

**Antragssteller:** UB Wuppertal

## **Moderne Verkehrspolitik: Angebot und Anreiz für einen Beitrag zum Klimaschutz und zur Verbesserung der Infrastruktur gestalten!**

Die Landeskonferenz möge beschließen:

Gerade für Nordrhein-Westfalen, als bevölkerungsreichstes Bundesland und als Industrie- und Wirtschaftsland, ist der Verkehr von entscheidender Bedeutung. Eine hohe Mobilität im Sinne eines Austauschs von Personen und Waren gilt besonders in NRW als siebzehntgrößte Volkswirtschaft weltweit für wirtschaftlichen Wohlstand, soziale Stabilität und kulturelle Vielfalt. In vielen Städten und auf zahlreichen Autobahnen und Landstraßen können die Verkehrssysteme jedoch schon heute extreme Ereignisse kaum bewältigen. Da diese jedoch die Lebensader jedes städtischen Raumes bilden, muss insbesondere auf lokaler Ebene gehandelt werden. Bisher wurde der Verwundbarkeit städtischer Verkehrsnetze jedoch wenig Beachtung geschenkt. Ebenso wenig der Möglichkeit, sie stabiler zu gestalten. Im Verhältnis zwischen MIV und ÖPNV gewinnt der ÖPNV dabei, besonders in Zeiten des Klima- und Umweltschutzes und unter Berücksichtigung des neuen IPCC-Berichts, stärker an Bedeutung. Das öffentliche Straßenverkehrsnetz stößt zudem vielerorts auf Grenzen. Nur mit enormem Einsatz von Geld und Ressourcen kann der Infarkt an einigen Punkten verhindert werden. Dies betrifft sowohl kommunale als auch regionale Handlungsfelder.

Aus diesem Grund müssen verkehrspolitisch vor Allem zwei Elemente festgelegt und weiterentwickelt werden. Dazu zählt erstens der Transfer des Güterverkehrs auf Schienen- und Wasserwege und zum zweiten der Transfer des MIV auf den ÖPNV. Beide Elemente bedürfen hingegen einem entsprechenden Angebot und einem ökonomischen Anreiz. Primär verfolgt dieser Ansatz das Ziel Verkehrsaufkommen im öffentlichen Straßenraum zu senken, den ÖPNV zu stärken und Umwelt- und Klimaziele zu umschreiben.

Der Verkehr ist mit 18,1 % bzw. 144,1 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub> nicht der Hauptverursacher der Klimalasten, aber mit nahezu einem Fünftel am Gesamtaufkommen einer der größten Verursacher. Aus umweltpolitischen Gesichtspunkten muss zudem auf dem Verkehr ein besonderes Augenmerk liegen, da er sich im Vergleich zu anderen Sektoren deutlich ungünstiger entwickelt. Ein ganzheitliches politisches Verkehrskonzept, das die Primärziele verfolgen soll, muss daher auf die jeweiligen Sektoren abgestimmt sein. Maßnahmen sollten dabei die zugrunde liegenden Mobilitätsbedürfnisse nicht verneinen, sondern auf eine alternative, umweltschonende Mobilität zielen.

### **Gütertransfer**

Die Straße dominiert im Güterverkehr. Seit 1991 hat sich der Lkw-Verkehr auf den deutschen Straßen um 89 % erhöht. Im gleichen Zeitraum haben sich die Reallöhne und inflationsbereinigten Renten um etwa 15 % verringert. Die Frage, warum die Erhöhung des Schwerlastverkehrs bei sinkenden Lebensstandards stattfindet, kann nicht regional oder national beantwortet werden. Die Hoffnung, dass sich das Wachstum des Güterverkehrs abschwächt, ist aufgrund der weitergehenden europäischen Integration und der zunehmenden Globalisierung gering. Im Herzen Europas liegend, ist Deutschland automatisch zum Transitland geworden, was vorrangig am Abbau der Zollgrenzen liegt. Auch die Notwendigkeit des Transports von Rohstoffen wird oftmals als Begründung genannt. Ein einzelner Lkw belastet die Straße hingegen mehr als 150.000 Personenkraftwagen. Im Verhältnis der Einnahmen aus Steuern und Mautgebühren beim Personen- und Schwerlastverkehr wird hingegen deutlich, dass die Mautgebühren längst nicht kostendeckend sein können. Dies gilt insbesondere für im Ausland zugelassene Lastkraftwagen, für die hierzulande keine Steuern anfallen. Indirekt wird damit der Schwerlastverkehr auf öffentlichen Straßen subventioniert.

Im gleichen Zeitraum ist jedoch die Transportmenge im Schienenverkehr auf den Faktor eins zu sieben gesunken. Umwelt- und verkehrspolitisch muss die Verlagerung des Güterverkehrs von der Stra-

ße auf die Schiene das Hauptziel sein. Damit werden gleichzeitig mehrere Ziele erfüllt, da die sinkende Belastung der öffentlichen Straßen unmittelbar zu einer Entlastung des Straßennetzes und damit zu geringeren Investitionskosten führt. Um diese Verschiebung zu erreichen, sind hingegen Angebots- und Nachfrageelemente zu schaffen. Auf der einen Seite müssen Investitionen für den Aus- und Neubau des Schienennetzes getätigt werden, damit die Verkehrswege auch im adäquaten Umfang, insbesondere in der Fläche, zur Verfügung stehen. Dies macht es unerlässlich, dass das Schienennetz in öffentlichen Händen verbleibt. Auf der anderen Seite kommt als Anreizelement eine Erhöhung der Maut für Lastkraftwagen in Betracht. Die höheren Einnahmen können wiederum für Investitionen in das Schienennetz genutzt werden. Langfristig sinken zudem die Ausgaben für die Instandhaltung und den Ausbau des Straßennetzes.

Wir Jusos fordern daher eine adäquate Erhöhung der Maut für Lastkraftwagen und verstärkte Investitionen in das Schienennetz.

Im Rahmen einer Umgestaltung der Besteuerung von Güterverkehr kommt eine Anpassung der Besteuerung von Dieseldieselkraftstoff in Betracht. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen von Diesel liegen 12 bis 13 % höher als bei Benzin. Der Mineralölsteuersatz liegt hingegen etwa 27 % unter dem für Benzin. Dies führt hinsichtlich der Emissionen zu einem stark verfälschten Preisbild. Alternativ wie auch kumulativ kann eine Anpassung der Mineralölsteuer als Anreiz für eine Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene, sowohl beim Güter- als auch beim Personenverkehr, wirken.

Wir Jusos fordern daher eine einheitliche Besteuerung von Vergaser- und Dieseldieselkraftstoffen.

### **Personentransfer**

Der Personenverkehr nimmt zu. Die Nutzung von Bus und Bahn stagniert jedoch. Der Zuwachs fand vor allem beim PKW und dem Luftverkehr statt. Ursache dafür sind verzerrte Preise zwischen den Verkehrsträgern. Ein deutlicher Rückgang der Verkehrsleistung und eine Verlagerung zu Gunsten von Bus und Bahnen sind hingegen nicht erkennbar.

Dieser Trend hat auch politische Ursachen, zeigt aber Handlungsmöglichkeiten auf. Sicher ist jedoch, dass eine Gesamtoptimierung der Mobilitätschancen der Bevölkerung unter Berücksichtigung der individuellen Anforderungen und der damit in Verbindung stehenden Umweltbelastungen eine zusammenhängende Betrachtung des gesamten Verkehrs und eine Gestaltung seiner Rahmenbedingungen aus einem weiten Blickwinkel erfordern. Diese Abwägungs- und Ausgleichsaufgabe ist sicher nicht konfliktlos durchführbar, aber unumgänglich. Gemeinschaftlich genutzte Verkehrsmittel erscheinen dabei in vielen Aspekten günstiger, als individual genutzte. Im Vergleich zum MIV kann die Attraktivität des ÖPNV durch den MIV einschränkende Maßnahmen erhöht werden. Nur damit wäre gewährleistet, dass keine neuen Verkehre hergeleitet werden, sondern tatsächliche Verlagerungsmöglichkeiten stattfinden.

Wir Jusos fordern daher eine landesweit integrierte Verkehrsstrategie mit dem Ziel der Verlagerung des Personenverkehrs auf Bus und Bahn.

Mit der Wahl des Verkehrsmittels können Energie, Schadstoffe und Klimagase eingespart und Verkehrswege entlastet werden. Die Wahl des Verkehrsmittels hängt hingegen von den individuellen Bedürfnissen und Anreizen zur Nutzung ab. Individuelle Bedürfnisse ergeben sich regelmäßig aus den Lebensumständen der Menschen. Bei der Städte- und Regionalplanung können RADIUSERWEITERUNG, Siedlungsdispersionen und Entmischung zu einer Zunahme des Pkw-Verkehrs beitragen, sie können auch mit einem Rückzug des öffentlichen Verkehrs aus der Fläche verbunden sein. Das Wachstum der Städte ist heute durch einen zunehmenden Suburbanisierungsprozess geprägt. Bevölkerung, Dienstleistung, Handel und Gewerbe verlagern sich aus den Städten heraus in das Umland. Innerhalb von verstäderten Räumen konzentriert sich das Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum auf das Umland der Kernstädte. Ein Effekt, der insbesondere im Ruhrgebiet zu beobachten ist. Folge ist eine

intraregionale Dekonzentration von Arbeitsplätzen und zunehmenden Verkehrswegen. Dies bedeutet, dass entweder die Menschen näher an die Zentren herangeführt werden müssen, oder der ÖPNV stärker in die Fläche entwickelt werden muss.

Wir Jusos fordern daher die Vernetzung der Stadt- und Verkehrsplanung mit dem Ziel sowohl das ÖPNV-Angebot auszuweiten, als auch den zunehmenden Suburbanisierungsprozess zu begrenzen. Auch die Reform preispolitischer Instrumente wie etwa die Entfernungspauschale oder die Wohnungsbau- und Eigenheimförderung, sind dabei zu prüfen. Nur so kann ein adäquates Angebot und Umfeld geschaffen werden.

Auf der anderen Seite sind verschiedene Anreize zur Steuerung der Wahl des Verkehrsmittels denkbar. Vorausschauende Stadt- und Regionalplanung kann zwar Verkehr vermeiden, aber die Dominanz des MIV lässt sich auch als Folge von relativen Kostenentwicklungen interpretieren. Ein PKW-Kilometer kostet deutlich weniger als im Öffentlichen Verkehr, dessen Kosten in erster Linie aus den stetig steigenden Personalkosten resultieren. In zahlreiche Untersuchungen, in denen die ökologische Effekte des Verkehrs, deren Kosten nur zum Teil von den Nutzern des Verkehrs bezahlt werden, berechnet und dann in die Preisgestaltung einbezogen werden, wurde eine vollständige Internalisierung der so genannten externen Kosten in die Betriebskosten aller Verkehrsträger behandelt. Im Ergebnis könnte dies zu einer umweltverträglicheren Gestaltung von Verkehr beitragen.

Dieses Konzept ist jedoch schwer zu realisieren. Damit kommt den konkreten Anreizen auf städtischer oder regionaler Ebene stärkere Aufmerksamkeit zu. Durch Mautgebühren in den Innenstädten lässt sich nicht nur das Nutzungsverhalten steuern, sondern auch innerhalb der gebührenpflichtigen Zone Verkehrsstaus und Verkehrsaufkommen reduzieren. Im Gegensatz zu ordnungspolitischen Ansätzen wird damit nicht das konkrete Bedürfnis nach Mobilität behindert, sondern senden Anreize an die Verkehrsteilnehmer. Dies führt nicht nur zu einer Verbesserung des Stadtbildes sondern auch zur Senkung der Emissionen und Kraftstoffverbräuche innerhalb der Innenstädte.

Wir Jusos fordern daher die Überprüfung einer Mautgebühr in den Innenstädten kreisfreier Städte.

Ein wichtiger Aspekt liegt im Bereich der Elektromobilität. Diese stellt nicht nur einen innovativen und wachstumsträchtigen Wirtschafts- und Industriezweig dar, sondern bietet Chancen für Verkehr, Umwelt und kommunale Verkehrsunternehmen.

Umweltpolitisch kann Elektromobilität einen Beitrag zum Klimaschutz darstellen. Eine sinnvolle Alternative zu konventionellen Verbrennungsmotoren bildet Elektromobilität hingegen nur, wenn sie mit Strom aus regenerativen Quellen betrieben wird. Damit kann aber ein wichtiger Beitrag zur Umsetzung der Ausbauziele für erneuerbare Energien geleistet werden. Besonders das Netzlastmanagement kann durch Elektromobilität effizienter ausgestaltet werden. Damit steigt auch die Versorgungssicherheit.

Verkehrspolitisch ist mit der Elektromobilität eine neue Mobilitäts- und Verkehrskultur etablierbar. Dies ist insbesondere für den innerstädtischen Lieferverkehr und den ÖPNV von besonderer Bedeutung. Eine moderne Stadt- und Raumplanung muss damit einhergehen.

Wirtschaftspolitisch stellt die Elektromobilität als zukunftsfähiger Wirtschaftszweig ein enormes Potential dar. Neben der Schaffung der Ladeinfrastruktur kommt dem innovationsorientierten Beschaffungsmanagement des öffentlichen Sektors eine besondere Bedeutung zu. Für die öffentlichen Stadtwerke ergeben sich zudem neue Geschäftsmodelle für Produkte und Dienstleistungen im Kontext der Elektromobilität. Synergien sind dabei im Bereich des Car-Sharing denkbar. Elektromobilität macht aber nur dann Sinn, wenn der zusätzlich benötigte Strom für das Laden der PKW, durch regenerative Energie bereitgestellt wird. Der Ausbau von Elektromobilitätsstrukturen muss parallel zum Ausbau der Produktionskapazitäten erneuerbarer Energien stattfinden.

Wir Jusos fordern daher eine landespolitische Weiterentwicklung des Entwicklungsplanes Elektromobilität in Kooperation mit Wissenschaft, Industrie, Wirtschaft und den kommunalen Unternehmen. Zielsetzung muss der Massenmarkt für Elektromobilität bis 2015 sein.

Wenn der aktuelle Wettbewerb um ÖPNV-Leistungen nicht zum gnadenlosen Preiswettbewerb verkommen soll und damit der traditionelle Umweltvorteil des ÖPNV, der eine wichtige Rechtfertigung für den massiven Einsatz öffentlicher Mittel darstellt, nicht verloren gehen soll, kommt es jetzt entscheidend darauf an, dass anspruchsvolle Standards für diesen Wettbewerb mitbestimmend werden. Die wirksamste Einflussnahmemöglichkeit besteht bei kommunalen Unternehmen. Die Kommunen sind auch in der Verantwortung, die allgemeine Daseinsvorsorge sicherzustellen. Dazu zählt zweifelsohne auch der ÖPNV. Die Kommunalisierung des ÖPNV muss auch unter den geänderten Rahmenbedingungen europäischer Richtlinien und der Änderung des § 107 GO wichtigstes Ziel bleiben. Die Formel für die Attraktivität des ÖPNV ist simpel: Höhere Frequenz, weniger Umsteigen, mehr Komfort.

Wir Jusos fordern daher, die kommunalen Handlungsspielräume und Betätigungsfreiheiten auf landesgesetzlicher Ebene wieder herzustellen.

Gerade Billigflieger führen zu mehr und weiteren Reisen. Damit sind sie zu direkten Konkurrenten der Bahn geworden. Lediglich durch die niedrigeren Preise wird eine zusätzliche Verkehrsnachfrage erzeugt, die verstärkt zur Umweltbelastung beitragen und teilweise staatlich subventioniert werden. Hinzuweisen ist auf die steuerliche Besserstellung von Luftverkehrstreibstoffen im Vergleich zu Vergaser- und Dieselmotoren. Die damit stattfindende Subventionierung des Luftverkehrs und die Ausweitung teilweise sinnloser Luftverkehrswege, werden damit unterstützt. Dadurch hat der Luftverkehr einen erheblichen Konkurrenzvorteil gegenüber dem Straßenverkehr. Interpretiert man dies als Begünstigung des Fernverkehrs zu Ungunsten des Nahverkehrs, wird die ökologische Kontraproduktivität erst deutlich. Diese ist hingegen politisch nicht zu rechtfertigen. Landespolitisch ist dabei insbesondere die steigende Zahl von Regionalflughäfen und damit steigende Zahlen von Verkehrsleistungen bedeutsam.

Wir Jusos fordern daher die Abschaffung der steuerlichen Begünstigung von Flugbenzin sowie den Genehmigungsstopp für Regionalflughäfen, zu Gunsten einer Verschiebung des Luftverkehrs auf den Schienenfernverkehr und auch den Schienengüterverkehr. Für bestehende Flughäfen sind lärm- und zeitabhängige Start- und Landegebühren einzuführen.