



Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr |
Postfach 71 28 | 24171 Kiel

Minister

Vorstand des
VCD Landesverband Nord e. V.
Frau Doris Neuschäfer
Samwerstraße 16

24118 Kiel

Kiel, 21. Januar 2008

Sehr geehrte Frau Neuschäfer,

ich danke Ihnen für Ihr Schreiben vom 29. November 2007 zu unserem Grünbuch Energie 2020.

Einige Ihrer Vorschläge zur Energieeinsparung im Verkehrsbereich sind auch aus meiner Sicht verfolgenswert, andere lassen sich jedoch nur begrenzt umsetzen. Dies möchte ich im Einzelnen erläutern.

Verkehrsvermeidung:

Ihr Vorschlag zielt dahin, durch eine stärkere Verbreitung moderner Kommunikationsmittel Verkehr zu vermeiden und damit Energie einzusparen. Diese Überlegung verkennt allerdings, dass trotz der Verbreitung moderner Kommunikationsmittel die Verkehrsmengen stetig zunehmen. Insbesondere für den Güterverkehr werden noch weitere, erhebliche Zuwächse prognostiziert. Ursächlich sind die Auswirkungen von internationaler Arbeitsteilung, Globalisierung und EU-Erweiterung. Dies gilt in besonderem Maße für Schleswig-Holstein, dass eine Transitfunktion zwischen Skandinavien bzw. den Ostsee-Anrainern einerseits und dem westlichen Kontinentaleuropa andererseits erfüllt. Dies gilt auch für den internationalen Warenverkehr von bzw. nach Übersee, der zu einem großen Teil über den Hamburger Hafen läuft und für den ebenfalls erhebliche Steigerungen prognostiziert werden. Auch im Personenverkehr steigen die Verkehrsmengen. Insbesondere die zunehmende Flexibilisierung des Arbeitsmarktes führt zu steigenden Pendlerströmen.

Die Verkehrsentwicklung erfordert daher den bedarfsgerechten Ausbau der Verkehrsverbindungen und die weitere Verbesserung des ÖPNV. Der von Ihnen geforderte Verzicht auf Straßenneubauprojekte, wie z. B. die A 20, widerspricht insofern den verkehrspolitischen Zielen des Landes.

Förderung des Radverkehrs

Ihr Vorschlag, einen Ansprechpartner für den Radverkehr zu bestellen, wird bereits entsprochen. In unserem Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr (LBV SH) ist die Geschäftsstelle des Fahrradforums als ständige Ansprechstelle für Verbände und Gemeinden und natürlich auch für jeden interessierten Bürger eingerichtet.

Die von Ihnen angeregte Änderung des § 55 Landesbauordnung (LBO) mit dem Ziel, Qualitätsstandards bei Fahrradabstellanlagen vorzugeben, steht im Widerspruch zu der Zielsetzung der Landesregierung, staatliche Vorgaben nach Möglichkeit zu begrenzen bzw. zu vermeiden. Die Entscheidung über die Qualität der Fahrradabstellanlagen sollte wie bisher der Eigenverantwortlichkeit der Bauherrinnen oder Bauherren überlassen bleiben.

Auch für die Überarbeitung des Stellplatzerlasses vom 16.8.1995 (StErl) besteht keine Notwendigkeit, da die Anzahl der zu erstellenden Fahrradabstellanlagen mit ca. 3.400 pro Jahr ausreichend bemessen sein dürfte.

Ich stimme Ihnen zu, dass einige Radwege leider in einem unzureichenden Zustand sind. Den Straßenmeistereien und damit den Niederlassungen des LBV SH und auch den zuständigen Organisationseinheiten der anderen Straßenbaustraßenbausträger ist der Zustand der in ihrem Zuständigkeitsbereich fallenden Radwege bekannt. Die Schäden werden, soweit personell und materiell möglich, beseitigt.

Im Zuge der Fortschreibung des Landesweiten Radverkehrsnetzes wird momentan ein Radwegkataster aufgebaut, in das die Radwege des Landes, die Radverkehrsverbindungen des Landesweiten Radverkehrsnetzes und der Radfernwege aufgenommen werden sollen. Exemplarisch hat hierzu bereits eine Bestandaufnahme des Ostseeküstenradweges und des Kreises Schleswig-Flensburg stattgefunden.

Förderung des Öffentlichen Verkehrs

Die Anbindung Schleswig-Holsteins an den Fernverkehr wird verbessert durch die aktuelle Einführung einer direkten ICE-Verbindung zwischen Berlin und Kopenhagen via Lübeck mit Flügelung in Hamburg nach Flensburg/Arhus. Eine darüber hinaus gehende Ausweitung des Fernverkehrsangebotes ist natürlich erstrebenswert. Diesbezüglich wurden bereits mehrere Gespräche mit der DB AG geführt, die - im Gegensatz zum SPNV - selbst über das Angebot im Fernverkehr entscheidet.

Ein dichteres Fahrplanangebot im ländlichen Raum wäre ebenfalls wünschenswert. Einige Kreise haben hier bereits gute Erfahrungen mit alternativen Bedienformen gesammelt (z. B. Anrufbus in Ostholstein). Im Jahr 2007 wurde mit der Kommunalisierung der ÖPNV-Mittel für den Busverkehr die Aufgaben- und Ausgabenverantwortung auf die Kreise und kreisfreien Städte übertragen und damit eine wichtige Grundlage für einen effizienteren Mitteleinsatz und der damit verbundenen Angebotsgestaltung geschaffen.

Weiterhin ist vorgesehen, den SH-Tarif weiter auszubauen. Mit der 3. Stufe soll die Gültigkeit des SH-Tarifs auch auf alle kreisinternen Busfahrten ausgeweitet werden. Mit zusätzlichen Fahrscheinsortimenten sollen weitere Anreize zur Nutzung des ÖPNV geschaffen werden (z. B. Jobticket oder Rabatte für die ÖPNV-Nutzung in der Nebenverkehrszeit).

Sparen beim Kfz-Verkehr

Grundsätzlich ist zu berücksichtigen, dass die Abgabenbelastung durch Kfz- und Mineralölsteuer bereits sehr hoch ist. Die daraus resultierenden fiskalischen Einnahmen werden nicht nur für Straßenbau und -unterhaltung, sondern auch zur Finanzierung des ÖPNV verwendet. Eine noch weiter gehende Abgabenerhöhung durch die Anrechnung „externer Kosten“ dürfte politisch derzeit nicht realisierbar sein.

Ihr Vorschlag, den CO₂-Ausstoß durch Einführung eines Tempolimits von max. 120 km/h auf Autobahnen zu reduzieren, bedarf einer vertieften Betrachtung.

Es ist unbestritten, dass bei sehr hohen Fahrgeschwindigkeiten der Energieverbrauch und damit der Schadstoffausstoß überproportional ansteigen. Konkrete Zahlen über ein bundesweit mögliches Einsparpotenzial sind jedoch reine Spekulation, weil die tatsächliche Fahrgeschwindigkeit auf Autobahnen von einer Vielzahl von Faktoren abhängig ist, insbesondere von:

- Streckenverlauf (Länge außerörtlicher Streckenabschnitte, Kurven, Kuppen)
- Breite und Ausbauzustand der Straße, Straßenschäden
- Fahrbahnzustand (Nässe, Schnee- oder Eisglätte, Verschmutzungen)
- Sichtverhältnisse (Regen, Schnee, Nebel, Dunkelheit, Sonneneinstrahlung)
- Verkehrsdichte und -zusammensetzung
- besondere Gefährdungssituationen (z. B. Wildwechsel, landwirtschaftlicher Verkehr, militärischer Verkehr, Großraum- und Schwerverkehr, Baustellen)
- spezielle Gefahrzeichen, Tempolimits und Überholverbote nach § 45 StVO
- Verkehrsbeeinflussungsanlagen.

Außerdem ist der jeweilige Kraftstoffverbrauch auch wesentlich von dem Gewicht und der aerodynamischen Gestaltung der Fahrzeuge, von der Fahrzeugtechnik (Motorleistung, Energiespartechiken) sowie dem individuellen Fahrverhalten des Einzelnen abhängig.

Stärkere Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene

Die von Ihnen vorgeschlagene stärkere Verlagerung des Schwerlastverkehrs auf die Schiene entspricht auch der verkehrspolitischen Zielsetzung von Bund und Ländern. Der Schienengüterverkehr weist seit Jahren starke Zuwächse auf. Allerdings setzt die vorhandene Schieneninfrastruktur auch Grenzen. Erforderlich ist daher der bedarfsgerechte Ausbau der stark belasteten Trassen.

Derzeit wird die Strecke zwischen Hamburg, Lübeck und Travemünde elektrifiziert und der Schienenengpass zwischen Bad Schwartau und Lübeck-Kücknitz zweigleisig ausgebaut. Mit diesem Vorhaben wird die Kapazität insbesondere für den Güterverkehr erhöht, die boomenden Häfen von Hamburg und Lübeck werden stärker miteinander vernetzt und der zeitaufwändige Traktionswechsel entfällt. Damit können die Attraktivität des Schienenverkehrs gesteigert und Transporte vermehrt auf die Schiene verlagert werden.

Neben diesem Projekt sind weitere Ausbaumaßnahmen, insbesondere im verkehrlich stark belasteten Hamburger Randgebiet, erforderlich. Mehrere Ausbauprojekte konnten im Vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans verankert werden und müssen in den nächsten Jahren umgesetzt werden.

Biokraftstoffe

Ich stimme Ihnen zu, dass der Einsatz von Biokraftstoffen durchaus kritisch zu bewerten ist. Aus ökologischer Sicht ist entscheidend, dass die Biomasse nachhaltig erzeugt wird.

Hierfür muss die Biomasseproduktion in Drittländern entsprechend zertifiziert werden. Letzten Endes wird die Biomasseproduktion, die in gewisser Weise auch in Konkurrenz zur Nahrungsmittelproduktion steht, durch den Preis begrenzt. Dort aber, wo sie ökonomisch und ökologisch sinnvoll ist, sollte sie erfolgen, da zur Bewältigung der Energieprobleme und zum Klimaschutz keine Maßnahme von vornherein ausgeschlossen werden sollte.

CO₂-Zertifikate für Bürger

Mit den Emissionszertifikaten lässt sich der Klimaschutz dort realisieren, wo mit den geringsten Aufwendungen der höchste Ertrag erzielt werden kann. Es bleibt den einzelnen Emittenten vorbehalten, in welcher Weise sie dafür sorgen wollen, dass sie bzw. ihre Anlagen weniger CO₂ emittieren.

Ihren Vorschlag, für jeden einzelnen Bürger CO₂-Zertifikate einzuführen, halte ich nicht für sinnvoll. Vielmehr sollten die Primärenergien belastet werden und somit diejenigen, die derartige Energien fördern oder importieren.

Flughäfen/-plätze

Dem vorgeschlagenen Verzicht auf den weiteren Ausbau von Flughäfen kann ich nicht zustimmen. Flughäfen sind Teil der gesamten Verkehrsinfrastruktur, die einen notwendigen und gewollten Teil zur Sicherung einer guten Verkehrsanbindung des Landes an die wirtschaftlichen Ballungszentren in Deutschland und Europa beitragen. Mit einer Mittelschichtung vom Luftverkehrsbereich zugunsten des ÖPNV würde dem beabsichtigten Zweck nicht entsprochen werden.

Hinsichtlich der vorgeschlagenen Aufhebung von Subventionen und Steuervergünstigungen für Flughäfen und Fluggesellschaften ist grundsätzlich zu berücksichtigen, dass der Luftverkehr einem internationalen Wettbewerb ausgesetzt ist und nationale „Alleingänge“ insofern problematisch sind. Ferner ist zu würdigen, dass Flughäfen relativ geringe staatliche Zuschüsse erhalten. Insbesondere die großen Flughäfen können ihre Infrastruktur und den laufenden Verkehrsbetrieb - im Gegensatz zu anderen Verkehrsträgern - selbst erwirtschaften.

Mit freundlichen Grüßen



Dietrich Austermann