Billig fliegen mit Steuergeldern

Gefordert wurde mehr Verkehr auf der Schiene, jetzt sollen wir jedoch mehr Verkehr in der Luft bekommen. Nach einer OECD-Studie soll im Jahr 2005 der Beitrag des Luftverkehrs zum Treibhauseffekt den der dann etwa 600 Millionen PKW weltweit noch übertreffen. Die Förderung des fast steuerfreien Flugverkehrs steht im Gegensatz zu dem Ziel, Umweltbelastungen zu verringern. Dementsprechend müssen Ausbau und Betrieb von Regionalflughäfen wie Kiel-Holtenau und Lübeck-Blankensee mit Millionen von Steuergeldern abgelehnt werden. Die Förderung von Billigflügen kann man nur als Auswuchs einer verfehlten Verkehrspolitik bezeichnen, er rechtfertigt keine Etablierung von Flugverkehr. Mit Hilfe einer – vom Landtag zur Planung vorgesehenen – direkten Schienenverbindung von Schleswig-Holstein zum Flughafen Hamburg werden Regionalflughäfen im Lande komplett überflüssig.

Schifffahrt neu überdenken

Die bisherige Ansicht, dass das Schiff zu den umweltfreundlichsten Verkehrsträgern zu rechnen sei, muss heute differenziert betrachtet werden.
Die Schiffsflotten sind weit gehend veraltet und genügen oftmals nicht den Umwelterfordernissen. Binnenwasserstraßen mit größeren Standardschiffen zu befahren kann nur da sinnvoll sein, wo die Voraussetzungen dafür bereits gegeben sind. Dies wäre bei Elbe und Elbe-Lübeck-Kanal nicht der Fall, weil dort die Eingriffe in die Natur zu groß wären.

Größer – teurer – weiter

Diese Maxime muss einer intelligenten, zukunftsfähigen Verkehrspolitik weichen. Diese soll einerseits umweltpolitischen Ansprüchen genügen, aber auch die knappen finanziellen Ressourcen sinnvoll und zum Erhalt vorhandener Infrastruktur einsetzen. Veränderte Rahmenbedingungen dafür müssen gemeinsam verantwortlich aus Brüssel, Berlin und Kiel kommen.

*Unterstützen Sie die Arbeit des **BUND***
mit einer Spende: Sparkasse Kiel, BLZ 210 501 70
Konto Nr. 92 006 006

Beitrittserklärung

Ich/wir möchte/n ***BUND***mitglied werden!

- ☐ Einzelmitglied ..... € (mindestens 50,- €)
- ☐ Familie ..... € (mindestens 65,- €)
- ☐ Vereine, etc. ..... € (mindestens 130,- €)
- ☐ Sozialtarif ..... € (mindestens 16,- €)

Name ..... Beruf .....

Vorname ..... Geb.Datum.....

Strasse ..... PLZ ..... Ort .....

Ich bin damit einverstanden, dass der Mitgliedsbeitrag jährlich von meinem Konto abgebucht wird (Ermächtigung erlischt durch Widerruf oder Austritt).

Konto-Nr ..... BLZ .....

Geldinstitut/Ort.....

Datum/Unterschrift.....

Bei Minderjährigen Unterschrift des/der Erziehungsberechtigten. Hinweis: Diese Daten werden elektronisch erfasst und bearbeitet. Die Bestimmungen des Bundesdatenschutzgesetzes werden eingehalten. Mitgliedsdaten werden nicht an Dritte weitergegeben.

Bund für Umwelt und
Naturschutz Deutschland
(***BUND***), Landesverband
Schleswig-Holstein e.V.
Lerchenstr. 22, 24103 Kiel,
Tel.: 0431-6 60 60-0
Fax: 0431-6 60 60-33
eMail: bund-sh@bund-sh.de
www.bund-sh.de

Mai/2005 Text und Gestaltung: Ulrich Seibt , Satz: Martin Marquardt; gedruckt auf 100% Altpapier

Bund für
Umwelt und
Naturschutz
Deutschland
Landesverband
Schleswig-Holstein

Verkehrspolitik für Schleswig-Holstein

Kurzbetrachtung des Arbeitskreises Verkehr

Schleswig-Holstein als Drehscheibe der Verkehre?

Die von der Politik angestrebte wirtschaftliche Entwicklung einer Ostseeregion sollte Anlass dafür sein, Personen- und Güterverkehr umweltverträglicher zu gestalten. Deshalb ist der ***BUND*** – wie die Landesregierung in ihrem Landesverkehrsprogramm formuliert – für eine Trendwende zu Gunsten der umweltverträglicheren Verkehrsträger. Dieses sind Bahn und Bus sowie eine zu optimierende Schifffahrt. Schleswig-Holstein droht durch von der Wirtschaft geforderte, aber vom Steuerzahler zu bezahlende Großprojekte zum reinen Transitland zu verkommen. Fehmarnbeltquerung, A 20, Elbquerungen, Ausbau der A 7, der A 21 sowie andere Straßenbauprojekte würden das Land mit mehr Autoverkehr überrollen und mehr Nachteile als Nutzen bringen.

Priorität für die Bahn

Die Aktivitäten der Landesregierung und der Landes-Verkehrsservicegesellschaft im Schienenpersonenverkehr (u. a. Einführung des integralen Taktfahrplans) haben in lobenswerter Weise den öffentlichen Verkehr tatsächlich im Lande wesentlich verbessert. Sein Image wurde deutlich aufpoliert und für die Zukunft Weg weisende Maßnahmen angestoßen. Leider werden die positiven Ansätze des Landes durch die Fernverkehrssparte der DB konterkariert. Deren Planungen sehen nur Verbesserungen zwischen den Metropolregionen vor und lassen flächendeckende Netzwirkungen außer Acht. Zur Abwicklung von Güterverkehr, der sich leider nicht in der Zuständigkeit des Landes befindet, wären noch erhebliche Anstrengungen notwendig: u.a. die Reaktivierung vorhandener Trassen und Verladestellen. Es wäre daher zu begrüßen, wenn das Land anstreben würde, die Eisenbahninfrastruktur selbst zu übernehmen.
Um dem starken Nachholbedarf an Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahmen bei der Bahn nachzukommen, müssen hier mehr finanzielle Mittel als für den Straßenbau eingesetzt werden. Dieses Anliegen sollte von den Ländern wesentlich stärker an den Bund herangetragen werden. Die Forderung des Landes nach Bundesautobahnen und Bundesstraßen steht diesem Bestreben aber erheblich entgegen.

Straßenneubau nahezu überflüssig

Das Straßennetz in Schleswig-Holstein ist – lt. Landesverkehrsprogramm – gut ausgebaut. Eine pauschal positive Wirkung von weiterem Straßenbau auf die Wirtschaftsentwicklung ist wissenschaftlich nicht nachgewiesen, das Verkehrswachstum rückläufig. Auch der Bau von Ortsumgehungen kann in den wenigsten Fällen hilfreich sein, da die Entlastungswirkungen meist zu gering sind. Zumal der Bund für dringend notwendige Erhaltungsmaßnahmen im Bundesverkehrswegeplan zu wenig Geld vorsieht, ist der Ruf nach neuen Straßen unverantwortlich.
Die Verlagerungsmöglichkeiten von Straßenverkehr auf die Schiene sind so groß, dass die vorhandenen Straßen ausreichend entlastet werden könnten. Eine Umlenkung der Investitionen in den Schienenausbau und verkehrsübergreifende, innovative Projekte machen weiteren Straßenbau weitgehend überflüssig.

Radfahrer ohne Lobby

Für die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur muss mehr Geld bereit gestellt werden, da sich hier große, unterschätzte Möglichkeiten des Umsteigens vom Auto anbieten. Wirtschaftliche Interessen dürfen dieser Notwendigkeit nicht entgegen stehen.

Aktuelle Forderungen an die Politik:

- Erhalt notwendiger Verkehrsinfrastruktur statt Neubau von Straßen
- Keine A 20 westlich von Lübeck
- Vorrangiger Ausbau der Bahnstrecke Kiel – Lübeck zur Gewährleistung der Anschlüsse an den Integralen Taktfahrplan
- Einrichtung einer Infrastrukturgesellschaft für den Schienengüterverkehr
- Sicherung und Reaktivierung vorhandener Bahntrassen, besonders für den Güterverkehr
- Wirksame Umgehung des Schienenengpasses Hamburg
- Förderung des regionalen kombinierten Güterverkehrs
- Bessere Anbindung des Nahverkehrs an den Schienenfernverkehr (z.B. nach Berlin)
- Verbesserung des ÖPNV in der Fläche durch Bedarfssysteme, wie Anrufsammeltaxi, Car-sharing, usw.
- Kein Ausbau der Regionalflughäfen Kiel und Lübeck, dafür bessere Bahnanbindung an den Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel
- Aufhebung der Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Verkehrsträgern, u.a.
  - Besteuerung von Flugbenzin
  - Aufhebung der Umsatzsteuerbefreiung im Flugverkehr
- Kein Ausbau von Elbe und Elbe-Lübeck-Kanal, dafür bessere Logistik und Verknüpfung des Binnenschiffs mit den anderen Verkehrsträgern
- Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur
- Umfassende Kundenberatung durch ein Netz von Mobilitätszentralen