

23.09.92

Antrag

des Landes Hessen

zum

Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (4. FStrAbÄndG)

Punkt 29 der 646. Sitzung des Bundesrates am 25. September 1992

Der Bundesrat möge beschließen:

Der Bundesrat vermißt im Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes jegliche verkehrspolitische Neuorientierung. Die Fortsetzung der bisherigen Politik - insbesondere der Anpassung des Straßennetzes an wachsende Verkehrsströme - stößt immer mehr an die Grenzen dessen, was unter raumplanerischen und ökologischen Aspekten vertretbar erscheint. Konsequenzen sind weiter zunehmende Verkehrsengpässe und Staus mit allen negativen Folgen für Wirtschaft und Umwelt.

Ausgeliefert am 24. SEP. 1992

- 2 -

Der Bundesrat erinnert daran, daß die Bundesregierung bis zum Jahre 2005 eine Reduktion der klimabeeinflussenden Kohlendioxidemissionen - bezogen auf das Jahr 1987 - um 25 bis 30 % anstrebt. Für den Verkehrsbereich soll im gleichen Zeitraum eine Kohlendioxidminderung um 10 % erreicht werden. Nach Auffassung des Bundesrates ist dieses Ziel im Hinblick auf die Luftschadstoffentwicklung im Verkehrssektor nicht erreichbar, wenn der im Gesetzentwurf vorgesehene Fernstraßenausbau realisiert werden sollte. Neuere Untersuchungen des Umweltbundesamtes haben ergeben, daß bei den Kohlendioxidemissionen bis zum Jahre 2010 vielmehr mit einer Zunahme von 40 bis 50 % zu rechnen ist. Eine Zurückführung des Kohlendioxidausstoßes erscheint daher nur erreichbar, wenn eine nennenswerte Verlagerung des Kraftfahrzeugverkehrs auf Schiene, Wasserstraße und öffentlichen Personennahverkehr gelingt. Gerade unter Umweltgesichtspunkten muß hauptsächlich die Attraktivität der Bahn für Personen- und Güterverkehr gesteigert werden, um die notwendigen Verlagerungseffekte zu erreichen.

Weiter stellt der Bundesrat fest, daß der von der Bundesregierung in der Öffentlichkeit verbreitete Eindruck, das Fernstraßenausbaugesetz und der mit dessen Anlage teildientliche Bundesverkehrswegeplan 1992 hätten nunmehr den Vorrang des Schienenstreckenausbaus vor dem Fernstraßenausbau festgeschrieben, einer kritischen Prüfung nicht standhält. Zwar sind nach dem Bundesverkehrswegeplan 1992 die vorgesehenen Investitionen für den Neu- und Ausbau des Schienennetzes der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn mit 108,3 Mrd. DM nominal höher als die Summe der Hauptbautitel für den Fernstraßenbau in Höhe von 99,6 Mrd. DM. Bezogen auf die Neu- und Ausbau-

investitionen für alle Bundesverkehrswege einschließlich der Bundeswasserstraßen liegt damit der Anteil für die Schiene um 4 % über dem Anteil der Straße. Bezogen auf die Gesamtinvestitionen für den Zeitraum 1991 - 2010 in Höhe von 493 Mrd. DM macht der Vorsprung für das Schienennetz der Bundeseisenbahnen gegenüber den Bundesfernstraßen jedoch noch weniger aus. Dabei darf nicht übersehen werden, daß die Investitionen des Bundes für die Schienenwege bis 1990 gravierend hinter denen für die Fernstraßen zurückgeblieben sind, so daß nicht nur in den alten Bundesländern, sondern auch in den neuen - bedingt durch den desolaten Zustand des dortigen Schienennetzes - im Bereich Schiene ein enormer Nachholbedarf besteht.

Aus den genannten Gründen hält der Bundesrat eine grundsätzliche Trendänderung in der Verkehrspolitik im Sinne einer Integration von Verkehrs-, Umwelt- und Raumordnungspolitik für dringend geboten. Erforderlich ist ein Gesamtverkehrskonzept mit den Investitionsschwerpunkten Schiene und öffentlicher Personennahverkehr. Die von der Bundesregierung zum Bundesverkehrswegeplan 1992 erstmals unterstellten ordnungspolitischen Rahmenbedingungen des Prognoseszenarios H zur Abschätzung der künftigen Verkehrsentwicklung und seine Auswirkungen auf die Projektbewertung reichen nicht aus, um

- den Verkehrszuwachs auf der Straße spürbar zu reduzieren,
- möglichst viele Güter auf die umweltfreundlichen Verkehrsmittel Bahn und Binnenschiff zu bringen und
- Verlagerungen von der Straße auf öffentliche Verkehrsmittel verstärkt zu erreichen.

Der Bundesrat erwartet daher von der Bundesregierung eine deutliche Akzentsetzung zugunsten des öffentlichen Verkehrs und damit einen wirksamen Beitrag zu der angestrebten Reduktion der Schadstoffemissionen. Er fordert die Bundesregierung auf, künftige Verkehrsplanungen auf das Szenario G zu stützen, das mit seinem Ordnungsrahmen von einer gezielten Dämpfung des Kfz-Verkehrs ausgeht.