

Verkehrsclub Deutschland e.V.  
Landesverband NRW  
Grupellostr. 3  
40210 Düsseldorf

Dennis Buchner  
Telefon: 0211 – 13622 – 331  
Telefax: 0211 – 13622 - 5331  
E-Mail: Dennis.Buchner@spd.de

Düsseldorf, 09.04.2010

### **Ihre Fragen zur Verkehrspolitik anlässlich der Landtagswahl in NRW**

Sehr geehrter Herr Eichel,  
sehr geehrte Damen und Herren,

für die an unsere die Landesliste anführenden Kandidaten, Hannelore Kraft und Norbert Römer gerichteten Fragen, bedanke ich mich in beider Namen recht herzlich.

Ich hoffe, Sie haben Verständnis dafür, dass wir eine gemeinsame Antwort auf Ihre Fragen koordiniert haben.

Alle Abgeordneten, die Partei und die Fraktion erreichen in diesen Wochen Hunderte solcher Anfragen, die wir gern kompetent beantworten wollen. Deshalb vermeiden wir nach Möglichkeit Mehrfacharbeit, wenn es um politisch-fachliche Fragen geht.

Für Ihre weitere politische Arbeit wünsche ich Ihnen viel Erfolg.

Mit freundlichen Grüßen

Dennis Buchner  
Abteilungsleiter

**Was möchten Sie tun, um für Menschen, die über kein eigenes Auto verfügen oder sich die Fahrt mit dem Auto künftig nicht mehr leisten können, vollwertige Mobilität zu sichern?**

Mobilität ist ein Grundbedürfnis, für dessen Befriedigung der Staat eine Verantwortung trägt. Ohne Mobilität ist Teilhabe am gesellschaftlichen Leben nur sehr eingeschränkt möglich. Nur über einen gut ausgebauten und bezahlbaren ÖPNV wird es gelingen, allen Menschen ein Grundmaß an Mobilität zu gewährleisten. Damit Menschen mit geringem Einkommen den ÖPNV nutzen können, brauchen wir Sozialtickets. Darüber hinaus sollte Carsharing stärker gefördert werden. Doch auch für ältere Menschen, die nicht mehr Auto fahren können oder wollen, ist der ÖPNV wichtig. Insbesondere im ländlichen Raum muss das Angebot verbessert werden. Das bedeutet regelmäßige und gute Verbindungen sowie weitgehende Barrierefreiheit der Fahrzeuge. Bürgerbusse können hier eine sinnvolle Ergänzung sein, wie die deutliche Zunahme der Fahrgäste im letzten Jahr zeigt. Allerdings: Es ist Aufgabe der öffentlichen Daseinsvorsorge, für einen funktionierenden ÖPNV zu sorgen. Private Initiative kann immer nur ergänzend helfen.

**Welche Verkehrspolitischen Maßnahmen halten Sie für am wirkungsvollsten, um das Klima zu schützen?**

Alle Maßnahmen, die dazu führen, dass Busse und Bahnen stärker genutzt werden, dass Leerfahrten vermieden werden, dass statt des Autos das Fahrrad genutzt wird, dass der Schadstoffausstoß des motorisierten Verkehrs sinkt, sind in der Zusammenschau wichtig, um das Klima zu schützen.

Wir halten eine Kombination aus der Förderung des ÖPNV in Kombination mit einer deutlichen Fokussierung auf die Besteuerung des Mineralölverbrauchs im Kraftverkehr für die sinnvollste Maßnahme. Die Förderung von Elektroautos sollte diese Maßnahmen ergänzen. Voraussetzung ist allerdings, dass der Strom auch klimafreundlich hergestellt wird.

Darüber hinaus finde ich es wichtig, dass Dienstwagen mit hohem Spritverbrauch nicht länger mit Steuervorteilen subventioniert werden. Die Kosten für den Betrieb von Firmenwagen sollten nur bis zu einer klimapolitisch vertretbaren, verbrauchsorientierten Höhe von der Steuer absetzbar sein.

Ein großes Problem für den Klimaschutz stellt das ungebremste Wachstum im Flugverkehr dar. Die auch in Zukunft absehbaren Steigerungen im Flugverkehr können zwar nicht einfach aufgehalten oder zurückgeschraubt werden, aber mit Blick auf den CO<sub>2</sub>-Ausstoß muss es darum gehen, die steuerliche Bevorzugung des Fliegens z.B. gegenüber der Bahn zu beenden. Darüber hinaus setze ich mich für emissionsabhängige Start- und Landegebühren ein. Hier sollte die Spreizung deutlich stärker sein, als dies beispielsweise aktuell in Köln der Fall ist. Auf europäischer Ebene muss es gelingen, den Flugverkehr in den Emissionshandel mit einzubeziehen und eine Kerosinsteuer einzuführen.

**Um wie viel Prozent möchten Sie den Radverkehrsanteil in NRW steigern, und wie kann das Land das Vorhaben wirksam unterstützen?**

Das Fahrrad war früher ein selbstverständliches Verkehrsmittel. Heute ist es das nach meiner Erfahrung nur noch eingeschränkt. Z. B. werden Kinder, die früher mit dem Fahrrad zur Schule gefahren sind, heute häufig mit dem Auto gebracht. Wichtig ist deshalb, das Fahrrad als Verkehrsmittel zu stärken. Da frühes Üben entscheidend ist, halte ich den Einbezug der Schule hier für zentral. Dazu brauchen wir eine gute Infrastruktur. Radwege, Radstationen mit Reparatur und Verleih, bessere Möglichkeiten für Fahrradmitnahme im Zug - all dies sind nur einige Maßnahmen, die notwendig sind.

Die Einrichtung von Radwegen ist vor allem an Hauptverkehrsstraßen sinnvoll. Ansonsten erscheint mir eine generelle Geschwindigkeitsreduzierung deutlich sinnvoller. Ein Antrag der SPD-Landtagsfraktion zielt daher darauf ab, den Kommunen die Einführung von Tempo 30 deutlich zu erleichtern. Darüber hinaus müssen Städte kontinuierlich fahrradfreundlicher werden. Gute Praxisbeispiele sollten kommuniziert und auf allen Ebenen unterstützt werden. Was dann möglich wird, sieht man beispielsweise in Städten wie Gent in Belgien, die sehr innovative Ideen umgesetzt haben.

### **Wie sollen die Finanzierung des Betriebs des öffentlichen Nahverkehrs und die Sanierung der Strecken und Bahnhöfe gesichert werden?**

Heute ist es so, dass die Fahrpreise im ÖPNV eine Höhe erreicht haben, die für viele Menschen unattraktiv oder nicht mehr bezahlbar sind. Dass der Zustand von Bahnhöfen und Schienen trotzdem schlecht ist, ist unakzeptabel. Der ÖPNV muss bezahlbar sein und er muss attraktiv sein. Dafür benötigt er zusätzliches Geld. Da die Ticketpreise nicht weiter angehoben werden können und auch die Rationalisierungs- und Optimierungspotenziale bei den Verkehrsbetrieben ausgeschöpft sind, kann dieses nur aus öffentlichen Mitteln kommen. Die Finanzierung des ÖPNV muss langfristig auf sichere Füße gestellt werden. Dazu gehört für uns die Auflage eines ÖPNV-Konjunkturprogramms durch Bund und Länder und die Erarbeitung eines Zukunftskonzeptes zur Finanzierung des Nahverkehrs auf der Schiene durch Bund und Länder. Auch die Höhe der Regionalisierungsmittel ist derzeit für NRW unzureichend.

### **Wie wollen Sie erreichen, dass die Grenzwerte für Feinstaub und Stickoxide in hochbelasteten Stadtstraßen eingehalten werden?**

Die Einrichtung einer Umweltzone ist eine von mehreren Maßnahmen im Rahmen der Reduzierung der Feinstaubbelastung. Umweltzonen werden dann eingerichtet, wenn die Messergebnisse zeigen, dass andere Maßnahmen nicht mehr ausreichen. Erste Untersuchungen zeigen, dass Umweltzonen ein wirkungsvolles Instrument sein können. Laut einer Studie des Landesumweltamtes von 2009 weist die Umweltzone Köln positive Ergebnisse auf. Nach Einführung der Umweltzone ging die Belastung von Feinstaub und Stickstoffdioxid zurück. Insgesamt sollten die Regelungen zu Umweltzonen einheitlich und übersichtlich sein. Deshalb hat die SPD-Landtagsfraktion auch die Einführung einer "Umweltzone Ruhr" befürwortet. Leider hat die Landesregierung dies abgelehnt und so einen bürokratischen Flickenteppich von verschiedensten Umweltzonen ermöglicht.

### **Wie stehen Sie zur Einführung eines "Klima-Euro", sprich: einer Abgabe von z.B. 1 Euro, die von jedem Fluggast bei einem Start und bei einer Landung auf einem Flughafen in NRW zu entrichten ist? Wie stehen Sie dazu, die damit vereinnahmten Finanzmittel zum Ausbau des Schienennetzes (Regional- und Fernverkehr) zu verwenden?**

Die SPD hat sich im Bund und in NRW dafür ausgesprochen, emissionsabhängige Start- und Landegeühren einzuführen. Es muss darum gehen, das Emittieren von Schadstoffen und Lärm spürbar zu verteuern. Der Flughafen Köln/Bonn hat bereits mit der Umstellung der Gebühren begonnen. Das ist gut, reicht aber noch nicht. Deshalb muss der Schadstoffausstoß bei der Gebührenberechnung zukünftig noch mehr berücksichtigt werden. Darüber hinaus spricht sich die SPD dafür aus, dass Flugbenzin, das bisher von der Mineralölsteuer befreit ist, besteuert wird. Hierfür müssen europäische Regelungen gefunden werden. Ein weiteres wichtiges Instrument ist der europäische Emissionshandel, der auf den Flugverkehr ausgedehnt werden sollte. Die Mittel, die durch den Emissionshandel eingenommen werden, sollen für Maßnahmen verwandt werden, die dem Klimaschutz dienen. Diese Mittel wären mithin im Ausbau

umweltfreundlicher Mobilität gut angelegt, darüber hinaus aber beispielsweise auch in der energetischen Gebäudesanierung.