

Antrag

der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich), Dr. Uschi Eid, Franziska Eichstädt-Bohlig, Steffi Lemke, Egbert Nitsch (Rendsburg), Halo Saibold, Albert Schmidt (Hitzhofen), Wolfgang Schmitt (Langenfeld) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Zukunftsfähige Mobilität – weltweit

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Fünf Jahre nach der Rio-Konferenz „Umwelt und Entwicklung“ ist die internationale Gemeinschaft weit davon entfernt, die in der Agenda 21 niedergelegten Ziele einer zukunftsfähigen Entwicklung in die Praxis umzusetzen. Dies gilt in besonderer Weise für die Verkehrspolitik, die für den weltweiten Klima- und Umweltschutz von großer Bedeutung ist. Auch hier klafft die Lücke zwischen dem Anspruch einer nachhaltigen umweltschonenden Entwicklung und der Wirklichkeit eines ungebremst zunehmenden Verkehrsaufkommens immer weiter auseinander. In keinem anderen Bereich sind die Zuwachsraten an CO₂ – Emissionen so dramatisch wie im Verkehrssektor.

Mitte des 20. Jahrhunderts gab es weltweit 2,6 Milliarden Menschen und 50 Mio. Autos. Heute, kurz vor der Jahrtausendwende, hat sich die Weltbevölkerung mehr als verdoppelt, die Zahl der Autos aber verzehnfacht.

Wenn diese Entwicklung so weitergeht, werden in 35 Jahren über 2 Mrd. Autos auf der Erde unterwegs sein. Der weltweite jährliche Kraftstoffverbrauch wird sich von 650 Mio. t Mitte der neunziger Jahre auf 1,3 Mrd. t erhöhen. Der KFZ – Verkehr verbraucht weltweit die Hälfte des geförderten Erdöls und stößt fast 20 % der Treibhausgase aus. Weltweit wird sich bis 2030 der Ausstoß von Stickoxiden von 14 Mio. t auf mehr als 25 Mio. t, von Kohlenmonoxid von 55 Mio. t auf 90 Mio. t, von Kohlenwasserstoffen von 8 Mio. t auf 14 Mio. t jeweils fast verdoppeln.

Noch fahren ca. 80 % aller Autos in Nordamerika, Europa und Japan. Den Zukunftsmarkt sieht die Automobilindustrie in aufstrebenden Volkswirtschaften wie China, Indien, Thailand, Brasilien. Südkorea stieg 1995 zum fünftgrößten Automobilproduzenten auf, in China soll der jährliche Autoabsatz zum Ende des Jahrzehnts die Grenze von 1 Mio. PKW überschreiten. Ähnlich verläuft die

derzeitige Entwicklung in den Ländern des ehemaligen Ostblocks, wie Ungarn, Tschechien, der Slowakei und Polen. In Polen wurden 1996 367 000 Autos neu zugelassen – ein Wachstum von über 40 %. In den ersten drei Monaten des Jahres 1997 gab es bereits über 130 000 Neuzulassungen.

Die ökologischen, ökonomischen und sozialen Folgen dieser Automobilität sind volkswirtschaftlich weltweit nicht mehr tragbar. Die menschlichen und ökologischen Belastungen und der volkswirtschaftliche Aufwand für die Beseitigung der Schäden durch Unfälle, Lärm, Abgase und Folgen der Klimaveränderung werden immer größer. Darüber hinaus sind die öffentlichen Haushalte der meisten Länder hochverschuldet, so daß die öffentlichen Verkehrsinfrastrukturen zumeist hoffnungslos unterfinanziert sind.

Die Massenmotorisierung der Industrieländer erweist sich als global nicht übertragbar. Es gibt nicht genug Ressourcen an Land, Luft, Rohstoffen und Energie, um jeden Menschen dieser Welt mit einem motorisierten Beförderungsmittel auszustatten. Bei den prognostizierten Zuwächsen sind die Probleme auch durch verbesserte Fahrzeugtechnologie nicht lösbar.

Die Automobilindustrie wird in vielen Schwellenländern besonders gefördert, da sie als Wegbereiter technischer Innovation, als besonders wertschöpfungs- und arbeitsplatzintensiv gilt. In Brasilien und Südkorea beispielsweise wird sie als Eckpfeiler der nationalen Wirtschaft betrachtet, da der wirtschaftliche Wachstumsschub auf der Expansion der Autoproduktion beruhe. So ist 1990 bis 1995 das BSP Südkoreas um ca. 50 % gewachsen. Der Autoabsatz hat sich im gleichen Zeitraum auf 2 Mio. Stück verdoppelt.

Aufgrund fehlender klarer politischer Rahmenbedingungen sieht sich die Automobilindustrie nicht gezwungen, technisch machbare höhere ökologische Standards so schnell wie möglich in ihre Produktlinien zu integrieren.

Vielmehr führt der neue Nachfrageschub nach Automobilen zu einer Verzögerung des technischen Fortschritts in der Automobilindustrie. Sie kann ihre aus ökologischer und gesamtwirtschaftlicher Sicht veralteten Produktlinien, die auf hohe Beschleunigung, hohen Spritverbrauch und hohe Geschwindigkeiten ausgelegt sind, weltweit weiter absetzen. Die Automobilindustrie versucht, die Forderung nach Entwicklung effizienter Fahrzeuge mit niedrigem Spritverbrauch, optimierter ökologischer Bilanz oder neuen Antriebssystemen dadurch abzuwehren, daß sie behauptet, diese Technologien seien nur für Nischenmärkte (z. B. Stadtbusse, Kleinwagen, Spezialfahrzeuge) geeignet.

Große Umweltbelastungen durch CO₂-Emissionen und der pro Kilometer höchste Verbrauch von Primärenergie entstehen durch den ständig steigenden weltweiten Flugverkehr.

Über 1 Milliarde Menschen fliegen jährlich vorwiegend aus touristischen Gründen um die Welt. Die hohen Wachstumsraten sind insbesondere durch geringe Kerosinpreise bedingt, die weltweit im Schnitt ca. 0,30 DM/l betragen. Dank Billigangeboten und einer ausgeklügelten Freizeitindustrie werden selbst entlegenste Urlaubsgebiete von immer mehr Menschen immer öfter angesteuert.

Der massenhafte Ferntourismus erzeugt nicht nur ökologische, sondern auch soziale Schäden, da er in den Entwicklungsländern vielfach zu Lasten der einheimischen Bevölkerung und ihrer kulturellen Identität geht.

Vor diesem Hintergrund wird klar, daß die Forderung der Enquete-Kommission des Deutschen Bundestages, den Ausstoß des Klimagases CO₂ bis zum Jahr 2032 um 35 % zu senken, durch die rasante und scheinbar unaufhaltsame Verkehrsentwicklung völlig konterkariert wird, wenn politisch nicht gegengesteuert wird. Gleichzeitig wird deutlich, daß die bisher erzielten und geplanten Effizienzgewinne im Fahrzeugbereich (Sprit-Einsparung, Katalysator etc.) gerade in globalem Maßstab nicht ausreichen, um eine weltweite Fehlentwicklung des Verkehrssektors zu verhindern.

Es greift jedoch zu kurz, diese lediglich als „verkehrspolitische“ Fehlentwicklung zu begreifen. Sie wird wesentlich durch die Globalisierung des Wirtschaftsgeschehens insgesamt bestimmt. Weltweit bilden sich Wirtschaftszentren, die von zunehmenden Verflechtungen gekennzeichnet sind. Zirka 70 % des Welthandels werden zwischen den Industrieländern abgewickelt, wobei der Verkehr innerhalb der jeweiligen Wirtschaftsblöcke scheinbar unaufhaltsam wächst. So werden z. B. für den LKW-Verkehr innerhalb der EU in den nächsten 15 Jahren Zuwachsraten von bis zu 100 % erwartet.

Auf europäischer Ebene setzt daher die Planung der Transeuropäischen Netze (TEN) massiv auf den Ausbau der Straßeninfrastruktur. Ziel ist es, in ganz Europa ein engmaschiges Straßennetz aufzubauen, das wesentlich dem Straßengüterverkehr zugute kommen soll. Hierzu sollen bis zum Jahr 2004 15 000 km Straße aus- bzw. neu -gebaut werden. Diesen 126 Straßenverbindungen der Anlage II der Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes stehen – bei einem Gesamtvolumen der TEN-Planungen von rd. 786 Mrd. DM – lediglich 11 Eisenbahnverbindungen, 57 Verbindungen des Kombinierten Verkehrs und 26 Binnenwasserstraßen gegenüber.

In den sogenannten strukturschwachen Regionen wie Irland, Spanien und Portugal führt dies dazu, daß sich der Konkurrenzkampf zwischen Schiene und Straße zusätzlich verschärft. Hierdurch werden vorhandene und funktionierende Bahnstrecken zerstört. In Regionen, die bislang verkehrsmäßig wenig erschlossen sind, wird so die Fehlentwicklung des Straßenverkehrs verstärkt und eine Schienenvorrangpolitik unmöglich gemacht.

In der globalisierten Weltwirtschaft spielt der Flugverkehr eine entscheidende Rolle. Die Preisvorteile führen zu einem rapiden Anwachsen der Luftfrachten, die auf dem Landweg transportiert oder auch regional produziert werden könnten (Blumen, Obst etc.). Ohne die ökologischen Folgekosten zu berücksichtigen, motivieren die für den Produktpreis der Waren nahezu unerheblichen Transportpreise zur Ausnutzung kleinster Spezialisierungsvorteile und Lohnunterschiede. Sie schaffen so zunehmend eine weltweite Wirtschaftsstruktur, die immer differenziertere Produktpaletten hervorbringt, aber zunehmend von niedrigsten Transportpreisen abhängig und damit äußerst labil ist. Diese Ent-

wicklung führt zu starken Benachteiligungen von wirtschaftlich schwachen Randregionen.

Für eine zukunftsfähige Verkehrspolitik, die die weltweite Verkehrsentwicklung in sozial- und umweltverträgliche Bahnen lenken will, gehören diese Faktoren zusammen. Die Wirtschafts- und Welthandelspolitik muß die ökologischen Folgen des Verkehrswachstums künftig verstärkt berücksichtigen.

Dem weltweit ungebremsst expandierenden Verkehrsaufkommen mit seinen schädlichen ökologischen und sozialen Folgen muß das Leitbild einer zukunftsfähigen Mobilität entgegengesetzt werden. Zukunftsfähige Mobilität, das heißt: optimale Entfaltung des individuellen Bewegungsfreiraums für alle Bevölkerungsgruppen unter ökologisch und sozial verträglichen Rahmenbedingungen; das heißt: Reduzierung des Verkehrsaufwandes pro Transporteinheit. Zukunftsfähige Mobilität bedeutet auch: weltweite Reduzierung des motorisierten Transportaufkommens durch sozial und ökologisch verträgliche Wirtschafts- und Handelspolitik. Diese neue Mobilitätspolitik erfordert gravierende Veränderungen auf nationaler wie auf internationaler Ebene.

Der Deutsche Bundestag stellt weiterhin fest:

In der Bundesrepublik Deutschland besteht dringender Handlungsbedarf für eine zukunftsfähige Mobilitätspolitik.

Die Bundesrepublik Deutschland hat derzeit einen PKW-Bestand von 41 Mio. Jährlich kommen 500 000 Neuanmeldungen hinzu. Allein für die Bundesrepublik Deutschland sind bis zum Jahr 2010 offiziell Verkehrszuwächse von 30 % beim PKW-Verkehr, 90 % beim LKW-Verkehr und 140 % beim Flugverkehr prognostiziert. Deshalb sind im Bundesverkehrswegeplan bis zum Jahr 2010 bei Investitionskosten von insgesamt 530 Mrd. DM unter anderem 11 500 km Straßenbau geplant.

Die bisherige bundesdeutsche Verkehrspolitik orientiert sich an einem reinen Infrastrukturausbau, der die Verkehrszuwächse schicksalhaft hinnimmt und bedient. Dies ist weder ökologisch noch ökonomisch vertretbar. Die planerische Grundlage dieser Verkehrspolitik, der Bundesverkehrswegeplan, hat sich in der Praxis als unfinanzierbar und ökologisch gescheitert erwiesen. Er enthält keine verkehrsträgerübergreifenden Planungen, sondern nur streckenbezogene Einzelprojekte, die noch dazu eine fehlerhafte Nutzen-Kosten-Rechnung aufweisen. Die ökologischen Folgekosten des Verkehrs werden unterbewertet. Eine Erfolgskontrolle realisierter Projekte des Bundesverkehrswegeplans findet nicht statt.

Der Transrapid, das Vorzeigeprojekt bundesdeutscher Verkehrspolitik, droht zu einer der größten Belastungen für die Bundesfinanzen der nächsten Jahrzehnte zu werden. Wie kein zweites Vorhaben veranschaulicht es die fehlerhaften Weichenstellungen: Teure, isolierte Hochgeschwindigkeitsprojekte mit zweifelhaftem Nutzen werden finanziert, während sich die Mobilitätschancen in der Fläche rapide verschlechtern, Nebenstrecken des öffentlichen Verkehrs ausgedünnt und stillgelegt werden. So wurden seit dem

Zweiten Weltkrieg in der Bundesrepublik Deutschland 12 000 km Schiene stillgelegt und 6000 Bahnhöfe geschlossen.

Mit der Zunahme der Reisegeschwindigkeiten auf den Hauptstrecken haben sich die Reisstrecken und mit ihnen der Verkehrsaufwand erheblich vergrößert. Gegenüber 1950, als pro Jahr und Person ca. 2 500 km zurückgelegt wurden, hat sich dieser Wert inzwischen verfünffacht. Dennoch werden im Nahbereich von 3 km 50 % aller Wege, im Umkreis von 50 km 98 % aller Wege zurückgelegt. Dem Trugbild eines immer schnelleren und immer weiteren Mobilitätsverhaltens steht somit die Realität des individuellen Verhaltens gegenüber. Dem muß eine zukunftsfähige Verkehrspolitik vorrangig Rechnung tragen.

Auch die Belastung der öffentlichen Haushalte durch die externen Kosten des wachsenden motorisierten Verkehrsaufkommens wird immer größer und ist nicht mehr finanzierbar. In einer Studie des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC 1995) wurden die externen Kosten des Verkehrs für 17 westeuropäische Länder jährlich auf 560 Mrd. DM berechnet. Für die Bundesrepublik Deutschland gibt das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) Kosten in Höhe von 126,8 Mrd. DM pro Jahr an.

Diese besorgniserregenden Entwicklungen machen deutlich: Eine Wende in der bundesdeutschen Verkehrspolitik ist überfällig.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung deshalb dazu auf,

auf nationaler Ebene alle notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, um die Rahmenbedingungen des Verkehrs nachhaltig zu ändern. Ziel muß sein, ein ökologisch vertretbares und ökonomisch effizientes Verkehrssystem zu entwickeln. Dieses Verkehrssystem muß durch Maßnahmen der Wirtschafts-, Finanz-, Raumordnungspolitik sowie Sozial- und Forschungspolitik umgesetzt werden.

Dabei sind folgende Schritte vordringlich:

1. Eine schrittweise, kalkulierbare Erhöhung der Mineralölsteuer und die Einführung der Kerosinsteuer sowie einer Schwerverkehrsabgabe für LKW im Rahmen der ökologisch-sozialen Steuerreform. Besteuert werden sollen Energieverbrauch und CO₂-Freisetzung mit dem Ziel der realen Kostenanlastung und der Herstellung von Kostengerechtigkeit zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern. Die Start- und Landegeühren im Luftverkehr müssen zur Herstellung von Kostengerechtigkeit deutlich erhöht und nach Schadstoffklassen differenziert werden.
2. Die Umwandlung der km-Pauschale in eine verkehrsmittelunabhängige Entfernungspauschale, um die steuerliche Bevorzugung des Autos als Verkehrsmittel im Individual- und Berufsverkehr zu beenden.
3. Eine Struktur- und Raumordnungspolitik der kurzen Wege, die dezentrale Strukturen, die Nutzungsmischung von Gewerbe, Wohnen und Arbeiten wieder zusammenbringt und regionale

Wirtschaftskreisläufe stärkt. Eigenständige Regionalentwicklung bedeutet, die Wertschöpfung weitmöglichst in den Regionen zu belassen und unter diesem Aspekt auch die Förderrichtlinien für eine regionale Wirtschaftsförderung zukünftig zu gestalten. Neben der Stärkung der Schiene und des Schiffsverkehrs als integrierte Verkehrssysteme bedeutet das, auch hier die konsequente Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs voranzutreiben.

4. Die Zurückdrängung des Autoverkehrs aus den Innenstädten, um Menschen, die dort wohnen, arbeiten oder einkaufen, Bewegungsräume, Luft und Ruhezonen zurückzugeben. Derartige Maßnahmen müssen in urbane Verkehrskonzepte, die auf Länder- und kommunaler Ebene zur Verkehrsminderung und Verkehrsbegrenzung aufgestellt werden sollen, eingebunden werden. Die in den Landesbauordnungen festgelegte Stellplatzpflicht muß aufgehoben werden, um verdichtetes, urbanes Leben zu ermöglichen. Für Abgaben auf ruhenden und fließenden Verkehr auf kommunaler Ebene muß ein gesetzlicher Rahmen geschaffen werden.
5. Die Förderung von Mobilitätszentralen, die der Entwicklung intelligenter integrierter Verkehrssysteme und der Stärkung der Logistik dienen. Ein modernes, marktorientiertes Mobilitätsmanagement, das die Aufgabe übernimmt, verkehrsmittel- und regionenübergreifend Mobilitätsketten zu koordinieren, ist ein Dienstleistungszweig mit Zukunft. Das gilt sowohl für den Personen-, aber besonders auch für den Güterverkehr, da die meisten Unternehmen selbst nicht über die Kapazität verfügen, optimale Transportketten anzubieten.
6. Die Einführung von generellen Tempolimits auf Autobahnen (100 km/h), Landstraßen (80 km/h) und in geschlossenen Ortschaften (30 km/h) zur Senkung von Schadstoff- und Lärmemissionen, zur Verbrauchsreduktion und vor allem zur Senkung der Unfallhäufigkeit und -schwere.
7. Die Stärkung der Schiene beim Personen- und Güterverkehr. Sie muß ihre Stellung als Rückgrat des Nah-, Regional- und Fernverkehrs wiedergewinnen. Der Ausbau der Schieneninfrastruktur muß dabei gleichermaßen effizienzorientiert wie umwelt- und sozialverträglich erfolgen. Eine vernünftige Vernetzung und Vertaktung ist wichtiger als kleine Zeitgewinne auf Magistralen. Das gleiche gilt auch für die Entwicklung des Güterverkehrs. Im kombinierten Ladungsverkehr liegen enorme Verlagerungspotentiale von der Straße auf die Schiene. Dafür sind verlässliche Rahmenbedingungen für den Zugang durch Dritte und die Förderung innovativer, dezentraler, flexibler Technologien erforderlich. Unter so geschaffenen günstigen Bedingungen könnte die Bahn erhebliche Anteile des gesamten Güterverkehrs übernehmen.
8. Eine neue Schwerpunktsetzung in der Forschungspolitik. Sie muß neben technologischen Verbesserungen bei den öffentlichen Verkehrsträgern vor allem Mobilitätsverhalten untersuchen und Maßnahmen zu dessen Beeinflussung entwickeln. Hierzu gehören vor allem Verkehrsvermeidung, der Abbau von

Freizeitverkehren und gezielte Förderung des Umsteigens auf umweltverträglichere Verkehrsträger. Die weitere Unterstützung von Forschung und Entwicklung beim konventionellen Automobil ist nicht mehr zeitgemäß. Hier erweisen sich ordnungspolitische Maßnahmen wie die Festlegung des Flottenverbrauchs und die Kombination von Emissionszielen mit Neuzulassungsquoten nach dem kalifornischen Beispiel als wirksamer.

Der Deutsche Bundestag stellt weiterhin fest:

Die Entwicklungspolitik im Verkehrssektor ist mit dem zentralen Problem konfrontiert, daß alle Vorschläge, Projekte und Programme für eine energiesparende, umweltverträgliche Verkehrspolitik an die Entwicklungsländer dort solange unglaublich bleiben, wie in den Industrieländern der Trend zum ungebremsten Wachstum des motorisierten Personen- und Güterverkehrs als verkehrspolitisches Leitbild nicht gestoppt wird.

Für die Menschen in den wirtschaftlich aufstrebenden Ländern des Südens und Ostens ist der Besitz eines Autos das Statussymbol, das Zeichen für Unabhängigkeit, Wohlstand und Reichtum. Sie unterscheiden sich damit wenig von den Mobilitätswünschen der Bürger in den Industrieländern. Sie verweisen – zu Recht – darauf, daß auch in den entwickelten Ländern eine Bereitschaft zum Umlenken nicht zu erkennen ist.

Insofern muß Entwicklungspolitik auch im Verkehrssektor „vor der eigenen Haustür“ beginnen.

Die Entwicklungsländer sehen sich im Verkehrssektor mit folgenden Problemlagen konfrontiert:

Das Verkehrsaufkommen in den Entwicklungsländern und in den Schwellenländern wächst dramatisch, in den urbanen Ballungszentren wird mit einer Verdoppelung des Verkehrs innerhalb von vier bis fünf Jahren gerechnet. Die negativen Folgen des Verkehrsanstiegs für Umwelt und Lebensqualität nehmen täglich zu. Schadstoffmessungen in Mexiko-City beispielsweise ergaben Benzol-Belastungswerte, die Berliner Spitzenwerte um das Achtfache überschreiten.

Die Anzahl der weltweiten Unfallopfer ist unbekannt. Allein in den Ländern der Europäischen Union sterben jährlich über 45 000 Menschen im Straßenverkehr, 1,6 Millionen Menschen werden jährlich verletzt. Die Anzahl der weltweiten Verkehrsoffer wird mit der Weltgesundheitsorganisation (WHO) jährlich auf 10 Millionen geschätzt, da in anderen Ländern die Unfallhäufigkeit weltweit ein Vielfaches der europäischen beträgt. Weltweit sind bisher über 17 Millionen Menschen im Straßenverkehr getötet worden.

Gleichzeitig zieht der wachsende Autoverkehr einen gewaltigen Straßenbau nach sich. Dadurch werden in vielen Ländern nicht nur große Umweltschäden angerichtet, sondern auch knappe staatliche Finanzreserven zusätzlich belastet. Diese Mittel fehlen für den dezentralen Wegebau, die Entwicklung des Nahverkehrs und zur Schaffung von Arbeitsplätzen. Die Dominanz des Autos führt da-

gegen zur Vernichtung von Arbeitsplätzen: In den asiatischen Metropolen Manila, Kuala Lumpur und Jakarta ließen die Regierungen die Fahrrad-Rikschas, die angeblich den Verkehrsfluß behinderten, konfiszieren. Diese Maßnahme trieb Tausende von Fahrradchauffeuren in die Arbeitslosigkeit.

Die bestehenden Transportsysteme in den meisten Entwicklungs- und Schwellenländern sind immer weniger in der Lage, das gewachsene Verkehrsaufkommen zu bewältigen. Immer wieder kommt es zu Zusammenbrüchen von Verkehrssystemen mit gravierenden wirtschaftlichen und sozialen Folgen. Es besteht im ländlichen Raum ein erheblicher Bedarf an kleinräumigen, ökologisch angepaßten und kostengünstigen Verkehrsmitteln. In den städtischen Zentren mangelt es häufig an funktionsfähigen, preiswerten Massenverkehrsmitteln. Erschwingliche Verkehrsmittel wie Fahrräder und Rikschas werden zum Teil aus den großen Städten verbannt. So wird die in vielen Ländern vorhandene tiefe soziale Kluft zwischen Arm und Reich auch durch deren unterschiedliche Mobilitätschancen verschärft und zementiert.

Diese Entwicklungen werden von Industrie und Politik vorsätzlich gefördert. So finanzierte die Weltbank eine Vielzahl ökologisch fragwürdiger Verkehrsvorhaben wie beispielsweise den größten Teil der „Transamazonica“. Die Manager westlicher Industriefirmen beeinflussen direkt die Planungs- und Verkehrsausschüsse dieser Länder, wie beispielsweise in der Volksrepublik China, wo Einfluß auf den Generalverkehrsplan genommen wurde.

Die Energie- und Verkehrspolitik vieler Regierungen ist einer umweltverträglichen, energiesparenden Politik oft nicht förderlich. Ein exzessiver Kraftstoffverbrauch wird beispielsweise durch massive Subventionierung und fehlende Besteuerung noch begünstigt. Vielfach scheitern effiziente und umweltverträgliche Verkehrssysteme auch an fehlenden Finanzmitteln und mangelnden technischen Voraussetzungen.

Auch die Entwicklungszusammenarbeit hat es bisher nicht vermocht, die dargestellten negativen verkehrspolitischen Entwicklungen zu stoppen und zu verändern.

Mit rund 20 % (1996) der Zusagen der finanziellen Zusammenarbeit macht der Verkehrs- und Transportsektor einen erheblichen Anteil der bundesdeutschen Entwicklungszusammenarbeit aus. Die Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit GmbH (GTZ) hat von 1985 bis 1995 rund 200 Verkehrsprojekte durchgeführt und in mehr als 40 Ländern die Regierungen in der Verkehrspolitik beraten.

Die Praxis der entwicklungspolitischen Maßnahmen im Verkehrssektor bietet ein widersprüchliches Bild. Einerseits sind positive Ansätze in der Förderung energiesparender und angepaßter Verkehrsmittel, wie z. B. die Förderung des Eisenbahnwesens in Ländern wie Uganda, Bangladesch und Vietnam festzustellen. Andererseits ist die Orientierung am motorisierten Personen- und Güterverkehr nach wie vor zu stark. Im Durchschnitt der Jahre 1990 bis 1996 wurden jährlich 248 Mio. DM aus der finanziellen Zusammenarbeit für Maßnahmen im Bereich des Schienenver-

kehrs, aber 254 Mio. DM pro Jahr für Straßenverkehrsprojekte zugesagt. Dieses Verhältnis muß zugunsten des Schienenverkehrs verändert werden.

In der deutschen Entwicklungszusammenarbeit bestehen im Bereich der Förderung zukunftsfähiger und nachhaltiger Verkehrssysteme erhebliche konzeptionelle Defizite. Bezeichnenderweise beschäftigt sich das einzige im Verkehrsbereich vorhandene Sektorkonzept des Bundesministeriums für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ) ausschließlich mit dem Thema „Straßenbau und Straßenerhaltung in Entwicklungsländern“ (1992).

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung deshalb dazu auf:

1. in der Entwicklungszusammenarbeit die Förderung von energiesparenden, umweltverträglichen, nachhaltigen und preiswerten Verkehrssystemen für den Personen- und Gütertransport zu verstärken;
2. in der Entwicklungszusammenarbeit im Verkehrssektor die Verlagerung von Personen- und Gütertransporten von der Straße auf die Schiene bzw. auf nichtmotorisierte Verkehrssysteme als Hauptziel zu verfolgen; in diesem Sinne die Förderung des Straßenneubaus auf das absolut notwendige Minimum zu reduzieren und stattdessen die Rehabilitation der bestehenden Infrastruktur zu verstärken;
3. einen besonderen Schwerpunkt auf die Förderung von angepaßten Verkehrsmitteln, vor allem auch im nichtmotorisierten Bereich, zu legen und zu diesem Zweck Klein- und Kleinstunternehmer durch Anschubfinanzierung beim Aufbau örtlich und regional angepaßter Verkehrssysteme zu unterstützen;
4. die verkehrspolitische Beratung auf Länder, regionaler und örtlicher Ebene zu verstärken und dabei so weit wie möglich einheimische Experten für „sanfte“ Verkehrspolitik einzubeziehen;
5. im Politikdialog darauf zu drängen, daß der Abbau staatlicher Subventionen bzw. die Privatisierung staatlicher Verkehrs- und Transportsysteme in Entwicklungsländern nicht zu einer unzumutbaren Verteuerung der Massenverkehrsmittel führt;
6. sich dafür einzusetzen, daß der Abbau staatlicher Subventionen im Energie- und Treibstoffsektor und nicht im öffentlichen Nahverkehr erfolgt;
7. die Partnerländer der deutschen Entwicklungszusammenarbeit beim Aufbau effektiver Steuersysteme in juristischer und administrativer Hinsicht zu unterstützen, um durch angemessene Besteuerung des Treibstoffes Einnahmen zum Aufbau einer nachhaltigen Verkehrsinfrastruktur zu erzielen. Es ist dabei darauf zu achten, daß auch die „externen“ Kosten des motorisierten Verkehrs (z. B. Luftverschmutzung, Lärmschä-

- den, Verkehrsoffer) ihren finanziellen Ausgleich durch entsprechende Transportpreise finden;
8. sich für eine regionale Harmonisierung von Energie- und Treibstoffpreisen einzusetzen, damit eine verkehrspolitische Orientierung auf die Schiene und den nichtmotorisierten Verkehr, nicht z. B. durch den Schmuggel billigen Treibstoffs bzw. durch Tanktourismus unterlaufen werden kann;
 9. die Mobilitätsforschung als ein Forschungsgebiet von zentraler Bedeutung anzuerkennen und den Forschungstransfer zwischen Nord und Süd auf diesem Gebiet besonders zu fördern;
 10. sich auf multilateraler Ebene für eine zukunftsfähige Mobilitätspolitik einzusetzen und vor allem in den internationalen Finanzinstitutionen, insbesondere der Weltbank, auf die Vermeidung der Finanzierung umweltschädlicher Verkehrstechnologien und entsprechender Infrastruktur zu drängen. In den Transportsektor-Memoranden der Weltbank sollten stattdessen auch die nichtmotorisierten Verkehrsmittel ihren angemessenen Niederschlag finden;
 11. sich nachdrücklich dafür einzusetzen, daß sowohl bei bilateralen wie auch bei multilateralen Maßnahmen im Verkehrssektor die Beteiligung der im weitesten Sinne betroffenen Bevölkerung bereits in der Phase der Planung gesichert ist;
 12. im Sinne dieser Grundorientierungen ein Sektorkonzept „Förderung von zukunftsfähiger Mobilität in Entwicklungsländern“ zu erarbeiten, das das Sektorkonzept „Straßenbau und Straßenerhaltung“ ersetzt;
 13. an der Erarbeitung eines solchen Konzeptes Verkehrswissenschaftler und Nichtregierungsorganisationen aus der Bundesrepublik Deutschland und den Partnerländern der Entwicklungszusammenarbeit angemessen zu beteiligen;
 14. in die Länderkonzepte des BMZ, die die Grundlage für die entwicklungspolitische Zusammenarbeit bilden, jeweils ein Kapitel: „Förderung eines zukunftsfähigen Verkehrswesens“ aufzunehmen, in dem länderspezifisch eine Analyse der Verkehrsverhältnisse geleistet, die Zielsetzungen einer nachhaltigen Verkehrspolitik formuliert und konkrete Umsetzungsschritte festgelegt werden;
 15. Exporte von umweltschonender Verkehrstechnologie in besonderer Weise zu fördern und ggf. durch Hermes-Bürgschaften abzusichern.

Bonn, den 26. September 1997

Gila Altmann (Aurich)
Dr. Uschi Eid
Franziska Eichstädt-Bohlig
Steffi Lemke
Egbert Nitsch (Rendsburg)

Halo Saibold
Albert Schmidt (Hitzhofen)
Wolfgang Schmitt (Langenfeld)
Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

