

Halbzeitbilanz der Verkehrspolitik der rot-grünen Regierung

“Umweltverbände schließen mit Minister Trittin Frieden” titelte die Frankfurter Rundschau Anfang November 2000 über eine Veranstaltung zur rot-grünen Halbzeitbilanz. Diese Aussage trifft bedingt auch auf die VCD-Einschätzung der Regierungspolitik zu. Als die Regierung vor zwei Jahren ihr Amt antrat, mußten wir feststellen, dass Versprechen aus dem Wahlkampf nicht hinreichend in den Koalitionsvertrag umgesetzt wurden. Angesichts erheblicher Widerstände gegen eine neue Verkehrs- und Umweltpolitik in der Gesellschaft und in der Koalition, mußten wir jedoch akzeptieren, dass in dieser Legislaturperiode in erster Linie die Umsetzung der im Koalitionsvertrag festgehaltenen Maßnahmen zu leisten und von uns einzufordern ist. Der Koalitionsvertrag ist somit wichtigste Messlatte für unsere Beurteilung der Verkehrspolitik der Bundesregierung. Da im ersten Jahr weder eine Umsetzung wichtiger Einzelvorhaben angegangen wurde, noch eine klare Linie in der Verkehrspolitik feststellbar war, kritisierten wir die Bundesregierung heftig und nannten die verkehrspolitische Zwischenbilanz “enttäuschend”. Nach unverbindlichem Rumschlingern im ersten Regierungsjahr wurden jedoch im zweiten Jahr einige verkehrs- und umweltpolitische Vorhaben ernsthaft angegangen.

Klimaschutz

Der VCD forderte in der Überschrift der Pressemitteilung zur Bilanz-Pressekonferenz “Ein Jahr rot-grün”, Klimmt solle ein Klimaschutz-Programm zum Verkehrsbereich vorlegen. Fast auf den Tag genau ein Jahr später legte die Bundesregierung einen Klimaschutzbericht vor. Zwar kam der Bericht nicht aus dem Bundesverkehrsministerium – aber das war wahrscheinlich auch besser so. Denn bis zuletzt hatten sich das Verkehrsministerium und das Wirtschaftsministerium gegen Zielsetzungen gewehrt, die einzelnen Ressorts vorgeben, welche Mengen des Treibhausgases CO₂ in ihrem Verantwortungsbereich einzusparen sind. Das Umweltministerium und letztendlich das Bundeskanzleramt haben sich gegen die blockierenden Ministerien durchgesetzt und die CO₂-Minderungsziele der Bundesregierung fortgeschrieben. Bis zum Tag der Veröffentlichung hatte der VCD - wie zahlreiche andere Verbände – dies durch Lobby- und Öffentlichkeitsarbeit unterstützt. Der VCD kann dem Klimaschutzbericht der Bundesregierung zwar nicht vorbehaltlos zustimmen, weil beispielsweise Tempolimits, durch die 6 Millionen Tonnen CO₂ eingespart werden könnten, als Maßnahme nicht vorkommen. Positiv bewerten wir aber die Festlegung, dass im Verkehrsbereich 15 bis 20 Millionen Tonnen CO₂ bis 2005 eingespart werden z. B. durch die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe. Der Klimaschutzbericht ist symptomatisches Beispiel für die Politik der rot-grünen Regierung: Nach heftigen Anlaufschwierigkeiten und anschließend zähem Ringen ums Detail kommt es letztlich zu einem Kompromiß, der eingehender Prüfung bedarf.

Ökosteuern

Die von Massenmedien, ADAC, Teilen der Wirtschaft und Oppositionsparteien gesteuerte, aufwendige Kampagne gegen die Ökosteuern brach Ende September vorläufig zusammen. Im zweiten Jahr der rot-grünen Regierung war nicht die Frage relevant, ob eine stufenweise Erhöhung der Ökosteuern von 6 Pfennig pro Liter Benzin und Jahr zu niedrig sei, um Lenkungswirkung zu erzielen, sondern es ging um die Existenz der Ökosteuern. Der VCD verteidigte das Instrument Ökosteuern zusammen mit zahlreichen Politikern aus den Regierungsparteien, Umwelt- und Verkehrsverbänden usw. Die von der Regierung geplante verkehrsmittelunabhängige Entfernungspauschale (Zustimmung des Bundesrates steht noch aus) entspricht der VCD-Programmatik. Sie ersetzt die bisher gewährte Kilometerpauschale, die einseitig das Auto fördert. Allerdings ist die Erhöhung auf 0,80 DM kontraproduktiv und fördert längerfristig die weitere Zersiedlung der Landschaft.

Zur Zeit deutet sich an, dass die Weiterführung der Ökosteuern über das Jahr 2003 hinaus, das Prinzip der jährlichen, stufenweisen Erhöhung (statt einer einmaligen, kräftigen Erhöhung pro Legislaturperiode) und die Frage ihrer Verwendung (zur Zeit für die Rentenversicherung) Themen in einem langgezogenen Wahlkampf sein werden. Der VCD fordert, dass die Koalitionsparteien in der zweiten Hälfte der Legislaturperiode ein eindeutiges Programm für die Fortführung der Ökosteuern erarbeiten.

Transrapid

Endlich, eine Entscheidung ist gefallen. Der Transrapid zwischen Hamburg und Berlin wird nicht gebaut. Aber die Diskussion um mindestens zwei weitere, kürzere Trassen wird uns noch beschäftigen. Voraussichtlich wird es leichter als bei der Trasse Hamburg-Berlin sein, klarzustellen, dass es sich in Deutschland beim Transrapid nicht um Verkehrspolitik sondern um Industrieförderungspolitik handelt. Aufgrund des dringenden Sanierungsbedarfs bei der Bahn darf eine eventuelle Weiterverfolgung des Projekts Transrapid auf keinen Fall zur Lasten der Schiene gehen.

Tempo 30 (siehe auch Rechenschaftsbericht)

Mit Verabschiedung des Koalitionsvertrages wurde deutlich, dass sich die fortschrittlichen Verkehrspolitiker in den Regierungsparteien nicht durchsetzen können. Spätestens als 1999 auch der deutsche Städtetag von seiner Forderung, Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts einzuführen, abrückte, war klar, dass nur eine Verbesserung der Tempo 30-Zonen-Regelung durchzusetzen war. In einem langen Ringen wurde bis in den Herbst 2000 hinein um Details gekämpft. Der VCD war dabei. Durch die Novelle der StVO, die voraussichtlich am 01.01.2001 in Kraft tritt, werden die Möglichkeiten der Kommunen, Tempo 30-Zonen einzurichten, deutlich erweitert. In den kommenden Jahren wird sich das Handlungsfeld auf den kommunalen Bereich verschieben. Der VCD-Bundesverband wird einen Leitfadens produzieren, der Kreisverbände und interessierte BürgerInnen Unterstützung bei der Durchsetzung von mehr Tempo 30 bietet.

Lärm

Die Belastung der Menschen durch Verkehrslärm gilt als das am stärksten vernachlässigte Umweltproblem. 70 Prozent aller Einwohner Deutschlands fühlen sich durch Straßenverkehrslärm gestört. Experten schätzen, dass pro Jahr über 2000 Menschen an einem verkehrslärmbedingten Herzinfarkt sterben. Damit ist dieses Risiko deutlich höher als das, durch krebserzeugende Abgase aus Automotoren zu sterben. Die Politik ist in verschiedenen Bereichen gefordert zu handeln. Bis heute existieren keine verbindlichen Grenzwerte für die zulässige Belastung an bestehenden Straßen. Das Verfahren zur Messung des Vorbeifahrtlärms von Fahrzeugen ist ebenso reformbedürftig wie die Grenzwerte für Lkw, Motorräder und Pkw. Entsprechende

Maßnahmen sind in der zweiten Hälfte der Legislaturperiode zumindest anzugehen. Der VCD wird die Bundesregierung, Fraktionen, Parteien, Ministerien, Länder und Kommunen im Rahmen seiner "Lärm-Kampagne" fordern und fördern.

Fahrrad

Der Bericht der Bundesregierung zur Förderung des Fahrradverkehrs ist halbherzig und läßt konsequente Maßnahmen vermissen. Der VCD fordert einen Masterplan Fahrrad mit einem umfassenden Maßnahmenkatalog für sämtliche Akteure, bei dem der Bund die Koordination übernimmt. Das BMVBW schiebt die Verantwortung zu sehr auf Länder und Kommunen. Eine Anhörung des Bundestagsausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im Januar 2001 soll hier neue Akzente initiieren. Für eine effektive Förderung des Fahrradverkehrs müssten ca. 1,5 Milliarden DM jährlich zur Verfügung gestellt werden.

Novellierung StVO für Fußgänger und Radfahrer

Veranstaltungen der grünen Fraktion und vom BVWP initiierte Gespräche, bei denen der VCD vertreten war, zielen auf eine Novellierung der StVO. Es ist zu gewährleisten, dass durch Änderungen der StVO die Sicherheit und die Attraktivität des zu-Fuß-Gehens erhöht wird. Inline-Skater sollten als Verkehrsteilnehmer anerkannt und entsprechend in der StVO berücksichtigt werden.

Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (siehe auch Rechenschaftsbericht)

Sicher der größte Lobby-Erfolg in der VCD-Geschichte für ein Projekt, das wir seit Gründung bearbeiten. Unsere Forderungen werden weitgehend erfüllt. Zur Zeit ist eine LSWA in Höhe von durchschnittlich 0,25 DM pro Kilometer im Gespräch, d.h. die Gebühr für 40-Tonner wird höher liegen. Wichtiges VCD-Anliegen bei den Verhandlungen der nächsten Monate wird sein, dass bei möglichen Zugeständnissen der Politik an das Transportgewerbe die vorgesehene Nettobelastung gewahrt bleibt. Wir werden uns weiter für eine europäische Regelung einsetzen, die eine Erhebung der LSWA auf allen Straßen – und nicht nur auf Autobahnen – erlaubt.

Bundesverkehrswegeplan (BVWP)

Es zeichnet sich ab, dass die dringend notwendige Überarbeitung des BVWP, nicht wie im Koalitionsvertrag angekündigt in dieser Legislaturperiode, geleistet wird. Substanzielle Verbesserungen bei der Definition der Bewertungskriterien für Verkehrsprojekte lassen sich zur Zeit nicht erkennen. Die zu Beginn der Legislaturperiode versprochene "neue Ehrlichkeit" (wir sagen den Bürgern welche Projekte nicht gebaut werden) bleibt bisher weitgehend ein Lippenbekenntnis.

Infrastruktur-Investitionen (siehe auch Entwurf der BDV-Resolution)

Die Zusage, dass in den nächsten drei Jahren je zwei Milliarden DM aus den Zinseinsparungen durch die UMTS-Milliarden in die Bahn investiert werden, führt – deutlich früher als erwartet – zur Einlösung des längerfristig angelegten Versprechens des Koalitionsvertrages die Investitionen für Schiene und Straße anzugleichen. (Allerdings trüben die Anfang November bekanntgewordenen Defizite der DB die Freude.)

Bahnnetz - Faire Wettbewerbsbedingungen (siehe auch Entwurf der BDV-Resolution)

Die Bahn wird durch die Trassenpreise im Vergleich zum Straßenverkehr nach wie vor erheblich benachteiligt. Beim Güterverkehr wird zukünftig die Schwerverkehrsabgabe für Lkw die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn erhöhen. Die Bundesregierung ist weiterhin in der Pflicht, die Wettbewerbsvorteile von Straße, Flugzeug und Binnenschiff z.B. bei der Mineralölsteuerpflicht zu beseitigen und faire Wettbewerbsbedingungen herzustellen. Zudem muß der Bund die im

Grundgesetz verankerte Verantwortung für die Schiene wahrnehmen und für die Sanierung der Schieneninfrastruktur sorgen. Stichworte hier sind finanzielle Ausstattung und fairer Zugang zum Netz durch Herauslösung des Netzes aus der Holding der DB AG, mindestens jedoch die Einrichtung einer unabhängigen Regulierungsbehörde.

Ozon

Grüne und SPD hatten wie der VCD das Ozongesetz der Regierung Kohl als unwirksam kritisiert und schärfere Grenzwerte gefordert. Die neue Regierung hat schlicht versäumt, das Ozongesetz, das zum 31.12.1999 auslief, fortzuschreiben. Die schlechte Regelung war immer noch besser als keine: im Jahr 2001 könnte die peinliche Situation eintreten, dass selbst bei extrem hohen Ozonwerten keine Fahrverbote und Tempolimits verhängt werden können. Im Sommer 2000 ist das nicht so aufgefallen - wegen des schlechten Wetters.

Flugverkehr

Außer bei Absichtserklärungen ist bis heute keine Änderung der Politik festzustellen. Zwar wird die Regierung nicht müde, zu betonen, dass auch sie für eine Besteuerung des Kerosins eintritt – aber dieses Ziel müsste weltweit, mindestens EU-weit erreicht werden, was auch bei intensivem Einsatz extrem lange dauern würde. Erfolgversprechender für diese Legislaturperiode wäre, emissionsabhängige Landengebühren zu fordern/einzuführen. Die Novellierung des Fluglärmsgesetzes ist in Arbeit, der VCD wird den Prozess kritisch begleiten.

Unfallminderungsprogramm

Der VCD fordert ein effektives Unfallminderungsprogramm. Bisher wurden lediglich Einzelmaßnahmen in Angriff genommen. Die verbesserte Tempo 30-Regelung, das Handy-Verbot beim Autofahren (voraussichtlich ab 01.01.2001) und die geplante Verschärfung der Promille-Regelung im Straßenverkehr sind zwar taugliche Einzelschritte, die aber in einem abgestimmten Programm größere Wirkung entfalten könnten.

Ausblick

Das im Koalitionsvertrag angekündigte "umfassende Verkehrskonzept, das die Verlagerung möglichst hoher Anteile des Straßen- und Luftverkehrs auf Schienen und Wasserstraßen schafft", ist nur in Einzelmaßnahmen ansatzweise erkennbar (z.B. LSVA). Als konzeptionelles Ganzes muss es in der zweiten Hälfte der Legislaturperiode noch entwickelt werden. Der Kampf um die Ökosteuer zeigt, dass eine fortschrittliche Umweltpolitik auch gegen heftigsten Widerstand durchgesetzt werden kann, wenn einmal beschlossenen Maßnahmen hinreichend diskutiert und transportiert und nicht durch faule Kompromisse verwässert werden.

Für die zweite Hälfte der Legislaturperiode fordert und unterstützt der VCD:

- Fortführung und Umsetzung der laufenden Projekte, die auf umwelt- und sozialverträglichen Verkehr abzielen – z.B. die konsequente Durchsetzung der LSVA.
- Initiierung und Umsetzung der verkehrs- und umweltpolitischen Vorhaben, die im Koalitionsvertrag angekündigt sind – z.B. verbesserte gesetzliche Grundlagen für den Lärmschutz.
- Argumente und Einsatz für eine fortschrittliche Umwelt- und Verkehrspolitik im Wahlkampf.