

Entschließungsantrag

**der Abgeordneten Dr. Klaus-Dieter Feige, Werner Schulz (Berlin) und der Gruppe
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

**zum Gesetzentwurf der Bundesregierung
– Drucksachen 12/3480, 12/3481 –**

Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes (4. FStrAbÄndG)

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

(1) Die Bundesregierung hat in ihrem ersten gesamtdeutschen Verkehrswegeplan (GVWP) das größte Straßenbauprogramm der Nachkriegsgeschichte geplant. Mehr als 11 000 km Autobahnen und Bundesfernstraßen sollen bis zum Jahr 2010 gebaut oder ausgebaut werden. Obgleich dieses gigantische Programm mit der deutschen Einheit und dem „Nachholbedarf“ in den neuen Bundesländern begründet wird, sollen die meisten Straßen – knapp 8 000 km – mit zwei Drittel der 191,4 Mrd. DM Investitionsmittel im Westen gebaut werden. Statt der durchschnittlichen 5 Mrd. DM pro Jahr, die der Bund in den vergangenen zehn Jahren für den Fernstraßenbau ausgegeben hat, sollen es fortan 10 Mrd. DM sein. Über die geplanten Bundesfernstraßen hinaus sollen noch erhebliche zusätzliche Mittel in Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen investiert werden, woran der Bund mit mehreren Mrd. DM pro Jahr beteiligt ist.

(2) Die Behauptung der Bundesregierung, daß die Schienenstrecken mit den veranschlagten 194,9 Mrd. DM bis 2010 gleichrangig ausgebaut werden, ist vor diesem Hintergrund schlichtweg falsch. Außerdem sind in der genannten Investitionssumme auch alle Strecken des Schienennahverkehrs eingeschlossen.

(3) Vor dem Hintergrund einer anhaltenden Rezession und der zunehmenden Finanzkrise der öffentlichen Hand gerät der Bundesverkehrswegeplan zu einem finanzpolitischen Luftschloß. Zudem zeigen die Erfahrungen der letzten Bundesverkehrswegepläne, daß der bisherige Finanzrahmen in Höhe von 414,3 Mrd.

DM infolge der Verteuerungen der einzelnen Vorhaben mindestens um ein Drittel nach oben korrigiert werden muß. Gleichzeitig veraltet das dichte Straßennetz in Richtung Schlagloch-Perspektive. Nach Schätzung des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW) ist bis zum Jahr 2010 ein Erhaltungsaufwand von über 341,1 Mrd. DM erforderlich, davon allein 231 Mrd. DM bisher rechnerisch und finanzpolitisch völlig ungedeckter Aufwand für Landes- und Kommunalstraßen. Das unabwendbare Resultat dieser Infrastrukturpolitik der Bundesregierung ist die Kollision von Ausbauplanungen mit dem notwendigen Erhaltungsbedarf.

(4) Die kleine Erhöhung der Mineralölsteuer um 16 Pfennig ab 1. Januar 1994 wird an der Größenordnung der finanzpolitischen Probleme in der Verkehrswegeplanung nichts verändern. Die Einführung der Lkw-Vignette im Verbund mit der finanziell größeren Senkung der Kfz-Steuer wird den deutschen Straßengüterverkehr noch einmal erheblich verbilligen. Die Reform der konkurrierenden Bahn wird dadurch zu einem finanzpolitischen Faß ohne Boden. Das anhaltende Wachstum des Straßenverkehrs, mit dem die Bundesregierung ihre großen Ausbaupläne rechtfertigt, wird auf diese Weise eher beschleunigt. Ein weiteres Ansteigen der Massenmotorisierung und der daran angepaßte Ausbau der Straßen zur zeitlichen Streckung des Verkehrsinfarkts übersteigt aber die Finanzkraft der Bundesrepublik Deutschland auf Dauer. Der Benzinpreis liegt heute real deutlich niedriger als in den 50er Jahren. Vor diesem Hintergrund kann einzig die verursachergerechte ökologische Besteuerung des Straßenverkehrs ein anhaltendes, umweltverträgliches Minus-Wachstum einleiten, das auch zu einer Konsolidierung der öffentlichen Haushalte beiträgt.

(5) Mit ihrem ersten GVWP überrollt die Bundesregierung ihre eigenen Klimaschutzziele. Die Verkehrsprognosen, die dem GVWP zugrunde liegen, implizieren einen erheblichen Zuwachs der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen bis 2005 – in den westlichen Ländern um 43 Prozent und in den östlichen um 150 Prozent gegenüber 1987. Damit würden mögliche Reduktionen in anderen Sektoren mehr als kompensiert. Langfristig torpediert diese Verkehrsentwicklung die unterzeichnete Klimaschutzkonvention, die für die Bundesrepublik Deutschland den Ausstieg aus fossilen Brennstoffen bis 2050 bedeutet.

(6) Der Bundesverkehrswegeplan 1992 soll zu einem Zeitpunkt verabschiedet werden, an dem in der Bundesrepublik Deutschland ein Jahrhundert-Sommer-Smog droht. Die bodennahen Ozonbelastungen nehmen infolge der Mobilitätsexplosion seit Mitte der 80er Jahre nun jährlich zwischen 10 Prozent und 20 Prozent zu. Gefährdet sind mittlerweile nicht mehr nur Kinder, ältere Menschen und Ozon-Empfindliche, sondern die breite Allgemeinheit. Die auf Wachstum angelegte Verkehrswegeplanung konterkariert alle möglichen Versuche, die Ozonbelastung zu verringern.

(7) Der GVWP ist von einem integrierten Gesamtverkehrskonzept, das auf eine nachhaltige Mobilität von Wirtschaft und Gesellschaft ausgerichtet ist, weit entfernt. Nach wie vor wird – entsprechend der vorhergesagten Zuwächse – jeder Verkehrssträ-

ger für sich ausgebaut. Insbesondere bleibt unberücksichtigt, daß der Aus- oder Neubau einer Straße parallel zu einer vorhandenen Bahnlinie dieser die wirtschaftliche Grundlage entziehen kann. Der langfristige wirtschaftliche und finanzpolitische Erfolg der angestrebten Bahnreform wird durch diesen Bundesverkehrswegeplan in Frage gestellt.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. den ersten gesamtdeutschen Verkehrswegeplan 1992 durch einen neuen Entwurf zu ersetzen, der einem integrierten Gesamtverkehrskonzept gerecht wird;
2. in einem abgestuften Verfahren gemeinsam mit den Bundesländern, den Kommunen sowie den Umwelt- und Naturschutzverbänden ein integriertes Verkehrskonzept zu erarbeiten und bis zum 1. Januar 1994 vorzulegen. Priorität hat dabei die Verkehrsvermeidung und die Verkehrsverlagerung auf Bahn und ÖPNV sowie die Abstimmung der Verkehrsträger untereinander. Dem Ausbau und der Modernisierung der Schienenwege und des ÖPNV ist gegenüber dem Fernstraßenaus- und -neubau eindeutig Vorrang zu geben;
bis zur Vorlage dieses integrierten Gesamtverkehrskonzeptes dürfen Genehmigungsverfahren nur bei raumordnerisch und umweltpolitisch unstrittigen Projekten, in der Regel Ausbau und Modernisierung von Schienenwegen einschließlich Verkehrswegen für den spurgebundenen ÖPNV, durchgeführt werden;
3. die Investitionspolitik von Bund, Ländern und Gemeinden mit einer ökologischen Preispolitik zu verbinden. Dazu ist die Mineralölsteuer zu Beginn mit 50 Pfennig und anschließend jährlich zu erhöhen.

Bonn, den 27. Oktober 1992

Dr. Klaus-Dieter Feige
Werner Schulz (Berlin) und Gruppe

Begründung

Die Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung (BfLR) kommt in ihrer raumordnerischen Beurteilung der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit zum eindeutigen Fazit, daß die Schienenprojekte die höchsten Erreichbarkeitseffekte haben und deshalb zeitlichen und finanziellen Vorrang erhalten müßten: „Im Gegensatz zu den Schienenprojekten haben die Straßenprojekte kaum noch bedeutende Reisezeitverbesserungen zur Folge. Auch eine Ausstrahlung der Projekte auf die alten Bundesländer ist kaum festzustellen. Dies ist auf das flächendeckend hohe Qualitätsniveau des westdeutschen Fernstraßennetzes und die auch in den neuen Bundesländern vorhandenen Autobahnen für die großräumigen Verbindungen zurückzuführen.“

Dagegen setzt der GVWP eindeutig auf einen massiven Ausbau des Autobahn- und Fernstraßennetzes. Gegenüber früheren Ver-

kehrswegen sind zwar wesentlich umfangreichere Investitionsvorhaben für die Schiene festzustellen, ohne daß diese jedoch zu Lasten der Straßen gehen würden. Oftmals werden sich die geplanten Straßenvorhaben gegen vorhandene und neue Schienenstrecken auswirken. Entgegen den Äußerungen des Bundesministers für Verkehr ist dieser Verkehrswegeplan kein integriertes Gesamtkonzept, da dieser beim schrankenlosen Ausbau der verschiedenen Verkehrsträger verbleibt, Zusammenhänge zwischen den Trägern ausläßt und jeglichen Ansatz von Verkehrsvermeidung vermissen läßt.

Bundesverkehrswege gegen Klima, Umwelt und Gesundheit

Angesichts der exponentiell fortschreitenden Umweltzerstörung und angesichts der drohenden Klimadestabilisierung greift der GVWP auf unsachgemäße Vorgaben zurück. Drei Szenarien der künftigen Verkehrsentwicklung wurden erarbeitet. Die Fortschreibung der bisherigen Entwicklung (Szenario F) wurde ebenso wie ein sogenanntes umweltorientiertes Szenario (G) mit einigen restriktiven Rahmenbedingungen – u. a. Verdoppelung der Pkw-Nutzerkosten und Erhöhung der Lkw-Kosten um 50 Prozent – aufgegeben. Statt dessen wurde ein „Zwischenmodell“ Szenario H zur Grundlage des GVWP gemacht, das mit Kostensteigerungen von 30 Prozent bzw. 5 Prozent für Pkw- bzw. Lkw-Nutzer angesichts von Inflation und Einkommenswachstum Umweltorientierung vortäuscht.

Die Wachstumsprognosen des Szenarios H werden einer Studie des Umweltbundesamtes zufolge auf den eingangs erwähnten drastischen Anstieg der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen von 43 Prozent bzw. 150 Prozent in den alten bzw. neuen Ländern im Vergleich zum Referenzjahr 1987 hinauslaufen. Schon seit 1987, als die Bundesregierung ihr CO₂-Reduktionsziel (um 25 Prozent in den alten und wesentlich mehr in den neuen Ländern bis 2005) festgelegt hat, sind die Emissionen des Straßenverkehrs in den alten Ländern um 16 Prozent gestiegen. Folgerichtig fordert die Umweltministerkonferenz der Bundesländer in einem Beschluß vom Mai 1992 eine geänderte Prognose in Richtung auf das Szenario G, da der vorgelegte GVWP 1992 nicht als die geforderte Trendwende in der Verkehrspolitik angesehen werden kann.

Der automobiler Straßenverkehr ist mit Anteilen von über 70 Prozent bzw. 50 Prozent bei den Vorläufersubstanzen Stickoxyden und Kohlenwasserstoffen der Hauptverursacher des umwelt- und gesundheitsschädlichen Ozon-Sommer-Smogs. Die Entstickung der Kraftwerke und die Einführung der Katalysatoren ist längst durch längere Fahrstrecken, höhere Geschwindigkeiten und stärkere Motoren überkompensiert worden. Nach internationaler Expertenmeinung müßten die Emissionen dieser Autogifte um 70 Prozent bis 80 Prozent verringert werden. Dies geht langfristig nur mit einer Verkehrswegeplanung, die eine Reduktion und Verlagerung des Straßenverkehrs anzielt.

Nachhaltige Mobilität durch verkehrsvermeidende Infrastrukturplanung

Um der Gefahr zu begegnen, durch forcierten Fernstraßenausbau, wie im ersten GVWP vorgesehen, und den damit einhergehenden langfristigen Kapitalbindungen vollends in die verkehrspolitische Sackgasse zu geraten, müssen Bund, Länder und Gemeinden zusammen mit Umwelt- und Naturschutzverbänden bis zum 1. Januar 1994 ein integriertes Verkehrskonzept erarbeiten und vorlegen. Erst auf dieser Grundlage sollte ein neuer GVWP entworfen werden, der vor allem die Verbesserung und den Ausbau der umweltfreundlichen Bahninfrastruktur und den Aufbau flexibler ÖPNV-Netze – speziell in der Fläche – vorsieht, um dadurch verkehrsvermeidende Siedlungs- und Stadtplanungspolitiken von Ländern und Kommunen zu unterstützen. Gerade auch wegen der bestehenden und absehbar steigenden Finanzierungsengpässe der öffentlichen Hand müssen die Vorhaben zum Fernstraßenausbau und -neubau nach dem Entwurf des ersten GVWP gestoppt und die dafür veranschlagten Mittel für Schieneninfrastrukturvorhaben verwendet werden.

Ökologisch kohärente Investitions- und Preispolitik

Die explosionsartige Zunahme des Straßenverkehrs seit den 60er Jahren lag vor allem an dem permanent zu niedrigen Preisniveau. Die einseitige Straßenbauorientierung der öffentlichen Planer und Investoren hat zwar das ungebremsste Verkehrswachstum erst ermöglicht, ist aber auch stets von der zunehmenden Massentourisierung überholt und unter Ausbauszwang gesetzt worden. Eine Umkehr der Straßenmobilität zu ökologisch gesunden und gleichzeitig hocheffizienten Größenordnungen bedarf neben einer völlig neuen Investitionsplanung im Verkehrswegebau gleichzeitig einer wirksamen ökologischen Preispolitik, die den Individualverkehr verringert. Auf diesem Wege könnte der größte Teil der Straßenbaumittel eingespart werden und für den Ausbau eines modernen, flexiblen Umweltverbunds aus Bahn, Bus, Rad- und Fußwegen umgeschichtet werden. Eine ökologische Lenkungswirkung des Benzinpreises, die gleichzeitig Strukturbrüche vermeidet, läßt sich am effizientesten über eine schrittweise Erhöhung der Mineralölsteuer umsetzen. Gleichzeitig würden dadurch gleiche Wettbewerbschancen für Bahn und ÖPNV schrittweise eingeführt. Die Aussichten der Bahnreform auf Erfolg – sowohl in wirtschaftlicher und finanzpolitischer als auch in ökologischer Hinsicht – wären erheblich verbessert.

