

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Klaus Daubertshäuser, Robert Antretter, Carl Ewen, Elke Ferner, Klaus Hasenfratz, Reinhold Hiller (Lübeck), Lothar Ibrügger, Walter Kolbow, Volkmar Kretkowski, Dr. Klaus Kübler, Dr. Uwe Küster, Dr. Dietmar Mattern, Heide Mattischeck, Albrecht Müller (Pleisweiler), Dr. Rolf Niese, Siegfried Scheffler, Dr. Margrit Wetzel, Berthold Wittich, Dr. Peter Struck, Hans-Ulrich Klose und der Fraktion der SPD

Ökologische Sanierung des Verkehrssystems in den neuen Bundesländern

Die neuen Bundesländer stehen vor der gewaltigen Aufgabe, das Verkehrssystem

- einerseits schnell zu sanieren, um den infrastrukturellen Anforderungen an eine leistungsfähige Mobilität gerecht zu werden,
- andererseits in eine Richtung zu lenken, die durch Vorsorge-
maßnahmen ökologisch problematische Entwicklungen, wie
sie in der alten Bundesrepublik Deutschland stattgefunden
haben, von vornherein vermeidet.

Diese Aufgabe einer Neuordnung des Verkehrssystems betrifft aber nicht nur die Entwicklung in den neuen Bundesländern, sondern hat ebenfalls erhebliche Auswirkungen auf die alten Bundesländer, weil die Vereinigung den Zielkonflikt zwischen Mobilität und Minderung der verkehrsbedingten Emission verschärft hat. Damit Verkehrsvermeidung eine größere Bedeutung gegenüber der reinen Verkehrsbewältigung bekommt, muß die Verkehrspolitik

- in den alten Bundesländern ökologische Zielsetzungen sehr
viel stärker berücksichtigen,
- in den neuen Bundesländern einen ökologischen Sanierungs-
und Entwicklungsplan aufstellen und umsetzen.

In der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik hatten der öffentliche Personenverkehr und der Güterverkehr auf der Schiene eine größere Bedeutung als in der Bundesrepublik Deutschland. Kamen 1988 in der Deutschen Demokratischen Republik auf 1 000 Einwohner 226 Pkw, waren es in der Bundesrepublik Deutschland 469 Pkw. Lag die mittlere Leistung des DDR-Pkw unter 40 PS, erreichte sie in der Bundesrepublik Deutschland

80 PS. Während der Bürger der Deutschen Demokratischen Republik über 40 Prozent seiner Verkehrsleistungen mit dem öffentlichen Verkehr zurücklegte, waren es beim Bundesbürger weniger als 25 Prozent. Bei den Verkehrsleistungen im Güterverkehr wurden in der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik 76 Prozent mit der Bahn erbracht, in der Bundesrepublik Deutschland waren es gerade 23 Prozent.

Unter ökologischen Gesichtspunkten muß es in den neuen Bundesländern vor allem darum gehen, das Streckennetz zu bewahren und zu verbessern, Fahrzeugpark und Fahrwege zu erneuern sowie das Gesamtsystem zu modernisieren und aufeinander abzustimmen. Dazu bedarf es neuer Denkansätze insbesondere bezüglich Wirtschaftlichkeit und Finanzierung der öffentlichen Verkehrssysteme.

Wir fragen daher die Bundesregierung nach ihrer Bewertung der verkehrs- und umweltpolitischen Ausgangsbedingungen und ihren Zielen zur Sanierung des Verkehrs in den neuen Bundesländern:

1. Von welchen Ziel- und Prioritätensetzungen geht die Bundesregierung bei der Sanierung des Verkehrssystems in den neuen Bundesländern aus?
2. Wie hoch waren 1989 bei einem Vergleich des spezifischen Energiebedarfs im Personen- und Güterverkehr die Unterschiede zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik bei
 - Primärenergie,
 - Kohlendioxyd-Emissionen und
 - Verkehrsemissionen CO, HC, NO_x und SO₂ in g/Personenkilometer (Pkm) bzw. g/Tonnenkilometer (tkm)?
3. Von welchem Zuwachs geht die Bundesregierung im Personenverkehr und im Güterverkehr bis zum Jahr 1995 bzw. 2000 aus, und welche Konsequenzen ergeben sich daraus für die Nachfrage nach Primärenergie und für die Verkehrsemissionen?
4. Wie bewertet die Bundesregierung das „Trend-Szenario für den Verkehr 2000“ des Instituts für Energie und Umweltplanung (IFEU), wonach trotz eines Pkw-Bestandes von 60 Prozent mit geregelter Katalysator mit einem Anstieg der NO_x-Emissionen um rund 110 Prozent gerechnet werden muß?
5. Welche Investitionen sind für die Modernisierung des Straßennetzes in den neuen Bundesländern notwendig, und welche Anteile entfallen davon auf
 - Autobahnen,
 - Bundesstraßen,
 - Landstraßen,
 - kommunale Straßen?

6. Von welchen Vorgaben geht die Bundesregierung für die jeweiligen Straßenstandards (Breite, Kreuzungssysteme etc.) aus?
7. Wie groß ist der Umfang des Straßennetzes, auf dem durch den baulichen Zustand erhebliche Sicherheitsrisiken bestehen, und in welchem Umfang müssen Richtungsfahrbahnen grundlegend erneuert werden?
8. Welcher Finanzbedarf ist erforderlich, um die kommunalen Verkehrsbetriebe in die Lage zu versetzen, ein umfassendes und leistungsfähiges Angebot zu bieten, und welche Investitionen sind in diesem Zusammenhang für
 - die Strecken,
 - den Wagenparkerforderlich?
9. Welche Hilfen über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) hinaus plant der Bund, damit die Kommunen ihre Nahverkehrssysteme schnell modernisieren können?
10. In welchem Zustand befinden sich das Eisenbahnnetz und die Signal- und Betriebsanlagen der Deutschen Reichsbahn?
11. In welchem Zeitraum sollen die Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahmen bei der Deutschen Reichsbahn durchgeführt werden, wie hoch wird der notwendige Investitionsaufwand veranschlagt, und in welcher Form soll er gedeckt werden?
12. In welchem Umfang können das Wasserstraßennetz und die vorhandenen Kanäle in der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik uneingeschränkt für den gesamtdeutschen Güterverkehr genutzt werden?
13. Wie ist die Struktur der Energienachfrage im Verkehrssektor der neuen Bundesländer, welche Anteile haben die einzelnen Energieträger und wie sehen – aufgeteilt nach den einzelnen Verkehrsträgern – der energetische Erntefaktor und die spezifischen Emissionen aus (unter Einbeziehung der jeweiligen energetischen Anteile bei Raffinerien, Kraftstoffen und Kraftwerken)?
14. Wie hoch waren 1989 die durchschnittlichen Verkehrsleistungen in der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik in Personenkilometern im Vergleich zur Bundesrepublik Deutschland, und wie verteilten sich diese Fahrleistungen auf die Bereiche
 - Arbeit,
 - Bildung,
 - Einkaufen,
 - Urlaub,
 - Freizeit?
15. Wie hoch waren im Vergleich zur Bundesrepublik Deutschland die Güterleistungen in Tonnenkilometern?

16. Von welchen Zielvorstellungen geht die Bundesregierung für die Verkehrspolitik in den neuen Bundesländern im Jahr 2000 bezüglich

- Pkw-Bestand, Pkw-Dichte und Pkw-Verkehrsleistung,
- Lkw-Bestand und Lkw-Verkehrsleistung,
- Anteil öffentlicher Verkehrsleistungen,
- Modal-Split und Verteilung auf die einzelnen Verkehrsträger,
- Schiffsverkehrsleistungen,
- Flugverkehr

aus?

17. Mit welchen Verkehrsemissionen ist zu rechnen?

18. Ist die Bundesregierung bereit, einen Sanierungs- und Entwicklungsplan für die Verkehrsleistungen in den neuen Bundesländern aufzustellen mit insbesondere folgenden Schwerpunkten

- Erhalt, Erneuerung und Ausbau des öffentlichen Personenverkehrs mit der Priorität der Straßensysteme in den Ballungsräumen und Städten,
- Dämpfung des innerstädtischen motorisierten Verkehrs (Verkehrsberuhigung, Parkraumbewirtschaftung, Vorfahrt für ÖPNV etc.),
- umweltschonende Stadtverkehrskonzepte (Ausbau zusammenhängender Radwege, fußgängerfreundliche Gestaltung etc.),
- Sanierung der Reichsbahn,
- Vermeidung von Parallelverkehr zu Lasten der öffentlichen Verkehrsangebote.

19. Sieht die Bundesregierung die Notwendigkeit, durch spezielle Informations- und Beratungsangebote in den Ländern und Gemeinden zu helfen, um die in den alten Bundesländern gemachten Fehler zu vermeiden?

Bonn, den 22. Januar 1992

Klaus Daubertshäuser
Robert Antretter
Carl Ewen
Elke Ferner
Klaus Hasenfratz
Reinhold Hiller (Lübeck)
Lothar Ibrügger
Walter Kolbow
Volkmar Kretkowski
Dr. Klaus Kübler

Dr. Uwe Küster
Dr. Dietmar Mattered
Heide Mattischeck
Albrecht Müller (Pleisweiler)
Dr. Rolf Niese
Siegfried Scheffler
Dr. Margrit Wetzel
Berthold Wittich
Dr. Peter Struck
Hans-Ulrich Klose und Fraktion