

Kleine Anfrage

**des Abgeordneten Dr. Klaus-Dieter Feige und der Gruppe
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Auswirkungen der Autobahngebühr auf die Verkehrsmengen

Die Bundesregierung hat in diesem Jahr zwei neue Finanzierungsinstrumente für den Straßenverkehr eingeführt. Sowohl die Autobahngebühr für den in- und ausländischen Schwerverkehr als auch die Einführung einer Benutzungsgebühr für privat finanzierte Bundesstraßen (mit autobahnähnlichem Charakter, Tunnel und Brücken) umfassen nur einen Teil des Straßennetzes. Gebühren, die für die Inanspruchnahme der Straßeninfrastruktur unmittelbar beim Nutzer erhoben werden, beeinflussen das Nutzerverhalten. Auf diese Weise können die Verkehrsmengen auf den verschiedenen Teilen des Straßennetzes verändert werden. Ob dadurch Verkehrsstauungen und mehr Umweltbelastungen auf anderen Straßen entstehen, bleibt eine offene Frage. Eine Verlagerung der Verkehrsströme auf Bundes- und Landesstraßen müßte dann Rückwirkungen auf die Verkehrswegeplanung haben.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Auswirkungen hat die von der Bundesregierung eingeführte Autobahngebühr für den in- und ausländischen Schwerverkehr auf das Aufkommen des Straßengüterverkehrs auf deutschen Autobahnen?
2. Wie groß beziffert die Bundesregierung die Verdrängungseffekte von Autobahnen auf Bundes- und Landesstraßen durch diese „Lkw-Vignette“ und zukünftige Gebührenerhöhungen?
3. Wird es nach Auffassung der Bundesregierung aufgrund der regional unterschiedlichen Dichte des Bundesstraßennetzes zu regional verschieden großen Verdrängungseffekten kommen, und in welchen Bundesländern werden die schwerwiegendsten Verdrängungseffekte zu erwarten sein?
4. Wie beurteilt die Bundesregierung die Umweltauswirkungen der potentiellen Verdrängungseffekte?

5. Welche mengenmäßigen Veränderungen des ausländischen Transitverkehrs erwartet die Bundesregierung nach Einführung der Vignette?
6. Wie bewertet die Bundesregierung die Wirkungen der Autobahngebühr für den Schwerlastverkehr im Hinblick auf die bestehenden Bedarfsschätzungen des Bundesverkehrswegeplans?
7. Ab welcher Höhe der Autobahnbenutzungsgebühr erwartet die Bundesregierung wirksame Anreize zur Verlagerung des Güterverkehrs auf Bahn und Binnenschifffahrt sowie zur Vermeidung des Straßengüterfernverkehrs durch bessere Auslastung, neue Logistikstrategien und marktnahe Liefer- und Bezugsverflechtungen?
8. Wie groß werden die Verdrängungseffekte auf Bundes- und Landesstraßen bei einer Gebührenhöhe sein, die gleichzeitig Verlagerungs- und Vermeidungswirkungen einschließt?
9. Wie hoch veranschlagt die Bundesregierung die Höhe der Maut für die Nutzer privat finanzierter Straßen?
10. In welcher Höhe müßten Preiszuschläge auf die Maut erhoben werden, um die sozialen und ökologischen Folgekosten des Straßenbaus und der Straßennutzung bei privat finanzierten Vorhaben einzubeziehen?
11. Wie hoch müßten Straßenbenutzungsgebühren liegen, um im Personenverkehr Anreize zum Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel sowie zur Vermeidung von Verkehr durch eine bessere Auslastung der Fahrzeuge zu liefern?
12. In welcher Bandbreite wird die Verkehrsnachfrage für ein Bundesstraßenprojekt schwanken, je nachdem ob es über Gebühren privat oder aus öffentlichen Mitteln finanziert wird?
13. Wie groß wären die Verdrängungseffekte von den Autobahnen auf Bundes- und Landesstraßen im Personenverkehr anzusetzen, wenn auf dem gesamten Autobahnnetz Nutzungsgebühren eingeführt würden?
14. Welche Auswirkungen hätte die Einführung einer Autobahnbenutzungsgebühr auch für den Personenverkehr auf die bestehende Verkehrswegeplanung?
15. Wie beurteilt die Bundesregierung die Einführung von Straßenbenutzungsgebühren auf dem gesamten Straßennetz (Gemeinde-, Kreis-, Landes- und Bundesstraßen), wenn dadurch Verdrängungseffekte vermieden werden können und das Straßennetz optimaler ausgenutzt werden kann?
16. Wie bewertet die Bundesregierung eine vollständige Privatisierung des Straßennetzes?

Bonn, den 13. Juli 1994

Dr. Klaus-Dieter Feige
Werner Schulz (Berlin) und Gruppe