

Rot-Grün, die Zweite – Eine verkehrspolitische Bilanz nach 100 Tagen

Am 30.1.2003 ist die rot-grüne Regierung in ihrer zweiten Legislaturperiode 100 Tage im Amt. Grundlage ihrer Arbeit ist ein Koalitionsvertrag, der im Verkehrsbereich einige vielversprechende Ansätze für den Umbau der Verkehrspolitik zu einer nachhaltigeren Entwicklung der Mobilität enthält. Das maßgebliche Ministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wurde um die Zuständigkeit für den Aufbau Ost erweitert und mit dem ehemaligen brandenburgischen Ministerpräsident Manfred Stolpe besetzt.

Der neue Bundesverkehrsminister ist im Hinblick auf die Belange Ostdeutschlands sicher ein Experte, in verkehrs- und umweltpolitischen Fragen hatte er sich hingegen vor der Amtsübernahme nicht profiliert. Betrachtet man die ersten 100 Tage seiner Amtszeit, so hat Stolpe bisher vorwiegend Akzente in Richtung Bauminister gesetzt. Verkehrspolitik bedeutet aber weit mehr als Straßenbau und das Propagieren prestigeträchtiger Großprojekte. Daher erwartet der VCD, dass der neue Verkehrsminister in den nächsten 100 Tagen stärker umweltpolitische Aspekte aufgreift sowie Fragen der Verkehrssicherheit und der nachhaltigen Gestaltung von Mobilität in den Vordergrund stellt.

Die verkehrspolitische Bilanz nach 100 Tagen in der zweiten rot-grünen Legislatur zeigt der Verkehrsclub Deutschland (VCD) anhand der nachfolgenden Bereiche auf.

Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur

Im Koalitionsvertrag ist die Gleichwertigkeit der Investitionen in Straße und Schiene festgeschrieben – wenn auch in vager Formulierung. Die Angleichung der Investitionen soll den Folgen der langjährigen Bevorzugung der Straße entgegenwirken und die Schiene wettbewerbsfähiger machen. Damit soll dem bis 2015 prognostizierten Verkehrswachstum von 20 Prozent im Personen- und 63 Prozent im Güterverkehr (Basis 1997) Rechnung getragen und verhindert werden, dass diese Zuwächse ausschließlich auf der Straße landen. Zudem soll der Schwerpunkt der Verkehrsinfrastrukturinvestitionen im Erhalt des bestehenden Straßen- und Schienennetzes und seiner Sanierung liegen. Der VCD begrüßt diese Verlagerung nachdrücklich, zumal jede zusätzliche Infrastruktur weitere Belastungen für künftige Generationen bedeutet und schon heute die Erhaltung des Bestandsnetzes erhebliche Finanzmittel in Anspruch nimmt.

Allerdings zeichnet sich aktuell eine Abkehr von dieser Politik der Gleichstellung bei den Investitionen und somit ein deutlicher Rückschritt ab. So werden nach derzeitigem Stand im Rahmen des neuen Bundesverkehrswegeplans langfristig die Mittel für die Schienenwege gesenkt, die für die Straße angehoben. Sollte es bei der momentan geplanten Mittelverteilung bleiben, bedeutet das bei den Investitionen bis einschließlich 2015 rund 71 Mrd. Euro für die Straße gegenüber nur 60 Mrd. für die Schiene. Und das, obwohl die Deutsche Bahn AG Rekordinvestitionen in das Schienennetz und den fast vollständigen Abruf aller zur Verfügung gestellten Bundesmittel vermelden kann.

Der VCD kritisiert dieses Abrücken vom Grundsatz der Koalitionsvereinbarung, zumal es über die notwendige Sanierung des bestehenden Schienennetzes hinaus immer noch einen großen Finanzbedarf für die Reaktivierung regionaler Schienenstrecken und für die Erschließung neuer Gewerbegebiete mit entsprechendem Güteraufkommen gibt. Hier gilt es, zusätzliche Mittel bereitzustellen, die auch von anderen Unternehmen als der Deutschen Bahn AG für die notwendige Sanierung und Modernisierung regionaler Strecken abgerufen werden können.

Transrapid

Ein besonders krasses Beispiel für eine falsche Investitionspolitik ist der Transrapid. Denn der Einsatz der Magnetschwebbahn-Technologie ist in Deutschland weder ökonomisch noch ökologisch sinnvoll. Daher ist das Festhalten an der Finanzausgabe von 2,3 Mrd. Euro für die beiden Projekte in NRW und Bayern und die zunächst zugesagte Erhöhung der Bundeszuschüsse für NRW um weitere 250 Mio. Euro eine gravierende Fehlentscheidung der federführenden Sozialdemokraten. Diese Mittelzusage widerspricht zudem dem Koalitionsvertrag und wird von den Grünen nicht unterstützt. Gerade unter den gegebenen Voraussetzungen knapper Finanzen ist jede weitere Subventionierung von Trans- oder Metrorapidprojekten durch den Bund unverantwortlich und auch den Steuerzahlern nicht vermittelbar.

Die geplanten Investitionen für die Magnetschwebbahn können weitaus effizienter und sinnvoller für das bestehende Angebot öffentlicher Verkehre eingesetzt werden. In Zeiten anhaltender Überlegungen, wo im Gesundheits- und Sozialsystem Kosten eingespart oder auf den Bürger abgewälzt werden können und die Fahrtkosten für öffentliche Verkehrsmittel steigen, dürfen keine Steuergelder für solche Prestigeprojekte verschwendet werden. Zumal der Transrapid den bestehenden Angeboten Fahrgäste wegnimmt, keine flexible Kapazität im täglichen Betrieb aufweist, seine Stärken auf den geplanten Strecken nicht ausspielen kann, eine im Verhältnis zum bestehenden Schienennahverkehr schlechtere Energiebilanz aufweist und dabei nur geringe Fahrzeitgewinne bringt. Das Kosten/Nutzen-Verhältnis von Trans- und Metrorapid wird damit den Erfordernissen eines nachhaltigen Umgangs mit Steuergeldern und Umweltverbrauch nicht gerecht.

Auch bedrohen solche Großprojekte die verlässliche Finanzierung von Bus und Bahn in der Fläche, da immer neue Haushaltslöcher nur die Umschichtung knapper Finanzen zulassen. Eine Verkehrsverlagerung weg vom Auto hin zu umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln wird damit immer unwahrscheinlicher

Bundesverkehrswegeplan

Nimmt man das Beispiel Transrapid, so ist dies ein schlechtes Vorzeichen für den neuen Bundesverkehrswegeplan, der ab dem Frühjahr auf der politischen Agenda stehen wird. Denn daran zeigt sich der fehlende Wille, bei Infrastrukturinvestitionen klare Prioritäten zu Gunsten von Umwelt und erschwinglicher Mobilität für alle zu setzen. Der Umschwung von der prestige- zur zukunftssträchtigen Verkehrspolitik ist mithin bisher nicht gelungen.

Um Deutschland nicht weiter in Richtung Schuldenfalle zu bewegen und ökologisch und verkehrspolitisch unsinnige Projekte zu befördern, muss deshalb endlich die von der Bundesregierung bereits Anfang der letzten Legislaturperiode verkündete "neue Ehrlichkeit" in der Verkehrspolitik Einzug halten. Dafür muss der Bund insbesondere den Politikern auf Landesebene verdeutlichen, dass nicht jedes gewünschte Projekt realisiert werden kann. Besonders dreist agieren dabei zur Zeit die unionsgeführten Länder: Auf der einen Seite prangern sie die Regierung lautstark wegen der hohen Schulden und des blauen Briefes aus Brüssel an. Auf der anderen Seite fordern sie vom Bund die Realisierung der riesigen Zahl von insgesamt über 1.600 Straßenbauvorhaben ohne Einschränkungen.

Statt weiterhin Flächen im großen Maßstab zu versiegeln und in Deutschland immer mehr Beton und Asphalt zu verbauen, fordert der VCD deshalb eindeutigen Vorrang für den Erhalt des bestehenden Straßennetzes in den westlichen Bundesländern und den maßvollen Aus- und Neubau in den östlichen Bundesländern – allerdings nur dort, wo es tatsächlich Lücken oder Engpässe im Verkehrsnetz gibt. Minister Stolpe sollte sich demnach nicht neue Autobahnen für wenige auf die Fahnen schreiben, sondern ein Netz leistungsfähiger Bundesstraßen für alle Menschen in Ostdeutschland. Priorität muss dabei im Osten eine echte und zügige Entlastungen von Orten mit besonders starkem Durchgangsverkehr haben.

Kostengerechtigkeit

Mit Einführung der Lkw-Maut zum 31. August 2003 geht die Bundesregierung den ersten Schritt auf dem Weg zu einer verursachergerechten Anlastung der Wegekosten. Die Einnahmen aus der Maut sollen verkehrsträgerübergreifend und überwiegend für die Verkehrsinfrastruktur verwendet werden. Im Koalitionsvertrag wurde zudem vereinbart, die EU bei der Einbeziehung der externen Kosten für Mobilität zu unterstützen.

Bisher fehlen allerdings Aktivitäten der Regierung, die auf die Ausweitung der Maut auf alle LKW auch unter 12 Tonnen und auf alle Straßen abzielen sowie eine mittelfristige Anhebung der Mauthöhe und deren Vereinheitlichung auf hohem Niveau in ganz Europa vorantreiben. Des Weiteren sind auch noch keine Maßnahmen in Sicht, wie trotz EU-Osterweiterung und dem daraus resultierenden Neuverkehr das Ziel erreicht werden soll, den Güterverkehr auf der Schiene bis 2015 zu verdoppeln und damit seinen Anteil am gesamten Güterverkehr auf 24,3 Prozent zu steigern. Und selbst dieses Ziel, das hinsichtlich des Netzzustandes durchaus ambitioniert ist, reicht nicht annähernd aus, um das prognostizierte Wachstum im Güterverkehr mit den geringstmöglichen negativen Folgen für Mensch und Umwelt zu bewältigen.

Ökosteuer

Während die Ökosteuer-Ermäßigungen beim produzierenden Gewerbe verringert wurden und damit wenigstens in diesem Bereich eine zaghafte Weiterentwicklung der ökologischen Steuerreform zu erkennen ist, gibt es im Verkehrsbereich hierzu kein neues Engagement. Das ist besonders deshalb unverständlich, da die Ökosteuer den Rückgang des Kraftstoffverbrauchs eindeutig befördert hat und damit positive Effekte für den Klimaschutz bringt. Die Fortschreibung dieses energie- und klimapolitischen Steuerungsinstrumentes ist aus Sicht des VCD nach wie vor dringend geboten.

Flugverkehr

Die im Koalitionsvertrag festgehaltene Aufhebung der Mehrwertsteuerbefreiung für Flüge in andere EU-Länder ist von der Regierung konsequent weiterverfolgt und in den vorliegenden Gesetzentwurf („Steuervergünstigungsabbaugesetz“) aufgenommen worden. Das ist eindeutig zu begrüßen. Allerdings ist die Besteuerung des Tickets aufgrund rechtlicher Einschränkungen auf den Streckenanteil im deutschen Luftraum beschränkt, was Schwierigkeiten bei der konkreten Berechnung mit sich bringen kann und zudem die mögliche Lenkungswirkung reduziert. Daher muss die Regierung sich jetzt im nächsten Schritt dafür einsetzen, diese Regelung schnell auf EU-Ebene auszuweiten, damit die Wirksamkeit der Maßnahmen in Richtung verstärkter Kostengerechtigkeit im Verkehr gesteigert wird.

Zusätzlich ist eine Ergänzung der steuerlichen Lenkungsmaßnahmen durch emissionsabhängige Start- und Landegebühren notwendig, die ebenfalls zügig angegangen werden muss. Das kann zunächst auch im Alleingang auf nationaler Ebene erfolgen. Auf EU-Ebene steht der vehemente Einsatz für eine gemeinschaftliche Kerosinbesteuerung immer noch aus.

Umweltschutz durch Öko-Standards

Hinsichtlich der Schadstoffreduzierung beim Autoverkehr, die als Ziel im Koalitionsvertrag erfreulich detailliert aufgenommen wurde, sind beim zur Zeit dringlichsten Thema – dem Rußpartikelfilter – bisher leider noch keine konkreten Maßnahmen in Sicht. Hier wäre es an der Zeit, mit einer klaren Ansage, wie und ab wann die Ausrüstung von Neuwagen mit dem Partikelfilter und die entsprechende Nachrüstung bei Altfahrzeugen steuerlich gefördert werden soll, den nötigen Anschlag für Industrie und Verbraucher zu geben. Denn die Erfahrung mit der Einführung des Katalysators zeigt, dass sich durch deutliche steuerliche Anreize, die insgesamt aufkommensneutral gestaltet werden sollten, eine schnelle technische Veränderung zu Gunsten der Gesundheit von Mensch und Umwelt erreichen lässt. Auch bei der angekündigten

Bemessung der Kfz-Steuer nach dem CO₂-Ausstoß der Fahrzeuge gibt es bisher noch keinen Vorstoß der Regierung.

Lärmschutz

Positiv hervorzuheben ist die Tatsache, dass Verkehrsminister Stolpe das Thema Lärmschutz in seiner Regierungserklärung vom 30.10.2002 explizit aufgegriffen und konkrete Zusagen aus dem Koalitionsvertrag für diesen Bereich wiederholt hat:

- ein Programm zur Verbesserung des Lärmschutzes an bestehenden Autobahnen,
- Fortsetzung des Programms zur Lärmsanierung an Schienen,
- Novelle des Fluglärmggesetzes.

Dass der Minister dem Thema Aufmerksamkeit in der Regierungserklärung widmet, ist ein hoffnungsvolles Zeichen. Sofern die genannten Vorhaben nun auch zügig angepackt und umgesetzt werden, kann der Regierung beim Lärmschutz durchaus eine positive Bewertung zuteil werden.

Allerdings müssen dann noch weitere Schritte gegen die Lärmbelastung folgen. An erster Stelle sei dabei die Erarbeitung und Verabschiedung eines Lärminderungsgesetzes genannt, das ein umfassendes Maßnahmenpaket zur Lärmreduzierung enthält. Besonders vordringlich ist dabei die Bekämpfung des Straßenverkehrslärms innerhalb geschlossener Ortschaften, die beispielsweise durch den Einsatz von Flüsterasphalt und lärmarmen Reifen sowie Geschwindigkeitsbegrenzungen vorangebracht werden kann. Die Lärmsanierung an Schienen muss mit einer entsprechenden Modernisierung des rollenden Materials einhergehen, damit hier deutliche Fortschritte erzielt werden.

Fazit:

Sicher wäre es zuviel verlangt, 100 Tage nach Beginn der zweiten Regierungsperiode schon eine weitgehende Umsetzung des Koalitionsvertrages von Rot-Grün im Bereich Verkehrspolitik zu erwarten. Dennoch sind die Anforderungen an die zweite Auflage der Koalition gestiegen, da einige Themen – wie beispielsweise der Lärmschutz – trotz ihrer Dringlichkeit schon in der letzten Legislaturperiode liegen geblieben sind.

In der Gesamtschau auf den rot-grünen Neustart im Bereich Verkehrspolitik zeigt sich aus Sicht des VCD bisher noch keine ausreichende Neugestaltung. Die reale Politik bleibt hinter den Vereinbarungen und Vorhaben des Koalitionsvertrages zurück. Dies gilt vor allem für die Investitionen – siehe Transrapid und Reduzierung der Investitionsmittel für die Schiene.

Unter dem Titel „Aufbau Ost“ pflegt der neue Bundesverkehrsminister bisher zudem zuviel Rhetorik alten Stils, indem er vorwiegend von Großprojekten wie Autobahnen und der Hochgeschwindigkeitsstrecke Erfurt – Nürnberg spricht, die eher einer überdimensionierten „Fern-U-Bahn“ als einer sinnvollen Zugverbindung gleichkommt. Die längst ad acta gelegte Transrapid-Strecke Berlin – Hamburg bezeichnete er im Zusammenhang mit der aktuellen Diskussion sogar als seine „Traumstrecke“, für die er noch nicht alle Hoffnung verloren sehe.

Der VCD erwartet von Bundesverkehrsminister Stolpe und der gesamten rot-grünen Regierung daher jetzt eine deutliche Verlagerung ihrer Akzente auf eine nachhaltige Verkehrsgestaltung. Dazu gehört der Verzicht auf Großprojekte, die viel kosten aber nur Wenigen nützen ebenso wie die Ausrichtung der Investitionsentscheidungen am langfristigen Nutzen für Umwelt und Mobilität. Vorrang muss dabei die zügige Realisierung aller Maßnahmen haben, die zur Reduzierung von Treibhausgasen, Lärm und Unfällen sowie zur Verlagerung des besonders umweltbelastenden Straßenverkehrs auf die Schiene führen.