

Anita Tack

Verkehrspolitische Sprecherin der Linkspartei.PDS - Fraktion im Landtag Brandenburg und Präsidentin der Landesverkehrswacht Brandenburg e. V.

Redebeitrag zur 5. Ökologischen Konferenz der Linkspartei.PDS am 3.9.2005 in Müncheberg (konnte aus Zeitgründen nicht gehalten werden!)

Verkehrswende einleiten – öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) stärken

Wir brauchen ein neues Leitbild für die Verkehrs- und Verkehrssicherheitspolitik!

Meine Damen und Herren, liebe Freundinnen und Freunde, Genossinnen und Genossen,

der Verkehr gehört zum Hauptverursacher für den CO₂-Ausstoß. Dieser Bereich mit seinen unterschiedlichen Verkehrsträgern bietet aber auch die meisten Möglichkeiten für unmittelbare persönliche und politische Einflußnahme bei der Umsetzung von Gegenstrategien. Schau ich auf den mit PKW's gefüllten Parkplatz vor der Haustür, so muß ich feststellen, dass auch wir mit unserer heutigen Veranstaltung dazu beitragen, den Hauptverursacher von CO₂ zu stärken. Das ist die Praxis. Also wenden wir uns der Theorie zu!

Die Bundesregierung hat in ihrem im Juli 2005 verabschiedeten Nationalen Klimaschutzprogramm die CO₂-Emissionen für den Verkehrssektor im Jahr 2010 auf 175 Mio. Tonnen begrenzt. Nach Angaben des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW) nahm die CO₂-Emission nach einem Anstieg von 1990 (158,1 Mio. Tonnen) bis 1999 (181,9 Mio. Tonnen) in den letzten Jahren eine rückläufige Entwicklung. Für das Jahr 2003 werden CO₂-Emissionen in Höhe von 166,5 Mio. Tonnen angegeben. Dabei verursacht der Straßenverkehr mit 96% den Hauptanteil der CO₂-Emissionen, auf den Schienenverkehr entfällt ein Anteil von 1%, auf die Binnenschifffahrt 0,5% und auf den innerdeutsche Flugverkehr entfällt ein Anteil von 2,6 % (Vgl. MWV aktuell, Der monatliche Informationsdienst für Wirtschaft und Politik, Nummer 7/05).

Als Hauptgründe für die rückläufigen Emissionswerte gelten der Rückgang des durchschnittlichen Kraftstoffverbrauchs von PKW-Neufahrzeugen und die geringeren Fahrleistungen. Gleichzeitig hat der Trend zu größeren Autos mit leistungsstärkeren Motoren und höherem Verbrauch die erzielten Einsparungen weitgehend zunichte gemacht. Des Weiteren trägt der Verkehrssektor durch seine anhaltend hohen Wachstumsraten auf der Straße und im Luftverkehr zu einer Verschärfung der Klimaproblematik bei. Deshalb steht für die Linkspartei.PDS eine Verkehrswende zwingend auf der Tagesordnung.

Die Verkehrspolitik der SPD/CDU-Koalition in Brandenburg ist unsozial und umweltbelastend. Sie hat den Stau auf den Straßen nicht aufgelöst, den motorisierten Individualverkehr vermehrt und die Bedingungen für den ÖPNV weiter verschlechtert, Angebote von Bus und Bahn wurden reduziert, die Fahrpreise ständig erhöht und für die Schülerbeförderung wurden Kostenbeteiligungen eingeführt. Damit bleibt das Unfallrisiko auf den Straßen sehr hoch, und Brandenburg verteidigt damit seinen unrühmlichen Spitzenplatz in der Unfallstatistik.

Um den gestiegenen Mobilitätsbedürfnissen im Rahmen der sozialen Daseinsfürsorge gerecht zu werden, setzen wir uns für den Ausbau des ÖPNV und des Regionalverkehrs

auf der Schiene (SPNV) ein.

Die Forderung der Linkspartei.PDS nach einem stärkeren ÖPNV wird durch eine aktuelle forsa- Umfrage des VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) unterstützt, nach der 63% aller Deutschen einen stärkeren Ausbau des ÖPNV wollen! Das sind 61% der SPD-Anhänger, 58% der CDU/CSU-Anhänger und 66% der potentiellen Linkspartei-Wähler. Daraus müssen Bundes- und Landesregierung einen verbindlichen Handlungsauftrag für attraktivere Bus- und Bahnangebote ableiten, anstatt zu kürzen und abzubestellen!

Wir wollen den Bürgerinnen und Bürgern des Landes zuverlässige und nachhaltige Mobilität ermöglichen, die sozialen und ökologischen Anforderungen gerecht wird. Das Verkehrssystem soll integrierte Lösungen bevorzugen und zum Bestandteil einer nachhaltigen Stadt- und Siedlungsentwicklung werden. Das weiterhin steigende Verkehrsaufkommen soll nicht wie bisher nur "verwaltet" werden, sondern Verkehrswende heißt für uns, wirksame Instrumente zur Verkehrsvermeidung, Verkehrsreduzierung und Verkehrsverlagerung einzusetzen, um die vom Verkehr ausgehenden Belastungen für die Bürgerinnen und Bürger sowie die Umwelt spürbar zu reduzieren. Dazu ist ein Integriertes Verkehrskonzept des Landes in Abstimmung mit Berlin und mit den Nachbarländern im grenzüberschreitenden Verkehr zu erstellen.

Der Personen- und Güterverkehr auf der Schiene soll nicht durch weitere Streckenstilllegungen zurück gedrängt, sondern auch mit Hilfe des Wettbewerbs bürger- und umweltfreundlich gestaltet und ausgebaut werden. Wir setzen uns deshalb für den Erhalt des Eisenbahnnetzes und für Infrastrukturverbesserungen im Netz sowie für die attraktive Gestaltung der Bahnhöfe im Land ein. Brandenburg soll sich im Bundesrat dafür einsetzen, dass die Zielstellung der Bahnreform – mehr Fahrgäste zu gewinnen – auch im Fernverkehr erreicht wird, die DB AG mit dem Schienennetz erhalten bleibt und im Interesse der Sicherung von Leistungen der Daseinsvorsorge für die Bevölkerung vom geplanten Börsengang der DB AG Abstand genommen wird. Die im Koch/Steinbrück-Papier bereits fixierten weiteren Kürzungen der Regionalisierungsmittel für den SPNV in den Ländern dürfen nicht umgesetzt werden!

Gleiche Wettbewerbsbedingungen und -chancen sind für alle Verkehrsträger auf der Basis von "Kostenwahrheit" zu schaffen. Im ÖPNV und im SPNV sind Qualitätsverbesserungen und sozial verträgliche Tarife zu sichern.

Unser Ziel ist es, den ÖPNV zu einer echten Alternative gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zu entwickeln. ÖPNV mit sinnvollen Taktzeiten soll flächendeckend angeboten und gesichert werden. Linien und Strecken im ÖPNV und Bahnverkehr müssen vernetzt werden sowie den Besonderheiten der ländlichen Regionen durch zukunftsfähige kleinteilige Lösungen z.B. Rufbusse und Impuls 2005 - Projekte des Verkehrsverbundes Berlin - Brandenburg (VBB) entsprechen. Der ÖPNV muss in allen Regionen barrierefrei erreichbar und die Fahrpreisgestaltung sozial ausgewogen sein. Bei der Finanzierung von Verkehrsangeboten mit öffentlichen Mitteln ist dem ÖPNV Vorrang einzuräumen. Im Vergleich der Verkehrsträger weist der ÖPNV-Anteil nur 8% aus, obwohl der ÖPNV die sichersten Verkehrsmittel hat. Das ist sehr bedenklich und Ausdruck einer pro Auto Politik der Landesregierung. Im Vergleich dazu nutzen 42% das Auto, 15% sind Autofahrer, zu Fuß gehen 19% und das Fahrrad nutzen 17%.

Mit einem Sozialticket im VBB wollen wir Chancengleichheit für alle sichern! Dazu haben wir Verkehrsausschuß des Landtages die Modalitäten dafür erbeten.

Die Schülerbeförderung und deren Finanzierung ist Landesaufgabe und soll für alle Schulkinder kostenfrei sein. Die eingeführte Kostenbeteiligungen für die immer länger werdenden Schulwege der Kinder und die damit einhergehende Benachteiligung der Bevölkerung im ländlichen Raum (95% des ÖPNV in den ländlichen Regionen ist

Schülerverkehr) werden von uns abgelehnt. Landesweit haben sich ca. 1/3 aller Schüler vom Schulbus abgemeldet. Die Integration der Schülerbeförderung in den ÖPNV muss erhalten bleiben, denn das erhöht die Verkehrssicherheit auf dem Weg zur Schule und trägt zur verbesserten Auslastung und Einnahmesituation des ÖPNV bei. Der Bundesverband der Unfallkassen verweist darauf, dass der Schulbus 9 mal sicherer ist als das Fahrrad und 4 mal sicherer als der PKW! Im übrigen ist die Bahn 40 mal sicherer als das Auto! Wir sind darum bemüht, dass wieder mehr Schüler den Busverkehr nutzen und versuchen, ein kostengünstiges Schüler- und Freizeitticket für Berlin und Brandenburg gemeinsam mit dem VBB und den Landkreisen und kreisfreien Städten zu entwickeln. Dazu müssen wir gemeinsam beraten.

Statt des im Bundesverkehrswegeplan 2003 priorisierten Ausbaus von Autobahnen und Bundesstraßen setzen wir auf die Instandsetzung und Instandhaltung des bestehenden Straßennetzes. Der Neubau weiterer Straßen begünstigt ein Ansteigen des PKW- und LKW-Verkehrs, führt zur weiteren Wettbewerbsverzerrung zwischen Straße und Schiene und zur weiteren Versiegelung wertvoller Flächen (Land Brandenburg ist Spitzenreiter bei der Flächenversiegelung durch Verkehrsbauten im Ländervergleich!) und erhöht das Unfallrisiko auf den Straßen. Durch eine Veränderung der Prioritäten können finanzielle Mittel aus dem Neubau von Straßen freigesetzt und statt dessen für erforderliche Infrastrukturverbesserungen im Schienenbereich, den Aus- bzw. Umbau von Zugangsstellen des ÖPNV sowie die Sanierung kommunaler Straßen verwendet werden. Der umstrittene Landesstraßenbedarfsplan ist dahingehend zu korrigieren. Wir unterstützen den Brandenburger Verkehrsminister mit seiner Erklärung, dass alle Landesstraßenbauplanungen auf den Prüfstand gehören und Ortsdurchfahrten vor Ortsumfahrungen Priorität haben. Gleiches muß für Bundesstraßenbauprojekte gelten! Die zahlreichen Bürgerinitiativen für und gegen Straßenbauplanungen unterstützen wir dahingehend, dass sie zumindest im Verkehrsausschuß des Landtages ihre Forderungen, Problemsichten und Alternativen vorstellen können.

Der Umweltverbund - also die Nutzung des ÖPNV, des Fahrrades oder zu Fuß gehen - ist für eine Verkehrswende unverzichtbar und muss deshalb bei der Erarbeitung und Umsetzung von integrierten Verkehrskonzepten eingebunden werden. Regionale und überregionale Radwege sollen in Umsetzung einer umgehend zu erstellenden Radwegekonzeption für das Land Brandenburg zu einem Netz verbunden werden, das den Anforderungen verschiedener Nutzergruppen, wie zum Beispiel Berufspendlern, Schülern und Touristen, gerecht wird. Der Bau bzw. Ausbau des Radwegenetzes soll beschleunigt werden. Neben dem Effekt der erhöhten Sicherheit für Radfahrer kann das Potenzial des Radverkehrs für den Tourismus besser ausgeschöpft werden.

Mit einem Radverkehrsanteil von 17 Prozent (in Mecklenburg-Vorpommern 22%) des Gesamtverkehrs nimmt Brandenburg einen Spitzenplatz im Vergleich der Bundesländer ein. Der Radwegebau an Bundes- und Landesstraßen weist aber nur einen Ausbaugrad von 16% aus, an Kreisstraßen sogar nur 9%! Die PDS-Fraktion hatte sich im Rahmen einer Großen Anfrage zum Radverkehr mit den Antworten und der "Radpolitik" der Landesregierung auseinander gesetzt. Große Anfrage, Debatte im Landtag und meine Presseerklärung dazu sind in der Landtagsfraktion zu erhalten.

Auf Grund einer falschen Verkehrspolitik mit dem Vorrang Straße und als Transitland erfährt Brandenburg enorme Belastungen durch den Straßengüterverkehr. Um die wachsenden Belastungen aus dem Güterverkehr - v.a. schlechte Luft(Feinstaub), Verkehrslärm und kaputte Straßen - für Bürgerinnen und Bürger sowie die Umwelt zu reduzieren, muss der konsequenten Verlagerung des Güterverkehrs auf Schiene und

Wasserstraße hohe Priorität eingeräumt werden. Dazu muss Brandenburg auch auf Bundesebene Initiativen für neue gesetzlichen Rahmenbedingungen ergreifen. Die Bedingungen für den kombinierten Verkehr Straße, Schiene, Wasserstraße sind zu optimieren und die Güterverkehrszentren (GVZ) stärker zu nutzen. Verbesserter Lärmschutz und die Einhaltung der EU-Luftreinhalte-VO sind in den Städten zu gewährleisten, Maut-Ausweich-Verkehre sind durch verkehrsorganisatorische Regelungen zurück zu drängen bzw. zu unterbinden..

Die Ziele der Luftverkehrspolitik des Landes sind in einer Luftverkehrskonzeption bei komplexer Betrachtung der Entwicklung des Flughafen Schönefeld und der regionalen Lande- und Flugplätze neu zu definieren. Zur Erhöhung des Anwohnerschutzes im Umfeld von Flughäfen und -plätzen engagieren wir uns für eine Verbesserung des Lärmschutzes sowie für Nachtflugverbote. Das Land soll sich konsequent für die Verabschiedung der Novelle des Bundesfluglärmsgesetzes einsetzen.

Angesichts der zwei gescheiterten Privatisierungsversuche zum Bau eines Großflughafens BBI in Schönefeld und der milliarden schweren Verschleuderung von öffentlichen Geldern begrüßen wir die Schritte der Flughafengesellschaft FBS, den Flughafen Schönefeld attraktiver zu gestalten und die Auslastung der vorhandenen Kapazitäten (Kapazitätsauslastung liegt noch unterhalb der Auslastung zu DDR-Zeiten) anzustreben. Das Finanzierungskonzept der Gesellschafter Bund, Berlin und Brandenburg vom Dezember 2004 lehnen wir ab, weil es wiederum mit einem hohen Risiko für die öffentlichen Hand verbunden ist und die Konsequenzen aus dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zu den Klagen zum Planfeststellungsbeschluss noch ausstehen.

Wir fordern die Flughafengesellschaft auf, eine Kooperation mit den ostdeutschen Flughäfen, insbes. mit dem Flughafen Leipzig/Schkeuditz aufzunehmen, um weitere Fehlinvestitionen in neue Flughafeninfrastruktur in Ostdeutschland zu vermeiden, denn es ist bereits eine Überausstattung auch ohne BBI zu verzeichnen.

Der Kurzstreckenflugverkehr unter 600 km soll durch attraktive Fernbahnangebote (z.B. Inbetriebnahme Lehrter Bahnhof 2006, ICE-Trasse Berlin-Leipzig 2005) ersetzt werden.

Die Initiativen zur Besteuerung von Kerosin und zum generellen Abbau von Subventionen beim Luftverkehr im Interesses gleicher Wettbewerbschancen anderer Verkehrsträger unterstützen wir nachhaltig.

Für die Wasserstraßen im Land gilt ebenso: Nutzung der vorhandenen Kapazitäten. Die Wirtschaftlichkeit des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 17 – Wasserstraßenausbau konnte nicht nachgewiesen werden. Aktuelle Studien belegen, dass die Prognosen für die Binnenschifffahrt einen Ausbau der Wasserstraßen nicht rechtfertigen. Wir wollen die Förderung der mittelständischen Binnenschifffahrt zum Erhalt der Arbeitsplätze in der Region, zur Übernahme von Transportaufgaben des Straßengüterverkehrs, zur Modernisierung der Hafenanlagen und zur Sanierung der Wasserstraßen. Dazu sind die Mittel vom Projekt 17 aus dem Bundesverkehrswegeplan umzuleiten.

Die Unfallzahlen im Land Brandenburg müssen drastisch gesenkt werden. Um das zu erreichen, wollen wir uns der Vision "Null Verkehrstote" bedienen, die in vielen europäischen Ländern Maxime der Verkehrs – und Entwicklungspolitik ist. Das Verkehrssicherheitsprogramm der Landesregierung von 6/2004 ist in diesem Sinne erheblich zu qualifizieren. Dies muß v. a. auch in Umsetzung des EU-

Verkehrssicherheitsprogramms bis 2010 erfolgen. Verkehrssicherheit muß als eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe Akzeptanz finden, durch ein Maßnahmenbündel von Wirtschafts-, Verkehrs-, Bildungs-, Sicherheits-, Umwelt- und Gesundheitspolitik realisiert werden und zu einer drastische Senkung des Unfallgeschehens führen. Viel menschliches Leid und auch jährliche Unfallfolgekosten in Milliardenhöhe könnten so vermieden werden. Wir brauchen ein neues Leitbild der Verkehrssicherheits- und Verkehrspolitik.

Mit der Erweiterung der Europäischen Union verändern sich auch die Anforderungen an die Gestaltung des gemeinsamen Verkehrssystems. Um Verbindungen zwischen den Menschen zu schaffen, soll vor allem der "kleine Grenzverkehr" über den ÖPNV entwickelt werden. Die guten Voraussetzungen, die Polen für den Schienenverkehr mitbringt, sollten genutzt werden. Fehler, die mit der Stilllegung zahlreicher Bahnstrecken in Brandenburg gemacht wurden, sollten nicht wiederholt werden.

Das Land muss Initiativen zur konsequenten Verlagerung des grenzüberschreitenden Straßenverkehrs zur Republik Polen auf die Schiene ergreifen.

Gemeinsame deutsch-polnische regionale Entwicklungskonzepte für die Verkehrsinfrastruktur sind zu erstellen.

Fazit:

Da dieser Beitrag so oder ähnlich aus Zeitgründen nicht gehalten und keine Diskussion dazu geführt werden konnte bitte ich um Reaktionen, Meinungen, Problemsichten und Fragen. Wie bereits auf der Ökologischen Konferenz von mir vorgeschlagen, halte ich eine Verkehrskonferenz der Linkspartei.PDS Brandenburg für sinnvoll, die gemeinsam von Landtagsfraktion, Landesvorstand, AG Umwelt und vom kommunalpolitischen forum e. V. im ersten Halbjahr 2006 veranstaltet werden sollte.

Vielen Dank!