

# Klares Nein zur Pkw-Maut

## Interviews mit den verkehrspolitischen Sprechern der Fraktionen

*Im Vergleich zu anderen Bundesländern nimmt NRW eine Sonderstellung ein: Es ist Transitland Nr. 1. Nicht zuletzt durch die im vergangenen Jahr vollzogene Erweiterung der Europäischen Union um zehn neue Mitgliedsländer steht NRW vor großen verkehrlichen Herausforderungen. Verkehrsprognosen sprechen beispielsweise von einer Verdoppelung des Lkw-Verkehrs auf den nordrhein-westfälischen Autobahnen bis 2015; und das vor dem Hintergrund, dass der Verkehr heute bereits vielerorts an seine Kapazitätsgrenzen stößt. Über mögliche Auswege aus dem drohenden Verkehrsinfarkt sprach „Landtag intern“ mit Heinz Sahnen (CDU), Bodo Wißen (SPD), Oliver Keymis (GRÜNE) und Christof Rasche (FDP).*

**Immer mehr Verkehr auf den Straßen. Was bringt eine mögliche Autobahnprivatisierung für NRW?**

**Sahnen:** Eine Privatisierung von Autobahnen würde für den Autobahnnutzer eine weitere Kostenbelastung bedeuten. Wir alle haben über unsere Mineralölsteuer die Autobahnen bereits einmal finanziert. Ein privater Investor würde natürlich versuchen, seine Ausgaben über eine Autobahnmaut wieder zu erwirtschaften. Die Autofahrer würden die Autobahn also ein zweites Mal bezahlen und das kann nicht Sinn der Sache sein. Um dem vermehrten Verkehrsaufkommen begegnen zu können, müssen noch einige Lücken im Autobahnnetz geschlossen sowie Erweiterungen vorgenommen werden. Grundlage all dieser Maßnahmen



Heinz Sahnen (CDU)

muss allerdings das bestehende Autobahnnetz sein. Möglichkeiten für den Bau neuer Autobahnstrecken sehe ich nicht. Darüber hinaus muss das Land natürlich auch für attraktive alternative Verkehrsangebote sorgen.

**Wißen:** Eine Privatisierung der Autobahnen ist aus meiner Sicht der falsche Weg, auch wenn Finanzpolitiker darin die Möglichkeit sehen, einmalig viel Geld in die leeren Kassen zu spülen. Als Verkehrspolitiker sage ich jedoch: Wir müssen dazu kommen, dass der Verkehr den Verkehr finanziert. Das bedeutet, dass nicht etwa das Kfz-Steuerertrag oder das Aufkommen aus der Lkw-Maut dazu 'missbraucht' werden, allgemeine Haushaltsdefizite

auszugleichen oder für andere Zwecke verwendet zu werden. Wir müssen dafür Sorge tragen, dass die aus dem Verkehr erzielten Mittel auch zielgerichtet für die Verkehrsinfrastruktur verwendet werden. Daher kann ich auch der Lösung der Koalitionsfraktionen – insbesondere der FDP – „Privat vor Staat“ in diesem Punkt nicht folgen. Es ist sehr wichtig, dass der Staat bei der Verkehrspolitik Herr des Verfahrens ist und bleibt.

**Keymis:** Die Autobahnen sind bereits durch Steuermittel finanziert. Jetzt kann man nicht über eine Pkw-Maut die Bevölkerung erneut zur Kasse bitten.

Die verbrauchsabhängige Besteuerung ist aus meiner Sicht gerechter: Ausschlaggebend sind Motorgröße und Verbrauch, was sich in der Kfz-, Mineralöl- und Ökosteuern niederschlägt. Die Höhe der Kosten kann jeder Autofahrer durch sein Verhalten beeinflussen. Bei einer Pkw-Maut hingegen würden die Menschen



Bodo Wißen (SPD)

pauschal belastet, sobald sie eine Autobahn befahren. Damit würden wir sowohl eine soziale wie auch ökologische Schieflage erzeugen. Anders sieht das bei der Lkw-Maut aus: Im Vergleich zum Pkw hat ein Lkw einen zehntausend Mal höheren Anteil am Verschleiß der Fahrbahndecken. Es war längst fällig, die immensen Instandhaltungskosten über die Maut aufzufangen und vor allem die Anreize für mehr Gütertransport auf der Schiene zu erhöhen.

**Rasche:** Ich halte eine Privatisierung der Autobahnen für eine denkbar schlechte Lösung, mit der die Pkw-Fahrer doppelt zur Kasse gebeten würden. Wir haben eine sehr hohe Belastung der Autobahnen in NRW.

Verkehrsprognosen gehen davon aus, dass die Güterverkehre auf der Straße bis 2015 bis zu 100 Prozent und die Personenverkehre bis zu 40 Prozent steigen werden. Aus diesem Grund

müssen wir Lückenschlüsse auf den Autobahnen 1, 30, 33, 46 und 445 sowie den Ausbau von Ortsumgehungen, unter anderem der B55 in Erwitte, dringend vorantreiben. Funktionierende Verkehrsverbindungen sind ein wichtiger Standortfaktor. Zur Frage der Finanzierung: Allein über den Straßenverkehr bringen Mehrwert-, Öko-, Mineralöl- und Kfz-Steuern dem Staat zusammen weit über 50 Milliarden Euro ein. Davon fließen aber weniger als zehn Prozent wieder in die Verkehrsinfrastrukturen. Wir haben also kein Einnahmeproblem, sondern müssen neue Prioritäten bei der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung setzen.

**Für drei Euro nach Berlin! Immer mehr Menschen nutzen den Flieger. Was bedeutet dies für das Luftverkehrskonzept des Landes?**

**Sahnen:** Solange die Kapazitätsgrenzen der NRW-Flughäfen nicht überschritten werden und die Verkehrssicherheit gewahrt bleibt, ist gegen eine Angebotsausweitung der so genannten 'Billigfluggesellschaften' nichts einzuwenden, zumal die Bürgerinnen und Bürger ja davon profitieren. Es gibt eine Studie der Industrie-

und Handelskammer Köln, die besagt, dass durch das wachsende Angebot an preisgünstigen Flugverbindungen die Geschäftsbeziehungen zwischen in NRW ansässigen Firmen und Firmen im In- und Ausland ausgeweitet und intensiviert worden seien. Das dezentrale NRW-Flugverkehrskonzept ist also sicherlich ein wichtiger Beitrag, um aktive Wirtschaftsförderung zu betreiben.

**Wißen:** Die rot-grüne Landesregierung hat bereits in der vergangenen Legislatur mit dem „Luftverkehrskonzept 2010“ eine dezentrale Lösung vorgelegt. Dieses Konzept hat für uns nach wie vor Gültigkeit. Nach meinen Informationen will auch die neue Landesregierung daran festhalten. Wir haben in NRW eine dezentrale Siedlungs- und Standortstruktur wie in keinem anderen Bundesland. Und das derzeitige Flugverkehrskonzept trägt dieser Struktur Rechnung. Konkret bedeutet das, dass selbstverständlich auch die kleinen NRW-Flughäfen wichtige verkehrspolitische Funktionen erfüllen. In Anbetracht der zunehmenden Flugbewegungen werden wir künftig sogar noch stärker auf sie angewiesen sein, da auch die internationalen Flughäfen wie Düsseldorf oder Köln/Bonn an Kapazitätsgrenzen stoßen werden.

**Keymis:** Das „NRW-Luftverkehrskonzept 2010“ sieht eine dezentrale Struktur der Flughäfen vor. Diese ist jedoch im Begriff, sich teilweise selbst zu 'kannibalisieren'. Bei den Ticketpreisen der Billigflieger wird die Grenze dessen, was ökonomisch und nicht zuletzt ökologisch noch vertretbar ist, oft überschritten.

Ermöglicht werden diese Dumpingpreise dadurch, dass beispielsweise die Stadtwerke Dortmund ihren Flughafen jährlich mit 30 Millionen Euro subventionieren; Mittel, die dort über die



Oliver Keymis (GRÜNE)

Strom- und Gaspreise wieder erwirtschaftet werden müssen. Das kann nicht der Weg sein! Wir müssen in NRW künftig auf ein konzentriertes Luftverkehrskonzept mit ökonomisch vertretbaren Flughäfen setzen. Dabei muss aber immer der Schutz der Flughafenanlieger vor noch mehr Lärm und Dreck berücksichtigt werden.

**Rasche:** Durch diese Low-Cost-Carrier haben sich die Flugverbindungen wesentlich ausgeweitet. Davon profitiert auch unser Land. Im Gegensatz zu einer zentralen Struktur wie in Bayern besteht in NRW eine dezentrale Luftverkehrsinfrastruktur. Wir haben in NRW mit Düsseldorf, Köln/Bonn und Münster/Osnabrück drei internationale Flughäfen, mit Dortmund, Weeze und Paderborn/Lippstadt drei regionale Flughäfen und darüber hinaus eine ganze Reihe von Schwerpunktländepunkten. Bei Ausbaumaßnahmen und Kapazitätsausweitungen brauchen wir deshalb für jeden einzelnen Standort eine vernünftige Abwägung zwischen dem, was aus verkehrspolitischer Sicht notwendig ist und dem, was den Anwohnern zumutbar ist.

**Busse und Bahnen werden teurer. Wie schafft es NRW, das der ÖPNV für die Menschen im Land attraktiv bleibt?**

**Sahnen:** In der Tat muss man einige Gegebenheiten auf den Prüfstand stellen. Beispielsweise stellt der Bund den Ländern Regionalisierungsmittel für den ÖPNV zur Verfügung. In NRW haben wir jedoch die Besonderheit, dass diese Mittel an den schienengebundenen Personennahverkehr gebunden sind. Diese Zweckbindung soll im Jahre 2007 aufgehoben werden. Dies würde ermöglichen, dass diese Gelder beispielsweise auch für die Ausweitung des Busnetzes verwendet werden können. Zudem muss die Organisationsstruktur des ÖPNV transparenter und verwaltungsfreundlicher gestaltet werden. Derzeit haben wir in NRW neun Verkehrsverbände, eine Agentur für Nahverkehr und 54 Aufgabenträger. Durch eine

Verschlingung der Struktur ließen sich erhebliche Einsparungen realisieren.



Christof Rasche (FDP)

Fotos: Schälte

**Wißen:** Meines Erachtens ist der ÖPNV besser als sein Ruf. Im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln sind Busse und Bahnen zuverlässig und in Relation zu den gestiegenen Kosten beim Individualverkehr hält sich die Kostensteigerung bei den Fahrpreisen noch in Grenzen. Zweifellos ist die Attraktivität des ÖPNV aber noch verbesserungswürdig. Das hat die alte Landesregierung bereits erkannt und gehandelt, indem sie klare Qualitätsstandards durchgesetzt hat, wie zum Beispiel das 3-S-Konzept „Sicherheit, Sauberkeit und Service“. Ansätze für eine Qualitäts- und Attraktivitätssteigerung beim ÖPNV sind also durchaus da.

**Keymis:** Der ÖPNV hat seit 1995 sehr an Attraktivität gewonnen. Wir haben auf der Schiene einen Angebotszuwachs von über 30 Prozent! Heute werden in NRW mit meist modernen Zügen rund 100 Millionen Zugkilometer in einem dichten Zeittakt gefahren. Zudem haben wir insgesamt ein gut vernetztes Bussystem. Manches muss noch besser werden: Service, Pünktlichkeit und Sauberkeit. In Zukunft brauchen wir auf der Schiene mehr Wettbewerb. Wie erfolgreich solche Konzepte sein können, zeigt das Beispiel „Regio Bahn“ von Kaarst nach Mettmann.

**Rasche:** Wir müssen den ÖPNV sowohl auf der Straße wie auf der Schiene weiter fördern. Dies muss jedoch zielorientiert erfolgen. Die Diskussion über die Reaktivierung von Schienenstrecken ist aus meiner Sicht nicht mehr aktuell, da die Kosten-Nutzen-Rechnung nicht aufgeht. Wir müssen uns also vorrangig darauf konzentrieren, das vorhandene Angebot zu optimieren. Das heißt, wir brauchen einen verlässlicheren Fahrplan sowie einen Ausbau von Knotenpunkten. Darüber hinaus brauchen wir mehr Transparenz bei der Mittelverteilung sowie schlankere Strukturen.

Die Interviews führten Stephanie Hajdamowicz und Axel Bäumer.