

## **VCD zur Bundestagswahl 2005:**

### **Forderungen für eine nachhaltige Verkehrspolitik in der nächsten Legislaturperiode**

Der Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) tritt für eine nachhaltige Verkehrspolitik ein. Das bedeutet: Mobilität muss auch in den kommenden Jahrzehnten für alle möglich sein – unabhängig von wirtschaftlichen, sozialen und körperlichen Voraussetzungen. Gleichzeitig müssen die Beeinträchtigungen von Umwelt, Gesundheit und Gesellschaft durch den Verkehr so gering wie möglich gehalten werden.

Die nächste Regierung – aus welchen Akteuren sie auch immer bestehen mag – muss sich den Herausforderungen einer zukunftsfähigen, umwelt- und sozialverträglichen Mobilität stellen. Als Umwelt- und Verbraucherverband erhebt der VCD hierzu in allen relevanten Bereichen konkrete Forderungen, wie im Laufe der nächsten Legislaturperiode eine Neuausrichtung der Verkehrspolitik aussehen sollte.

#### **Verkehrswegeplanung und -finanzierung**

Deutschland verfügt bereits über ein sehr dichtes Straßennetz und trotzdem schreiten Zersiedelung und Flächenversiegelung mit ihren negativen Folgen für Wasserhaushalt, Naturräume sowie Tier- und Pflanzenwelt immer noch viel zu schnell voran. Deshalb müssen die Mittel für den Straßenaus- und -neubau deutlich zurückgefahren werden, zusätzliche Straßen sind nur noch in wenigen Einzelfällen sinnvoll. Im Verkehrshaushalt muss die Instandhaltung der bestehenden Straßeninfrastruktur Priorität erhalten.

Anders als bei der Straßeninfrastruktur sind Aus- und Neubauten bei der Schieneninfrastruktur durchaus vonnöten, um beispielsweise das Ziel, mehr Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern, tatsächlich zu erreichen. Insbesondere die durch die EU-Erweiterung entstehenden neuen Transitverkehre können nur auf die umweltfreundlichere Schiene verlagert werden, wenn entsprechende Trassen zur Verfügung stehen. Sanierung und Modernisierung der Schieneninfrastruktur müssen intensiviert werden, damit die Vernachlässigung insbesondere der Nebenstrecken in den vergangenen Jahrzehnten nicht zu weiteren Streckenstilllegungen führt. Für das Schienennetz muss mittelfristige Investitionssicherheit hergestellt werden. Die großen Lücken und Schwankungen bei der Finanzierung von Schienenwegen in den vergangenen Legislaturperioden haben den umweltverträglichen Verkehrsträger Bahn geschwächt.

In der Verkehrswegeplanung müssen neue Modelle und Methoden zum Einsatz kommen, die eine verkehrsträgerübergreifende Netz- bzw. Korridorbetrachtung ermöglichen. Nur so kann eine integrierte Gesamtplanung an die Stelle unkoordinierter Einzel- und Großprojekte treten.

Steueranreize, die Zersiedlung und Flächenversiegelung durch Verkehrswege fördern, gilt es zu beenden. Deshalb muss die Entfernungspauschale stufenweise auf null gesenkt und die Eigenheimzulage abgeschafft werden. Diese Maßnahmen können erheblich dazu beitragen, den Flächenverbrauch von heute rund 100 ha pro Tag auf 30 ha bis zum Jahr 2020 zu verringern.

Wesentliche steuerliche Rahmenbedingungen müssen für alle Verkehrsträger angeglichen, Mineralöl- und Ökosteuer auf alle Verkehrsmittel ausgedehnt werden. Steuerbefreiungen, wie sie derzeit vor allem für den Flugverkehr bestehen, verhindern faire Wettbewerbsbedingungen und mehr Kostengerechtigkeit im Verkehr.

#### **Ökologische Steuerreform**

Die Ökosteuer ist ein effektives Instrument zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs und der Treibhausgase. Wenn sie die Nachfrage drosselt, führt das langfristig auch zu einer Entlastung der Ölmärkte und damit zu einer größeren Preisstabilität. Die Ökosteuer sollte deshalb mög-

lichst international fortentwickelt werden - mit Deutschland in einer Vorreiterrolle. Über die Verwendung der Mittel aus möglichen weiteren Erhöhungsstufen ist neu zu entscheiden.

## **Bus und Bahn**

In erster Linie gilt es, das vorhandene Schienennetz zu erhalten und zu sanieren und so das Bestandsnetz langfristig zu sichern. Weitere Streckenstilllegungen sind zu stoppen. Um die Kapazität der Schiene zu steigern, ist darüber hinaus ein gezielter Ausbau notwendig. Dabei sollten vorrangig stillgelegte Strecken reaktiviert, Engpässe beseitigt, Lücken im Schienennetz geschlossen und fehlende Überholgleise ergänzt werden.

Verkehrspolitisch fragwürdige Prestigeprojekte wie die Neubaustrecke Nürnberg - Erfurt, der Neubau Hamburg/Bremen - Hannover (Y-Trasse) oder das Bahnhofprojekt Stuttgart 21 sind einzustellen. Hingegen sollten die Investitionen so genutzt werden, dass bis zum Jahr 2012 ein deutschlandweiter integraler Taktfahrplan nach dem Vorbild der Schweiz möglich wird.

Für eine erfolgreiche Bahnreform ist die institutionelle Trennung von Netz und Transport unerlässlich. Diese sollte in der nächsten Legislaturperiode erfolgen. Nur so kann sichergestellt werden, dass das Schienennetz unbeeinflusst von Konzerninteressen bestmöglich ausgelastet wird und Reisende durch den Wettbewerb der Anbieter bezahlbare und attraktive Angebote erhalten.

Die Schieneninfrastruktur muss unter staatlicher Kontrolle bleiben und darf nicht den renditeorientierten Gesetzen privatwirtschaftlicher Investoren unterworfen werden. Das würde Umfang und Qualität des Schienennetzes mindern, da bei privatisierter Infrastruktur auch das Netz als solches Gewinne erwirtschaften müsste.

Ausschreibungen im Schienenpersonennahverkehr haben sich bewährt: Die Kosten sind gesunken, Angebot und Nachfrage wurden teilweise deutlich erhöht. Daher sollten alle Regionalisierungsmittel, die den Ländern vom Bund zufließen, nur nach entsprechenden Ausschreibungsverfahren an Verkehrsunternehmen gezahlt werden. Die Ausschreibungen müssen auch kleineren und neuen Unternehmen Chancen bieten, Aufträge zu erhalten.

Die gegenwärtige Struktur der ÖPNV-Finanzierung ist undurchsichtig und ineffizient. Daher ist eine Reform notwendig, die analog zur Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs mehr Transparenz schafft und angebots- statt aufwandsorientierte Leistungen honoriert. Alle ÖPNV-Mittel sollten dabei zusammengefasst und auf die kommunalen Aufgabenträger nach feststehenden Kriterien aufgeteilt werden.

Für Bahnen und Busse sind strengere Umweltstandards anzulegen. Ansatzpunkt hierfür sind Ausschreibungen für den öffentlichen Verkehr, in denen neben ausreichenden Qualitätsstandards auch ökologische Mindestanforderungen festgelegt werden.

Um das von allen Parteien bekundete Ziel der Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene auch im Personenverkehr zu befördern, sollte der Mehrwertsteuersatz für Fahrkarten im Schienenfernverkehr wie im übrigen Europa reduziert und auf 7 Prozent gesenkt werden.

Der Einsatz einer Magnetschwebbahn in Deutschland ist unsinnig, egal ob im Nah- oder Fernverkehr. Diese teure Technologie würde eine parallele Infrastruktur erfordern und Steuergelder binden, die dann dem herkömmlichen Schienenverkehr fehlen. Auf der anderen Seite stehen den zusätzlichen Ausgaben keine entsprechenden Effekte für Mobilität und Umwelt gegenüber.

## **Fahrgastrechte**

Längst überfällig sind gesetzlich festgelegte und einheitliche Fahrgastrechte für den öffentlichen Personenverkehr. Sie müssen sich auf die gesamte Reisekette über Nah- und Fernverkehr hinweg beziehen und bundesweit in allen öffentlichen Verkehrsmitteln gelten.

## **Güterverkehr**

Um die Belastung von Mensch und Umwelt durch den Schwerlastverkehr zu verringern und die Kostengerechtigkeit im Güterverkehr zu erhöhen, muss die Lkw-Maut weiterentwickelt werden: Ausdehnung auf das gesamte Straßennetz und alle Lkw ab 3,5 Tonnen zul. Gesamtgewicht, schrittweise Erhöhung der Maut auf durchschnittlich 0,45 € pro Kilometer bis 2010. Um die rechtlichen Voraussetzungen zu schaffen, muss die kommende Bundesregierung auf die Neugestaltung der Wegekostenrichtlinie in Brüssel Einfluss nehmen und u.a. die Einbeziehung externer Kosten ermöglichen.

In der Binnenschifffahrt muss nach dem Grundsatz verfahren werden, die Schiffstransporte den Flüssen anzupassen, nicht umgekehrt. Daher sind unangemessene Ausbauprojekte zu stoppen. Es sind außerdem Förderprogramme zu schaffen, um die Schiffsflotte zu modernisieren und dadurch Energieverbrauch und Emissionen deutlich zu senken. Die Stärken von Schiff, Zug und Lkw sollten im Gütertransport optimal kombiniert, statt gegeneinander ausgespielt werden.

## **Autoverkehr**

Die deutsche Regierung muss sich in Brüssel für eine zügige Festlegung der nächsten Schadstoffstufen Euro 5 für Pkw und Euro 6 für schwere Nutzfahrzeuge und Busse stark machen. Die Grenzwerte müssen sich dabei sowohl für Dieselruß also auch für Stickoxide nach dem maximal möglichen Gesundheits- und Umweltschutz bemessen. Partikelfilter würden damit für Dieselfahrzeuge unerlässlich. Eine angemessene steuerliche Förderung für Fahrzeuge mit Partikelfilter muss schnell beschlossen werden, damit diese Technik weit vor Inkrafttreten von Euro 5/6 zum Standard wird.

Die bewährten europaweiten Schadstoffgrenzwerte sollten durch die Einführung eines verbindlichen Grenzwertes für das Treibhausgas CO<sub>2</sub> ergänzt werden. In einem ersten Schritt sollte dieser Grenzwert bei 120 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer liegen. Pkw mit einem höheren CO<sub>2</sub>-Ausstoß sind mit einem kräftig ansteigenden Aufschlag bei der Kfz-Steuer zu belegen. Diese Regelung kann national erfolgen. In einem zweiten Schritt sind europaweit geltende, zulassungsrelevante Grenzwerte anzustreben. In Japan und China sind solche CO<sub>2</sub>- bzw. Verbrauchsgrenzwerte bereits beschlossen.

Um eine viel höhere Energieeffizienz aller Antriebe zu erreichen, sind neben Ökosteuern und CO<sub>2</sub>-Grenzwerten weitere Maßnahmen erforderlich. Der Gesetzgeber ist gefordert, in einem Maßnahmenpaket die notwendigen Rahmenbedingungen zu setzen. Dazu gehören beispielsweise die finanzielle Förderung fortschrittlicher Umwelttechnik, aber auch Tempolimits. Diese führen nicht nur unmittelbar zu niedrigerem Verbrauch, sondern auch zu Änderungen in der Motoren- und Fahrzeugkonstruktion, die heute immer noch auf hohe Autobahngeschwindigkeiten zugeschnitten ist.

Die Steuerbefreiung für Kraftstoffe aus nachwachsenden Rohstoffen läuft 2010 aus. Die nächste Regierung muss schnell entscheiden, ob die Steuerbefreiung fortgeschrieben bzw. in welchem Maß Biosprit künftig steuerlich begünstigt wird, damit Konsumenten wie Unternehmen Planungs- und Investitionssicherheit haben. Forschungs- und Entwicklungsvorhaben in diesem Bereich sind weiterhin zu fördern.

## **Flugverkehr**

Die steuerliche Bevorzugung des besonders umweltschädlichen Flugverkehrs (Befreiung von Mineralöl-, Öko- sowie teilweise Mehrwertsteuer) bedeutet eine immense Wettbewerbsverzerrung zwischen den Verkehrsträgern, die beendet werden muss. Folgende Instrumente kommen aus Sicht des VCD in Frage:

- Möglichst EU-weite Besteuerung von Kerosin. Lässt sich diese nicht durchsetzen, sollte Deutschland gemeinsam mit willigen Nachbarstaaten in bilateralen Abkommen eine Kerosinsteuer vereinbaren und auf innerdeutsche Flüge erheben, was rechtlich möglich ist.
- Einführung einer europaweiten streckenbezogenen Emissionsabgabe.
- Einführung einer strecken- und/oder flugklassenabhängigen Ticketabgabe.

Bundesweit werden derzeit Flugplätze mit Steuergeldern zu Regionalflughäfen ausgebaut, die anschließend dauerhaft defizitär sind und die öffentlichen Haushalte belasten. Die Subventionierung von Flughäfen – auch von Großflughäfen wie München II – muss daher gestoppt werden. Um derartigen Fehlentwicklungen entgegenzuwirken ist zudem mehr Bundeskompetenz bei der Planung von Flughafeninfrastruktur zu schaffen.

Die Novelle des Fluglärmsgesetzes war zum wiederholten Male für diese Legislaturperiode angekündigt und ist im Sommer erneut gescheitert. Die nächste Regierung muss umgehend die Novellierung des Gesetzes in Angriff nehmen und den Lärmschutz der Anwohner mit anspruchsvollen Regelungen verbessern.

### **Rad- und Fußverkehr**

In diversen Straßenverkehrsgesetzen, insbesondere in der Straßenverkehrsordnung (StVO), sind Benachteiligungen und Behinderungen des Fuß- und Fahrradverkehrs zu identifizieren und zu beseitigen. Um die Bedingungen für Fußgänger zu verbessern, ist eine Mindestbreite von Fußgängerwegen und eine Höchstdauer für Fußgänger-Rot an Ampeln festzulegen.

Das große Potenzial des besonders klimafreundlichen Fahrrades als Alltagsverkehrsmittel muss erschlossen werden. Dafür gilt es, über o.g. Änderungen in der StVO und den Nationalen Radverkehrsplan hinaus die Bundesmittel für den Radverkehr zu erhöhen, die rechtliche Position von Radfahrer bei Unfällen durch eine Änderung des Haftungsrechts zu verbessern und auf Bundesebene verstärkt Öffentlichkeitsarbeit für den Radverkehr zu betreiben.

Die neue Bundesregierung muss – analog zum Nationalen Radverkehrsplan, aber mit wirksameren Umsetzungsvorgaben – ein Programm auflegen, das gezielt die Situation von Kindern im Straßenverkehr verbessert. Entsprechende Maßnahmen kommen in aller Regel auch erwachsenen Fußgängern, Radfahrern und Skatern zugute.

### **Tourismus**

Gerade strukturschwache Räume können von umweltverträglichem Tourismus dauerhaft wirtschaftlich profitieren. Dafür ist u.a. eine gute Erschließung mit Öffentlichen Verkehrsmitteln erforderlich. Hier sind gezielte Förderprogramme des Bundes sinnvoll, die die umweltschonende Erreichbarkeit mit Bus und Bahn in Verbindung mit naturverträglichen Urlaubsangeboten stärken.

Fahrradtourismus macht sich inzwischen deutschlandweit als Wirtschaftsfaktor in Urlaubsregionen positiv bemerkbar. Die Förderung des Radverkehrs kommt daher auch im Freizeitbereich der Klimabilanz sowie der wirtschaftlichen Entwicklung Deutschlands zugute. Um die Reisebedingungen zu verbessern, sollte die Bundesregierung ihren Einfluss auf die Deutsche Bahn AG nutzen, um die Fahrradmitnahme insbesondere in den Zügen des Fernverkehrs zu verbessern.

Besonders sensible Naturregionen wie beispielsweise die Alpen oder das Wattenmeer gilt es nicht nur aus Naturschutzsicht, sondern auch unter dem touristischen Aspekt besonders gut vor den negativen Auswirkungen des motorisierten Verkehrs zu schützen.

### **Verkehrssicherheit**

Die nachhaltige Reduzierung schwerer Verkehrsunfälle sollte klare Zielsetzung jeder Bundesregierung sein. In Nachbarländern wie Schweden oder der Schweiz ist das Ziel „Null Verkehrstote“ inzwischen Regierungsprogramm. Auch in Deutschland muss eine umfassende Strategie

zur Reduzierung der Verkehrstoten- und Verletztenzahlen unter dem Leitbild „Vision Zero“ endlich konkrete Politik werden – mit quantifizierbaren Zwischenzielen und abgestimmten Maßnahmenplänen.

Ein verbindliches Tempolimit auf Autobahnen von max. 120 km/h sowie die Absenkung der zulässigen Geschwindigkeit außerorts auf 80 km/h sind als Beitrag zu Verkehrssicherheit, aber auch zu Lärm- und Klimaschutz durchzusetzen.

In vielen Städten sind inzwischen Wohngebiete überwiegend als Tempo 30-Zonen ausgewiesen. Als Problemfeld erweisen sich jedoch zunehmend Hauptverkehrsstraßen mit hohem Anteil an Fußgänger- und Radverkehr, die bei derzeitiger Rechtslage nicht in Tempo 30-Zonen integriert werden können. Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts wäre hier die einfachste Lösung. Damit würde die heute geltende Regelung umgekehrt und Tempo 50 in begründeten Ausnahmefällen zugelassen, etwa auf wichtigen Hauptstraßen.

### **Mobilitätserziehung**

Das Bundesbildungsministerium muss dafür sorgen, dass eine nachhaltige Mobilitätserziehung in alle Lehrpläne aufgenommen wird und bundesweit qualitative Mindestanforderungen erfüllt. Hier können die Empfehlungen der Kultusministerkonferenz zur Verkehrserziehung von 1994 weiterhin als Maßstab dienen (Stichworte: Vermitteln von Rücksicht, Mitverantwortung für andere, Kennen lernen der Umweltbelastungen durch Verkehr und der Alternativen, integrierte Gesundheitserziehung bspw. durch Lärmvermeidung und Bewegungsförderung, Schulung sicherheitsbewussten Verhaltens im Verkehr).

Mobilitätserziehung muss unter dem Stichwort ‚lebenslanges Lernen‘ über alle Schulklassen und –stufen hinweg erfolgen und auch für Erwachsene und ältere Menschen Angebote machen. Hier sind klare Impulse von der Bundesregierung erforderlich.

Die gesamte Fahrausbildung muss reformiert werden. Vor allem die Ausbildung der Fahrlehrer bedarf dringend der Verbesserung und muss den komplexen Anforderungen des heutigen Verkehrs- und Sozialverhaltens auf der Straße angepasst werden. Dafür ist neben der technischen eine qualifizierte pädagogische und psychologische Schulung erforderlich. Der Fahrunterricht selbst muss in Gruppen stattfinden und die sozialen Aspekte des Straßenverkehrs viel stärker thematisieren.

### **Gesundheit**

Bisher existieren verbindliche Grenzwerte für den Schutz der Bevölkerung vor Verkehrslärm nur beim Neubau von Straßen. Dieser Schutz muss auf bestehende Straßen ausgedehnt werden. Außerdem sind die Mittel für die Lärmsanierung von bestehenden Verkehrswegen – Schiene wie Straße – zu erhöhen. Für Schienenfahrzeuge existieren noch keine Lärmgrenzwerte, sie sind festzulegen. Für Straßenfahrzeuge müssen neue, realitätsnahe Lärmmessverfahren entwickelt und die bestehenden Grenzwerte an den Stand der Technik angepasst werden.

Im Bereich der Luftschadstoffe ist das Problem zu hoher Feinstaubbelastungen besonders virulent. Die Zunahme von Herz-Kreislauf-Krankheiten, Allergien und Asthma bis hin zu Lungenkrebs sind mögliche gesundheitliche Folgen und betreffen eine große Zahl von Menschen in Ballungsräumen. Daher ist die Bundespolitik gefordert, schnell alle Maßnahmen zu ergreifen, die zur Feinstaubreduzierung vor Ort nötig sind – von der Verordnung über Feinstaubplaketten bis hin zur steuerlichen Förderung des Partikelfilters.

*Weitere Informationen zu allen Themenfeldern und zum Verkehrsclub Deutschland e.V. finden sich im Internet unter [www.vcd.org](http://www.vcd.org).*