

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Winfried Wolf, Eva-Maria Bulling-Schröter, Rolf Kutzmutz, Dr. Uwe-Jens Rössel und der Fraktion der PDS – Drucksache 14/4821 –**

### **Kostenvergleich zwischen Schienen- und Flugverkehr**

Die zukünftige Debatte in der Verkehrspolitik wird wesentlich von der Diskussion um die volkswirtschaftlichen Kosten und den volkswirtschaftlichen Nutzen des Verkehrs geprägt. Die Kosten-Nutzen-Diskussionen erhalten vor dem Hintergrund des durch die Bundesregierung eingeschlagenen Pfades in der Eisenbahn- und Luftfahrtpolitik neue Brisanz.

Die politische Bedeutung der Kosten-Nutzen-Relation hat mit dem Grünbuch der Europäischen Kommission „Towards Fair and Efficient Pricing in Transport“, Brüssel, 1995 einen neuen Stellenwert erreicht. Dort wurde verdeutlicht, dass der Straßenverkehr der wesentliche Verursacher von externen Kosten wie Unfälle, Umwelt, Staus und dergleichen mehr ist. In der im März 2000 von INFRAS/IWW publizierten Studie „External Costs of Transport“, Accident, Environmental and Congestion Costs in Western Europe, Zürich/Karlsruhe, werden die nicht internalisierten Kosten aus Unfällen, Lärm, Luftverunreinigung, Klimawechsel, Naturschutz, Zersiedelung, ökologische Folgeeffekte in 17 europäischen Ländern untersucht. Dabei wurde bestätigt, dass der Straßenverkehr den größten Anteil an den externen Kosten hält. Während der Flugverkehr die höchsten Kosten pro Leistungseinheit ausweist, bietet der Schienenverkehr bei weitem das günstigste Kosten-Leistungsverhältnis. Diese unterschiedlichen Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte und das Anwachsen der Umweltbelastungen und -gefahren sind bedeutsam für das insbesondere im innerdeutschen Flugverkehr erwartete drastische Wachstum.

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 19. Dezember 2000 übermittelt.*

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

1. Sind der Bundesregierung die Ergebnisse der INFRAS/IWW-Studie bekannt?  
Wenn ja, welche Bedeutung misst sie ihnen hinsichtlich der externen Kosten von Schienen- und Flugverkehr zu?
2. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der oben genannten Studie hinsichtlich der wirtschaftlichen Konsequenzen ihrer verkehrspolitischen Entscheidungen?
3. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der o. g. Studie für die strategische Ausrichtung und Gestaltung des Verhältnisses von Schienen- und Flugverkehr bezüglich der Relation der externen Kosten?
4. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung neben der oben erwähnten Studie über die externen Kosten des innerdeutschen Schienen- und Flugverkehrs vor?
5. In welchem Verhältnis stehen die externen Kosten beim Schienen- und Flugverkehr und wie verhalten sich die externen Kosten des Personen- und Frachttransports auf der Schiene und in der Luft?

Die Fragen 1 bis 5 werden wegen des engen sachlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Der Bundesregierung sind die Ergebnisse der zitierten Studie sowie weiterer Studien zu Fragen der externen Kosten im Verkehrsbereich bekannt. Erklärtes Ziel der Bundesregierung ist es, die Kosten des Verkehrs nach dem Verursacherprinzip anzulasten. Dies bedeutet in erster Linie eine faire Anlastung der Wegekosten. Der Weg hin zu einer Internalisierung externer Kosten des Verkehrs ist im Gegensatz zur reinen Wegekostenanlastung noch Neuland. Zurzeit gibt es noch keine allgemein anerkannten Erkenntnisse über die externen Kosten aller Verkehrsträger. Die Bandbreite der bisherigen wissenschaftlichen Abschätzungen externer Kosten ist derart erheblich, dass die Bundesregierung derzeit aus den vorliegenden Studien – dies gilt auch für die zitierte Studie – keine abschließende zusammenfassende Bewertung abgeben und deshalb hieraus auch keine Konsequenzen ziehen kann.

6. Wie gewichtet die Bundesregierung die Lärmkosten und die Kosten des Klimawechsels?

Lärm- und klimaschutzrelevante CO<sub>2</sub>-Emissionen sind Wirkungskomponenten innerhalb der Kosten-Nutzen-Analyse des gesamtwirtschaftlichen Bewertungsverfahrens der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP).

Die Gewichtung der einzelnen Komponenten ergibt sich implizit aus der Berücksichtigung sämtlicher Wirkungen von erwogenen Verkehrsprojekten.

7. Über welche Erkenntnisse verfügt die Bundesregierung hinsichtlich der Kosten-Nutzen-Berechnungen bei Entscheidungen in den Verkehrsbereichen des Schienen- und Flugverkehrs und in welchem Umfang wurde der kostengünstige Schienenverkehr in der Verkehrsplanung berücksichtigt?

Im Rahmen des gesamtwirtschaftlichen Bewertungsverfahrens der Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) werden in die Bewertung erwogener Schienenprojekte grundsätzlich neben direkten Nutzereffekten wie Transportkostenreduzierungen und Kostenersparnissen aus Reisezeiteinsparungen auch Wirkungen in Bezug auf Unfälle, Lärm, Schadstoffe, klimarelevante Effekte mit einbezogen. Bewertungen aus der Vergangenheit zeigen, dass die Wirkungen für die unmittelbar betroffenen Nutzer hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit eines erwogenen Schienenprojektes eine größere Bedeutung als die externen Effekte haben.

8. Welche Auswirkungen auf die Kosten-Nutzen-Relation einschließlich der externen Kosten entstehen, wenn der innerdeutsche Personen- und Frachtverkehr in größerem Umfang aus der Luft auf die Schiene verlagert werden wird?

Nutzen-Kosten-Verhältnisse werden stets maßnahmenbezogen unter Einbeziehung sämtlicher Wirkungen von Verkehrsprojekten ermittelt. Wird eine Maßnahme mit positivem Nutzen-Kosten-Verhältnis umgesetzt, führt dies zur Verbesserung der gesamtwirtschaftlichen Verhältnisse.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 1 bis 5 verwiesen.

9. Welche externen Kosten aus dem innerdeutschen Personen- und Frachtverkehr bei Schienen- und Flugverkehr entstehen bis 2015, wenn von der jetzigen Eisenbahnpolitik, der Luftfahrtkonzeption und dem Flughafenkonzept der Bundesregierung ausgegangen wird und wie verändern sich die externen Kosten im Jahre 2015, wenn der innerdeutsche Luftverkehr nennenswert auf die Schiene verlagert wird?
10. Welche Einsparung an öffentlichen Mitteln ist durch die Veränderung des Verkehrsträger-Mix zu Gunsten der Schiene aufgrund der niedrigen externen Kosten zu erwarten?

Zu den Fragen 9 und 10 wird auf die Antwort zu den Fragen 1 bis 5 verwiesen.

