

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Renate Blank, Eduard Oswald, Dirk Fischer (Hamburg), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 14/8074 –

Transportleistungen der Verkehrsträger

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Europäische Zentrum für Wirtschaftsforschung und Strategieberatung Prognos AG, Basel, hat am 14. November 2001 eine „Gleitende Mittelfristprognose für den Güter- und Personenverkehr“ vorgelegt. Darin wird auf der Basis der Jahre 1995 bis 2000 die weitere Entwicklung bis 2005 vorausgeschätzt.

Die Tabelle „Modale Transportaufkommensentwicklung der Landverkehrszweige“ weist bei Bahn, Binnenschiff und Rohrfernleitung eine vom Jahr 1999 bis 2005 nahezu gleichbleibende Verkehrsleistung aus. Dagegen wird für den Straßengüterverkehr nach einem Einbruch in den Jahren 1999 und 2000 vom Jahr 2001 an ein erheblicher Anstieg prognostiziert.

Auch bei Zunahme des LKW-Verkehrs wird es künftig weniger Umweltbelastungen geben. Bereits heute sind zwei Drittel aller LKW emissionsarm; von den Neuzulassungen des Jahres 2000 erfüllen bereits 15 % die Norm EURO-III. Die derzeit in Deutschland zugelassenen LKW sind durchschnittlich weniger als sieben Jahre alt. Im Vergleich hierzu weisen laut Deutsche Bahn AG 50 % aller Loks und Triebwagen ein Dienstalter von mehr als 20 Jahren und 15 % sogar mehr als 35 Jahren auf. LKW der Norm EURO-IV werden als sogar schadstoffärmer als die Eisenbahn bewertet.

Die Tabelle „Transportaufkommensentwicklung Straße nach inländischen und ausländischen LKW“ zeigt, dass am Anstieg der Beförderungsleistungen der ausländische LKW einen deutlich größeren Anteil als der inländische LKW hat.

1. Für wie zuverlässig hält die Bundesregierung die Untersuchungen der Prognos AG?

Die Prognos AG erstellt im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) eine Mittelfristprognose für die Verkehrsentwicklung, die jährlich zweimal aktualisiert wird. Grundlage dafür sind die Prognosen der Bundesregierung zur gesamtwirtschaftlichen Entwicklung. Ihre Zuverlässigkeit wird bestimmt vom Eintritt der Randbedingungen, die bei ihrer Erstellung zugrunde gelegt wurden.

2. Wird die Bundesregierung die Prognose-Ergebnisse zum Anlass nehmen, eine neue Gewichtung der Verkehrsträger Straße, Schiene, Wasserstraße, Rohrfernleitung vorzunehmen?
3. In welcher Form wird die Bundesregierung die aufgezeigten Entwicklungen bei der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans berücksichtigen?

Die Bundesregierung wird keine neue Gewichtung der Verkehrsträger vornehmen. Die Mittelfristprognose entspricht den Trenderwartungen der Bundesregierung, wie sie unter anderem im Verkehrsbericht 2000 für das Laissez faire-Szenario dargelegt sind. Der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) liegen dagegen die verkehrspolitischen Zielvorstellungen der Bundesregierung zugrunde, die im Integrations-Szenario ihren Ausdruck finden. Hierzu sind bestimmte ordnungs- und investitionspolitische Maßnahmen geplant, die im Verkehrsbericht 2000 näher erläutert sind.

Die Frage, ob die Langfristprognose für den BVWP auf ihre Gültigkeit überprüft werden sollte, stellt sich nur unter der Voraussetzung, dass eine spätere Mittelfristprognose den wahrscheinlichen Korridor der langfristig erwarteten Entwicklung durchbricht.

4. Welche Folgerungen will die Bundesregierung daraus ziehen, dass in den Jahren bis 2005 das Transportaufkommen bei Bahn, Binnenschiff und Rohrfernleitung stagniert, während beim LKW mit einem erheblichen Anstieg zu rechnen ist?

Die Bundesregierung hat die Investitionen in die Straßen- und insbesondere in die Schieneninfrastruktur in erheblichem Maße verstärkt. Allein für den Ausbau und Erhalt einer leistungsfähigen Schieneninfrastruktur werden im Zeitraum von 2001 bis 2003 insgesamt rund 13,5 Mrd. Euro bereitgestellt. Ab dem Jahr 2003 stehen zusätzlich Mittel aus der streckenbezogenen Autobahnbenutzungsgebühr für schwere Lkw zur Verfügung, die sowohl in die Straßen- als auch in die Schienen- und Wasserstraßeninfrastruktur fließen werden.

Die streckenbezogene Lkw-Gebühr wird darüber hinaus auch zu einer gerechteren Anlastung der Wegekosten führen und damit die Wettbewerbsposition des Verkehrsträgers Schiene verbessern.

Die Stärkung der Befugnisse des Eisenbahn-Bundesamtes als Aufsichtsbehörde durch die Novellierung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes und die vorgesehene Errichtung einer unabhängigen Trassenagentur, die das Recht auf einen diskriminierungsfreien Zugang zum Schienennetz sicherstellen sollen, sind wichtige Elemente für mehr Wettbewerb im Schienenverkehr. Sie werden zur Erhöhung des Verkehrsanteils der Schiene beitragen.

Die Bundesregierung hat mit diesen investitions- und ordnungspolitischen Maßnahmen die Weichen für eine Verlagerung von Verkehrsaufkommen zur Entlastung der Straße gestellt.

5. Wie berücksichtigt die Bundesregierung bei Bewertung der einzelnen Verkehrsträger die Tatsache, dass der LKW zunehmend schadstoffärmer und mit der EURO-IV-Norm sogar umweltschonender als die Eisenbahn sein wird?

Die Bundesregierung begrüßt die erfreuliche Entwicklung, die bei der Reduzierung der Schadstoffemissionen im Bereich der Lastkraftwagen bereits erreicht worden ist und mit Eintritt der Schadstoffgrenzwerte EURO IV und V noch erreicht werden wird. Entscheidend hierfür war die – insbesondere auf deutsche Initiative hin – erfolgte konsequente Verschärfung der Emissionsgrenzwerte auf EU-Ebene.

Die spezifischen Schadstoffemissionen (g/tkm) beim Schienengüterverkehr liegen heute immer noch um den Faktor 2 (bei Stickoxid) bzw. den Faktor 5 (bei Partikel) niedriger als bei der derzeitigen LKW-Flotte. Erst bei ausschließlichem Einsatz von EURO IV/V-LKW wird der spezifische Schadstoffausstoß in etwa gleich sein. Es ist aber auch zu beachten, dass bei der Bahn durch zunehmenden Einsatz nachhaltig erzeugten Bahnstroms sowie sukzessiven Ersatz der im Güterverkehr eingesetzten älteren Dieselloks durch modernere Antriebe ebenfalls noch erhebliche Potenziale zur Emissionsminderung bestehen. Diese gilt es in Zukunft verstärkt auszuschöpfen.

Die im Vergleich zum Straßengüterverkehr größere Umweltverträglichkeit des Schienenverkehrs kommt nach wie vor im spezifischen Energieverbrauch und damit auch bei den CO₂-Emissionen zum Tragen.

Es führt kein Weg daran vorbei, die Eisenbahninfrastruktur weiter auszubauen, weil das insbesondere im Zuge der Erweiterung der EU anwachsende Transportvolumen über den straßengebundenen Güterverkehr allein nicht bewältigt werden kann.

6. Welche Auswirkungen haben diese Erkenntnisse auf das Verhältnis Schiene/Straße, und mit welchen ordnungspolitischen Maßnahmen wird die Bundesregierung den Entwicklungen Rechnung tragen?

Siehe Antwort auf Frage 4.

7. Worauf führt die Bundesregierung zurück, dass es nach dem deutlichen Rückgang der Straßentransporte in den Jahren 1999 und 2000 wieder einen erheblichen Anstieg des LKW-Verkehrs bis zum Jahr 2005 geben wird?

Wie die Mittelfristprognose der Prognos AG ausweist, ist der Rückgang des Straßengüterverkehrs insgesamt in den Jahren 1999 und 2000 allein auf einen starken Rückgang im Straßengüterfernverkehr – und hier insbesondere im Bereich der Bauwirtschaft – zurückzuführen. Die Bundesregierung erwartet, dass sich diese Entwicklung im Jahr 2002 umkehrt und danach der auch in den vergangenen Jahren vorhandene Trend im Straßengüterfernverkehr wieder einsetzt.

8. Wie verträgt sich die Prognose mit den Aussagen im Verkehrsbericht 2000 des Bundesministers für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen?

Ein direkter Vergleich zwischen der Mittelfristprognose bis 2005 und der Langfristprognose bis 2015 ist nicht möglich.

Die Aussagen im Verkehrsbericht 2000 stützen sich auf eine langfristige, konjunkturunabhängige Punktprognose. Eine Interpolation der Langfristprognose auf dazwischenliegende Zeitpunkte ist unzulässig.

Die Mittelfristprognose ist dagegen im Kern eine Trendprognose, deren Ergebnisse stark von den jeweiligen konjunkturellen Zyklen beeinflusst ist.

Die im Verkehrsbericht 2000 im Integrations-Szenario der Langfristprognose bis 2015 unterstellten ordnungs- und investitionspolitischen Maßnahmen werden bis dahin schrittweise umgesetzt werden und können ihre Wirkung erst in einem längeren Zeitraum entfalten. Sie sind in der Mittelfristprognose in wesentlichen Teilen unberücksichtigt geblieben, so dass die Randbedingungen für die beiden Prognosen unterschiedlich sind. Erst die Umsetzung der im Verkehrsbericht 2000 vorgestellten integrierten Verkehrspolitik ergibt für beide Prognosearten vergleichbare Bedingungen.

9. Wie will die Bundesregierung verhindern, dass ihre ordnungspolitischen Maßnahmen zur Verlagerung des Verkehrsaufkommens von der Straße auf die Schiene ohne Wirkung bleiben?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass durch eine konsequente Umsetzung der im Verkehrsbericht 2000 aufgezeigten ordnungs- und investitionspolitischen Maßnahmen die für das Integrationsszenario vorhergesagte Änderung des Modal Split zugunsten der Schiene erreicht wird.

10. Wie wird die Bundesregierung angesichts der angespannten Situation des deutschen Straßengüterverkehrsgewerbes darauf reagieren, dass der auf den ausländischen LKW entfallende Transportanteil prozentual höher ansteigt als auf den binnenländischen LKW?

Die Einführung der Straßenbenutzungsgebühr für schwere Nutzfahrzeuge und die Maßnahmen zur Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen werden dazu beitragen, die Wettbewerbsposition des deutschen Gütertransportgewerbes zu stärken.