

Mobilität in Deutschland – Intelligenz statt Beton

Thesepapier zur Rede von Dr. Angelika Zahrt, Bundesvorsitzende des BUND, beim Programmforum der SPD „Mobilität für Deutschland“ am 26.2.2002 in Magdeburg

Herausforderungen für eine zukunftsfähige Mobilitätspolitik

Die Verkehrspolitik steht in den nächsten Jahren vor großen Herausforderungen. Die Verkehrsprognosen des Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen für das Jahr 2015 zeigen aus ökologischer Sicht ein düsteres Bild. Nach dem Integrationsszenario, welches die Umsetzung der von der Bundesregierung geplanten verkehrspolitischen Maßnahmen beinhaltet, wird

- der Güterverkehr – bezogen auf alle Verkehrsträger – insgesamt um 64 % ansteigen,
- der Anstieg der gesamten Personenverkehrsleistung demgegenüber mit 20% fast moderat ausfallen,
- der Luftverkehr sich verdoppeln, wobei der Anstieg selbst bei einem Szenario, das von deutlichen Kostensteigerungen ausgeht, kaum geringer ausfällt.

Unabhängig von den Anforderungen an die Verkehrssysteme wären mit diesem Verkehrsanstieg auch zunehmende, nicht akzeptable Belastungen für Mensch, Umwelt und Klima verbunden. Die klassischen Luftschadstoffe wie Stickoxide und Kohlenmonoxid gehen aufgrund technischer Verbesserungen der Fahrzeuge in den nächsten Jahren zwar deutlich zurück. Wenn aber die Verkehrsprognosen zutreffen:

- werden die CO₂-Emissionen des Verkehrs um weitere 8 - 10% steigen
- wird der Flächenverbrauch unvermindert weitergehen und
- wird die Lärmbelastung vielerorts noch unzumutbarer, als sie heute vielfach bereits ist.

Die Folge: Die Klimaschutzziele werden verfehlt, die Umwelt- und die Lebensqualität – gerade in den Städten – nehmen weiter ab.

Die Schlussfolgerung ist für uns, dass die Fortsetzung unseres heutigen Mobilitätsmodells weder global noch gegenüber nachfolgenden Generationen vertretbar ist.

Herausforderungen einer nachhaltigen Mobilitätspolitik:

Die Verkehrspolitik geht weiterhin davon aus, dass diese Verkehrsflut unweigerlich auf uns zukommt und zu bewältigen ist. Umweltorientierte Verkehrspolitik beschränkt sich dabei bislang darauf, einen Teil dieser Flut auf die Schiene umzuleiten und die Energie- und Umweltbilanz der Fahrzeuge zu verbessern.

Ein solcher Politikansatz der Anpassung an vermeintlich Sachzwänge greift aus Umweltsicht zu kurz. Begreift man Politik als Gestaltungsaufgabe, müssen die Verkehrsprognosen zu einem Umdenken führen. Wenn wir ernsthaft das Ziel einer nachhaltigen Mobilität in Deutschland verfolgen wollen, hat das Einsparen von Verkehr an erster Stelle zu stehen – von der Europäischen Union bis zur lokalen Ebene. Ebenso stellt sich die Frage, wie wir endlich

eine massive Verlagerung auf den Umweltverbund umsetzen können. Auf diese beiden Strategieansätze möchte ich im Folgenden eingehen.

Einsparen von Verkehr

Das Einsparen von Verkehr ist heute noch ein Randthema, in Zukunft muss es – analog zum Energiesparen – im Zentrum einer Politik stehen, die sich konsequent der Nachhaltigkeit verschrieben hat. Ziel dieser Sparpolitik muss es sein, durch eine stärkere regionale Orientierung von Wirtschaft und Gesellschaft den Verkehrsaufwand insgesamt zu senken. Eine Entkopplung von der Wirtschaftsentwicklung allein genügt nicht, denn es kommt letztlich auf die absolute Reduktion des Energie- und Ressourcenverbrauches an. Wenn wir statt der Ferne die Nahbeziehungen fördern, eine „Stadt bzw. Region der kurzen Wege“ zwischen Wohn-, Arbeits- und Einkaufsorten entwickeln, attraktivere Wohn- und Lebensumfelder gestalten, unnötige Transporte vermeiden.

Damit eine konsequente Raumordnungs-, Städtebau und Wirtschaftspolitik langfristig erfolgreich zur Verkehrseinsparung beitragen kann, muss sie unterstützt werden durch

- einen Abbau von kontraproduktiven Subventionen sowie
- ein umfassendes Konzept zur gerechten Anlastung der internen und externen Kosten des Verkehrs.

Abbau von ökologisch kontraproduktiven Subventionen

Als Beispiel für ökologisch-kontraproduktiven Subventionen ist insbesondere die Entfernungspauschale zu nennen. Zwar hat die Bundesregierung in dieser Legislaturperiode endlich die Nutzer der verschiedenen Verkehrsmittel bei der Höhe der Pauschale gleichgestellt. Allerdings wirkt die Entfernungspauschale in Kombination mit der Eigenheimzulage weiterhin als Zersiedlungsprämie. Die fortschreitende Suburbanisierung wird dadurch vom Staat mit mehreren Milliarden Euro im Jahr unterstützt. Da die Höhe der Steuererstattung für den Weg zur Arbeit von der Höhe des Grenzsteuersatzes abhängt, profitieren von ihr außerdem insbesondere die höheren Einkommensklassen, nicht aber Auszubildende, Studierende oder gerade auch Fernpendler aus östlichen in westliche Bundesländer mit geringen Einkommen. Die Entfernungspauschale ist daher sowohl ökologisch kontraproduktiv, als auch sozial ungerecht. Der BUND setzt sich deshalb dafür ein, die Entfernungspauschale mittelfristig abzubauen. Ein Teil der freiwerdenden Mittel sollte dabei zielgerichtet für einkommensschwache Pendlergruppen aufgewendet werden, die an ihrem Wohnort keinen Arbeitsplatz mehr finden. Ich denke, dass dies ein zentrales Ziel sozialdemokratischer Politik sein muss!

Ein weiteres Beispiel für kontraproduktive steuerliche Subventionen ist das Dienstwagenprivileg im deutschen Steuerrecht, mit der die Kosten für private Mobilität Bestandteil des Gehaltes werden. Dies führt dazu, dass mittlerweile 40 % aller Neuwagen Dienstwagen sind. Umweltgerechte Mobilitätsdienstleistungen haben dadurch gegen die quasi kostenlose Automobilität keine Chance mehr.

Kostenwahrheit im Verkehr

Erst durch die Herstellung einer Kostenwahrheit im Verkehr schaffen wir die notwendigen Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Mobilität. Kostenwahrheit bedeutet, dass die Preise im Verkehr endlich die bisher von der Allgemeinheit finanzierten Kosten für den Ausbau der Verkehrswege, insbesondere aber auch die auf ca. 100 Mrd. Euro pro Jahr geschätzten Kosten für Verkehrstote, Gesundheitsschäden, Naturzerstörung, Umweltverschmutzung sowie Folgen der Klimaveränderung widerspiegeln.

Die ökologische Steuerreform und die ab 2003 geplante Lkw-Maut sind für uns die ersten Schritte einer gerechten und fairen Anlastung der volkswirtschaftlichen Kosten des Verkehrs.

Die ersten Erfolge der ökologischen Steuerreform zeigen sich bereits: seit 1999 wird pro Jahr zwei Prozent weniger Auto gefahren - statt zwei Prozent mehr, wie bis dahin. Der prognostizierte Anstieg des Verkehrs ist also nicht unausweichlich! Außerdem motiviert sie zu einer sparsameren Fahrweise und zum Kauf verbrauchsärmerer Autos, bewegt die Menschen zum Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr. Im bevorstehenden Bundestagswahlkampf wird daher die Fortführung der Ökologischen Steuerreform eine zentrale Forderung des BUND sein, ebenso wie die Weiterentwicklung der Lkw-Maut und eine gerechte Belastung des bisher von Kerosin- und Mehrwertsteuer befreiten Luftverkehrs.

Angebote für eine umweltgerechte Mobilität schaffen

Zweiter zentraler Ansatzpunkt für eine nachhaltige Mobilität ist die umweltgerechte Gestaltung der Mobilitätsketten im Personen- und Güterverkehr – dahinter steht das klassische Ziel der Verkehrsverlagerung.

Dabei müssen wir uns bewusst machen, dass wir eine Verlagerung von Verkehrsanteilen in einem größeren Umfang erst dann erreichen, wenn den Menschen zur Befriedigung ihrer gesamten Mobilitätsbedürfnisse eine echte Alternative zum privaten Pkw zur Verfügung steht. Denn wer erst ein Auto gekauft und vor der Haustür stehen hat, denkt kaum noch darüber nach, wie er seine Ziele möglicherweise umweltfreundlicher und oft auch schneller, bequemer und billiger erreichen kann.

Wir setzen uns deshalb für eine intelligente Nutzung des Pkw unter dem Motto "Nutzen statt Besitzen" ein, das sich auch die CarSharing-Unternehmen auf die Fahnen geschrieben haben. Die bisherigen Erfahrungen mit CarSharing-Nutzern zeigen, dass sie die Vorreiter einer umweltfreundlichen Mobilität sind. Die Pkw-Nutzung ist ein Element ihrer persönlichen Mobilität, das sie mit dem öffentlichen Verkehr, Rad- und Fußverkehr kombinieren. Ihre Fahrleistung mit dem Auto liegt dabei deutlich unter der von Pkw-Besitzern und führt zu einer deutlichen Verringerung der gesellschaftlichen Belastungen von Umwelt und Mitmenschen.

Das Bundesverkehrsministerium schätzt das Potenzial an CarSharing-Kunden auf über zwei Millionen, andere Studien gehen von bis zu sieben Millionen Kunden aus. Erreichen wir nur Teile dieses Potenzials, wird unserer Einschätzung nach der weitere Ausbau des Straßennetzes überflüssig.

Ziel der Verkehrspolitik sollte deshalb die konsequente Verknüpfung von Fernverkehr auf der Schiene, öffentlichem Nahverkehr, Fahrrad, zu Fuß Gehen, Taxi und CarSharing sein. Damit der mobile Mensch von morgen die verschiedenen Verkehrsmittel ebenso einfach und bequem benutzen kann wie heute das Auto – mit einer Mobilitätskarte als Zugangsschlüssel. Das verstehen *wir* unter einer integrierten Verkehrspolitik!

Wir freuen uns daher sehr über die Ansätze von Verkehrsunternehmen und Automobilherstellern, sich zu umfassenden Mobilitätsdienstleistern weiter zu entwickeln. Die Deutsche Bahn AG verknüpft die BahnCard mit einem attraktiven CarSharing-Angebot. Die BahnCard ist damit auf dem Weg, sich zu einer Mobilitätskarte zu entwickeln. Ford beteiligt sich gemeinsam mit den Kölner Verkehrsbetrieben am Mobilitätsdienstleister CarPool. VW arbeitet mit Wohnungsgesellschaften zusammen und bietet für Hausgemeinschaften ein eigenes CarSharing-Konzept an.

Dies sind Ansätze, auf denen wir ebenso aufbauen können wie auf einer großen Vielfalt lokaler Initiativen, die mit autofreien Stadtteilen und Wohnquartieren, Bürgerbussen, Anruf-

Sammel-Taxen etc. ihre Mobilität bedarfsgerecht gestalten. Ansätze, die sich nicht von heute auf morgen flächendeckend umsetzen lassen. Die aber die Richtung aufzeigen, in die sich eine nachhaltige Mobilitätspolitik entwickeln kann. Es gilt, sich nicht mehr nur auf das Bereitstellen von Infrastruktur zu beschränken, sondern die Voraussetzungen und den Rahmen für innovative und zukunftsfähige Mobilitätsangebote in Ballungsräumen, ebenso wie in ländlichen Räumen, zu schaffen.

Dies gilt auch für den Güterverkehr. Ziel muss es sein, eine umfassende Handlungsstrategie dafür zu entwickeln, dass die Schiene mehr als die angestrebte Verdoppelung des Schienengüterverkehrs bis 2015 übernehmen kann – und damit eine deutliche Entlastung von Straßen und Umwelt erreicht wird. Zwischen allen Akteuren ist unstrittig, dass die Schiene zumindest ab einer Entfernung von 300 – 500 km konkurrenzfähig sein müsste – wobei wir glauben, dass dies auch auf kürzeren Entfernungen der Fall ist. Ich fordere daher alle verkehrspolitischen Akteure auf, ein gemeinsames Konzept zu erarbeiten, wie wir bis 2015 mindestens 80 % der Transporte über 300 km auf die Schiene bringen können.

Verkehrsinvestitionspolitik für ein nachhaltiges Mobilitätssystem

Zur Realisierung der eben genannten Angebotskonzepte für eine nachhaltige Mobilität müssen die Weichen in der Verkehrsinvestitionspolitik neu gestellt werden. Mit dem Zukunftsinvestitionsprogramm für die Schiene hat die rot-grüne Bundesregierung eine echte Trendwende eingeleitet. Diese zeichnet sich nicht nur durch die knapp 50-prozentige Erhöhung des Investitionen, sondern auch durch die Konzentration dieser Mittel auf die Sanierung des jahrzehntelang vernachlässigten Bestandsnetzes aus.

Konterkariert wird diese Investitionsoffensive jedoch dadurch, dass der Straßenbauhaushalt ebenfalls eine neue Rekordhöhe erreicht hat. Dies ist nicht nur aus Umweltsicht fatal, sondern auch finanzpolitisch nicht mehr tragbar.

Wenn wir den finanziellen Spielraum des neuen Bundesverkehrswegeplanes betrachten, müssen wir feststellen: Zwei Drittel der bis 2015 zur Verfügung stehenden Mittel werden für den auch auf der Straße und Flüssen und Kanälen vernachlässigten Bestandserhalt benötigt. Die restlichen Investitionsmittel sind weitgehend für die bereits in Bau befindlichen Projekte gebunden.

Auch aus finanzpolitischer Sicht müssen daher klare Prioritäten in der Verkehrspolitik gesetzt werden, statt unter dem Deckmantel einer integrierten Verkehrspolitik das altbekannte Gießkannenprinzip weiterzuführen. Lassen Sie die zu Beginn der Regierungszeit angekündigte "neue Ehrlichkeit in der Verkehrspolitik" Einzug halten und sagen Sie den Bürgerinnen und Bürgern, dass es keinen Spielraum für teure Prestigeprojekte gibt. Stattdessen müssen unter dem Motto "Intelligenz statt Beton" innovative Lösungen für die umweltgerechte Lösung der Verkehrsprobleme realisiert werden.

Entsprechend sollte das geringe Mittelvolumen, das in den nächsten Jahren überhaupt noch verfügbar ist, zielgerichtet in den Ausbau eines zukunftsfähigen Mobilitätssystems fließen. Konkret bedeutet dies:

- Konzentration auf den Ausbau der Schiene, insbesondere der weiterhin vernachlässigten Regionalnetze,
- Förderung von innovativen Mobilitätsprojekten zur besseren Ausnutzung des bestehenden Verkehrsangebotes,
- sowie Lärm- und Umweltschutzmaßnahmen an der bestehenden Verkehrsinfrastruktur.

Kein Beitrag für eine nachhaltige Mobilität sind für uns vor diesem Hintergrund die beiden diskutierten Transrapidprojekte – so faszinierend und attraktiv diese Technologie auch sein mag. Nicht nur angesichts der knappen Finanzen, sondern auch für Mensch und Umwelt ist es weitaus sinnvoller, die Attraktivität des vorhandenen Schienenverkehrs zu steigern. Beispiel München: Verkehrspolitisch ist es pure Geldverschwendung, für mindestens 1,6 Mrd. Euro einen Transrapid vom Hauptbahnhof zum Flughafen zu bauen, wenn die Express-S-Bahn für 250 Mio. Euro nur fünf bis zehn Minuten langsamer ist. Der Münchner Stadtrat hat dies begriffen und sich gegen den Transrapid ausgesprochen. Wir hoffen, dass sich dieser Einsicht bald auch Bundes- und Landespolitiker der SPD anschließen.

Ebenso hilft es der wirtschaftlichen Entwicklung in Ostdeutschland wenig, wenn mehrere Milliarden Euro in Projekte wie die Ostseeautobahn gesteckt werden, die in weiten Teilen mit ca. 15.000 Fahrzeugen pro Tag die Belastung einer Kreisstraße haben wird. Oder wenn die Elbe ausgebaut und damit einer der letzten naturnahen Flussabschnitte in Deutschland zerstört wird – obwohl bereits heute abzusehen ist, dass sich mit diesen Maßnahmen kaum Güterverkehr von der Straße auf das Wasser verlagern lässt. Gleichzeitig fehlt aber das Geld, um das vorhandene Straßen- und Schienennetz zügig zu sanieren.

Effektiver Lärmschutz zum Schutz der Menschen

Bevor ich zum Schluss komme, möchte ich noch einen weiteren zentralen Schwerpunkt für die Verkehrspolitik der nächsten Legislaturperiode ansprechen: den Schutz der Menschen vor Lärm.

Umfragen des Umweltbundesamtes zeigen, dass sich zwei Drittel aller Deutschen durch Verkehrslärm gestört fühlen. Millionen von Menschen können nicht nur tags, sondern auch nachts ihre Fenster nicht mehr öffnen - viele leiden unter Schlafstörungen, mit allen Folgen für ihre Gesundheit, Lern- und Arbeitsfähigkeit. Alleine 12 Millionen Menschen leben an Straßen mit einem Mittelungspegel von über 65 Dezibel, sind also akut von erheblichen Gesundheitsstörungen und erhöhtem Herzinfarkttrisiko bedroht. Dabei handelt es sich vorwiegend um Menschen mit einem geringen Haushalteinkommen, die sich eine Flucht ins Grüne nicht leisten können.

Für dringend überfällig halten wir daher die Verabschiedung eines Gesetzes zum Schutz vor Verkehrslärm. Dabei setzen wir darauf, dass sich in der nächsten Legislaturperiode das Trauerspiel um das von Bundesverkehrsministerium und Verteidigungsministerium blockierte Fluglärmgesetz nicht fortsetzt, der Schutz der Gesundheit von Lärmbetroffenen nicht mehr länger wirtschaftlichen Interessen untergeordnet wird!

Die Gesetzesinitiative muss begleitet werden durch die Entwicklung einer effektiven Handlungsstrategie zur Reduzierung der Lärmemissionen von Fahrzeugen sowie eine Investitionsoffensive für die Lärmsanierung an bestehenden Verkehrswegen. Hier hat die rot-grüne Bundesregierung in der letzten Legislaturperiode mit der Bereitstellung von jährlich 50 Mio. Euro für die Lärmsanierung an Schienen einen Anfang gemacht. Um zügig und flächendeckend Fortschritte zu erzielen, muss dieser Ansatz aber massiv erhöht werden. Ein eigener Etat muss endlich auch für das Bundesstraßennetz bereitgestellt werden.

Verkehrspolitik von wem und für wen

Beim Thema Lärm hatte ich bereits darauf hingewiesen, dass Verkehrspolitik auch soziale Implikationen hat. Besonders Menschen mit geringeren Haushaltseinkommen werden ebenso wie Kinder, ältere Menschen und Behinderte durch den Abbau von Angeboten im Öffentlichen Verkehr von Mobilitätschancen ausgeschlossen. Gleichzeitig sind es die Geringverdienenden, die vorwiegend die Belastungen durch die Mobilität der anderen an Hauptverkehrsstraßen, an Schienenwegen und in Einflugschneisen von Flughäfen tragen müssen.

Verkehrspolitik ist auch nicht geschlechtsneutral: Es ist für Männer und Frauen von unterschiedlicher Bedeutung, ob Geld in den Transrapid zur Beschleunigung der Flughafenanbindung eingesetzt wird – oder für den ÖPNV und Fahrradwege zur Verbesserung der Nahraummobilität. Verkehrsplaner sind weiterhin zu über 90 Prozent meist technikbegeisterte Männer, die primär männliche Verkehrsbedürfnisse im Blick haben. Frauen kommen dabei leicht unter die Räder. Von daher ist das Projekt des gender mainstreamings der Bundesregierung besonders wichtig, bei dem die jeweilige Politik sowohl aus der Perspektive von Frauen wie Männern betrachtet werden soll.

Einbindung der Verkehrspolitik in eine umfassende Nachhaltigkeitsstrategie

Von einer grundlegenden Verkehrswende sind wir auch unter der rot-grünen Bundesregierung noch weit entfernt, wenn auch einige deutliche Kurskorrekturen erfolgt sind. In der kürzlich vorgelegten Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung sind einige Ansätze für eine nachhaltige Mobilität enthalten, die unserer Erachtens aber immer noch deutlich hinter das Erforderliche zurückfallen. Dabei sind wir uns mit dem Sachverständigenrat für Umweltfragen einig, der in seiner Stellungnahme zur Nachhaltigkeitsstrategie schreibt: “In der Verkehrspolitik werden zwar wichtige Probleme thematisiert und einige eher vorsichtige Maßnahmen empfohlen. Das zentraleuropäische Transitland hätte aber allen Grund, mit weitergehenden Maßnahmen – zu denken wäre an die entsprechende Rolle der Schweiz – zu einer Verkehrswende in Europa “vor Ort” beizutragen.”

Lassen Sie uns dieses Projekt einer nachhaltigen Mobilität gemeinsam beginnen. Deutschland hat die gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und technischen Voraussetzungen dazu, ein nachhaltiges Mobilitätssystem aufzubauen. Nutzen wir sie.

Dr. Angelika Zahrt
Bundsvorsitzende
Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland
Am Köllnischen Park 1
10179 Berlin

Tel: 030-27586-431
Fax: 030-27586-460
Email: angelika.zahrnt@bund.net

Tilmann Heuser/Gerrit Schrammen
Referat Verkehrspolitik

Tel.: 030-27586-435
Fax: 030-27586-460
email : tilmann.heuser@bund.net;
gerrit.schrammen@bund.net