

XI. Umweltpolitik zur Erhaltung des Wohlstandes

Im Mittelpunkt der Umweltpolitik der WASG steht das demokratische Recht aller Menschen auf eine gesunde Umwelt und auf Teilhabe an der Nutzung natürlicher Ressourcen. Diese Nutzung darf aber nur in ökologisch vertretbarem Maße stattfinden.

Es ist unstrittig, dass die Industrie- und Schwellenländer ihre Wirtschaftsweise ökologisch umbauen müssen - unser derzeitiger Rohstoffverbrauch ist nicht zukunftsfähig, wir zerstören unsere Lebensgrundlagen. Es ist aber nicht akzeptabel, wenn sich nur Reiche eine ökologische Lebensweise leisten können. Wir wollen eine intakte Umwelt und eine gesunde Nahrung für alle Menschen. Ohne eine aktive Umweltpolitik werden in Zukunft die Preise für Rohstoffe enorm steigen. Dies trifft im besonderen Maße die Ärmsten, sowohl in den Industriestaaten wie in den Ländern des Südens. Umweltpolitik ist also auch aktive Sozialpolitik.

Die Zerstörung der Umwelt und die Veränderung des Klimas sind schon weit fortgeschritten. Ein konsequentes Handeln ist zwingend erforderlich, denn je später wir damit beginnen, desto größer sind die Schäden und umso höher wird die Belastung für die kommenden Generationen. Umweltpolitik ist deshalb auch eine Maßnahme zur Bewältigung des demographischen Wandels, indem wir jetzt die Probleme der Zukunft lösen. Damit schaffen wir auch die erforderlichen Arbeitsplätze für die geburtenstarken Jahrgänge, die jetzt noch alle im Erwerbsleben stehen, denn für die Entwicklung rohstoffsparender, umweltverträglicher und damit zukunftsfähiger Technologien werden viele Naturwissenschaftler, Ingenieure, Techniker und Facharbeiter benötigt. Umweltpolitik ist also auch aktive Arbeitsmarktpolitik und eine Förderung unserer exportorientierten Industrie, denn diese Technologien werden in der ganzen Welt gefragt sein.

Wie wir diese Ziele erreichen wollen, haben wir bereits im Abschnitt Wirtschaftspolitik dargestellt. Diese ökologische Wirtschaftspolitik muss durch eine ökologische Energie-, Verkehrs-, Siedlungs- und Agrarpolitik ergänzt werden.

Energiepolitik

Die WASG will eine beschleunigte Wende in der Energiepolitik erreichen. Öl- und Erdgasvorräte sind begrenzt, die Erschöpfung dieser Energiequellen in einigen Jahrzehnten ist jetzt schon absehbar. Die Verbrennung fossiler Brennstoffe erwärmt die Erdatmosphäre, die damit verbundenen Klimakatastrophen sind absehbar.

Aus diesem Grund ist es dringend notwendig, die staatlichen Förderprogramme zur Entwicklung und Markteinführung erneuerbarer Energiesysteme massiv zu verstärken (Nutzung der Solarenergie, der Wind- und Wasserkraft, der Erdwärme und der Biomasse). Staatliche Subventionierung soll zukünftig für die Förderung von erneuerbaren Energien und nicht für die Unterstützung ökologisch bedenklicher Investitionen eingesetzt werden.

Die WASG unterstützt den beschlossenen Ausstieg aus der Atomenergie, der auch durch unsere Landespolitik vertreten werden muss. Ein Landesgesetz zur Förderung erneuerbarer Energien und zur Energieeinsparung in Baden-Württemberg ist unsere Alternative zur aktuellen Energiepolitik.

Durch die Vergesellschaftung der Netze unter Beteiligung von Bund, Ländern und Gemeinden oder durch eine konsequente Monopolüberwachung müssen ungerechtfertigte Erhöhungen der **Strom- und Gaspreise** unterbunden werden. Wir wollen die

Wiedereinführung der Strompreiskontrolle. Die enormen Gewinne der Energieversorger und die steigenden Preise unterstreichen, dass die Privatisierung nicht zu höherer Effizienz geführt hat, sondern zu Monopolstellungen der Großkonzerne führt.

Während Privathaushalte derzeit tiefer in die Tasche greifen müssen, werden die Energiepreise für Großabnehmer mit zahlreichen Vergünstigungen künstlich niedrig gehalten. Die WASG fordert die gleichen Energiepreise für alle!

Auf der Verbraucherseite gibt es trotz einiger Fortschritte noch immer enorme Einsparungspotenziale, vor allem bei älteren Gebäuden. Aber selbst bei Neubauten wird oft die Notwendigkeit, Energie in der Gebäudeheizung und -klimatisierung einzusparen, missachtet. Als Beispiel ist das neue Kunstmuseum Stuttgart zu erwähnen. Durch ein ansprechendes – aber energetisch sinnloses - architektonisches Konzept wurde für dieses Gebäude eine überdimensionale Klimaanlage mit einer enormen elektrischen Leistung sowie eine ständige künstliche Beleuchtung und eine hohe Heizleistung erforderlich.

Warenströme reduzieren statt Verkehrswege ausbauen

Baden-Württemberg ist sowohl Transitland, als auch - wegen seiner dichten Besiedelung bzw. Zersiedelung und industriellen Infrastruktur - Quelle und Ziel von Verkehr. Der weitaus größte Teil aller Transporte erfolgt per Kfz.

Der Ausbau des Straßennetzes zieht Verkehr an. Wie schnell Verkehrsstraßen sind und wo sie verlaufen, bestimmt sowohl die Siedlungs- als auch Produktions- und Dienstleistungsstruktur eines Landes. Aber: Je schneller die Verkehrswege sind, desto mehr und weiter kann gefahren werden bzw. wird gefahren. Die Folge ist Zersiedelung, die räumliche Trennung von Wohnen und Arbeiten, die Verteilung von Produktionsschritten über ganz Europa, Afrika, Asien hinweg, - also weite Wege in der Arbeitsteilung. Die Produktionsverlagerung kann von heute auf morgen erfolgen. Zwischen der Produktionsstätte einer Ware und dem Markt liegen immer weitere Wege. Die Autobahnen werden zu Lagerhallen einer immer arbeitsteiligeren Produktion und von Großhandelsketten.

Die Folge sind hohe Umweltschäden, Verkehrstote und -verletzte sowie gesundheitliche Schäden der Bevölkerung durch Kohlenmonoxid-, Ozon-, Stickoxyde-, Feinstaub- und Lärmemissionen. Etwa als ein Drittel der Abgasbelastung wird durch den Straßenverkehr erzeugt. Dies verursacht immense Kosten für die Allgemeinheit, deren Höhe nur schwer zu schätzen ist. Des Weiteren tragen Straßen direkt oder indirekt in hohem Maß zur Versiegelung der Flächen bei.

Die Kosten für die Infrastruktur an Straßen und Parkplätzen werden auch nicht in vollem Umfang von den Autofahrern und Fuhrunternehmern bezahlt. Ohne das dichte Straßennetz gäbe es keine Märkte auf der „grünen Wiese“. Damit wird indirekt die Ausdünnung des Angebots in den Ortszentren finanziert, unter der besonders die sozial Schwachen und Alten leiden. Die Bewohner dieser Zentren sind gleichzeitig die Hauptleidtragenden des zunehmenden Verkehrs. Der Bau von Umgehungsstraßen ist oft unvermeidlich, darf aber nicht wiederum zu neuem Verkehr und neuen Ansiedlungsachsen führen, sondern muss von einer „Entschleunigung“ des Autoverkehrs begleitet werden.

Will man die bisherige Entwicklung bremsen oder gar umkehren, muss man die Kosten für Umwelt und Gesundheit den Verkehrsverursachern, einschließlich des grenzüberschreitenden Verkehrs, in Rechnung stellen. Dies kann insbesondere über eine angemessene Erhöhung der

LKW-Maut geschehen. Damit werden auch die Speditionen aus den osteuropäischen Ländern angemessen an den Kosten beteiligt und eine Verlagerung des Lastverkehrs auf die Schiene erreicht. Unsere Forderung nach Mindestlöhnen muss selbstverständlich auch im Speditionsgewerbe gelten.

Die Einführung einer PKW-Maut lehnt die WASG jedoch ab. Diese wäre nichts anderes als der Einstieg in die Privatisierung des Straßennetzes.

Der Bau von weiteren Autobahnstrecken und der Ausbau der Autobahnen auf sechs oder acht Spuren muss im Interesse der Energieeinsparung und des Landschaftsschutzes verhindert werden. Die Ausmaße des heutigen Verkehrs sind das Ergebnis jahrzehntelanger falscher Wirtschafts- und Verkehrspolitik. Unser Ziel ist die Reduzierung des Waren- und Berufsverkehrs und nicht der ungebremste Zubau an Straßen. Mit den vielen Einzelschlüssen, die wir in diesem Programm aufzeigen, werden wir dies erreichen.

Gleichzeitig setzt sich die WASG ein für einen Vorrang des Bahn- und des öffentlichen Personennahverkehrs. Arbeits- und Wohnstätten müssen damit schnell erreichbar sein.

Bahnstrecken dürfen nicht abgebaut werden, sondern müssen wieder zu einem dichten Netz mit S- und Straßenbahnen verwoben werden. Es ist fatal, wenn große Industrieansiedlungen ohne Schienenanbindung im ÖPNV erfolgen oder S-Bahn-Netze solche Standorte aussparen. Wir setzen hier auf eine Stärkung der Kompetenzen der Regionen.

Vor allem ist für Baden-Württemberg ein integrierter Taktverkehr wie in der Schweiz zu realisieren. Integrierter Taktverkehrs-Fahrplan (ITF) bedeutet: Kurze Umsteigezeiten und damit höhere Netzgeschwindigkeit im Schienenverkehr. Nur so kann die Bahn mit der Straße konkurrieren.

Was für die Straße gilt, gilt auch für die Schiene. Hochgeschwindigkeitstrassen erzeugen mehr Verkehr zwischen ihren Endpunkten, aber bewirken keine Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene, zumal parallel dazu Straßen nicht zurückgebaut, sondern sogar ausgebaut bzw. neu gebaut werden und der Luftverkehr steuerliche Vorteile genießt. Dies wollen wir ändern. Eine Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene geschieht nur, wenn das Schienennetz ausgebaut wird. Wir sind für schnelle Bahnverbindungen, aber eine einseitige Förderung der Hochgeschwindigkeitsstrecken lehnen wir ab.

Stuttgart 21 ist das beste Beispiel für die Absurdität baden-württembergischer Verkehrspolitik:

Stuttgart 21, also die Planung eines Tiefbahnhofs in Stuttgart mit ca. 20 Kilometern Zulaufstrecken in Tunneln, ist ein Höhepunkt bahnfeindlicher Planung. Hier wird Schiene statt Straße zurückgebaut, und zwar zum Preis von geschätzten 3 Milliarden Euro (zusätzlich ca. 70 Millionen Euro Folgekosten jährlich). In einem Stuttgart 21-Bahnknoten wird es keinen integrierten Taktverkehrs-Fahrplan (ITF) geben können, da die Kapazitäten dazu nicht mehr ausreichen. Stuttgart 21 bringt deswegen im Schnitt nur wenig Reisezeitverkürzung. Die Baumaßnahmen gefährden während der Bauzeit Grundwasser und Heilquellen und greifen ein in Umwelt und privates Eigentum.

CO2-Ausstoß mindern, Energieeinsparpotenziale bei Kfz-Motoren nutzen

Neben der Verkehrsvermeidung sind auch alle Energieeinsparpotenziale zu nutzen. Dass im Autoland Baden-Württemberg zu wenig auf die Energieeinsparung geachtet wurde, beweist die Konkurrenz z.B. aus Japan oder Frankreich mit dem Hybrid-Motor bzw. mit anderen sparsamen Modellen.

Die Produktion des Drei-Liter-Autos wurde wieder eingestellt. Mercedes, Porsche und Audi bauen Autos, die immer schneller und „intelligenter“ sind. Aber sie verbrauchen heute mehr Benzin als vor zehn oder zwanzig Jahren. Nicht selten erhalten diese Firmen staatliche Unterstützungen. Wir wollen wie in Kalifornien und in China mit der Vorschrift von Verbrauchshöchstwerten die Automobilindustrie zwingen, zukunftsfähige, kraftstoffsparende Modelle serienreif zu entwickeln.

Die serienmäßige Einführung von gasbetriebenen Autos, die wesentlich sauberer als andere sind, wollen wir fördern. Bei der Verbrennung von Gas gibt es auch wesentlich weniger CO₂ als bei Diesel bzw. Benzin. Leider muss der Käufer momentan für solche Modelle – weil es eben keine Serienherstellung gibt - viel zu hohe Aufpreise bezahlen. Längerfristig wird es emissionsfreie Fahrzeuge geben, angetrieben mit Kraftstoff aus nachwachsenden Rohstoffen oder mit Wasserstoff, der mit Sonnenenergie hergestellt wird (Brennstoffzellen).

Für einen sichereren Verkehr, für weitere Kraftstoffeinsparungen sowie für die Reduzierung von Abgasen und Lärm müssen in Baden-Württemberg die in anderen EU-Ländern schon gültigen Höchstgeschwindigkeiten auf Autobahnen (120 oder 130 km/h) eingeführt werden.

Neben dem Autoverkehr ist in den letzten Jahren der **Luftverkehr** zu einer sehr großen Umweltbelastung geworden. Flugzeuge verbrauchen die größte Primärenergiemenge pro Transportkilometer. Besonders Kurzstreckenflüge sind sehr uneffizient, weil ein Flugzeug beim Start das meiste Kerosin verbraucht.

Innerdeutsche Flüge und Billigflüge müssen mit allen Mitteln vermieden werden. Diese Reisen dauern mit der Bahn oft auch nicht länger, aufgrund einer falschen Verkehrspolitik sind aber Flüge oft billiger als Bahnfahrten. Die Einführung der Kerosinsteuer oder die Ausweitung der Ökosteuer auf Kerosin ist unverzichtbar.

Wir sehen mit Unverständnis, dass die Flughäfen des Landes weiter ausgebaut werden, und damit noch mehr Billigfluggesellschaften angelockt werden. Durch den zunehmenden Luftverkehr wird die Bevölkerung zudem noch stärker vom Lärm belastet.

Baden-Württemberg ist nicht nur im Autobau, sondern auch in anderen technischen Bereichen führend. Eine verstärkte staatliche Unterstützung von Forschungs- und Entwicklungsvorhaben ökologisch nachhaltiger Produkt- und Prozessinnovationen ist fester Bestandteil unseres Programms. Die finanziellen Voraussetzungen sind durch unsere Vorschläge bei der Steuerpolitik erfüllt. Die ökologischen Wirkungen und Folgewirkungen sollten zukünftig schon in der Planungsphase berücksichtigt werden. Die Produkte, Maschinen und Geräte sollten nicht nur aus recyclebaren Bestandteilen bestehen, sondern möglichst so konstruiert werden, dass sie wieder kostengünstig repariert werden können. Damit würden die verloren gegangenen Arbeitsplätze im Handwerk wieder zurückkehren. Nicht die Steigerung des Exports, sondern eine solide Binnenwirtschaft ist das Richtige: für die Umwelt und für die Arbeitsplätze!

Die Lösung des Müllproblems sind nicht die Müllverbrennungsanlagen, sondern die Vermeidung von Müll. Die Verpackungsindustrie muss also auch neue Wege suchen. Die Verwendung von Kunststoff für Verpackungen ist vollkommen inakzeptabel.

Die Einführung eines Flaschenpfands auf Einweg-Kunststoffflaschen hat den Müll von der Straße geholt, die Müllmenge aber nicht reduziert. Die WASG wird sich für die generelle Einführung von Mehrweg-Pfandflaschen einsetzen.

Die Verschwendung von Papier für Reklamezwecke und überdimensionierte Verpackungen muss aufhören.

Landverbrauch, versiegelte Flächen

Wir brauchen eine neue Siedlungspolitik. Auch in Baden-Württemberg – wie in ganz Deutschland - werden jährlich tausende von Quadratkilometern für Industriegebiete, Großmärkte, Wohngebiete und Straßen verbraucht. Dies zu reduzieren ist Ziel unserer Politik.

Ein Land mit vielen landschaftlichen Höhepunkten kann sich die Zerstörung der Landschaft schon aus Interessen des Tourismus als Wirtschaftszweig nicht leisten. Schlimmer ist aber die endgültige Zerstörung der Natur, die Störung des Wasserhaushalts und des Mikroklimas und die Vernichtung der Lebensgrundlagen der (noch verbliebenen) Tierwelt.

Wir wollen:

- mehr Wohnungsbau in den Städten der Ballungsgebiete, damit die Einzugsgebiete nicht weiter vergrößert werden
- die verstärkte Nutzung innenstädtischen freien Raumes (z.B. aufgegebene Industriegebiete)
- die Förderung neuer architektonischer Konzepte für eine bessere Nutzung der Grundstücke

Verbraucherschutz

Der bisher bestehende Verbraucherschutz ist unzureichend, wie gerade die neuerlichen Skandale in der Fleischindustrie zeigen. Die Qualität der Lebensmittel ist in den letzten Jahren besorgniserregend gesunken. Die Grenzwerte für Rückstände in Lebensmitteln und Futtermitteln wurden oft deutlich erhöht, z.T. im Rahmen von EU-weiten Angleichung. Dieser kaschierten Absenkung der Lebensmittelqualität ist entgegenzutreten.

Die Häufigkeit der Lebensmittelkontrollen durch die zuständigen Landesbehörden ist deutlich zu erhöhen. Die Veröffentlichung und aktive Bekanntmachung der ermittelten Ergebnisse ist eine Bringschuld der zuständigen Ministerien und darf sich nicht auf die bloße Bereitstellung der Daten beschränken. Die WASG strebt eine regelmäßige, aktive Information der Bevölkerung über die Qualität der Lebensmittel, Schadstoffbelastung der Luft sowie andere Umweltbelastungen an.

Um hoheitliche Schutzrechte zu gewährleisten, soll der Wirtschaftskontrolldienst (WKD) wieder in die Landespolizei integriert werden.

Verbraucherschutzpolitik muss kontinuierlich und vorausschauend betrieben werden und nicht als kurzfristige Reaktion auf Skandale und Presseveröffentlichungen.

Im Interesse der Verbraucher sollen die Umwelt- und Verbraucherschutzorganisationen verstärkt gefördert werden. Die Forschungsergebnisse der staatlichen und staatlich geförderten Forschungsinstitute und die Informationsdatenbanken der Behörden sollten für jedermann zugänglich gemacht werden.

Alle chemischen Substanzen, alle genmanipulierten Lebewesen samt ihrer Produkte, sowie alle Strahlung, Lärm oder andere Emissionen verursachenden technischen Geräte müssen von unabhängigen Instituten auf Kosten des Herstellers auf humanmedizinische und ökologische

Verträglichkeit und Unbedenklichkeit geprüft werden. Die Kontrolle auf gefährliche Inhaltsstoffe von Kosmetika, Textilien, Spielwaren, Baumaterialien und anderen Gebrauchsgegenständen ist unerlässlich.