

Große Anfrage

des Abgeordneten Drabiniok und der Fraktion DIE GRÜNEN

Gesellschaftliche Kosten des Autoverkehrs

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Für den Neu- und Ausbau von Straßen werden jährlich Milliardenbeträge aus öffentlichen Haushalten bereitgestellt. Darüber hinaus entstehen weitere volkswirtschaftliche und soziale Kosten.

- a) Auf welche Summe belaufen sich die gesamten Straßenbaumittel (Neu- und Ausbau), die

- der Bund,
- die Länder,
- die Gemeinden

seit dem Jahre 1949 aufgebracht haben, und wieviel entfallen davon auf das Jahr 1982?

Wie schlüsseln sich diese Investitionskosten auf die Fünfjahreszeiträume 1950 bis 1955, ... 1975 bis 1980 auf?

Wie groß sind die jährlichen Unterhaltungskosten des gesamten öffentlichen Straßennetzes in der Bundesrepublik Deutschland, wenn die Zinsen für das für dieses Netz aufgebraute Kapital, Abschreibungen und kalkulatorische Zinsen auf den Wiederbeschaffungswert der von diesem Netz beanspruchten Grundfläche berechnet werden?

- b) Kann die Bundesregierung bestätigen, daß Investitionsmittel im Autobahnbausektor wesentlich weniger Arbeitsplätze schaffen als vergleichsweise beim Bau von Radwegen, Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung oder im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)?

Wie groß sind die jeweiligen arbeitsmarktpolitischen Effekte bezogen auf ein gleiches Investitionsvolumen?

- c) Welche Flächen, incl. der indirekt beeinflussten Flächen (Einschnitte, Aufschüttungen, Abraumdepots, trockengelegte Flächen etc.), sind seit dem Jahre 1949 durch den Straßenbau von

- Bund,
- Ländern,
- Gemeinden

in Anspruch genommen worden?

Wie groß sind die entsprechenden materiellen Verluste bei

- der Landwirtschaft und
- der Forstwirtschaft?

d) Wie groß ist die gesamte Fläche, die

- durch das bestehende Straßennetz versiegelt,
- ökologisch durch den Straßenverkehr (z.B. Lärm und Emissionen) beeinträchtigt wird?

e) Welche ökologischen Verluste treten durch die jährliche Zerstörung von Natur beim Bundesfernstraßenbau auf? Liegt Zahlenmaterial über das Ausmaß vor, und in welcher Form werden diese Schäden in einer volkswirtschaftlichen Kostenrechnung quantifiziert? Falls keine Untersuchungen vorliegen, ist die Bundesregierung bereit, diese durchführen zu lassen und zukünftig ökologische Verluste in Rechnung zu stellen?

f) Wie bewertet die Bundesregierung die durch Bundesfernstraßenbau hervorgerufenen Stadtbild- und Landschaftsveränderungen? Inwieweit sind die damit verbundenen Verluste an Lebensqualität quantifiziert worden.

2. Eine jährlich hohe Anzahl von Unfällen im Straßenverkehr verursacht infolge von Personen- und Sachschäden erhebliche volkswirtschaftliche Belastungen:

a) Wie viele Personen sind seit 1949 durch Straßenverkehrsunfälle

- getötet,
- schwer verletzt,
- verletzt

worden, und welcher Sachschaden ist in diesem Zeitraum bei PKW-Unfällen entstanden?

b) Wie hoch belaufen sich die volkswirtschaftlichen unfallbedingten Gesamtkosten des Kraftfahrzeugverkehrs seit dem Jahr 1949, und wie hoch sind die Kosten für 1981 und 1982?

c) Welcher Anteil von den Unfallfolgekosten wird

- von der KFZ-Versicherung der Unfallbeteiligten,
- von den Unfallbeteiligten direkt (Selbstbeteiligung),
- von den Krankenversicherungen der Unfallbeteiligten getragen?

d) Ist der Bundesregierung bekannt,

- von wem und
- in welcher jährlichen Höhe

die infolge von Straßenverkehrsunfällen verursachten Invaliditätszahlungen bezahlt werden, und wie hoch sind dabei die jährlich von der Allgemeinheit zu tragenden sozialen Kosten?

- e) Auf wieviel Milliarden DM beläuft sich jährlich der volkswirtschaftliche Schaden, der durch autounfallbedingten Krankheitsausfall am Arbeitsplatz entsteht, und ist dieser Verlust in den Unfallfolgekosten enthalten?
- f) Kann die Bundesregierung Berechnungen des Prof. Dr. Rainer Willeke vom Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln bestätigen, nach denen ein Verkehrstoter im Durchschnitt einen Wohlfahrtsverlust von über 400 000 DM (Preisstand 1973) bedeutet? Wenn ja, wie hoch sind die jährlichen Verluste durch Verkehrstote für das Jahr 1982?

Wenn nein, wie hoch beurteilt die Bundesregierung den volkswirtschaftlichen Schaden, der durch die Verkehrstoten entsteht?

3. Die Emissionen des Autoverkehrs beeinträchtigen und schaden der menschlichen Gesundheit. Lärm und Abgase der Autos senken die Lebensqualität der Bevölkerung.

- a) Welche absoluten Schadstoffmengen, aufgeschlüsselt nach
 - Kohlenmonoxid,
 - Schwefeldioxid,
 - Stickoxid,
 - Kohlenwasserstoff (Polyzyklen) und
 - Bleisind seit dem Jahre 1949 durch den Kraftfahrzeugverkehr freigesetzt worden, und wie hoch war die Menge 1982?
- b) Wie groß sind die Flächen, die aufgrund des Straßenverkehrs einen Lärmpegel über 40 dB(A) ausgesetzt sind? Wieviel Menschen leben innerhalb dieser Zone?
- c) Die verkehrsbedingte Luftverschmutzung und der Straßenlärm sind Ursache für Streß und zusätzliche Erkrankungen.

Sind der Bundesregierung Untersuchungen bekannt, die ausweisen, wie hoch die jährlichen Kosten im Gesundheitswesen, die durch Krankheiten (Herz, Atemwege, Krebs), welche durch autoverkehrliche Ursachen hervorgerufen werden, entstehen, und wieviel Prozent werden hiervon von der Allgemeinheit getragen? Wenn nein, ist die Bundesregierung bereit, diese verursacherbezogenen Krankheitsanalysen durchführen zu lassen?
- d) Welcher volkswirtschaftliche Schaden wird durch den Arbeitsausfall und die Invaliditätszahlungen jährlich hervorgerufen, die auf die autoverkehrsbedingten Krankheiten zurückzuführen sind?
- e) Kann die Bundesregierung Untersuchungen des Deutschen Instituts für Urbanistik bestätigen, nach denen in der Bundesrepublik Deutschland jährlich allein an verkehrsreichen Straßen durch den PKW-Verkehr die Wohnwertverluste auf 20 Mrd. DM zu beziffern sind, wenn nein, wie hoch schätzt die Bundesregierung diese Verluste?

4. Die Autoabgase, der Reifenabrieb, das Asbest und Blei sowie Streusalz und Herbizide an Straßenrändern rufen erhebliche ökologische Schäden hervor, die das ökologische Gleichgewicht gefährden.

a) Gibt es Erhebungen über die Höhe des jährlichen Ertragsausfalls

— in der Landwirtschaft und

— in der Forstwirtschaft

bedingt durch die Emissionen des KFZ-Verkehrs einschließlich der Salz- und Herbizidanwendung?

b) Wie groß sind die Belastungen des Grundwassers durch den Eintrag von autoverkehrlichen Schadstoffen?

Welche sozialen Kosten entstehen dadurch; z.B. bei der Trinkwasseraufbereitung?

c) Durch die Anwendung von Streusalz gehen jährlich in den Städten wichtige Baumbestände zugrunde.

Sind der Bundesregierung das Ausmaß und die materiellen Verluste bekannt?

d) Sind der Bundesregierung Erkenntnisse über die ökologischen Schäden durch den Autoverkehr bekannt und bewußt?

Wenn ja, um welche Schäden, in welchem Ausmaß, handelt es sich, und in welcher quantitativen Form gehen diese in eine volkswirtschaftliche Beurteilung des Straßenverkehrs ein?

e) Liegen neue Ergebnisse über das Ausmaß des Waldsterbens in der Bundesrepublik Deutschland vor, und welchen Anteil an den Ursachen hat der KFZ-Verkehr?

5. Weitere Kosten müssen von der Gesellschaft für den Unterhalt und Betrieb z.B. für Straßenverkehrseinrichtungen und zur Lärminderung des Autoverkehrs aufgebracht werden.

a) Wie hoch sind die jährlichen Unterhalts- und Betriebskosten

— des Bundes,

— der Länder,

— der Gemeinden

für die öffentlichen Straßen einschließlich der Kosten für öffentliche Garagen und Parkplätze sowie der Einrichtung und Betrieb von Verkehrszeichen und -signalen?

b) Welche finanziellen Mittel müssen für

— die Verkehrspolizei,

— Gerichtsverfahren wegen Verkehrsdelikten,

— Behörden des Straßenbaus und -betriebs

jährlich aufgebracht werden?

c) Wie viele Steuergelder werden für Lärmschutzmaßnahmen an Straßen jährlich vom Bundeshaushalt ausgewiesen? Sind

Zahlen der Bundesregierung bekannt, wie viele Gelder der Bürger für Maßnahmen zur Reduzierung des Autolärms (z. B. Einbau von Schallschutzfenstern) im Jahresdurchschnitt ausgibt?

- d) Auf wieviel Milliarden DM belaufen sich die Kosten für aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen, die eine Absenkung des Straßenlärms auf den Immissionswert 50 dB(A) bei Tag und 40 dB(A) bei Nacht für alle Wohngebiete bewirken?
 - e) Wie hoch sind die allgemeinen Aufwendungen der öffentlichen Hand für die Beseitigung der Schäden an Kulturgütern, Fassaden und Brücken, die auf autoverkehrsbedingte Luftverschmutzung zurückzuführen sind, und wie hoch beziffert die Bundesregierung diese?
6. Aufgrund der beträchtlichen sozialen Gesamtkosten des Autoverkehrs ist aus verkehrspolitischer Sicht ein Vergleich mit den durch schienengebundenen Verkehr verursachten Kosten angebracht.
- a) Wie hoch sind die jährlichen gesamtgesellschaftlichen Kosten des Autoverkehrs? Wie groß ist davon der Anteil, der
 - durch die Kraftfahrzeugbesitzer,
 - durch die Gesellschaft (soziale Kosten)getragen werden?
 - b) Wie hoch sind die
 - gesamten Kosten und
 - sozialen Kosten (d. h. Kosten, die nicht vom Verursacher getragen werden)für den Personenkilometer bei PKW?
 - c) Wie hoch sind die entsprechenden
 - gesamten Kosten und
 - sozialen Kostenfür den schienengebundenen Verkehr?
 - d) Wie hoch war der gesamte Energie- und Rohstoffverbrauch für den Kfz-Verkehr (Produktion und Betrieb) nach dem Jahre 1949 und im Jahre 1982?

Wie hoch sind die absoluten Vergleichszahlen für den schienengebundenen Verkehr?
 - e) Inwieweit kann die Bundesregierung Angaben machen über den durchschnittlichen Energieverbrauch für einen Personenkilometer im Straßenverkehr und im Schienenverkehr?
7. Durch die Einführung einer Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen und der Geschwindigkeitsreduzierung auf dem Land und in der Stadt können viele soziale Kosten gesenkt werden.
- a) Um welchen Betrag bzw. Prozentsatz würden die sozialen Kosten des Autoverkehrs gesenkt, wenn die Höchstgeschwindigkeit für den PKW-Verkehr innerhalb geschlossener Ortschaften auf 30 km/h, außerhalb geschlossener Ort-

schaften auf 80 km/h und auf Autobahnen auf 100 km/h begrenzt werden würde?

b) Inwieweit kann durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Autobahnen (100 km/h) und eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h auf sonstigen Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften die Stickoxidemission reduziert werden, und inwieweit wertet die Bundesregierung eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Autobahnen (100 km/h) und Landstraßen (80 km/h) als Sofortmaßnahme gegen das Waldsterben?

8. Ist die Bundesregierung bereit, im Hinblick auf die unterschiedlichen sozialen und gesamten Kosten der Verkehrsträger Straße bzw. Schiene eine Wende in der Verkehrspolitik und Investitionspolitik vorzunehmen und den Öffentlichen Personennahverkehr und die Deutsche Bundesbahn auf Kosten des Straßenbausektors vorrangig zu unterstützen?

Bonn, den 9. Dezember 1983

Drabiniok

Beck-Oberdorf, Schily, Kelly und Fraktion

