

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Michael Müller (Düsseldorf), Monika Ganseforth, Klaus Daubertshäuser, Klaus Lennartz, Friedhelm Julius Beucher, Lieselott Blunck (Uetersen), Ursula Burchardt, Marion Caspers-Merk, Dr. Marliese Dobberthien, Ludwig Eich, Lothar Fischer (Homburg), Arne Fuhrmann, Dr. Liesel Hartenstein, Dr. Ingomar Hauchler, Renate Jäger, Susanne Kastner, Sigrun Klemmer, Horst Kubatschka, Dr. Klaus Kübler, Ulrike Mehl, Jutta Müller (Völklingen), Manfred Reimann, Otto Schily, Dieter Schloten, Horst Schmidbauer (Nürnberg), Regina Schmidt-Zadel, Walter Schöler, Dietmar Schütz, Dr. R. Werner Schuster, Ernst Schwanhold, Hans-Günther Toetemeyer, Hans Georg Wagner, Wolfgang Weiermann, Reinhard Weis (Stendal), Hildegard Wester, Dr. Axel Wernitz

Externe Kosten des motorisierten Straßenverkehrs

Der motorisierte Straßenverkehr nimmt eine zentrale Rolle in vielen Bereichen unserer Gesellschaft ein. In entsprechendem Maße steigen auch die vom Straßenverkehr ausgehenden Belastungen. Die Umweltbelastungen schädigen die menschliche Gesundheit, Tiere und Pflanzen, Gebäude und Materialien. Zum großen Teil fallen die Schäden nicht direkt beim Verursacher an, sondern treten in Form volkswirtschaftlicher oder gesellschaftlicher Kosten auf. Sie werden häufig nicht vom jeweiligen Verursacher, sondern von der betroffenen Allgemeinheit oder von künftigen Generationen getragen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hoch beziffert die Bundesregierung die externen Kosten des motorisierten Straßenverkehrs insgesamt?

Belastungen für Umwelt, Mensch und Natur

2. Wie hoch sind die Gesundheits-, Umwelt- und Materialkosten, die durch verkehrsbedingte Luftschadstoffemissionen in Form von Abgasen, Verbrennungsrückständen und Verdampfungsverlusten entstehen?

Wie hoch sind die Kosten, die durch die vom Straßenverkehr direkt oder indirekt erzeugten klimarelevanten Spurengase (CO_2 , CH_4 , N_2O , O_3 , FCKW und FKW) entstehen?

3. Wie hoch sind die Kosten, die durch die Belastung des Bodens (landwirtschaftliche Schäden, Bodenversalzung, Bodenverun-

reinigung, Schwermetallbelastung) durch schadenswirksame feste Stoffe (Rußpartikel, Blei, Staub, Asbest, Streusalz) und flüssige Stoffe (Altöl, Tropföl) entstehen?

4. Wie hoch sind die Kosten, die durch die Belastungen von Gewässern (Oberflächengewässer und Grundwasser) infolge Emissionen fester und flüssiger Stoffe entstehen (Gewässerversauerung durch Luftverschmutzung; Grund- und Oberflächenwasserverschmutzung durch Schadstoffe, Altöl, Salze; wasserwirtschaftliche Schäden, Ertragsausfälle der Fischerei; Trinkwasserbeeinträchtigung in Geruch, Geschmack, Farbe; Aufbereitungsprobleme für Trink- und Brauchwasser; wachsende Inanspruchnahme aufwendiger Kläranlagentechnik; Verringerung des Freizeit- und Erholungswertes von Gewässern; potentielle Belastungsgefahr durch Gefahrgutunfälle und Leckagen)?
5. Wie hoch sind die Kosten für Tier- und Pflanzenwelt, die durch den Straßenverkehr verursacht werden (Vegetationsschäden, die den Ertrag sowie den Nutzungs- und Erholungswert von Ökosystemen mindern; Gefährdung der Artenvielfalt, Biotopschwund; Beeinträchtigungen von Nutzvieh und damit verbundene Ertragsminderungen; Gefährdungspotential für die Tierwelt durch Unfälle, Lebensraumzerstörung, Isolierung und Verinselung durch Verkehrsflächen; Populationsschäden durch genetische Degeneration oder Aussterben von Tierarten)?

Flächenverbrauch

6. Wie hoch sind die Kosten, die durch den primären Landschaftsverbrauch des Straßenverkehrs entstehen (Versiegelung von Flächen für den fahrenden und ruhenden Verkehr; Zerschneidungseffekte in Stadt und Landschaft, verbunden mit Umwegen und Zeitverlusten für die von der Zerteilung Betroffenen; Erreichbarkeitsprobleme für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer; Beeinträchtigung des Freizeit- und Erholungswertes; Verlust des gewohnten Orts- und Landschaftsbildes; siedlungsstrukturelle Auswirkungen; Lebensraumzerschneidung von Tier- und Pflanzenwelt)?
7. Wie hoch sind die o. a. Kosten für den komplementären Landschaftsverbrauch (Inanspruchnahme angrenzender Flächen durch Nutzungseinschränkungen, Zerstückelungen, Trennwirkung und anderweitige Belastungen wie Lärm, Abgase, Staubentwicklung oder Reifenabrieb)?
8. Wie hoch sind die Kosten, die der motorisierte Verkehr bei der Produktion von Fahrzeugen verursacht (Rohstoffgewinnung und Rohstofftransport, Energieaufwand, Produktionsabfälle, Reinigungsmittel)?
9. Wie hoch sind die Kosten, die bei der Entsorgung (Verschrottung oder Recycling) von Altfahrzeugen entstehen (Deponierung von Altreifen, Kunststoffen, Shreddergut; FCKW- und FKW-Emissionen aus Klimaanlagen von Alt- und Unfallfahrzeugen; Verbrennung von Reifen, Kunststoffen; Entsorgung

von Sondermüll wie Batterien und Altöl, der sowohl bei der Kfz-Wartung als auch bei der Kfz-Verschrottung anfällt)?

Belastungen für Individuen

10. Wie hoch sind die durch Lärm- und Schadstoffemissionen entstehenden Kosten, die das Wohlbefinden des Menschen in physischer und psychischer Hinsicht beeinträchtigen (gesundheitliche Schäden wie Unwohlsein, Stressgefühl, Bluthochdruck, Nervosität, Leistungsstörungen, Konzentrationsschwierigkeiten, Schlafstörungen, Kreativitätsverluste, organische Erkrankungen oder Funktionsminderungen der Hörorgane)?

11. Wie hoch sind die Kosten, die durch Unfälle im Straßenverkehr entstehen?

In welchem Maße sind Fußgänger, Radfahrer, Kinder und ältere Menschen betroffen?

12. Wie hoch sind die Kosten, die durch Einschränkung der persönlichen Mobilität durch Straßenbau entstehen (da Kinder heute häufig nicht mehr selbstständig vor der Haustür spielen können, fahren ihre Eltern sie zur Freizeitgestaltung ins Umland; der Ausbau von Straßen erschwert älteren Mitbürgern das Überqueren der Fahrbahn, was auch nicht durch Brücken, Unterführungen – Treppen! – usw. ausgeglichen werden kann)?

13. Wie hoch sind die Kosten, die durch die Verringerung sozialer Funktionen des Straßennetzes verursacht werden (auf hochbelasteten Straßen entfallen Freizeit- und Kommunikationsfunktionen, die nur noch an anderen Orten wie Kinderspielplätzen, Altenzentren und Treffpunkten wahrgenommen werden können, zu deren Erreichen wiederum eine im Zweifel autogerechte Infrastruktur geschaffen wird und die nur mit dem Auto zu erreichen sind)?

Belastungen für Volkswirtschaft und Gesellschaft

14. Wie hoch sind die Kosten, die zu direkten Produktionsausfällen und Ertragsminderungen infolge von Lärmschäden, Krankheitsfällen und Unfällen (inklusive Unfallfolgeschäden) führen?

15. Wie hoch sind die durch Verkehrslärm und Umweltschäden hervorgerufenen Wertminderungen bei Immobilien (einschließlich einer mittel- bis langfristigen Veränderung der Siedlungsstruktur)?

16. Wie hoch sind die Kosten, die dadurch entstehen, daß unsere Volkswirtschaft auf den motorisierten Individualverkehr und den damit einhergehenden Aufwand (Menschen, Flächen, Ressourcen, Energie, Natur) fixiert ist, wodurch die Entwicklung bzw. Entfaltung anderer Bereiche der Volkswirtschaft gehemmt bzw. verhindert wird (Automobilindustrie als Krisenbranche und Hemmnis für den notwendigen Strukturwandel)?

17. Wie hoch sind die global bzw. volkswirtschaftlich auftretenden Wohlfahrtsminderungen, die dadurch entstehen, daß die Preise für den Verkehr verzerrt sind und nicht die realen Marktverhältnisse widerspiegeln (volkswirtschaftlich nicht optimale individuelle Optimierungsentscheidungen wie Verlagerung der Lagerhaltung auf die Straße, zentrales Europa-Lager, Transport deutschen Joghurts zum Verpacken nach Italien und zum Verkauf zurück)?

Konsequenzen

18. Welche politischen Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Kenntnis über die externen Kosten?
19. Werden langfristige Aspekte in die finanziellen Überlegungen eingebracht, die auch die Gewinne aus Vorsorgepolitik (geringere Kosten für Reparatur zur Abminderung von Folgen) berücksichtigen?
20. Welche Aktivitäten bestehen hinsichtlich eines Umbaus in Richtung auf ein ökologisches Steuersystem, mit dem der Vermeidungsansatz auf einfachste Weise transportiert werden könnte?

Bonn, den 7. März 1994

Michael Müller (Düsseldorf)
Monika Ganseforth
Klaus Daubertshäuser
Klaus Lennartz
Friedhelm Julius Beucher
Lieselott Blunck (Uetersen)
Ursula Burchardt
Marion Caspers-Merk
Dr. Marliese Dobberthien
Ludwig Eich
Lothar Fischer (Homburg)
Arne Fuhrmann
Dr. Liesel Hartenstein
Dr. Ingomar Hauchler
Renate Jäger
Susanne Kastner
Sigrun Klemmer
Horst Kubatschka

Dr. Klaus Kübler
Ulrike Mehl
Jutta Müller (Völklingen)
Manfred Reimann
Otto Schily
Dieter Schloten
Horst Schmidbauer (Nürnberg)
Regina Schmidt-Zadel
Walter Schöler
Dietmar Schütz
Dr. R. Werner Schuster
Ernst Schwanhold
Hans-Günther Toetemeyer
Hans Georg Wagner
Wolfgang Weiermann
Reinhard Weis (Stendal)
Hildegard Wester
Dr. Axel Wernitz