

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Dr. Winfried Wolf, Eva-Maria Bulling-Schröter, Rolf Kutzmutz,
Dr. Uwe-Jens Rössel und der Fraktion der PDS**

Kostenvergleich zwischen Schienen- und Flugverkehr

Die zukünftige Debatte in der Verkehrspolitik wird wesentlich von der Diskussion um die volkswirtschaftlichen Kosten und den volkswirtschaftlichen Nutzen des Verkehrs geprägt. Die Kosten-Nutzen-Diskussionen erhalten vor dem Hintergrund des durch die Bundesregierung eingeschlagenen Pfades in der Eisenbahn- und Luftfahrtpolitik neue Brisanz.

Die politische Bedeutung der Kosten-Nutzen-Relation hat mit dem Grünbuch der Europäischen Kommission „Towards Fair and Efficient Pricing in Transport“, Brüssel, 1995 einen neuen Stellenwert erreicht. Dort wurde verdeutlicht, dass der Strassenverkehr der wesentliche Verursacher von externen Kosten wie Unfälle, Umwelt, Staus und dergleichen mehr ist. In der im März 2000 von INFRAS/IWW publizierte Studie „External Costs of Transport“, Accident, Environmental and Congestion Costs in Western Europe, Zürich/Karlsruhe, werden die nicht internalisierten Kosten aus Unfällen, Lärm, Luftverunreinigung, Klimawechsel, Naturschutz, Zersiedelung, ökologische Folgeeffekte in 17 europäischen Ländern untersucht. Dabei wurde bestätigt, dass der Strassenverkehr den größten Anteil an den externen Kosten hält. Während der Flugverkehr die höchsten Kosten pro Leistungseinheit ausweist, bietet der Schienenverkehr bei weitem das günstigste Kosten-Leistungsverhältnis. Diese unterschiedlichen Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte und das Anwachsen der Umweltbelastungen und -gefahren sind bedeutsam für das insbesondere im innerdeutschen Flugverkehr erwartete drastische Wachstum.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

1. Sind der Bundesregierung die Ergebnisse der INFRAS/IWW-Studie bekannt?

Wenn ja, welche Bedeutung misst sie ihnen hinsichtlich der externen Kosten von Schienen- und Flugverkehr zu?

2. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der oben genannten Studie hinsichtlich der wirtschaftlichen Konsequenzen ihrer verkehrspolitischen Entscheidungen?
3. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der o. g. Studie für die strategische Ausrichtung und Gestaltung des Verhältnisses von Schienen- und Flugverkehr bezüglich der Relation der externen Kosten?

4. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung neben der oben erwähnten Studie über die externen Kosten des innerdeutschen Schienen- und Flugverkehrs vor?
5. In welchem Verhältnis stehen die externen Kosten beim Schienen- und Flugverkehr und wie verhalten sich die externen Kosten des Personen- und Frachttransports auf der Schiene und in der Luft?
6. Wie gewichtet die Bundesregierung die Lärmkosten und die Kosten des Klimawechsels?
7. Über welche Erkenntnisse verfügt die Bundesregierung hinsichtlich der Kosten-Nutzen-Berechnungen bei Entscheidungen in den Verkehrsbereichen des Schienen- und Flugverkehrs und in welchem Umfang wurde der kostengünstige Schienenverkehr in der Verkehrsplanung berücksichtigt?
8. Welche Auswirkungen auf die Kosten-Nutzen-Relation einschließlich der externen Kosten entstehen, wenn der innerdeutsche Personen- und Frachtverkehr in größerem Umfang aus der Luft auf die Schiene verlagert werden wird?
9. Welche externen Kosten aus dem innerdeutschen Personen- und Frachtverkehr bei Schienen- und Flugverkehr entstehen bis 2015, wenn von der jetzigen Eisenbahnpolitik, der Luftfahrtkonzeption und dem Flughafenkonzept der Bundesregierung ausgegangen wird und wie verändern sich die externen Kosten im Jahre 2015, wenn der innerdeutsche Luftverkehr nennenswert auf die Schiene verlagert wird?
10. Welche Einsparung an öffentlichen Mitteln ist durch die Veränderung des Verkehrsträger-Mix zu Gunsten der Schiene aufgrund der niedrigen externen Kosten zu erwarten?

Berlin, den 29. November 2000

Dr. Winfried Wolf
Eva-Maria Bulling-Schröter
Rolf Kutzmutz
Dr. Uwe-Jens Rössel
Roland Claus und Fraktion