güterkraftverkehr mit schweren LKW zur Finanzierung der von ihm verursachten Straßenschäden herangezogen werden?

Die Bundesregierung beabsichtigt, eine streckenbezogene Autobahnbenutzungsgebühr für Nutzfahrzeuge einzuführen. Eine solche streckenbezogene Gebühr ermöglicht – im Vergleich zur derzeitigen zeitbezogenen Lkw-Gebühr (Euro-Vignette) – eine gerechtere Anlastung der Wegekosten, die sich an den tatsächlichen Fahrleistungen und der tatsächlichen Beanspruchung der Infrastruktur orientiert.

4. Mit welchen Maßnahmen will die Bundesregierung eine Tonnagebegrenzung durchsetzen, um die Straßenschäden und folgenden Reparaturaufwendungen in Grenzen zu halten?
5. Beabsichtigt die Bundesregierung alternativ dazu, das komplette Bundesfernstraßennetz für höhere Achslasten auszubauen?

Die Bundesregierung lehnt eine weitere Erhöhung der zulässigen Achslasten und Gewichte für den Straßengüterverkehr ab.

Deshalb sieht die Bundesregierung keine Veranlassung, das komplette Bundesfernstraßennetz für höhere Achslasten auszubauen.