

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Haar, Daubertshäuser, Amling, Bamberg, Berschkeit, Buckpesch, Curdt, Hettling, Ibrügger, Kretkowski, Pauli, Stahl (Kempen), Wolfram (Recklinghausen) und der Fraktion der SPD

Verlagerung des Lkw-Transitverkehrs auf die Schiene

Im Vergleich zum durchgehenden Straßengüterverkehr weist der kombinierte Verkehr Schiene/Straße eine Reihe bedeutender gesamtwirtschaftlicher Vorteile auf. Eine Entlastung der Fernstraßen bei einer Verlagerung des Lkw-Transitverkehrs auf die Schiene führt zu

- besserem Verkehrsfluß,
- mehr Verkehrssicherheit,
- weniger Lärm und weniger Emissionen.

Wir fragen daher die Bundesregierung:

1. Wie viele Lastkraftwagen pro Werktag haben im Jahr 1983 die Bundesrepublik Deutschland im Transit durchquert?
2. Welche Gütermenge wurde dabei transportiert?
3. Welches waren die Hauptverkehrsströme des Straßentransitverkehrs im Jahr 1983
 - a) angegeben in Lastkraftwagen pro Werktag,
 - b) angegeben in Tonnen pro Jahr?
4. Welche Schadstoffemissionen hat der Lkw-Transitverkehr im Jahr 1983 verursacht:
 - a) Stickoxide,
 - b) unverbrannte Kohlenwasserstoffe,
 - c) Kohlenmonoxid,
 - d) Schwefeldioxid?
5. An wie vielen Straßenverkehrsunfällen waren im Jahr 1983 Transit-Lkw beteiligt?
6. Welche Straßenkosten hat der Lkw-Transitverkehr im Jahr 1983 verursacht?
7. Wie hat sich der Lkw-Transitverkehr seit 1970 entwickelt?

8. Mit welchem Lkw-Transitverkehrsaufkommen rechnet die Bundesregierung im
 - a) Jahr 1985,
 - b) Jahr 1990,
 - c) Jahr 2000?
9. Werden die von der Bundesregierung angekündigten Grenzerleichterungen für den Lkw-Verkehr und die am 1. Juli 1984 in Kraft getretene Erhöhung der Kraftstofffreimengen von 50 auf 200 Liter negative Auswirkungen auf die Förderung des grenzüberschreitenden kombinierten Verkehrs haben?
10. Wie beurteilt die Bundesregierung die Absicht der österreichischen Bundesregierung, den Transitverkehr durch Österreich von der Straße auf die Schiene zu verlagern?
11. Ist die Bundesregierung bereit, das Ziel Österreichs, den Lkw-Transitverkehr auf die Schiene zu verlagern, durch eigene nationale Maßnahmen zu unterstützen?
12. Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung hierzu ergreifen?
13. Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung ergreifen, um Verkehre, die sowohl die Bundesrepublik Deutschland als auch Österreich im Straßentransit durchqueren, bereits im Ursprungsland bzw. an der deutschen Grenze und nicht erst nahe der österreichischen Grenze auf die Schiene zu verlagern?
14. Welche Verkehrsverbindungen des die Bundesrepublik Deutschland durchquerenden Lkw-Transitverkehrs eignen sich besonders für eine Verlagerung auf die Schiene?
15. Welche Investitionen wären erforderlich, um die technischen Voraussetzungen für eine Verlagerung von
 - a) 25 Prozent,
 - b) 50 Prozent,
 - c) 75 Prozentdes gesamten Lkw-Transitverkehrs der Bundesrepublik Deutschland auf die Schiene zu schaffen?
16. Mit welchen Tarifeinnahmen könnte die Deutsche Bundesbahn bei einer solchen Verlagerung des Transitverkehrs auf die Schiene rechnen?
17. Um wieviel gingen
 - a) die Schadstoffemissionen,
 - b) die Verkehrsunfälle,
 - c) der Lkw-Verkehr auf den hauptsächlich vom Transitverkehr benutzten Autobahnen,
 - d) die Straßenkostenbei Verlagerung von 50 Prozent des Straßentransitverkehrs auf die Schiene zurück?

18. Welche Maßnahmen wären erforderlich

- a) im investiven Bereich,
- b) in der Verkehrsordnungspolitik,
- c) bei den Verkehrstarifen,

wenn das Ziel, bis 1990 50 Prozent des Lkw-Transitverkehrs auf die Schiene zu verlagern, erreicht werden sollte?

19. Welche der genannten Maßnahmen ist die Bundesregierung bereit zu ergreifen?

20. Ist die Bundesregierung bereit, Verhandlungen mit den hauptsächlich am Transiverkehr beteiligten Staaten aufzunehmen, um eine weitgehende Verlagerung des Transitverkehrs von der Straße auf die Schiene zu erreichen?

Bonn, den 3. Oktober 1984

Haar

Daubertshäuser

Amling

Bamberg

Berschkeit

Buckpesch

Curd

Hettling

Ibrügger

Kretkowski

Pauli

Stahl (Kempen)

Wolfram (Recklinghausen)

Dr. Vogel und Fraktion

