

DGB Nord | Besenbinderhof 60 | 20097 Hamburg

Wirtschaftsausschuss
des Landtages Schleswig-Holstein

Wirtschaftsausschuss@landtag.ltsh.de

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 18/6897

Stellungnahme des DGB zum Gesetzentwurf der CDU Fraktion „Beschleunigung der Sanierung von Kreisstraßen in Schleswig-Holstein“ (Drucksache 18/4486)

14. November 2016

Sehr geehrter Herr Vogt,
sehr geehrte Damen und Herren,

Uwe Polkaehn
Vorsitzender
DGB Bezirk Nord

uwe.polkaehn@dgb.de

Telefon: 0402858202
Telefax: 0402858235

UP/KK

Besenbinderhof 60
20097 Hamburg

nord.dgb.de

der Wirtschaftsausschuss des Landtages von Schleswig-Holstein hat den Deutschen Gewerkschaftsbund (DGB) zu einer Stellungnahme zum o.g. Gesetzentwurf aufgefordert. Dieser Aufforderung kommt der DGB hiermit gerne nach.

Der vorliegende Gesetzesentwurf geht an den bestehenden infrastrukturellen Herausforderungen des Landes vorbei und wird daher vom DGB nicht unterstützt.

Zur Begründung:

Eine gute, intakte und bedarfsgerechte Verkehrsinfrastruktur ist fraglos Voraussetzung für sichere Arbeitsplätze, wirtschaftliches Wachstum und Wohlstand in Schleswig-Holstein.

Für uns als Gewerkschaften steht die Verkehrspolitik vor der Aufgabe, die Anforderungen an bezahlbare Mobilität, Umwelt- und Klimaschutz und wirtschaftliches Wachstum miteinander in ein ausgewogenes Verhältnis zu bringen. Hinzu treten weitere Herausforderungen im Bereich der öffentlichen Infrastruktur, nicht nur bezüglich des Erhalts und bedarfsgerechten Ausbaus von Verkehrsinfrastruktur, sondern auch in Bezug zu öffentlichen Einrichtungen und Gebäuden bis hin zur digitalen Infrastruktur. Die Bereitstellung einer guten Infrastruktur ist für den DGB ein wesentlicher Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge.

Fraglos ist jeder Bürger an vielen Orten konfrontiert mit den Versäumnissen der Verkehrspolitik in den zurückliegenden Legislaturperioden auf Bundes- und Landesebene in

Form von zunehmendem Lärm und Staus auf den Straßen, vor allem durch steigenden Güterverkehr. Gleichzeitig wird die Verkehrsinfrastruktur durch wachsende Beanspruchung und fehlende Instandsetzung immer schlechter. Die Klimaschutzziele werden verfehlt und ein gutes Angebot von umweltverträglichen Verkehrsträgern, die eine Alternative zum Auto sein könnten, ist nach wie vor allenfalls in den Ballungsregionen vorhanden.

Ein Gesetzentwurf, welcher jedoch sprichwörtlich einfach nur an einer Seite des Tischtuchs zieht und dabei außer Betracht lässt, dass das „infrastrukturelle Tischtuch“ angesichts der beschriebenen Herausforderungen insgesamt wachsen muss und auch mittlerweile anders gewebt sein muss, springt viel zu kurz.

Angesichts des allgegenwärtigen Sanierungs- und Investitionsstaus hätten wir uns zudem Überlegungen gewünscht, wie die Einnahmenseite des Landes nachhaltig gestärkt werden kann, zumindest jedoch eine Initiative, wie die Schuldenbremse so abgeändert werden kann, als dass zumindest die dringend benötigten Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur, in Bildungseinrichtungen und Krankenhäuser vorgenommen werden können.

Zur Verdeutlichung unserer Positionen erlauben wir uns zudem, unser Positionspapier zu den Themen „Verkehr, Mobilität und Infrastruktur“ als Anlage zu überreichen.

Gern stehen wir Ihnen für Rückfragen zur Verfügung.

Freundliche Grüße

A handwritten signature in black ink, reading "Uwe Polkaehn". The signature is written in a cursive style.

Uwe Polkaehn



positionen für den nord

Verkehr, Mobilität und Infrastruktur

Für eine wirtschaftlich, ökologisch und sozial verantwortliche Verkehrspolitik

Der Verkehr im Norden muss zukunftsorientiert gestaltet werden, um wirtschaftlich effizient, ökologisch und sozial verträglich zu sein

Die Verkehrspolitik in Norddeutschland steht in den nächsten Jahren vor der Aufgabe, die Anforderungen an bezahlbare Mobilität, Umwelt- und Klimaschutz und wirtschaftliches Wachstum miteinander in ein ausgewogenes Verhältnis zu bringen. Heute ist jeder Bürger an vielen Orten in Norddeutschland konfrontiert mit den Versäumnissen der Verkehrspolitik in der Vergangenheit in Form von zunehmendem Lärm und Staus auf den Straßen durch steigenden Güterverkehr. Gleichzeitig wird die Verkehrsinfrastruktur durch wachsende Beanspruchung und fehlende Instandsetzung immer schlechter. Die Klimaschutzziele werden verfehlt, und ein gutes Angebot von umweltverträglichen Verkehrsträgern, die eine Alternative zum Auto sein könnten, ist allenfalls in den Ballungsregionen vorhanden.

Diese Situation wird sich noch verschärfen, wenn die Politik nicht über eine koordinierende Verkehrspolitik eingreift, denn alle Prognosen gehen in den nächsten zehn bis 15 Jahren noch einmal von einer deutlichen Steigerung des Güterverkehrs in Norddeutschland aus. Und auch der Personenverkehr soll vor allem in den Metropolregionen und ihrem Umland weiter steigen. Norddeutschland ist über seine Häfen ein zentraler Umschlagsort für Güter und daher auch besonders von Transitverkehren belastet.

Der DGB sieht die Politik hier in der Verantwortung, eine gute Verkehrsinfrastruktur zu finanzieren und die richtigen Prioritäten zu setzen. Im Zentrum der Verkehrsinvestitionen sollte die beschleunigte Ertüchtigung der Bundesverkehrswege stehen: Instandhaltung geht vor Neubau.



Gute Verkehrsinfrastruktur – Voraussetzung für sichere Arbeitsplätze, wirtschaftliches Wachstum und ökologische Verträglichkeit

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist eine wesentliche Voraussetzung für wirtschaftlichen Wohlstand in Deutschland. Die norddeutschen Küstenländer haben hierbei durch ihre Häfen eine besondere Bedeutung. Ein großer Teil des deutschen und europäischen Im- und Exports wird über die norddeutschen Häfen abgewickelt. Norddeutschland ist Brücke in die dynamische Ostseeregion, von deren Wachstumspotenzial auch Deutschland profitiert. Ein vom internationalen Handel abhängiges Land wie Deutschland braucht gut ausgebaute Häfen und leistungsfähige Hinterland-Verbindungen, die eine Anbindung an die europäischen Verkehrsnetze ermöglichen.

Güter müssen schnell und sicher über die Schiene, die Straße, die Wasserstraßen und die Luftverkehrswege weiter transportiert werden. Die rasanten Steigerungen im Güterverkehr stellen höchste Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur. Durch lange Planungszeiten und ungenügende Finanzierung durch den Bundeshaushalt sind bisher die notwendigen Investitionen in die für Deutschland und Europa so wichtigen norddeutschen Verkehrsnetze nicht ausreichend erfolgt. Insbesondere Investitionen in die norddeutschen Seehäfen und deren Anbindung an das deutsche Schienen-, Straßen-, Wasserstraßen- und Luftverkehrsnetz sind erforderlich. Dabei ist allerdings eine konzentrierte Politik der Küstenländer wichtig, die Investitionsschwerpunkte festlegt und dementsprechend bestimmte Vorhaben fördert. Nur so können Wettbewerbsverzerrungen und Überkapazitäten in einzelnen Bereichen vermieden werden.

Die umfassende Sanierung der hinterlandigen Straßen-, Schienen- und Wasserstraßennetze hat Vorrang. Insbesondere der Nord-Ostsee-Kanal mit seinen Schleusen und der Elbe-Lübeck-Kanal müssen vor einem weiteren Verfall geschützt werden. Diese „Meeresautobahnen“ sind nicht nur für die Weiterleitung der Logistikströme von überragender Bedeutung (Stichwort Feeder-Schiffsverkehr) sondern auch unter ökologischen Gesichtspunkten wichtig. Ein weiterer Verfall des Nord-Ostsee-Kanals würde viele Reeder dazu zwingen ihre Schiffe um Skagen zu routen, was den Treibstoffverbrauch erheblich steigern würde. Zudem führt diese Route durch zahlreiche Windparks, was bei Havarien zu erheblichen Problemen führen könnte.

So wichtig eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur für die norddeutsche Wirtschaft ist, sollten dennoch zukünftige Investitionen nicht allein unter industriepolitischen Gesichtspunkten getätigt werden. Eine nachhaltige Verkehrspolitik bezieht alle gesellschaftlichen Kosten mit ein und agiert jenseits der Maximen das billiger besser ist und steigende Wachstumsraten im Güterverkehr unter allen Umständen wünschenswert sind. Vor diesem Hintergrund sollten insbesondere verkehrspolitische Großprojekte kritisch geprüft werden und alle relevanten gesellschaftlichen Gruppen in die Entscheidungsfindung mit einbezogen werden.

Steigende Verkehre betreffen nicht allein die Güterverkehre. In den letzten 20 Jahren hat auch der Personenverkehr in Deutschland um 25 Prozent zugenommen. Wesentliche Ursache sind die berechtigten Freizeitbedürfnisse der Menschen und die Wege zu ihren Arbeitsstellen. Die individuelle Mobilität findet immer noch zu annähernd 80 Prozent mit dem Auto statt. Der Schutz der Menschen vor Verkehrslärm, der CO₂ Ausstoß im Verkehrsbereich, die Bewahrung der natürlichen Lebensgrundlagen sowie der steigende Flächenverbrauch sind die großen Herausforderungen für eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik. Die Politik ist angehalten, mehr Anreize für ein umweltbewusstes Mobilitätsverhalten zu schaffen bzw. weiter zu entwickeln. Dabei sind der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs und die Umsetzung von neuen Mobilitätskonzepten von besonderer Bedeutung. Die Förderung öffentlicher Verkehren ist ein aktiver Beitrag zum Klimaschutz, denn der öffentliche Personennahverkehr mit Bussen und Bahnen vermindert den Ausstoß klimaschädlicher Gase gegenüber dem motorisierten Individualverkehr erheblich. Ein attraktiver öffentlicher Personennahverkehr bildet auch die Grundvoraussetzung für das Zusammenwachsen der norddeutschen Wirtschaftsräume und sichert Mobilität in den ländlichen Regionen Norddeutschlands.



Aus Sicht des DGB ist eine zukunftsorientierte Verkehrs- und Verkehrsinfrastrukturpolitik

- Grundlage für eine erfolgreiche Wirtschaftspolitik als Rückgrat unseres Industrie- und Dienstleistungsstandortes,
- wesentlicher Bestandteil von Sozialpolitik, weil sie als Teil der Daseinsvorsorge die Grundlage für bezahlbare, sichere und frei wählbare Mobilität gewährleistet,
- Instrument einer nachhaltigen Umweltpolitik, weil die Mobilität der Zukunft nur dann akzeptiert und bezahlbar wird, wenn sie die natürlichen Lebensgrundlagen schont und damit die Lebensqualität sichert.

Die unterschiedlichen Mobilitätsanforderungen kann heute nicht ein Verkehrsträger allein erfüllen. Das Auto wird – mit optimierten Antriebstechnologien – auch weiter ein zentraler Verkehrsträger sein. Es muss aber viel stärker als in der Vergangenheit eingebunden werden in andere Mobilitätsangebote. Im Personenverkehr liegt die Zukunft in der Multi- und Intermodalität. Die Menschen werden anlassbezogen unterschiedliche Verkehrsmittel nutzen und miteinander kombinieren.

Der DGB Nord setzt daher im Straßenbau grundsätzlich auf das Prinzip Erhalt vor Neubau. Damit aber gerade in den Metropolen und Wachstumsregionen das steigende Verkehrsaufkommen effizient und umweltverträglich zu bewältigen ist, sind auch Ausbaumaßnahmen notwendig.

Wachsender Verkehr erfordert einen Masterplan und mehr Investitionen: Entscheidungen über die Prioritäten sind notwendig

Der Norden braucht einen Masterplan Verkehr. Nötig ist ein integriertes Mobilitätskonzept, das den ökonomischen, sozialen und ökologischen Herausforderungen Rechnung trägt. Die Belange der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer dürfen in der Verkehrspolitik nicht an den Rand gedrängt werden.

Alle Prognosen sagen für die kommenden Jahre ein hohes Wachstum für das Verkehrsaufkommen voraus. Daran ändern auch die Ansätze für neue Mobilitätskonzepte und ein geändertes Nutzungsverhalten kurzfristig zunächst nur wenig. Neben dem Wachstum des Güter- und Personenverkehrs auf Schiene und Straße ist für Norddeutschland eine weitere Prognose wichtig: Rund 25 Prozent der deutschen Ausfahrten werden seeseitig abgewickelt – und auch die über die deutschen Seehäfen abgewickelten Güter-Hinterland-Verkehre sollen bis 2025 deutlich steigen. Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur werden so neben der Energiepolitik zur zentralen Herausforderung für die Wirtschaftspolitik in Norddeutschland. Nur eine gleichzeitige Realisierung verschiedener Maßnahmen kann verhindern, dass es zu einem Verkehrskollaps kommt.

Leitlinien für eine wirtschaftlich, ökologisch und sozial verantwortliche Verkehrspolitik sind:

- Instandhaltung geht vor Neubau. Der Verfall der Infrastruktur muss gestoppt, die knappen Mittel müssen auf den Substanzerhalt, notwendige Modernisierungsinvestitionen und die Wahrung der Grundfunktionen der Verkehrsinfrastruktur konzentriert werden.
- Es muss mehr Verkehr auf die Schiene gelenkt werden. Investitionen in den Schienenverkehr haben daher Vorrang.
- Da die Zentren schneller wachsen als ländliche Regionen, werden in Norddeutschland die Zahlen der Einwohner und der Pendler in den Metropolregionen wie Hamburg und Bremen weiter ansteigen. Daher



muss es einen weiteren Ausbau der Angebote im ÖPNV geben und eine möglichst flächendeckende Anbindung ländlicher Regionen.

- Gleichzeitig muss die schrittweise Umsetzung neuer Mobilitätskonzepte erreicht werden. Klimaziele werden nur zu verwirklichen sein, wenn neue Technologien gefördert und der Anteil des Individualverkehrs mit dem PKW verringert werden kann.
- Neue Ansätze zur Elektromobilität bieten Chancen. Diese werden aber ökologisch nur tragfähig, wenn in der Energieerzeugung der Strom aus regenerativen Quellen kommt.
- Auf der Liste der notwendigen neuen Infrastrukturinvestitionen im Verkehrsbereich sind auch Projekte, die vor Ort umstritten sind. Hier gilt es, um Unterstützung zu werben und tragfähige Kompromisse zu finden.
- Verkehrspolitik muss sich auch ihrer industriepolitischen Verantwortung stellen und Antworten für den europäischen Produktionsstandort der Verkehrsindustrie liefern.

Die sogenannte Ahrensburger Liste aus dem Jahr 2008 enthält 19 Verkehrsgroßprojekte beim Schienenverkehr, bei Straßenprojekten und beim Ausbau von Wasserstraßen. Darunter sind auch eine Reihe von nach wie vor kontroversen Projekten wie der Fahrrinnenanpassung für die Elbe, die A 20 Küstenautobahn und die Hafenspange/Südtangente in Hamburg. Andere große Projekte wie die Fehmarnbeltquerung fehlen auf der Liste. Es ist daher notwendig, diese Liste erneut zu diskutieren und auf finanzielle Machbarkeit zu prüfen.

Es ist Aufgabe der Politik, in der Diskussion und Durchsetzung von Verkehrsprojekten einerseits für größtmögliche Transparenz und Bürgerbeteiligung zu sorgen. Sie muss aber auch die notwendigen Mittel für den Ausbau bereitstellen und eine zügige Umsetzung der beschlossenen Projekte gewährleisten. Die „Ahrensburger-Liste“ sollte nicht zu einer reinen Wunschliste verkommen. Notwendig ist, dass die Küstenländer gemeinsam mit den Gewerkschaften und Wirtschaftsverbänden einen klaren, konsequenten Fahrplan für den Erhalt und den Ausbau von Verkehrsinfrastruktur entwickeln und sich bundesweit dafür einsetzen.

Ziel ist es, dass der Bund für die nächsten zehn Jahre eine klare rechtsverbindliche Zusage für die Finanzierung der wichtigsten Verkehrsinfrastrukturprojekte erteilt. Dies gilt insbesondere für die großen Instandhaltungsmaßnahmen und die zentralen Verkehrsinfrastrukturprojekte wie den Ausbau der Eisenbahnverbindungen, insbesondere der geplanten Strecke Hamburg/Bremen Hannover (Y-Trasse), den Ausbau der Autobahnen, wie der A 26 Stade-Hamburg und der Hafenspange/Südtangente Hamburg, sowie den Ausbau und die Verbesserung der Hinterlandanbindung der sechs deutschen Häfen im Kernnetz (Bremen, Bremerhaven, Wilhelmshaven, Lübeck, Rostock und Hamburg). Um Mobilität auch im ländlichen Raum zu sichern, sind auch hier künftig mehr Erhaltungsinvestitionen notwendig.

Beseitigung von vorhandenen Verkehrsengpässen

An den bekannten norddeutschen Engpässen im Straßennetz ist zu prüfen, wie ein verträglicher Ausbau und ein Lückenschluss gestaltet werden kann. Die Beseitigung von Verkehrsengpässen ist im Kontext zu sehen mit Verbesserungen im Angebot auch anderer Verkehrsträger für den täglichen Pendlerverkehr aus und nach Hamburg, Bremen, Kiel, Lübeck, Hannover, Braunschweig und anderen Städten. Die Region Norddeutschland braucht vernetzte Verkehrsträger, die finanzierbar, effektiv und klimafreundlich sind.



Auf der „Ahrensburger Liste“ fehlen Maßnahmen zur Verbesserung des Flugverkehrs. Hier gibt es in Norddeutschland aber ebenfalls erheblichen Bedarf für mehr Koordinierung und Abstimmung. Verstärkte Kooperationen zwischen Flughäfen wie z.B. zwischen Hamburg und Lübeck sollten angestrebt werden.

Wesentlich sind bei allen Maßnahmen die öffentliche Diskussion und die Begleitung der Projekte. Hierfür sollte in den norddeutschen Ländern ein gemeinsamer Infrastrukturdialog geschaffen werden. Die Finanzierung und die Kosten der Infrastruktur müssen für die Bürgerinnen und Bürger transparent dargestellt werden. Weitere Nutzerfinanzierungen dürfen nicht zu sozialen Ausgrenzungen oder zusätzlichen Umverteilungen von „unten“ nach „oben“ führen.

Finanzierung muss sichergestellt werden

Für den Erhalt und den notwendigen Ausbau von Verkehrsinfrastruktur werden seit Jahren nicht genügend finanzielle Mittel bereitgestellt. Im Wesentlichen trägt die Bundesregierung hierfür die Verantwortung. Der Bund stellt in diesem Jahr insgesamt nur 10 Milliarden Euro an Investitionen für den Verkehrsbereich für die gesamte Bundesrepublik bereit. Allein der Finanzbedarf zur Umsetzung der Maßnahmen der wichtigsten norddeutschen Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen („Ahrensburger Liste“) beläuft sich aber auf mehr als 15 Milliarden Euro über mehrere Jahre.

Durch die über Jahre zu geringen Investitionen in den Erhalt vorhandener Infrastruktur gibt es einen erkennbaren Nachholbedarf bei Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur. Weil in der Vergangenheit zu wenig Mittel für den Substanzerhalt bei Straßen, Schienen und Wasserstraßen bereitgestellt wurden, nehmen die Betriebsrisiken zu. Besonders deutlich wird dies in der Diskussion über den Zustand des Nord-Ostsee-Kanals. Ablesen lässt sich diese Entwicklung auch an dem Modernitätsgrad der Verkehrsinfrastruktur¹, der von 1980 bis heute von 78 Punkten auf 67 Punkte gesunken ist. Im Bereich der Straße und der Schienen ist eine Situation eingetreten, in der ein Teil der Infrastruktur den erhöhten Anforderungen des Güterverkehrs nicht mehr gewachsen ist. So sind in Schleswig-Holstein ca. 80 Prozent der Landesstraßen nicht für die heutigen Belastungen aus den zulässigen Güterverkehren ausgelegt.²

Verkehrsinfrastruktur ist das Vermögen der Bürgerinnen und Bürger unseres Landes. Die Menschen haben einen Anspruch darauf, zu wissen, wie viel ihr Vermögen wert ist und ob es auch in den nächsten Jahren ohne Einschränkungen genutzt werden kann. Deshalb wollen wir die Bundesregierung verpflichten, alle zwei Jahre einen Verkehrsnetz-Zustandsbericht zu veröffentlichen.

Die Zuständigkeiten im Bereich der Straßen gliedern sich auf verschiedene staatliche Ebenen. Wir treten dafür ein, die Zuständigkeiten und damit auch die Finanzierung von Straßen, im Dialog mit den Kommunen, den Ländern und dem Bund klarer zu gliedern und nach dem Prinzip Verantwortung für Mobilität als Teil der Daseinsvorsorge zu ordnen.

Verbesserte Nutzung des vorhandenen Straßennetzes durch Informations- und Kommunikationstechnologien

Verkehrspolitik muss den Anspruch haben, dem Verkehrswachstum nicht einfach hinterher zu bauen, sondern zunächst durch effizientere Organisation von Verkehr Vorhandenes besser zu nutzen. Der DGB Nord fordert besonders

¹ Verhältnis von Netto- und Bruttoanlagevermögen

² siehe Landesverkehrswegplan Schleswig-Holstein vom 10.11.2010 Seite 6/7



für die Ballungsräume Modellversuche, um die erweiterten Möglichkeiten von Smartphones und anderen Technologien zur Verkehrssteuerung zu nutzen. Auch eine zeitweilige Freigabe von Seitenstreifen wie auf der Autobahn von Hamburg nach Kiel kann in Verbindung mit videogestützten Verkehrsleitsystemen ein sinnvoller Beitrag sein.

Zusätzlich sind vergleichsweise einfach umzusetzende Maßnahmen vorrangig anzugehen, die den Verkehrsfluss und die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel erlauben. Hierzu gehören zum Beispiel der Ausbau von LKW Stellplätzen an den Autobahnen und die Erweiterung von Park & Ride Angeboten im Umfeld der Städte.

Verantwortung für Umwelt und Mensch: Die Notwendigkeit neuer Mobilitätskonzepte

Eine zukunftsfähige Verkehrspolitik muss nachhaltig gestaltet werden. Das bedeutet die Grenzen der natürlichen Lebensgrundlagen mitzudenken und bei verkehrspolitischen Entscheidungen ökologische Belange mit in die Bewertung einzubeziehen. Gleichzeitig muss eine nachhaltige Verkehrspolitik den Wunsch der Menschen nach Mobilität als Bestandteil gesellschaftlicher Teilhabe sichern und durch neue, ökologisch verträgliche Mobilitätskonzepte verbessern.

Stichworte sind hier Kombinierte Verkehrssysteme und Intermodalität in einem verkehrsträger-übergreifenden Netzansatz. Innerhalb eines nachhaltigen Verkehrssystems der Zukunft nimmt daher der ÖPNV eine entscheidende Rolle ein. Der ÖPNV hat als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge die Aufgabe, die Mobilität der Bevölkerung zu gewährleisten, sowohl in Ballungsgebieten wie der Metropolregion Hamburg, als auch in schwächer besiedelten ländlichen Räumen. Vor dem Hintergrund von Demografischem Wandel und wachsendem Zuzug in städtische Gebiete ist dies schon heute eine Herausforderung für die Gestaltung von öffentlichen Verkehrssystemen.

Allein in der Metropolregion Hamburg leben 4,2 Millionen Menschen, von denen schon heute täglich ca. 300.000 Beschäftigte pendeln. Die Anforderungen an den Nahverkehr werden sich entsprechend ändern: er muss stärker auf die Metropolregion und die Vernetzung mit den Subzentren ausgerichtet werden. Die erfolgreichen Ausweitungen z.B. des S-Bahn Verkehrs in das Hamburger Umland zeigen dass in städtischen Gebieten eine hohe Nachfrage nach einem gut ausgebauten ÖPNV-Angebot besteht.

Die Rahmenbedingungen für den ÖPNV in den ländlichen und „schrumpfenden“ Regionen in Norddeutschland sind dagegen andere. Eine wirtschaftliche Tragfähigkeit ist hier mit herkömmlichen Angeboten des ÖPNV nur schwer zu erreichen. Hier heißt es, den ÖPNV flexibler und individueller zu gestalten als bisher. In ländlichen Räumen sind neue Modelle zu erproben z.B. für einen bedarfsorientierten Rufbus mit einer Zubringerfunktion zu Bahnhöfen und wichtigen Bushaltestellen sowie ein entsprechendes Mobilitätsmanagement.

Um im Wettbewerb bestehen zu können, sind technische und organisatorische Innovationen zu fördern. Dazu gehört z.B. auch mehr Attraktivität und bessere Nutzung des ÖPNV durch übergreifende Tarifstrukturen. Nötig sind gemeinschaftliche Ansätze eines umweltgerechten Mobilitätsverhalten, wie P&R, Mitfahrportale für Berufspendler oder Car-Sharing-Angebote sowohl für städtische Ballungsgebiete als auch für den ländlichen Raum. Der verstärkte Einsatz von Informations- und Kommunikationstechnologie kann dazu beitragen, bestehende und neue Angebote besser zu nutzen.

Grundsätzlich muss gelten: Der ÖPNV ist für ein sozial tragfähiges Verkehrssystem unverzichtbar, da dessen Nutzung prinzipiell allen offen steht. Dies muss weiterhin mit attraktiven und für alle Bevölkerungsgruppen erreichbaren und bezahlbaren Angeboten gewährleistet werden.

Die Privatisierung von Verkehrsunternehmen und die Liberalisierung im Personennahverkehr sollte vor diesem Hintergrund kritisch betrachtet werden. Der Schienenverkehr zeigt, dass beispielsweise Streckenausschreibungen nur



gebündelt erfolgen sollten, um zu verhindern, dass kommerzielle Anbieter nur die rentabelsten Streckennetze bedienen und gleichzeitig weniger attraktive Strecken verkümmern (bzw. den öffentlichen Verkehrsunternehmen überlassen werden).

E-mobilität und andere neue Antriebstechniken

E-Mobilität gibt es im ÖPNV und auf der Schiene schon lange. Nachhaltige Verkehrspolitik bedeutet aber, mittel- und langfristig weitere Alternativen zum Erdöl zu finden. Der DGB Nord hält es daher für unverzichtbar, schnell alternative Antriebstechnologien weiter zu entwickeln. Hier kann das Konzept der e-mobility eine wichtige Rolle spielen, aber auch Wasserstofftechnologien und andere Lösungen.

Die Städte und Gemeinden in Norddeutschland müssen heute Vorreiter in der Anwendung und Umsetzung solcher neuen Konzepte werden. Hier sind sowohl die Automobilhersteller wie VW in Wolfsburg, die großen ÖPNV Unternehmen als auch regionale Energieunternehmen wie EWE und die Länder selber gefordert, gemeinsam ihre Anstrengungen zu erhöhen. Der DGB Nord unterstützt die Ansätze der e-mobility in Norddeutschland.

Der 1:1 Austausch von Verbrennungsmotoren gegen Elektrofahrzeuge kann aber keine langfristige Strategie für den Verkehr von morgen sein, denn in vielen Ballungsräumen werden allein vom Platz her die innerstädtischen Kapazitätsgrenzen überschritten. Elektrische Antriebe sind daher im Verbund mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu sehen. Carsharing reduziert nicht nur den Raumbedarf, sondern führt auch zu einer höheren Auslastung der Fahrzeuge und senkt die Kosten für Mobilität.

Öffentliche Verkehrsgesellschaften sollten ihre Rolle als Vorreiter beim Einsatz neuer Mobilitätskonzepte offensiv vorantreiben. Hier sind Modellprojekte wie z.B. das Wasserstoff-Bus-Projekt der Hamburger Hochbahn AG wichtig. Solche Modellprojekte müssen vor dem Hintergrund von langfristig steigenden Energiekosten gefördert und ausgebaut werden. Die Vision von einer emissionsärmeren Mobilität z.B. durch Elektromobilität kann aber nur Realität werden, wenn eine Brücke zur Energieversorgung geschlagen wird und z.B. Windenergie eine sehr viel größere Rolle spielt. Industriepolitisch liegt im Zusammendenken von Verkehrspolitik und Energieversorgungen eine Herausforderung der Zukunft. Der Norden hat hier eine Chance sich als Modellregion zu entwickeln.

Die soziale Dimension – Fortbewegung muss finanzierbar bleiben

Mobilität darf kein Privileg für wenige gut Verdienende und Reiche sein. Sie ist ein Grundbedürfnis aller Menschen, muss für alle gewährleistet werden und für alle erschwinglich bleiben. Daher sind alle wirtschaftlichen und sozialen Maßnahmen immer auch darauf zu prüfen, ob sie Folgen für die Mobilitätskosten haben. Steigende Kraftstoffpreise, Preiserhöhungen bei Bussen und Bahnen und Gebühren im Verkehrsbereich sind heute schon für viele Haushalte eine große Belastung.

Angesichts des demographischen Wandels und einer älter werdenden Bevölkerung muss die Verkehrspolitik darüber hinaus in Zukunft auch den Bedürfnissen älterer Mitbürger stärker Rechnung tragen. Der DGB Nord fordert die norddeutschen Bundesländer, Städte und Gemeinden auf, sich im Verkehrssektor gründlicher als bisher auf die Erfordernisse einer älter werdenden Gesellschaft einzustellen. Bislang sind weder Verkehrswege noch Mobilitätsangebote ausreichend bedarfs- und altersgerecht entwickelt. Städte wie Kiel, Hamburg, Bremen und Hannover sollten hier Vorreiter in der Entwicklung von neuen Angeboten sein.



Beschäftigungschancen nutzen

Eine nachhaltige Verkehrspolitik sichert Arbeitsplätze, verbessert die Arbeitsbedingungen im Verkehrssektor und beachtet zukünftige Qualifikationsanforderungen an die Beschäftigten.

Insbesondere in der Güterverkehrs- und Logistikbranche sind die Beschäftigten hohen Belastungen ausgesetzt und dies bei einem oft unzureichenden Lohnniveau. Das Ziel muss daher sein, das arbeitspolitische Leitbild der „Guten Arbeit“ innerhalb aller Branchen des Verkehrswesens umzusetzen. Der DGB Nord fordert entsprechende gesetzgeberische Maßnahmen und die Beachtung bestehender Tariftreuegesetze, um die Arbeitsbedingungen im Verkehrssektor zu verbessern. Hierzu gehören neben der Einführung von Mindestlöhnen auch eine mehr Ausbildung und ein wirksamer Arbeits- und Gesundheitsschutz.

Bei der öffentlichen Vergabe von Strecken im Nahverkehr ist darauf zu achten, dass es keinen Wettbewerb auf Kosten der Arbeitsbedingungen und der Lohnkosten gibt. Grundsätzlich sollte bei der Vergabe von Streckennetzen öffentlichen Verkehrsunternehmen Vorrang gewährt werden, da vor allem dort gute Arbeitsbedingungen gewährleistet sind. Gleichzeitig müssen Lohn- und Sozialstandards als verbindliche Anforderungen in die Ausschreibungen mit eingehen.

Der Auf- und Ausbau einer nachhaltigen Verkehrssysteme in Norddeutschland wird nur möglich sein, wenn die dafür notwendigen qualifizierten Arbeitnehmer zur Verfügung stehen. Vor dem Hintergrund des sich immer stärker abzeichnenden Fachkräftemangels sind Investitionen in die Qualifizierung und Weiterbildung der Beschäftigten im Verkehrssektor daher von ebenso großer Bedeutung wie Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur selbst.

Bürgerbeteiligung

Die Diskussionen um den Bahnhofsbauprojekt „Stuttgart 21“ haben gezeigt, dass der Ausbau von Verkehrsinfrastruktur nicht nur politische Mehrheiten braucht, sondern auch gesellschaftliche Akzeptanz. Bei jedem Schritt von der Idee über die Planung bis hin zur Realisierung gilt es, die Menschen zu beteiligen. Beteiligung muss heißen, die

Interessen von BürgerInnen nicht nur zu berücksichtigen, sondern diese aktiv und frühzeitig in die Planungen mit einzubinden. Die Auseinandersetzungen um „Stuttgart 21“ haben diesbezüglich auch gezeigt, dass Expertenwissen sich keinesfalls auf einen kleinen Kreis an PlanerInnen beschränken muss, sondern im Gegenteil die BürgerInnen auch bei strittigen Sachfragen über „Know-how“ verfügen. Es muss daher die Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern an den Prozessen zur Gestaltung von Infrastruktur nicht als Belastung, sondern als Bereicherung gesehen werden.

Masterplan Logistik und Verkehr für Norddeutschland

Wesentliche Teile der Verkehrsplanung und Finanzierung liegen in der Verantwortung des Bundes. Die SPD Bundestagsfraktion hat in ihrer Projektgruppe „Infrastrukturkonsens“ den Diskussionsvorschlag gemacht, die Bundesverkehrswegeplanung auf die Planung überregionale Projekte zu konzentrieren und den Handlungsspielraum der Länder im Rahmen einer neuen integrierten Netzplanung für die Bundesverkehrswege zu stärken. Der DGB Nord hält dies für einen Vorschlag, der genauer geprüft werden sollte, da er mehr Planungsspielräume vor Ort eröffnet. Er fordert die norddeutschen Bundesländer daher auf, diese Diskussion offensiv mit zu führen.

Gleichzeitig ist es notwendig, dass die norddeutschen Bundesländer mit der Arbeit an einem gemeinsamen Masterplan Logistik und Verkehr beginnen. Darin sollten entsprechend der Vorgabe „Instandhaltung vor Neubau“ auch



die Prioritäten der der bundes- und landespolitischen Sanierungsvorhaben gesetzt werden Die 2008 zusammengestellte „Ahrensburger Liste“ aller als vordringlich erachteten Verkehrsprojekte der fünf norddeutschen Bundesländer ist ein sinnvoller erster Schritt, um die Neubauvorhaben in den Blick zu nehmen. Aber schon beim Aufstellen der Liste war klar, dass die Projekte nicht alle in dem angestrebten Zeitraum realisierbar waren und sind.

Notwendig ist daher ein abgestimmtes Logistik- und Verkehrskonzept, das mehr ist als nur eine Liste von wünschbaren Projekten im Bereich Straße, Schiene und Wasserwegen. Bei jedem Vorhaben ist zu prüfen, ob die Gemeinwohlorientierung gesichert ist. Der DGB Nord fordert die norddeutschen Bundesländer auf, eine gemeinsame Planung zu versuchen, die eine Priorität für mehr umweltfreundlichere Verkehrsträger erkennen lässt und einen Ausgleich zwischen den wirtschaftlichen Notwendigkeiten und ökologischen und sozialen Forderungen sucht.

Ausblick

Der DGB Nord ist davon überzeugt, dass es gelingen kann, Schritte zu einem neuen Konsens in der Verkehrspolitik zu gehen und die berechtigten Anforderungen der Bürgerinnen und Bürger nach Mobilität und Lebensqualität mit den Notwendigkeiten der Wirtschaft nach funktionsfähigem und effizienten Verkehr in Einklang zu bringen.

Die erweiterten technischen Möglichkeiten (e-mobility, Verkehrslenkung etc.) müssen von der Politik zusammen mit neuen Ansätzen der Bürgerbeteiligung und der öffentlichen Diskussion genutzt werden, um Norddeutschland zu einer Beispielregion für effiziente und sozial und ökologische optimierte Mobilität zu machen.

Wir brauchen ein Verkehrssystem, das die wirtschaftlichen und logistischen Anforderungen einer modernen Volkswirtschaft erfüllt und die Mobilität aller Menschen flächendeckend, umweltverträglich und sozialverträglich gewährleistet.

Wir sind uns darüber bewusst, dass es hier im Einzelfall zu Konflikten kommen kann. Umso wichtiger ist eine einheitliche und vorausschauende Planung mit starker Bürgerbeteiligung. Die norddeutschen Länder sollten die Diskussion um einen gemeinsamen „Masterplan Logistik und Verkehr“ im Sinne einer nachhaltigen Verkehrspolitik vorantreiben.

Straßenverkehrsprojekte

- Weiterbau der A 20 auf schleswig-holsteinischem Gebiet mit westlicher Elbquerung bei Glückstadt
- und Anbindung an die A 22
- Vollendung des A 21-Ausbaus zwischen Kiel und A 1, sodann Weiterbau bis zur A 24
- Realisierung der Hafenuferspange in Hamburg
- Prüfung der festen Querung über den Fehmarnbelt mit leistungsfähiger Hinterlandanbindung
- Ausbau der A 7 zwischen dem Elbtunnel und dem Autobahndreieck Hamburg Nordwest sowie Ausbau von dort bis zum Autobahndreieck Bordesholm
- Ertüchtigung der B 202 und B 203 zu einer leistungsfähigen schleswig-holsteinischen Zentralachse



Schienerverkehrsprojekte

- die Verwirklichung der Y-Trasse
- einen leistungsfähigen und bedarfsgerechten Ausbau der Schienenhinterlandanbindung und Prüfung der festen Querung über den Fehmarnbelt

Luftverkehr

- eine gemeinsame Luftverkehrspolitik der fünf norddeutschen Bundesländer
- Ausbau Hamburg Airport unter Nutzung vorhandener Reserven

Wasserwege und Häfen

- Fahrrinnenanpassung der Unterelbe
- leistungsgerechter Ausbau des Nord-Ostsee-Kanals mit der Ertüchtigung der Schleusen
- Umsetzung der Ausbaupläne für den Hamburger Hafen im Rahmen des Hafenentwicklungsplans 2025.