

Antrag

der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Sören Bartol, Martin Burkert, Iris Gleicke, Michael Groß, Ulrike Gottschalck, Hans-Joachim Hacker, Gustav Herzog, Johannes Kahrs, Ute Kumpf, Kirsten Lühmann, Thomas Oppermann, Florian Pronold, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD

Mobilität nachhaltig gestalten – Erfolgreichen Ansatz der integrierten Verkehrspolitik fortentwickeln

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Mobilität – sei es die Mobilität der Menschen selbst, sei es der Transport der Güter – hat einen sehr hohen Stellenwert in unserer Gesellschaft. Zum einen ist eine gut ausgebaute Infrastruktur eine der wichtigsten Voraussetzungen für eine funktionierende Wirtschaft, zum anderen ist der motorisierte Individualverkehr, als eine Möglichkeit sich selbstbestimmt und zu bezahlbaren Preisen von einem Ort zum anderen bewegen zu können, fester Bestandteil im Alltag vieler Menschen in Deutschland.

Die Wirtschaft benötigt für eine immer spezialisiertere, hoch arbeitsteilige Produktion Rohstoffe und Fertigteile „just-in-time“ in ganz Europa. Auch der Geschäftsreiseverkehr nimmt rapide zu. Mit den gestiegenen Flexibilitätsanforderungen an Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer nimmt der tägliche und der Wochenendpendelverkehr von der Wohnung zur Arbeit zu, aber auch der Freizeit- und Einkaufsverkehr. Diese Mobilität hat ihren Preis, nicht nur in Form von Tarifen und Treibstoffkosten, sondern auch durch Verkehrslärm, Luftverschmutzung, Flächenverbrauch und Zerschneidung von Städten und Landschaften. Der Energieverbrauch, der mit den Verkehrsleistungen verbunden ist, verursacht erhebliche Umweltbelastungen. Und schließlich sind durch den Verkehr in Deutschland jährlich mehr als 4 000 Tote und 70 000 Schwerverletzte zu beklagen.

Die Belastungen für die Umwelt sind durch den Verkehr weiterhin hoch. Ein Fünftel des in Deutschland ausgestoßenen CO₂ geht auf das Konto des Verkehrs. 84 Prozent stammen direkt aus den Endrohren des motorisierten Individualverkehrs. Während sie in anderen Bereichen seit 1990 rückläufig sind, steigen die durch den Verkehr verursachten CO₂-Emissionen an. Obwohl es bereits eine Reihe von Erfolgen gibt, sind verstärkte Anstrengungen nötig, um den gesamten CO₂-Ausstoß bis 2020 um 40 Prozent gegenüber dem Jahr 1990 zu senken.

Wir stehen vor der Herausforderung, Mobilität zu ermöglichen, gleichzeitig aber Belastungen für Menschen und Umwelt zu senken. Verkehr findet nur dann Akzeptanz, wenn er die Lebensqualität nicht beeinträchtigt.

Mobilität darf sich nicht zu einem Exklusivprodukt entwickeln. Mobilität bedeutet Partizipation und muss damit für die Bürgerinnen und Bürger bezahlbar bleiben. Es muss ein zentraler Anspruch der Politik sein, Lösungen zu finden, damit

trotz steigender Ausgaben für die Mobilität sie auch sozial schwachen Einkommensschichten ermöglicht wird. Die Höhe des verfügbaren Haushaltseinkommens entscheidet in hohen Maßen über die Möglichkeiten der Bürgerinnen und Bürger, sich mobil zu bewegen. Besonders bei Menschen mit geringem Einkommen schränkt die Höhe des monatlichen Einkommens die Mobilitätschancen ein. Steigende Kosten für die Mobilität, wie sie durch die Verteuerung der Kraftstoffpreise oder durch die Anhebung von Fahrkartenspreisen entstehen, können durch Menschen mit niedrigem Einkommen nur schwer kompensiert werden. Es darf nicht zu einem Ausschluss sozial schwacher Bevölkerungsgruppen vom Zugang zur Mobilität kommen. Nur auf diese Weise ist die Teilhabe am Arbeitsleben, an Bildung und kulturellem Leben sowie am Gesellschaftsleben insgesamt zu ermöglichen. Allen neuen Medien zum Trotz: Sie ersetzen nicht den direkten Kontakt zu anderen Menschen und den Transport von Gütern.

Die Bewältigung wachsender Verkehrsprobleme setzt eine integrierte Verkehrspolitik voraus. Die Fokussierung auf Teillösungen bzw. auf einzelne Verkehrsträger ist der falsche Weg. Die strategische Ausrichtung einer zukunftsfähigen Verkehrspolitik muss „aus einem Guss“ erfolgen. Erforderlich ist ein verbessertes Gesamtverkehrssystem, das die verschiedenen Maßnahmen und Instrumente, deren Wechselwirkungen, Ursachen- und Folgezusammenhänge, die unterschiedlichen räumlichen und gebietskörperschaftlichen Ebenen sowie unterschiedliche Zeithorizonte in ein Zusammenwirken einbindet.

Eine integrierte Verkehrspolitik muss dem Ziel der nachhaltigen Mobilität in wirtschaftlicher, ökologischer, sozialer und kultureller Hinsicht verpflichtet sein. Die zentrale Aufgabe einer nachhaltigen Verkehrspolitik besteht daher darin, die gesellschaftlich notwendige Mobilität möglichst umweltverträglich zu gestalten. Umweltfreundliche Verkehre wie Bahn und Schiff müssen daher gestärkt werden. Dabei ist darauf zu achten, dass deren grundsätzliche Umweltfreundlichkeit nicht durch Raumplanungen konterkariert wird, die das Landschaftsbild oder den Natur- und Wasserhaushalt erheblich beeinträchtigen.

Das beste Verkehrsmittel ist jedoch nur so gut, wie es sich in das gesamte Verkehrssystem integrieren lässt. Ein Bahnhof mit ICE-Anschluss verliert an Attraktivität, wenn die Anschlüsse im Nahverkehr mit Bus und Straßenbahn nicht vorhanden oder schlecht getaktet sind. Mit einem integrierten Taktfahrplan lassen sich die Fahrtzeiten optimieren. Die Erfolge auf regionaler Ebene geben uns recht. Überall, wo im regionalen Schienenverkehr Taktfahrpläne eingeführt wurden, haben sich die Fahrgastzahlen besonders deutlich verbessert.

Ein integrativer Ansatz hat jedoch nicht nur eine bessere Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger zum Ziel, sondern muss auch städtebauliche Entwicklungen berücksichtigen. Die Gestaltung und Entwicklung nachhaltiger Stadtquartiere ist eine der zentralen Herausforderungen einer integrierten Verkehrs- und Siedlungspolitik.

Zahlreiche Probleme im Bereich des Städtebaus und Verkehrs sowie deren bestehenden Wechselwirkungen erfordern eine Vernetzung unterschiedlicher Fachdisziplinen und Ressorts. So müssen die Bedürfnisse von behinderten Menschen, von Familien und von älteren Bürgern zentrale Bestandteile der Stadtentwicklung und der Verkehrspolitik sein. Auch auf Grund der demografischen Entwicklung kommt diesen Bedürfnissen immer größere Bedeutung zu.

Neben einer besseren Nutzung bestehender Verkehrswege ist es wichtig, Transportvorgänge, wo immer dies ohne wirtschaftliche Beeinträchtigung möglich ist, zu reduzieren. Ohne eine aktive verkehrspolitische Gestaltung würde das Güterverkehrswachstum nicht nur erhebliche negative Auswirkungen für die Umwelt und die Lebensqualität der Menschen mit sich bringen. Es würde auch die Gefahr bergen, dass unsere Mobilität auf bestimmten Verkehrsachsen im Dauerstau zum Erliegen kommt. Durch die Förderung von Strukturen, die Verkehre vermeiden,

kann ein erhöhter Verkehrsaufwand und damit einhergehende Belastung vorgebeugt werden.

Bislang werden dem Radverkehr, Fußverkehr und öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) weit weniger Prioritäten eingeräumt als z. B. dem Straßenverkehr. In der Abwägung mit den Flächenansprüchen des motorisierten Individualverkehrs haben die Belange der umweltfreundlichen Verkehrsträger oftmals das Nachsehen.

Eine integrierte Siedlungs- und Verkehrsplanung muss jedoch auch die planerische und räumliche Integration der Verkehrswege von Fußgängern, Radfahren, Nahverkehrsnutzern und Autofahrern berücksichtigen, denn nur so lassen sich zusätzlicher Autoverkehr vermeiden, das vorhandene Kraftfahrzeugaufkommen reduzieren und eine bessere räumliche Verteilung erzielen. Voraussetzung ist jedoch, dass es eine tragfähige Alternative umweltfreundlicher Verkehrsangebote gibt.

Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) wurde eine Untersuchung zu dem Mobilitätsverhalten in Deutschland durchgeführt. Im Vergleich der Jahre 2002 zu 2008 deuten sich zum Teil positive Trends an:

- der motorisierte Individualverkehr (MIV) nimmt seit 2002 etwas ab, bleibt aber auf einem hohen Niveau;
- die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsträger hat leicht zugenommen;
- der Anteil des ÖPNV in Kernstädten nimmt überproportional zu;
- bei jüngeren Bürgerinnen und Bürger ist im urbanen Bereich eine geringere Affinität zum motorisierten Individualverkehr zu verzeichnen.

Diese Entwicklungen sollte ein zukunftsfähiges Konzept integrierter Verkehrspolitik aufgreifen und unterstützen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. um den künftigen Herausforderungen an ein zukunftsfähiges Verkehrssystem gerecht zu werden, den bereits unter der rot-grünen Bundesregierung angestoßenen Prozess zur Entwicklung eines Gesamtkonzepts für eine integrierte Verkehrspolitik konsequent fortzuführen und stetig weiterzuentwickeln;
2. ein entsprechendes Gesamtkonzept für eine integrierte Verkehrspolitik vorzulegen, die folgende Ansätze vertieft und fortentwickelt:
 - ökonomische, ökologische und soziale Nachhaltigkeit auch bei Ausbau, Neubau und Erhalt der Verkehrswege;
 - Koordination von Verkehrsinfrastrukturpolitik mit der Raumordnungs- und Stadtentwicklungspolitik, sowie Ordnungs- und Technologiepolitik mit dem Ziel einer ressourcenschonenden und verkehrswarmen Raumentwicklung und bestmöglicher Nutzung der Infrastrukturkapazitäten;
 - Optimierung der Verkehre durch die Förderung von Siedlungsentwicklung an wichtigen Verkehrsachsen sowie eine stärkere regionale Orientierung zum Beispiel bei Produktion und Beschaffung;
 - Ausbau verkehrsträgerübergreifender Netzwerke inklusive einer verbesserten Schnittstelleninfrastruktur, mit denen eine höhere Flexibilität und ein eindeutiger Standortvorteil erreicht werden kann;
 - verstärkte Förderung der barrierefreien Gestaltung der öffentlichen Infrastruktur sowie aktives Hinwirken auf die Einhaltung der gesetzlichen Regelungen bei allen baulichen Einrichtungen des Bundes der Länder und der Kommunen;
 - eine effizientere Kapazitätsauslastung der gesamten Verkehrsinfrastruktur und ein damit verbundener optimierter Verkehrsfluss durch Integrationseffekte;

- die Berücksichtigung von gesamtwirtschaftlichen und sozialen Integrationswirkungen durch Wachstums- und Beschäftigungsimpulse aus dem Verkehrsbereich;
 - die Quantifizierung volkswirtschaftlicher Effekte einer Verringerung der Umweltbelastungen und Unfallfolgen;
3. der zentralen Rolle des Ausbaus und der Optimierung des umweltfreundlichen Verkehrsträgers Schiene innerhalb eines integrierten Ansatzes gerecht zu werden. Dazu bedarf es eines umfassenden, transparenten und langfristig stabilen Finanzierungskonzepts für den verstärkten Ausbau der Schiene;
 4. die Attraktivität des Schienenverkehrs in Deutschland zu erhöhen. Um den Anteil im Regional-, Fern- und Güterverkehr zu steigern, wird ein transparenter, einfach verständlicher und verlässlicher integrierter Taktfahrplan benötigt, der die Gesamtfahrtzeit optimiert;
 5. einen Masterplan Personenverkehr unter Einbeziehung von Experten aus Unternehmen, Gewerkschaften, Politik, Wirtschafts- und Umweltverbänden sowie der Wissenschaft zu erarbeiten. Ziel ist es dabei, bezahlbare und umweltschonende Mobilität für alle zu gewährleisten. Die Bundesregierung muss in einem solchen Masterplan verbindlich festlegen, um wie viel Prozent der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Gesamtverkehr gesteigert werden und wie dieses Ziel bis wann erreicht werden soll;
 6. den Kombinierten Verkehr als zentralen Baustein einer integrierten Verkehrspolitik weiter auf hohem Niveau zu fördern;
 7. auf europäischer Ebene im Sinne einer größeren Transparenz auf ein realistisches Konzept zur Berechnung der externen Kosten zu dringen;
 8. die Rahmenbedingungen im Schienenpersonenverkehr so zu verbessern, dass die Transportkette der öffentlichen Verkehre entscheidend gestärkt wird und ein Wechsel des Verkehrsträgers mit einer Fahrkarte sowohl am Abfahrtsort als auch am Zielort ohne weiteres möglich ist. Ziel muss es sein, mit einem verbraucherfreundlichen und deutschlandweit geltenden Tarifsystem den Anreiz zu geben, dass mehr Personen die öffentlichen Verkehre benutzen;
 9. die Umsetzung der Maßnahmen des Masterplans Güterverkehr und Logistik als Ausdruck einer integrierten Verkehrspolitik weiter mit Nachdruck voranzutreiben und damit der Bedeutung des Transport- und Logistiksektors für den Standort Deutschland gerecht zu werden;
 10. vor dem Hintergrund der auslaufenden Kompensationszahlungen für die ehemalige Gemeindeverkehrsfinanzierung ein Konzept für die Förderung des ÖPNV in Zusammenarbeit mit Ländern und Gemeinden vorzulegen, das dem Investitionsbedarf in die ÖPNV-Infrastruktur gerecht wird und technologische und ökologische Innovationen unterstützt;
 11. die Wettbewerbsbedingungen im öffentlichen Nahverkehr und die Gestaltungsspielräume der Kommunen so auszugestalten, dass die Daseinsvorsorge und eine bezahlbare Nahverkehrsversorgung erfüllt wird und die Struktur von kleinen und mittelständischen Verkehrsanbietern erhalten bleibt.

Berlin, den 17. März 2010

Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion