Resolution der Verkehrs-, Umwelt- und Raumordnungsminister für Trendänderung in der Verkehrspolitik 248/92

Die erste Konferenz aller Verkehrs-, Umwelt- und Raumordnungsminister und Senatoren der Länder und des Bundes hat sich am 5. und 6.2.1992 intensiv mit den Verkehrsproblemen in Deutschland befasst. Zum Abschluss ihrer Konferenz verständigten sich die Verkehrs-, Umwelt- und Raumordnungsminister auf eine gemeinsame Resolution für eine umweltverträglichere Verkehrspolitik, die Leitlinie bei der Bewältigung wichtiger verkehrspolitischer Zukunftsaufgaben sein soll. Darin wird festgehalten, dass auf der Grundlage einer integrierten Verkehrs-, Umwelt- und Raumordnungspolitik eine grundsätzliche Trendänderung in der Verkehrspolitik erforderlich ist.

Die Resolution hat folgenden Wortlaut:

„Die Herstellung der deutschen Einheit, die Funktionen Deutschlands als Transitland, das Zusammenwachsen Europas und die steigenden Bevölkerungszahlen führen zu ständig steigenden Verkehrs- und Umweltbelastungen und zur Gefahr steigender Immobilität des Verkehrs und Instabilität von Natur und Umwelt. Damit ist auch die Attraktivität Deutschlands als Industrie- und Wohnstandort und als Raum zur Erhaltung möglichst funktionsfähiger ökologischer Systeme tangiert. Aus diesen Gründen ist eine grundsätzliche Trendänderung in der Verkehrspolitik erforderlich auf der Grundlage einer integrierten Verkehrs-, Umwelt- und Raumordnungspolitik. Dabei muss die besondere Situation der ostdeutschen Länder berücksichtigt werden, weil hier noch Verkehrsinfrastruktur aufzubauen ist.

Die Umweltminister, Verkehrsminister und Raumordnungsminister des Bundes und der Länder stellen fest, dass

- die Umweltbelastung durch den Verkehr zu hoch ist und sogar immer noch ansteigt (insbesondere durch klimabeeinflussendes CO_2),
- die Rolle Deutschlands als Transit Nr. 1 in Europa sowohl in Nord-Süd- als auch in Ost-West-Richtung erhebliche finanzielle und ökologische Belastungen mit sich bringt, zugleich aber auch Chancen für die beispielhafte Schaffung eines ökologisch orientierten Verkehrssystems mit Investitionsschwerpunkt Schiene bietet,
- die Attraktivität des Wirtschaftsstandorts Deutschland im internationalen Wettbewerb wesentlich auch davon bestimmt wird, dass die verkehrliche und ökologische Situation insbesondere in Ballungsräumen und Verdichtungsräumen verbessert wird,
- die umweltfreundlichen und energiesparenden öffentlichen Verkehrsmittel hierbei einen zentralen Beitrag leisten und in finanzieller Hinsicht entsprechend ausgestattet und organisiert sein müssen,
- die CO_2-Emissionen des Straßenverkehrs allein zwischen 1987 und 1991 in den alten Bundesländern um 16 % gestiegen sind; dies lässt die Erreichung der Emissionsminderungsziele der 35. Umweltministerkonferenz vom November 1990 für den Verkehrssektor (minus 10 % zwischen 1987 und 2005) als unmöglich erscheinen, wenn nicht eine deutliche Trendwende eintritt, die bei konsequentem Einsatz marktwirtschaftlicher Mittel zugunsten des öffentlichen Verkehrs erreicht werden kann,
- in der Bevölkerung große und steigende Bereitschaft für eine Neuorientierung der Verkehrspolitik und der Verkehrsmittelwahl mit eindeutiger Priorisierung der öffentlichen Verkehrsmittel besteht; 27 % aller deutschen Haushalte (alte Bundesländer) verfügen über keine Pkws,
- eine rasch wirksame straßen- und umweltentlastende Strategie zur Verkehrsverlagerung auch auf eine für die Bahn günstigere Preisrelation zu den – vor allem für den Privatkunden – wichtigen variablen Kosten des Straßenverkehrs setzen muss.

Erste Schritte zur Realisierung der Trendänderung sind:

I.

1. Die Attraktivität der Bahn für den Personen- und Güterverkehr muss gesteigert werden. Insbesondere ist dazu im Straßenverkehr eine auch die externen Kosten umfassende Kostenanlastung zu schaffen.
2. Voraussetzung für eine Liberalisierung und Deregulierung muss eine Harmonisierung – vor allem der Fiskalbelastungen – im Bereich der Europäischen Gemeinschaft sein. Internationale Verkehre sind insbesondere durch Einführung eines EG-konformen Abgabesystems an den Wegekosten zu beteiligen.
3. Die Bahn muss gerade unter Umweltgesichtspunkten in die Lage versetzt werden, wirtschaftlicher und flexibler als bisher zu handeln. Deshalb müssen durch eine Grundgesetzänderung die Voraussetzungen geschaffen werden, die Bahn als Wirtschaftsunternehmen – unter sozialer Absicherung der Bahnbeschäftigten – zu führen (Aktiengesellschaft im Besitz des Bundes). Die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn ist unter anderem durch die Übernahme der Fahrwegkosten durch den Bund zu sichern.

   Die Erhöhung der Leistungsfähigkeit des vorhandenen Bahnsystems ist zu verbessern u. a. durch

   - Netzausbau, zusätzliches rollendes Material und Erhöhung der Netzleistungsfähigkeit;
   - Ausbau von Güterverkehrszentren und KLV-Stationen;

- neue Schnellverbindungen für den Güter- und Personalfernverkehr;
- Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs.

Außerdem sind zur nachhaltigen Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) auch über 1993 hinaus aus der erhöhten Mineralölsteuer mehr GVFG-Mittel zweckgebunden für den umweltfreundlichen Verkehrsträger ÖPNV einzusetzen.

4. Zur Entlastung der Landverkehre ist das umweltfreundliche Binnen- und Küstenschifffahrtssystem europaweit auszubauen.
5. Angesichts der dramatischen Entwicklung der verkehrlichen und umweltmäßigen Belastungen sind Planungs- und Bauzeiten für den Ausbau und für den Umbau der Verkehrsinfrastruktur und der entsprechenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen des ökologischen Flächenschutzes zu verkürzen. Hierbei müssen die demokratischen Beteiligungsrechte der Bürger gewahrt bleiben.

II.

Auch bei einer grundlegenden Trendänderung in der Verkehrspolitik wird das Kraftfahrzeug sowohl für den Personenverkehr als auch für den Güterverkehr eine große Last tragen. Deshalb muss alles daran gesetzt werden, durch technische Verbesserungen/Ausschöpfung aller technischen Möglichkeiten und weitere Entwicklung der Technik die Umweltbelastungen durch das Kraftfahrzeug zu vermindern. Das betrifft die Schadstoffemissionen ebenso wie den Verbrauch an Kraftstoff, aber auch die Lärmentwicklung und die Wiederverwertbarkeit des Altfahrzeugs. Diese Ziele und die damit verbundene Umlegung der ökologischen und sozialen Kosten sind durch gesetzgeberische Maßnahmen und marktwirtschaftliche Instrumente durchzusetzen. Darüber hinaus soll dies durch Benutzervorteile für besonders verbrauchs-, abgas- und lärmarme Kraftfahrzeuge erreicht werden.

III.

In den verkehrlich hochbelasteten Räumen ist den Verkehrsträgern mit hoher Massenleistungsfähigkeit (Bahnen und Busse) absoluter Vorrang einzuräumen. Darüber hinaus müssen bei einer Regionalisierung des ÖPNV Aufgaben und Verantwortung in einer Hand auf regionaler Ebene konzentriert werden. Mit der Aufgabenübertragung durch die Regionalisierung auf die Länder muss auch vom Bund die notwendige Finanzmasse zur Verfügung gestellt werden. Die Konferenz nimmt zustimmend zur Kenntnis, dass der Bundesminister für Verkehr der Konferenz gegenüber verbindlich erklärt hat, dass mit der Rationalisierung die heute vom Bund zur Defizitabdeckung des Nahverkehrs veranschlagten 6,1 Mrd. DM an die Länder aus dem Bundeshaushalt zugewiesen werden.

IV.

Zur Finanzierung der vorgenannten Maßnahmen sind zusätzliche Mittel erforderlich, die über einen zweckgebundenen Anteil aus dem Mineralölsteueraufkommen bereitzustellen sind.

V.

Bei der Raum-, Landschafts- und Bauleitplanung sind künftig die in den Abschnitten I bis III dargestellten vordringlichen Maßnahmen und Notwendigkeiten in den jeweiligen Planungsstufen verstärkt zu berücksichtigen. Dabei ist auch durch regionale Modellvorhaben die Integration der Raum-, Umwelt- und Verkehrsentwicklung in Qualität und zeitlicher Umsetzung besonders abzusichern und zu unterstützen. Die Vermeidung von zusätzlichem Verkehr ist bei der Siedlungsstrukturentwicklung zu berücksichtigen. Die Siedlungsstrukturentwicklung ist mit den vorhandenen Verkehrswegen und dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur mit hoher Massenleistungsfähigkeit aufeinander abzustimmen.“

66.10.00 MittDST 9.3.92