

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Daubertshäuser, Bamberg, Amling, Hettling, Kretkowski, Haar, Roth, Frau Dr. Hartenstein, Pauli, Ibrügger, Duve und der Fraktion der SPD

Berücksichtigung des Bodenschutzes in der Verkehrspolitik

Die Bundesrepublik Deutschland hat mit 1,89 Straßenkilometer je Quadratkilometer Fläche die vierthöchste Straßennetzdichte der Welt. Bereits heute beanspruchen die Straßen mit Nebenflächen und Randzonen 4,7 v. H. des Bundesgebietes. Werden die Emissionsbänder der Straßen mit ihrer Flächenbeanspruchung von ca. 21 ha/km Straße mit berücksichtigt, so liegt dieser Anteil noch wesentlich höher. Hinzu kommen die Verkehrsemissionen, die sich 1982 auf rd. 5,4 Mio. t Kohlenmonoxid, rd. 0,65 Mio. t Kohlenwasserstoffe, rd. 1,62 Mio. t Stickstoffoxide, rd. 0,11 Mio. t Schwefeldioxid, 65 800 t Staub und 3 500 t Blei beliefen.

Die großräumige Schädigung der Wälder, zunehmende Versorgungsprobleme mit hochwertigem Trinkwasser und die Verunreinigung der Nahrungs- und Futtermittel mit schädlichen Stoffen zeigen, daß durch die derzeitige massive Umweltbelastung, den hohen Flächenverbrauch, die Übernutzung des Bodens und die schleichenden Umweltveränderungen erhebliche Gefahren entstehen. Der Schutz des Bodens stellt daher eine der drängendsten umweltpolitischen Aufgaben aller Politikbereiche dar. Im Bereich der Verkehrspolitik hat der Bund in besonderem Maße die Möglichkeit, steuernd einzugreifen.

Wir fragen daher die Bundesregierung:

1. Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung vorschlagen, um die weitere Versiegelung des Bodens zu begrenzen und die Belastung des Bodens durch Luftschadstoffe erheblich zu verringern?
2. Wird die Bundesregierung investitions- und ordnungspolitische Maßnahmen ergreifen, um den umweltschonenden Eisenbahnverkehr zu bevorzugen?
3. Wenn ja, welche Maßnahmen der Tarif-, Kontingent- und der Abgabepolitik wird die Bundesregierung ergreifen?
4. Sind Liberalisierungsmaßnahmen im Straßengüterverkehr, insbesondere

- die Einführung eines Sonderkontingents für kleine Fahrzeuge,
- die Ausgabe von weiteren 2 100 Bezirksgenehmigungen für den gewerblichen Straßengüterfernverkehr,
- die Erhöhung der höchstzulässigen Maße und Gewichte der Lastkraftwagen und
- die ständige Erhöhung der bilateralen Fahrtgenehmigungen im grenzüberschreitenden Lkw-Verkehr,

mit den Grundsätzen der Bodenschutzpolitik des Bundes vereinbar; insbesondere wenn berücksichtigt wird, daß der prozentuale Anteil der Nutzfahrzeuge an den Abgasemissionen im gesamten Straßenverkehr

- bei CO ca. 1 %,
- bei CH ca. 13 %,
- bei NO_x ca. 31 %,
- bei SO₂ ca. 62 % und
- bei Partikeln ca. 75 %

beträgt (Drucksache 10/1442)?

5. Wird die Bundesregierung bei der Fortschreibung des Ausbauplanes für die Bundesfernstraßen bei all den Gebieten, die inzwischen nahezu gleichwertig gute Erreichbarkeitsverhältnisse aufweisen, eine weitere Kürzung der Ausbauziele vorsehen?
6. Ist die Bundesregierung statt dessen bereit, den Ausbau des Schienennetzes der Deutschen Bundesbahn bevorzugt zu fördern?
7. Wenn ja, ist die Bundesregierung der Auffassung, daß die im Finanzplan des Bundes 1985 bis 1988 vorgesehenen Investitionszuschüsse des Bundes an die Deutsche Bundesbahn aus Kapitel 12 20 in Höhe von gleichbleibend 3,4 Mrd. DM ausreichen, um den bevorzugten Ausbau des Schienennetzes durchführen zu können?
8. Welche organisatorischen und investiven Maßnahmen wird die Bundesregierung zur besseren Ausnutzung der vorhandenen Verkehrskapazitäten ergreifen?
9. Ist die Bundesregierung bereit, den kombinierten Verkehr Schiene/Straße weiterhin zu fördern?
10. Wenn ja, ist sie bereit, Kapazitätsengpässe des kombinierten Verkehrs Schiene/Straße durch die kontinuierliche Bereitstellung von Investitionsmitteln des Bundes zu beseitigen?
11. Ist die Bundesregierung bereit, durch eine verstärkte Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs zu einer Reduzierung des Verkehrsflächenbedarfs im städtischen Umland beizutragen?
12. Wenn ja, wird die Bundesregierung eine Novellierung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes insbesondere mit dem Ziel, den Aufteilungsschlüssel zwischen öffentlichem

Personennahverkehr (ÖPNV) und kommunalen Straßenbau zugunsten des ÖPNV zu verändern, anstreben?

13. Welche Maßnahmen beabsichtigt die Bundesregierung, um den Verkehrsflächenbedarf im Stadt- und Nahverkehr zu begrenzen?
14. Ist die Bundesregierung bereit, die Wohnqualität in den Städten zu erhöhen, und mit welchen Maßnahmen will sie dies realisieren?
15. Beabsichtigt die Bundesregierung eine generelle Überprüfung des Ausbaustandards von Bundes- und Gemeindestraßen?

Bonn, den 24. Oktober 1984

Daubertshäuser

Bamberg

Ameling

Hettling

Kretkowski

Haar

Roth

Frau Dr. Hartenstein

Pauli

Ibrügger

Duve

Dr. Vogel und Fraktion

