

Redemanuskript zur Verkehrspolitik für Thomas Walter, anlässlich der Aufstellung des Kandidaten zur Bundestagswahl 2004 der SPD im Wahlkreis Schwäbisch Hall.

Ausgearbeitet von Florian Wieland

Verkehr allgemein

Wichtig ist es, den Verkehr Nachhaltig zu gestalten. Das bedeutet auch, daß die unterschiedlichen Verkehrsträger mit gleichen Chancen ins Rennen gehen. Dies ist nicht ansatzweise erfüllt. Die Bahn bezahlt Umweltsteuern obwohl sie sehr Umweltfreundlich ist. In der Luftfahrt werden keine Steuern bezahlt, obwohl dies der problematischste Verkehrsträger ist. Die Bahn bezahlt den Unterhalt und die Wartung ihres Fahrweges selbst während bei der Straße dies aus dem allgemeinen Topf bezahlt wird.

Güterverkehr gehört auf die Schiene! Eine oft gehörte Phrase zum Thema Verkehrspolitik. Sie fußt auf dem Gedanken des nachhaltigen Verkehrs, in dem die Schiene bei vielen Transportaufgaben am besten abschneidet.

Schiene

„[...]Die Mittel für die Straße sinken bis 2007 auf 4 Milliarden Euro, bei der Schiene unter 3 Milliarden Euro. Bei der Bahn gilt diese Entwicklung als dramatisch. Das Unternehmen veranschlagt allein 2,5 Milliarden Euro für den Erhalt des Bestandsnetzes. Für 2004 wird der Bedarf zur Finanzierung dieser Vorhaben auf mehr als eine Milliarde Euro beziffert. Damit ist schon in diesem Jahr kein Geld mehr für Neubau vorhanden. Künftig verschärft sich das Problem, so daß die Bahn um den Abbruch laufender Vorhaben wohl nicht umhinkommt. Um zu vermeiden, daß öffentlichkeitswirksame Neubaustrecken völlig entfallen, ist der Bund darauf erpicht, die Mittel für das Bestandsnetz zu reduzieren. Dies will die Bahn um jeden Preis verhindern, um die Voraussetzungen für einen Börsengang nicht zu verschlechtern.“
FAZ vom 19.03.2004

Diese Zitierweise zeigt, daß die Güter es auch in Zukunft schwer haben werden, auf die Schiene umzusteigen. Der Zwang zu sparen, das Verlangen nach Prestige und der Börsengang der Bahn sind ein unglückliches Wirkungsdreieck. Das Bestandsnetz wird darüber vernachlässigt. Schon jetzt sind die Strecken an ihrer Leistungsgrenze angelangt. Nicht überall, aber fast jeder Zug mit überregionalem Charakter muß durch ein oder mehrere Nadelöhre. Köln ist ein gutes Beispiel. Nach dem die völlig überteuerte Neubaustrecke Frankfurt – Köln in Betrieb genommen wurde, kann auf dieser nur alle 20 Minuten ein Zug fahren, da eine größere Leistung nicht vom Bahnhof Köln aufgenommen werden kann. Am südlichen Ende finden sich ähnliche Probleme.

- Es ist also wichtig und meistens effizienter, Engpässe im Bestandsnetz auszubauen als teure aber prestigeträchtige Neubaustrecken in die Welt zu setzen.
- Schluß mit Stuttgart 21! Der Bau dieses Bahnhofes verschlingt Unsummen. Dabei ist der Stuttgarter Hauptbahnhof, dank seiner Struktur einer der Leistungsfähigsten Knoten in Deutschland. Einige im Vergleich sehr günstige Baumaßnahmen würden ihn an die heutigen Erfordernisse anpassen. Das gesparte Geld kann im Bestandsnetz investiert werden.

- Zweigleisiger Ausbau der Murrbahn! Zwischen Stuttgart und Nürnberg gibt es keine Zweigleisige Verbindung. Durch den Stundentakt im Nahverkehr sind sowohl die Strecke über Aalen als auch die Murrbahn an ihrer Leistungsgrenze angelangt. Der Murrbahn kommt aber, als kürzere Strecke, nach der EU-Erweiterung eine zentrale Bedeutung im Ost – West Verkehr zu. Mehrverkehre können auf dieser Magistrale nur durch einen Ausbau aufgenommen werden. Gut, daß die A6 ausgebaut wurde, da kann der Verkehr wenigstens auf die Straße ausweichen. (Achtung Ironie!)
- Befreiung der Bahn von Umweltsteuern. Die Bahn ist zusammen mit dem Binnenschiff das Umweltfreundlichste Verkehrsmittel. Trotzdem wird die Nutzung des Verkehrsträgers durch Steuerbelastungen verteuert. Von den 1,15 Mrd Euro, die 2004 von der DBAG für Strom und Diesel ausgegeben hat, sind laut Mehdorn rund 380 Mio Euro an Steuern und Abgaben zu bezahlen. Diese Kosten hat der Luftverkehr nicht zu tragen. Dank europäischer und weltweiter Fesseln, sind die Airlines von solchen Kosten befreit und können somit Staatlich subventionierte Billigangebote machen. Die Bundesregierung muß ihren Einfluß geltend machen, zumindest Innereuropäische Flugrelationen besteuern zu können. Es genügt eine von beiden Forderungen umzusetzen, oder sich in der Mitte zu treffen. Es wäre allerdings sinnvoller, den Flugverkehr zu besteuern, als die Bahn von dieser zu befreien.

Straße

Den Bauwahn im Straßenverkehrsbereich der 70er Jahre haben wir hinter uns. Ausgebaute Straßen generierten Mehrverkehr und nach wenigen Jahren waren sie wieder verstopft. Fahrradfahren auf stinkenden Straßen war nicht sehr angenehm und Fußgänger mußten an Ampeln lange warten, wenn es überhaupt welche gab. Der Verlierer dieser Entwicklung war die Lebensqualität.

Inzwischen haben sich die Ansichten geändert. Auch im Straßenverkehr hat das Schlagwort Nachhaltigkeit Einzug gehalten. Es gilt nicht mehr „viel Verkehr braucht viele Straßen“ sondern Verkehrsvermeidung. Das ist nicht nur billiger, es erhöht auch die oben angedeutete Lebensqualität.

- Umgehungsstraßen für Schwäbisch Hall sind eine schöne Sache, es muß aber sichergestellt werden daß es tatsächlich der Durchgangsverkehr ist, der für das Verkehrsaufkommen verantwortlich ist. Außerdem muß der zu erwartende Mehrverkehr bestimmt und berücksichtigt werden. Dies sind Faktoren die bei solchen Projekten gerne übersehen werden.
- Sollten die Umgehungen gebaut werden, so ist das Tunnelprojekt Stuttgarter Straße in Schwäbisch Hall obsolet. Es darf nur eines der beiden Projekte realisiert werden, da beide an der gleichen Schraube drehen, nämlich die Stadt vom Verkehr zu entlasten.

Die Lkw Maut ist angelaufen. Dies ist ein erster Schritt zur Nutzerfinanzierung des Mediums Straße. Die Lkw sind für den Verschleiß der Straßen die Hauptverantwortlichen. Sie verursachen den größten Instandhaltungsbedarf. Unsinnig ist, diese Bemaunung nur auf Autobahnen zu begrenzen.

- Es sollte jeder Meter den ein LKW auf Straßen fährt mit einer Maut belegt werden. Schließlich nutzt ein Lkw nicht nur die Autobahnen ab. Es könnten unterschiedliche Sätze für verschiedene Straßen erhoben werden und so eine Lenkwirkung erreicht werden. Mit einem Festbetrag als City Maut für Lkw, die in bestimmten Nachtstunden ein Vielfaches beträgt, könnte die Lärmbelastung der Anwohner reduziert werden. Das Mauterhebungssystem ist ein sehr effektives Instrument zur Verkehrslenkung. Laßt uns dessen Möglichkeiten zur Erhöhung der Lebensqualität nützen.

- Die Lenkzeiten und Geschwindigkeitsbegrenzungen für Lkw müssen wesentlich strenger kontrolliert werden. Ebenso der technische Zustand der Fahrzeuge. Die Geldbußen müssen im Wiederholungsfall bis in den ruinösen Bereich erhöht werden. Denn das Schadensausmaß bei Unfällen mit Lkw ist meistens sehr groß.

Heilige Kühe:

- Auch eine Pkw-Maut darf nicht tabu sein. Das direkte Anfallen der Kosten würde eine größere Lenkwirkung erzielen als die versteckte Ökosteuer. Allerdings muß die Pkw-Maut kompensiert, wenn nicht gar überkompensiert werden um eine Akzeptanz zu erreichen.
- Tempolimit auf Autobahnen. Ein generelles Tempolimit und dessen stricte Überwachung auf Autobahnen würde die Stauanfälligkeit und den Schadstoffausstoß verringern. Gerade im Zeichen der Feinstaubdiskussion ein wichtiges Argument. Denkbar wären für Pkw ein Limit von 140 km/h und für Kleintransporter 120 km/h.