

linke verkehrswende

Aktuelle Mitteilungen der AG Mobilität

Winter 2023

DIE LINKE.
I M B U N D E S T A G



Nichts ist teurer als leere Busse und Bahnen – Für eine Verkehrswende jetzt!

Editorial: Moderne Mobilität –
was verstehen wir darunter?

»Schön, dass die Ampel
meine Arbeit der letzten Jahre fortsetzt«

Verkehrswende abgesagt:
Kritik am Bundeshaushalt 2023

Das 9-Euro-Ticket: Eine vertane Chance

Stichwort Nachhaltigkeit:
Eine Bahn ohne Strom

Von wegen Barrierefreiheit:
Hindernisse im Nahverkehr

Planlosigkeit des Verkehrsministeriums
DIE LINKE bleibt dabei: Kein Stuttgart 2 1

Weiter auf falschen Wegen:
Der Straßenbau geht ungebremst weiter

Die FGSV: Ein Geheimbund der Straße

Angekündigte StVO-Reform:
Zeit für eine neue Verkehrsordnung

Es rollert in deutschen Städten

Den Verkehrsraum neu verteilen:
Streng nach Angebot und Nachfrage

Inhalt

Editorial: Moderne Mobilität – was verstehen wir darunter?	3
»Schön, dass die Ampel meine Arbeit der letzten Jahre fortsetzt«	5
Verkehrswende abgesagt: Kritik am Bundeshaushalt 2023	10
Das 9-Euro-Ticket: Eine vertane Chance	14
Stichwort Nachhaltigkeit: Eine Bahn ohne Strom	17
Von wegen Barrierefreiheit: Hindernisse im Nahverkehr	19
Planlosigkeit des Verkehrsministeriums	21
DIE LINKE bleibt dabei: Kein Stuttgart 21	23
Weiter auf falschen Wegen: Der Straßenbau geht ungebremst weiter.	24
Die FGSV: Ein Geheimbund der Straße	28
Angekündigte StVO-Reform: Zeit für eine neue Verkehrsordnung	29
Es rollert in deutschen Städten	31
Den Verkehrsraum neu verteilen: Streng nach Angebot und Nachfrage	34

DIE LINKE.
I M B U N D E S T A G

Fraktion DIE LINKE. im Bundestag
Platz der Republik 1, 11011 Berlin
Telefon: 030/22751170, Fax: 030/22756128
E-Mail: fraktion@linksfraktion.de
V.i.S.d.P.: Jan Korte

Redaktion: Gerrit Schrammen, Moritz Schillo, Martin Günther
Layout/Druck: Fraktionservice

Dieses Material darf nicht zu Wahlkampfzwecken verwendet werden!

**Mehr Informationen zu unseren parlamentarischen Initiativen
finden Sie unter: www.linksfraktion.de**

Editorial: Moderne Mobilität – was verstehen wir darunter?

Gut ein Jahr ist seit der letzten Bundestagswahl vergangen. Nach der herben Niederlage müssen sich Partei und Fraktion neu aufstellen. Es gilt unser Profil zu stärken und unserem Anspruch als echte soziale Alternative im Deutschen Bundestag wieder gerecht zu werden. Doch was hat das mit Verkehrspolitik zu tun?

Ganz einfach eigentlich: Die Fragen der Mobilität sind Kernfragen der sozialen Gerechtigkeit und der Klimapolitik. Diese beiden Punkte immer wieder zusammen zu betrachten, zu thematisieren und in die Öffentlichkeit zu bringen, muss Aufgabe der LINKEN sein – im Bundestag, im EU-Parlament, in den Ländern und auf kommunaler Ebene. Hier hat DIE LINKE ein Alleinstellungsmerkmal im Parteienspektrum. Umweltschutz muss sich jede*r leisten können.

Der Ansturm auf das 9-Euro-Ticket war mit Abstand die bitterste Niederlage aller Propheten des Automobilverkehrs. Die Menschen wollen Bus und Bahn fahren, wenn der Preis dafür stimmt. Ab September waren die meisten Züge außerhalb des Berufsverkehrs wieder leer. Daher fordert DIE LINKE: Preise runter, Angebote ausbauen. Aber Autos verkaufen sich dort besonders gut, wo es keinen vernünftigen ÖPNV-Anschluss gibt und der Fernverkehr der Bahn auch nur in Geschichtsbüchern vorkommt. Deswegen wurde auch im Sommer alles in Gang gesetzt, um das attraktive Angebot des 9-Euro-Tickets madig zu machen.

Ja, und ein Jahr „Ampel“? Dass das Verkehrsministerium nicht an die Grünen ging, sondern von der FDP verwaltet wird, kam etwas überraschend. In früheren Wahlperioden waren sich beide Fraktionen im Verkehrsausschuss spinnefeind. Engagierte Verkehrspolitiker*innen der Grünen müssen nun die Klappe halten, wenn die FDP zum Beispiel am Widerstand gegen ein Tempolimit festhält. Und dennoch: Im Vergleich zum jahrelang CSU-geführten Haus ist zumindest mehr Pragmatismus erkennbar. ÖPNV und Bahnverkehr sind nicht mehr das Stiefkind einer Verkehrspolitik, in deren Zentrum einzig Auto, LKW und Flugzeug standen.

Doch eine richtige Mobilitätswende ist nicht erkennbar. Beim Klimaschutz leistet die Verkehrspolitik nicht ansatzweise ihren Beitrag, um wenigstens das 1,5-Grad-Ziel zu erreichen. Der staatlich propagierte Wechsel vom Verbrennungsmotor zum batteriegetriebenen PKW ist hier auch eine Milchmädchenrechnung. Hätte man diese staatliche Förderung (Kaufprämien, Steuerermäßigung, Landeinfrastruktur etc.) in die vollständige Elektrifizierung der Bahn investiert, wäre auch klimapolitisch mehr gewonnen.

Aber all diese technischen und umweltpolitischen Fragen machen nur dann Sinn, wenn Mobilität als öffentliches Gut auch bezahlbar wird. Monatskarten von 70, 80 oder 100 Euro sind zwar ganz praktisch, oft aber für viele nicht finanzierbar. Die soziale Frage muss im Mittelpunkt linker Verkehrspolitik stehen. Auch deshalb haben wir die Verlängerung des 9-Euro-Tickets bis Jahresende gefordert. Und wir bleiben auch dabei, dass schnellstmöglich eine Anschlussregelung gefunden wird. Ein Euro am Tag bei einer Monatskarte



Thomas Lutze
ist Sprecher für
Verkehrspolitik
und für Tourismus
sowie Obmann der
Linksfraktion im
Verkehrsausschuss.

Der 1969 geborene
Maschinenbauer und
Bürokaufmann ist seit
2009 Mitglied des
Bundestages.





Bernd Riexinger
ist Sprecher für
Nachhaltige Mobilität
und für Bahnpolitik
der Linksfraktion.

Der 1955 geborenen
Bankkaufmann und
Gewerkschaftssekretär
ist seit 2017 Mitglied
des Bundestages
und war acht Jahre
Vorsitzender der
Partei DIE LINKE.

im Jahresabo wäre eine Lösung. Wenn es teurer wird, werden viele Menschen weiter Auto fahren. Viele, nicht weil sie darauf angewiesen sind, sondern weil es praktisch ist und trotz hoher Spritpreise als günstiger wahrgenommen wird.

Im zweiten Jahr der Wahlperiode werden wir als Linksfraktion schwerpunktmäßig das Thema „Verteilung des städtischen Verkehrsraumes“ bearbeiten. Immer mehr Menschen nutzen ein Fahrrad, ein Lastenrad oder ein E-Bike/E-Scooter. Immer mehr Menschen sind als Fußgänger*innen unterwegs. Aber immer noch dreht sich alles um das Automobil: Fahren ohne Stau, Parken ohne Parkplatzsuche, Ladesäulen an jeder Ecke etc. Und wenn alle verkehrspolitischen Schreckensszenarien nichts helfen, müssen die Arbeitsplätze in der Automobilindustrie erhalten. Aber auch hier wären IG-Metall und die Betriebsräte gut beraten, die Transformation verkehrsmittelunabhängig zu betrachten und nicht einseitig am Automobil festzuhalten. Es sei denn, man will in diese Sackgasse.



Sieht so die Zukunft des Automobils aus? Schwer vorstellbar. Aber heute prägt das Fahrzeug mit den vier Rädern das Bild in der Öffentlichkeit, es prägt unseren Alltag. Und mit der Umstellung der Fahrzeuge vom Verbrennungsmotor hin zu batteriegetriebenen Autos wird sich auch grundlegend nicht viel ändern.

Wir LINKE fordern, dass andere Verkehrsmittel nicht weiter benachteiligt werden. Ob Fuß- und Radverkehr, Bus oder Bahn – umwelt- und klimafreundliche Verkehrsmittel müssen endlich Vorrang bekommen.

»Schön, dass die Ampel meine Arbeit der letzten Jahre fortsetzt«

Eine Analyse des Koalitionsvertrags und Überlegungen zur politischen Strategie

Die Klimaziele im Verkehr werden mit den Plänen der Ampel nicht zu erreichen sein, so viel steht fest. Jenseits dessen finden sich kaum konkrete Festlegungen. Damit ist das größte Problem nicht der Vertrag, sondern der FDP-Minister.

Der Koalitionsvertrag ist eine große Enttäuschung. Ohne Tempolimit ist er das Papier nicht wert ist, auf dem er geschrieben ist. Eine Verkehrswende wird es mit der Ampel also nicht geben, das Wort taucht nicht einmal auf. Auch „Verkehrsvermeidung“ sucht man vergeblich. „Verlagerung“ verbirgt sich immerhin dort, wo eine Steigerung der Verkehrsanteile bei der Bahn, im öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV) und der Schifffahrt als Ziel formuliert werden. Für die Bahn sind ein Marktanteil von 25 Prozent im Schienengüterverkehr (2019: 19 Prozent) und eine Verdopplung im Schienenpersonenverkehr anvisiert. Das ist zwar nicht schlecht, aber auch nicht neu, es wurde bereits von der GroKo formuliert. Im ÖPNV hat die Ampel sich nicht für ein konkretes Ziel ausgesprochen – ver.di und DIE LINKE hatten eine Verdopplung bis 2030 gefordert –, sodass die „deutliche Steigerung“ nicht als Pluspunkt gelten kann. Der Anteil der Schifffahrt soll nur „gesteigert“ werden. Um ein letztes Mal Ex-Verkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) zu zitieren: „Schön, dass die Ampel meine Arbeit der letzten Jahre fortsetzt.“

Dass konkrete Ziele und Festlegungen weitgehend fehlen, ist das offensichtliche Manko des Papiers. Fast jeder Satz ist ein Kompromiss zwischen eigentlich unvereinbaren Positionen, aus dem man (fast) alles – oder eben nichts – machen kann. Deswegen ist das größte Problem nicht der Koalitionsvertrag, sondern der Minister. Der Vertrag ist so unkonkret, dass Minister Wissing (FDP) weitgehend freie Hand hat. Die FDP hat in den letzten vier Jahren im Verkehrsausschuss das Gegenteil einer Verkehrswende vertreten. Lediglich mehr Bahnverkehr ist auch mit ihr zu machen, nicht zufällig finden sich dazu auch die anspruchsvollsten Aussagen.

Rot für den Klimaschutz

Selbst die Grünen beklagen, dass es im Verkehr nur eine Antriebswende, aber keine Verkehrswende geben wird. Mit 15 Millionen E-Autos bis 2030 findet sich hier immerhin eines der wenigen konkreten Ziele. Das Bekenntnis der Ampel zum E-Auto ist also positiv. Denn Union, AfD und FDP wollen die wachsende Zahl von Pkw statt mit Strom lieber mit Wasserstoff oder synthetischen Kraftstoffen betreiben, die etwa zwei- bis drei- oder sogar fünf- bis sechsmal so viel Energie verbrauchen wie das direkte „Betanken“ mit Strom. Dass dies verhindert werden konnte, ist ein Erfolg. Allerdings bleibt ein Schlupfloch für synthetische Kraftstoffe, es gilt abzuwarten, wie groß es sein wird. Getrieben von Union, AfD und vermutlich vor allem der eigenen Partei und Fraktion hat Minister Wissing seine ersten, recht konstruktiven Beiträge kassiert und kämpft nun auch für Synfuels. Dies ist das mit Abstand umstrittenste Thema im Verkehrsausschuss wie vermutlich auch in der Koalition. Immerhin gibt es kleine Fortschritte zu verzeichnen, wie das baldige Ende der Förderung von Plug-In-Hybriden.

15 Millionen E-Autos bis 2030 sind jedoch nur dann ein Beitrag zum Klimaschutz, wenn es nicht immer mehr und immer größere Pkw geben wird. Zur Frage, wie sich die Blech-Lawine insgesamt stoppen lässt, findet sich im Vertrag kaum etwas. Eine Wende kann es aber nur geben, wenn der Verkehr auf den Straßen deutlich zurückgeht. Dazu ist der Ausbau



Gerrit Schrammen
ist Geograph und arbeitet seit 2009 als Referent für Verkehrspolitik der Bundestagsfraktion.

Davor hat er sich zunächst beim BUND und dann beim DGB für die Verkehrswende eingesetzt.

von Alternativen eine notwendige Voraussetzung. Es muss aber gleichzeitig auch Maßnahmen zur Reduktion des Straßenverkehrs geben, sonst steigen nicht genügend Menschen und Waren um. Ich werbe für ein Zweistufen-Modell: Dort wo die Voraussetzungen schon gut sind, wie in den Städten, kann man gleich beginnen; woanders, vor allem auf dem Land, geht es darum, erst einmal eine Alternative aufzubauen.

Aus dem ordnungsrechtlichen Instrumentenkasten wurden Tempolimits verworfen. Mit der geplanten Novelle des Straßenverkehrsrechts gibt es immerhin ein kleines Fenster für einen fahrrad- und fußgänger*innenfreundlichen Umbau der Städte. Hier soll es endlich nicht mehr nur um die „Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs“ gehen, sondern auch Klima- und Umweltschutz, Gesundheit und städtebauliche Entwicklung werden als Ziele genannt. Darin liegt eine Chance, alleine reicht es aber nicht, und der Teufel steckt im Detail. Diese Reform muss deswegen „konstruktiv“ begleitet werden – gut, dass sich mittlerweile 64 Städte für Tempo 30 aussprechen. Trotz mehrfacher Nachfragen gab es bisher keine Antworten zum Wann und Wie. Mehr als ein „Reförmchen“ wird es wohl leider nicht geben.

Bei den preislichen Maßnahmen beschränkt sich die Ampel auf die Maut für Kleinlaster zwischen 3,5 und 7,5 t und auf die Einführung eines – ohnehin von der EU vorgeschlagenen – CO₂-Aufschlags auf die Lkw-Maut, dies sollte 2023 erfolgen, in der aktuellen Änderung des Gesetzes ist dies nicht vorgesehen, angeblich soll es später, zum 1. Dezember 2023 erfolgen – was abzuwarten bleibt. Eine Ausweitung der Maut auf alle Straßen und auf Fernlinienbusse sowie die volle Anlastung der Lärm- und Luftschadstoffe soll es hingegen nicht geben. Bei Pkw wird lediglich die Dieselsteuer auf den Satz für Benzin angehoben – ein richtiger Schritt, denn Diesel hat sogar einen höheren Energiegehalt, Dieselfahrzeuge sind größer und fahren mehr. Hierzu gab es den ersten Ampel-Streit, weil sich der designierte Minister für die parallele Senkung der (deutlich höheren) Kfz-Steuer für Diesel aussprach.

Da der Benzinpreis das unsozialste preisliche Instrument ist, kann man die vorläufige Absage an dessen weitere Erhöhung durchaus begrüßen. Viele – gerade Geringverdienende – können einer Erhöhung des Benzinpreises faktisch nicht ausweichen, da Alternativen häufig noch fehlen und der Kauf eines E-Autos für die meisten nicht in Frage kommt. Aus diesem Grund ist es auch positiv, dass es keinen neuen Anlauf für eine Pkw-Maut geben soll und die City-Maut nicht auftaucht. Es wird aber auch keine der anderen preislichen Maßnahmen geben, die durchaus eine Umverteilungswirkung hätten: Weder eine grundlegende Reform, oder gar Abschaffung der Subventionierung von Dienstwagen (50 Prozent gehen an die 20 Prozent Bestverdienenden!) noch eine Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung soll es geben, obwohl dies eine der wichtigen Stellschrauben im Erfolgsmodell Wien darstellt. Diese könnte auch sozial gerecht sowie nach Fahrzeuggröße gestaffelt werden – also für SUV deutlich teurer als für kleine Pkw.

Bei den Straßenbauinvestitionen wird es keine Reduzierung geben, von einem Straßenbaumoratorium ganz zu schweigen. Im Gegenteil sollen diese sogar einen „wachsenden Etat“ bekommen. Die erfreuliche Meldung, dass mehr in die Schiene als in die Straße fließen soll, darf darüber nicht hinwegtäuschen. Die Absicht, „deutlich mehr in die Schiene“ zu investieren war und ist bereits Gegenstand heftiger Auseinandersetzungen gewesen. Um es kurz zu machen, das Ministerium trickst hier mit den Zahlen auf das Unsäglichste herum. Auch im Haushalt 2023 ist dies nicht eingelöst. Dem weiteren Verkehrswachstum auf den Straßen, den Schienen, zu Wasser und in der Luft will die Ampel also keine Grenzen setzen. Solange es keine Verkehrswende gibt – und dazu gehört nicht nur Verlagerung, sondern eben auch Verkehrsvermeidung – wird Deutschland seine Klimaziele verfehlen. Der Verkehr ist nun einmal das größte Sorgenkind.

Wo Schatten ist, da ist auch Licht

Auch wenn Arno Luik in einem Beitrag in der Berliner Zeitung das Bahnkapitel als „eine lose Aneinanderreihung all jener Verheißungen, die man seit Jahren hört“ bezeichnet, so ist es immer noch besser und konkreter als der Rest. Deutlich mehr Mittel für den Ausbau des Schienennetzes und dessen sukzessive Elektrifizierung (75 Prozent bis 2030) sind zwei der wenigen konkreten Festlegungen, bei der die Ampel außerdem die Forderungen der Bahnverbände übernommen hat. Hier besteht die Chance beim Ausbau des Bahnnetzes, dem Stopp von Streckenstilllegungen und der Reaktivierung bereits stillgelegter Strecken voranzukommen. Zu befürchten ist allerdings, dass zu viele Mittel für weitere Hochgeschwindigkeitsstrecken gebunden werden, wie sie im letzten Entwurf des Deutschlandtaktes vorgesehen sind, und dass die geplante organisatorische Umstrukturierung der Bahn sie lähmen wird. Von der Umorganisation der DB hört man zwar nicht viel, aber sie wird im Ministerium gerade geprüft. Da kommt noch was!

Eine echte Chance könnte die angekündigte Erhöhung der Regionalisierungsmittel bieten. Hier weigern sich die beiden FDP-Minister Wissing und Lindner leider beharrlich, diese wie versprochen noch in 2022 generell zu erhöhen, denn die bisherigen Aufstockungen waren entweder Corona-Hilfen oder für das 9-Euro-Ticket. Andauernder heftiger Streit zwischen Bund und Ländern. Hier steht zwar leider keine genaue Zahl, aber die Verkehrsleistung im gesamten Schienenpersonenverkehr soll bis 2030 verdoppelt werden. Zudem heißt es im Kapitel „Gute Lebensverhältnisse in Stadt und Land“, „die Bahn muss in ganz Deutschland zum Rückgrat der Mobilität werden – auch im ländlichen Raum“. Um mit dem Bund in Verhandlungen eintreten zu können, sollten die Länder schnellstmöglich ein neues Gutachten über den Bedarf an finanziellen Mitteln erstellen lassen, der sich daraus ergibt. Dieser sollte auf Basis eines klaren Ausbaupfads mit Blick auf die angestrebte Verdopplung der Verkehrsleistung berechnet werden.

Beim „Ausbau- und Modernisierungspakt“ für den ÖPNV ist wenig Konkretes festgehalten. Hier besteht allerdings für die LINKE die Chance, eine Nahverkehrsabgabe für Unternehmen nach französischem und Wiener Vorbild einzubringen. Und wenn auch eher nicht für den fahrscheinlosen ÖPNV, so könnte sie doch zumindest für ein 365-Euro-Ticket aus Teilen der Koalition Unterstützung zu bekommen.

Eine Chance gibt es auch für den Einstieg in den flächendeckenden Nahverkehr als Grundangebot, das Mobilität für alle auch ohne Auto gewährleistet. Die Ampel will „Erschließungs- und Qualitätsstandards für ein alltagstaugliches Mobilitätsangebot“ definieren. Ein erster wichtiger Schritt für den Ausbau des ÖPNV zu einer „vollwertigen Alternative zum motorisierten Individualverkehr“ auch auf dem Land. Auf diese Kriterien kann man sich dann „auf dem Land“ berufen, sie einfordern. Das eingängige Ziel „Verdopplung bis 2030“ sollte die Linksfraktion dabei im Gespräch halten, zumal dies die Ampel bei der Bahn ja will – warum sollte der ÖPNV dahinter zurückfallen?

Das Kapitel „Infrastruktur“ ist insgesamt enttäuschend, zumal eine schnelle Steigerung der Investitionsmittel angesichts der bekannten Schwäche der Bahn, diese Mittel abzurufen, zumindest fraglich ist. Doch immerhin soll es einen Dialogprozess mit Verkehrs-, Umwelt-, Wirtschafts- und Verbraucherschutzverbänden für einen „neuen Infrastrukturkonsens“ geben. Leider wird dieser parallel zur laufenden Bedarfsplanüberprüfung und weiter mit falscher Methodik aufgesetzt. Dennoch besteht hier eine kleine Chance für die Abkehr vom weiteren ungehemmten Straßenbau. Wo die Ampel rot blinkt

Trotz einiger Lichtblicke, muss konstatiert werden, dass der Klimaschutz im Verkehr ein Totalausfall ist. Dass die Ampel die Bahn nicht zerschlagen will – dieser Verzicht auf eine schlechte Maßnahme – verdient kein Lob. Klare Aussagen zum Wettbewerb auf der Schie-

ne fehlen, dass der bei dem Minister allerdings nicht weniger werden wird, ist absehbar. Im Nahverkehr setzen FDP und Grüne auf private Angebote „neuer Mobilitätsdienstleister“ a la MOIA und UBER. ÖPNV und Taxen droht noch mehr Konkurrenz – zu Lasten der Beschäftigten. Dass Tarifverträge bei Ausschreibungen im ÖPNV künftig zur Bedingung gemacht werden können, klingt gut. Aber die weitergehende Forderung von ver.di, dass Beschäftigte zu den bestehenden Arbeits- und Sozialbedingungen weiterarbeiten können, wenn der Betreiber wechselt, fehlt. Aus sozialer Sicht ist der Koalitionsvertrag also keinesfalls ein Fortschritt, im Gegenteil: Es ist eher mit mehr Wettbewerb und mehr Druck auf die Beschäftigten zu rechnen. Hier passierte Stand heute eher gar nichts, und vermutlich wird es das auch nicht, das Personenbeförderungsgesetz soll wohl in dieser Legislaturperiode nicht angefasst werden, so wohl die Einigung in der Ampel.

Das Kapitel zur Beschleunigung von Planungsverfahren halte ich für fatal und einen umweltpolitischen Offenbarungseid der Grünen. Mit der Absicht, die Verfahrensdauer „mindestens zu halbieren“ droht ein massiver Abbau von Bürgerbeteiligungs- und Klagerechten. Das bedeutet auch dramatische Einschränkungen für Umweltverbände. Begründet wird das mit dem Ausbau der Erneuerbaren Energien und der Stromnetze – gelten würde es aber auch für den Straßenbau. Die Umweltverbände protestieren vehement gegen die ersten Vorlagen.

Nicht auf freie Fahrt warten

Eine bessere Verkehrspolitik wird überwiegend nur gegen, nicht mit dem Ministerium möglich sein. Hier kommt es auf DIE LINKE, aber auch auf die anderen beiden Koalitionsparteien an. Wegen des vagen Koalitionsvertrags, der die meisten Entscheidungen vertagt hat, ist viel und heftiger Streit zwischen den Koalitionären absehbar, quasi vorprogrammiert. Verkehrspolitik kann eines der umstrittensten Themenfelder der Ampel werden. Das ist eine echte Chance für DIE LINKE, die sie nutzen sollte!

Wie sie diese Oppositionsrolle ausfüllen soll, gilt es zu bestimmen, und dazu gibt es bekanntlich verschiedene Ansichten. Der oft bemühte Satz, DIE LINKE dürfe nicht grüner sein als die Grünen, trifft ins Leere. Der Aktionsplan Klimaschutz der Linksfraktion zielt – anders als die Grünen – darauf, das Soziale mit dem Ökologischen zu vereinen. DIE LINKE will einen anspruchsvollen und sozial gerechten Klimaschutz. Aber nur aus dieser Position heraus, nur wenn die eigenen Klimaschutz-Maßnahmen an der epochalen Krise und an den Notwendigkeiten zu ihrer Bewältigung orientiert sind, kann DIE LINKE den Grünen Klimaschutz glaubwürdig als unsozial kritisieren.

In der letzten Wahl hat DIE LINKE an SPD und Grüne etwa gleich viel verloren. Beide gilt es zurückzugewinnen und vielen Wähler*innen ist zudem beides wichtig: das Soziale und der Klima- und Umweltschutz. Der Gründungsmythos der Partei ist, dass die SPD nicht (mehr) die soziale Partei ist, es die LINKE braucht. Aber auch die Grünen sind schon lange nicht mehr die Partei des Klimaschutzes, was sie mit diesem Vertrag einmal mehr beweisen. Also braucht es im politischen Raum ebenso ein ökologisches wie ein soziales Korrektiv für diese Regierung. Es stünde der LINKEN extrem schlecht zu Gesicht, Seit an Seit mit Union und AfD auf die – zudem noch unzureichenden – Klimaschutzmaßnahmen der Ampel „einzudreschen“.

Vor diesem Hintergrund bestehen Handlungsoptionen in dreierlei Hinsicht:

1. Dort, wo der Koalitionsvertrag zumindest ein kleines Fenster in Richtung linker Vorstellungen eröffnet, sollte die Partei diese einbringen;
2. Wo Vertrag und Minister Schlimmes befürchten lassen, muss DIE LINKE wie bisher eine wachsame Opposition sein;



Bis 2021 waren sich Grüne und FDP im Verkehrsausschuss spinnfeind. Nun sitzen sie gemeinsam in einer Regierung. Dass das Verkehrsministerium nun von der FDP geleitet wird, schmeckt vielen Grünen nicht.

3. Wo LINKE Schwerpunkte weder im Guten noch im Schlechten von der Koalition angegangen werden, muss die Partei diese proaktiv voranbringen.

Zentral wird es sein, in den genannten Feldern Allianzen mit unseren Verbündeten aus Bewegungen, Gewerkschaften, Sozial- und Umweltverbänden zu suchen.

Vorfahrt links!

Es ist absehbar, dass die Ampel im Klimaschutz nachbessern muss. Die Klimalatte wird gerissen werden. Möglicherweise hofften auch die Grünen darauf, dass sie die Koalitionspartner beim Verfehlen der Klimaschutzziele zu schärferen Maßnahmen zwingen können – was sie aktuell immer noch tun, aber bewegt hat sich fast nichts. Darauf sollte die LINKE mit besseren Vorschlägen vorbereitet sein.

Die Rolle der LINKEN wird es von Beginn der Legislatur an sein, immer wieder darauf hinzuweisen, dass Gutverdienende deutlich überproportional zum Klimawandel beitragen und die Klimaschutz-Maßnahmen entsprechend zielgerichtet und sozial sein müssen. Ein höherer Benzinpreis beispielsweise reduziert nur die Fahrten ärmerer, nicht die reicherer Menschen. Letztere tragen jedoch mit größeren Autos sowie mit häufigeren und längeren Fahrten deutlich mehr zur CO₂-Bilanz bei.

DIE LINKE ist die Partei, die sich für Mobilitätsgerechtigkeit einsetzt, die Mobilität für alle ohne Auto gewährleisten und lebenswerte Städte und Dörfer schaffen will. Sie ist die Partei, die mit ihren Klimaschutzmaßnahmen vor allem die Reichen in die Verantwortung und die Beschäftigten beim Wandel mitnimmt, die neue, gut bezahlte, tarifgebundene Jobs schafft und dem Dumpingwettbewerb einen Riegel vorschiebt. Sie ist aber auch die Partei, die den Mut hat, ihren eigenen Wähler*innen zu sagen, dass der Klimawandel eine so große Aufgabe ist, dass die meisten von uns ihr Verhalten ändern müssen – die dabei aber niemanden im Regen stehen lässt, sondern sie oder ihn mit dem Bus abholt.



Markus Henn
ist Politikwissen-
schaftler und arbeitet
als wissenschaftlicher
Mitarbeiter für
den Bundestags-
abgeordneten
Victor Perli (DIE LINKE)

Verkehrswende abgesagt: Kritik am Bundeshaushalt 2023

Verkehrspolitik bedeutet vor allem: Investitionen in Verkehrsprojekte. Deshalb enthält der Etat des Bundesverkehrsministeriums die meisten Investitionen im ganzen Bundeshaushalt. Und deshalb ist der Etat dieses Ministeriums so ungemein wichtig für die Richtung der Verkehrspolitik und für eine Verkehrswende.

Mitte des Jahres hat die Regierung den Bundeshaushalt 2022 beschlossen. Aber der stammt in weiten Teilen noch von der alten Regierung. Die Bewertung der Bahnverbände war damals eindeutig: Ein Kurswechsel wurde nicht vorgenommen, und so gibt es von Verkehrsminister Wissing (FDP) im laufenden Jahr nicht mehr Geld für die Bahn als schon von Ex-Minister Scheuer (CSU) geplant, teils wurden Programme sogar gekürzt.

Von der Regierung, insbesondere den Grünen, wurde damals betont, der Wechsel komme mit dem Haushalt 2023. Für diesen kam im August der Entwurf, der nun im Bundestag verhandelt wird. Findet dort der große Kurswechsel in der Verkehrspolitik statt? Kurz gesagt: Nein. Insbesondere gibt es keine echte Umschichtung der Mittel weg von Straße und Flugzeug hin zu Bahn, Nahverkehr und Radverkehr.

Die Straße

Während die Ausgaben des Verkehrsministeriums insgesamt sinken, sollen die Ausgaben für Bundesfernstraßen 2023 um 1,5 Prozent steigen. Alleine die Autobahn GmbH des Bundes dürfte dann 5,5 Milliarden Euro verbauen. Dabei wird die Vorgabe des Koalitionsvertrags, man wolle bei der Straße den Fokus auf den Erhalt legen, nicht wirklich beachtet: Für Neubau von Autobahnen und Bundesstraßen soll es mehr Geld geben, auch wenn nur ein knappes Prozent mehr. So werden selbst so umstrittene Autobahnen wie A100 und A20 weiter vorangetrieben. Das größte Straßen-Projekt von Minister Wissing ist aktuell die Sanierung der Autobahnbrücken, hier soll sich die Taktung verdoppeln. Dazu passt aber nicht, dass die Ausgaben für Planungsleistungen deutlich absinken. Wieder mehr Geld wird auch die Verwaltung der Autobahn GmbH kosten: Die jetzt 2,3 Milliarden Euro dafür belegen erneut, dass aus der ursprünglich behaupteten Kosteneinsparung durch die Autobahnreform nichts wird.

Milliardenschwere Auto-Förderungen stehen nicht nur im Etat des Verkehrsministeriums (Einzelplan 12), sondern auch im Etat „Allgemeine Finanzverwaltung“ (Einzelplan 60). Zu nennen sind hier insbesondere Mittel aus dem „Klima- und Transformationsfond“ für Prämien zum Kauf von E-Autos: Diese sollen von 2023 von 5 auf 2,1 Milliarden Euro sinken. Die Senkung verbindet sich mit neuen Förderbedingungen, die auf Basis des Koalitionsvertrags im Juli 2022 festgelegt wurden: Unter anderem erhalten 2023 Plug-In-Hybride keine Förderung mehr, teurere Fahrzeuge mit Listenpreis über 40.000 Euro nur weniger (was gut ist, besser gewesen wäre gar keine Förderung), und ab September können im Wesentlichen nur noch Privatpersonen die Förderung erhalten.

Daneben stehen im Klima- und Transformationsfonds Förderungen für E-Ladeinfrastruktur (1,9 Milliarden Euro), Weiterentwicklung von Elektromobilität (589 Millionen Euro), Busse mit alternativen Antrieben (472 Millionen Euro) und Nutzfahrzeuge mit alternativen, klimaschonenden Antrieben (407 Millionen Euro).

Verkehrsminister Volker Wissing behauptet – wie zuletzt sein Vorgänger Andreas Scheuer – dass inzwischen mehr in die Schiene als in die Straße investiert werde. Oberflächlich betrachtet stimmt das auch, denn als „Ausgaben für Investitionen“ gibt der Entwurf für 2023 bei Bundesfernstraßen 8,6 Milliarden Euro an, bei Bundesschienenwegen 8,9 Milliarden.

Allerdings erreicht die Regierung diesen Effekt, wie schon im Haushalt 2022, nur mit einem Trick: Bei der Autobahn GmbH des Bundes werden 816 Millionen Euro Planungskosten einfach in einen Verwaltungstitel geschoben und deshalb nicht zu den Investitionen gerechnet. Bei der Bahn dagegen sind Planungskosten Teil der Investitionen. Korrekt gerechnet liegen selbst die offiziellen Investitionen in die Straße bei 9,4 Milliarden Euro, also weit über denen der Schiene.

Auf solche Tricksereien angesprochen hat sich Minister Wissing wiederholt in das Argument geflüchtet, der Bund gebe auch noch Mittel für Investitionen in den Nahverkehr, besonders für Schienenprojekte der Gemeinden. Dort steht für 2023 fast genau eine Milliarde Euro. Was Wissing nicht mit einrechnet sind die erwähnten 1,9 Milliarden Euro für E-Ladeinfrastruktur, im Übrigen fast 400 Millionen mehr als noch 2022. Für eine Gesamtrechnung müsste man gewiss noch andere Haushaltstitel einbeziehen. Sicher ist aber: Diese Regierung gibt weiterhin sehr viel Geld zur Förderung des Autoverkehrs und der Autoindustrie aus.

Auch die Mittel, die über das Jahr 2023 hinaus verplant werden könnten, die sogenannten Verpflichtungsermächtigungen, sprechen eine klare Sprache, wo die Interessen der Ampel liegen: Die Autobahn GmbH soll bei Neubauprojekten für die Jahre 2024ff 8,8 Milliarden Euro neu verplanen dürfen, die Deutsche Bahn AG nur 6,8 Milliarden Euro.

Bei den öffentlich-privaten Partnerschaften (ÖPP) für Straßen des Bundes gibt es von 2022 auf 2023 – anders als in Vorjahren – keine großen Kostensprünge. Allerdings geht die Vergabe für zwei weitere Autobahnen weiter und es stehen weiterhin eine ganze Reihe ÖPP als „möglich“ in den Unterlagen des Verkehrsministeriums, obwohl der Koalitionsvertrag ÖPP nur noch in Einzelfällen vorsieht und die Wirtschaftlichkeitsprüfung verschärft werden soll.

Eine Antwort der Bundesregierung hat zudem zutage gebracht, dass das Verkehrsministerium den aktuellen Koalitionsvertrag bei der Nutzung von ÖPP für offener hält als den alten der Großen Koalition. Denn dort war noch ein klarer Bezug auf bestimmte ÖPP-Projekte (die zweite Staffel) enthalten, der nun wegfällt. Es ist also anzunehmen, dass die Ampel-Koalition weiterhin viel Geld in ÖPP-Projekte stecken und auch neue starten wird. Dabei brachte die erwähnte Antwort auch heraus, dass ÖPP-Firmen momentan wegen der gestiegenen Baukosten an die Bundesregierung herantreten und Nachzahlungen fordern. Es ist nicht unwahrscheinlich, dass der Bund hier am Ende eine Menge Geld nachschießen wird, das sich bisher nicht im Bundeshaushalt findet.

Eine große Gelegenheit lässt die Ampel bei der Lkw-Maut verstreichen. Sie hätte seit kurzem EU-rechtlich die Möglichkeit, einen ernstzunehmenden Klima-Aufschlag zu erheben, der die Maut von aktuell rund 7 Milliarden Euro auf das Doppelte anheben könnte. Im Haushalt 2023 vorgesehen ist aber nur eine leichte Anpassung der Maut mit einer Erhöhung um gut 600 Millionen Euro. Die im Koalitionsvertrag vorgesehene Reform durch Einbezug von Lkws ab 3,5 Tonnen Gewicht, CO₂-Differenzierung und CO₂-Aufschlag wird dagegen verschoben.

Die Schiene

Die Ausgaben für Bundesschienenwege sollen 2023 um 6,5 Prozent auf knapp 9 Milliarden Euro sinken. Ein Gutteil der Senkung geht darauf zurück, dass im Haushalt 2022 ein Ausgleich für die wegen der Corona-Pandemie ausgefallene Dividende der Deutschen Bahn AG stand, die sonst immer direkt in die Schiene zurückfließt.

Der Titel für Neubauinvestitionen soll zwar steigen, aber nur um 100 Millionen Euro auf 2 Milliarden Euro. Das ist gemessen an dem, was Bahnbranche und Bahnverbände fordern

und für verwendbar halten, deutlich zu wenig. Auch interne Papiere aus dem BMDV zeigen, dass mehr nötig wäre, nur um die schon geplanten Projekte durchzuführen.

Besonders irritiert hat die Bahnbranche, dass die Ampel sogar bei der Digitalisierung der Schiene kürzen will, obwohl das BMDV nicht müde wird, deren Bedeutung zu betonen. Für die Einrichtung des neuen europaweit mehr oder weniger einheitlichen digitalen Signal-systems ERTMS („European Rail Traffic Management System“) soll 2023 der Ansatz um 13 Prozent auf 534 Millionen Euro absinken. Das ist umso erstaunlicher als 2018 eine Studie von McKinsey für das Verkehrsministerium für 2023 Ausgaben von 1,1 Milliarden Euro prognostizierte, also mehr als doppelt so viel wie nun geplant. Die Bundesregierung behauptet dennoch, ERTMS wie damals von McKinsey geplant bis 2040 einführen zu können, ja vielleicht sogar schneller sein zu können. Wie sie das trotz fehlender Mittel bewerkstelligen will, bleibt ihr Geheimnis.

Ein Fragezeichen zu den Bahn-Investitionen gibt es seit Vorstellung des dritten Entlastungspakets vom September, wo 500 Millionen Euro an direkten Mitteln für 2023 und eine Milliarde Euro an Verpflichtungsermächtigungen für die Bahn beschlossen wurden. Dem Vernehmen nach sollen letztere in die Neubauinvestitionen fließen, erstere in die Digitalisierung.

Neben den großen Investitionstiteln gibt es eine Vielzahl kleinerer, die 2023 teils (stark) steigen, teils (stark) sinken sollen. Beispielhaft sei hier einerseits positiv erwähnt, dass 2023 für Engpass-Beseitigungen und Maßnahmen des Deutschlandtakts über viermal so viel Geld fließen soll wie im Vorjahr. Bei einem Drittel der Projekte des Deutschlandtakts hat laut Bundesregierung auch schon die Planung begonnen. Allerdings sind diese Projekte noch weit von einer Umsetzung entfernt. Beim Kombinierten Verkehr der Schiene mit anderen Verkehrsträgern schiebt die Ampel Geld hin und her und wertet so immerhin die Förderung der Gleisanschlüsse gegenüber dem Vorjahr auf. Hier gab es in den letzten Jahren aber immer einen eher schlechten Mittelabfluss, auch weil laut Aussagen der Wirtschaft die Förderbedingungen – trotz einer Reform 2021 – nicht attraktiv genug sind. Leichte Aufwüchse soll es auch bei der Attraktivitätssteigerung der Bahnhöfe geben.

Andererseits soll der Titel „Elektrische Güterbahn“ 2023 um 90 Prozent gekürzt werden. Das passt nicht zur vollmundigen Ankündigung des Koalitionsvertrags, der Ziele für die Elektrifizierung gegenüber der Vorgängerregierung noch einmal hochgeschraubt hat. Oder der Titel „Zukunft Schienengüterverkehr“ sinkt um 25 Prozent, obwohl der Koalitionsvertrag auch hier große Ziele verkündet.

Für Angebote des öffentlichen Nahverkehrs sollen die Länder 2023 10,3 Milliarden Euro sogenannte Regionalisierungsmittel erhalten, 510 Millionen Euro mehr als im laufenden Jahr. Dazu kommen die schon erwähnten Mittel für die Gemeinde-Projekte von einer Milliarde, die aber 2023 gleich bleiben sollen wie 2022. Die für die Fortsetzung des 9-Euro-Tickets vom Bund zugesagten bis zu 1,5 Milliarden Euro finden sich aber bisher noch nicht im Haushalt, müssten also ergänzt werden. Die Verkehrsministerkonferenz der Länder forderte allerdings schon mehrmals, über das Geld für das 9-Euro-Ticket hinaus, 1,65 Milliarden Euro mehr pro Jahr, wenn der Ausbau gelingen soll.

Angesichts all dessen überrascht es nicht, dass die Allianz pro Schiene sagt, auch der zweite Ampelhaushalt für das Jahr 2023 sei „enttäuschend“ und stehe für ein „Weiter-So in der Verkehrspolitik“. Selbst mit den ergänzenden Mitteln aus dem Entlastungspaket bleiben für den Verband die Investitionen „deutlich hinter den Erwartungen und den Notwendigkeiten des Sektors zurück“ und das geplante Budget reiche „bei weitem nicht aus“, denn der „Rückstau bei Investitionen in die Schieneninfrastruktur“ sei „einfach zu groß“.

Zu Wasser und in der Luft

Die Bundeswasserstraßen haben offensichtlich keinen Freund in Minister Wissing. Dort sollen 2023 die Ausgaben um 21 Prozent auf 1,3 Milliarden Euro sinken. Selbst die Haushälter*innen der Regierung, die in der Regel nicht öffentlich gegen Wissing opponieren, machen sich hier für einen höheren Ansatz stark. Offensichtlich setzt das Verkehrsministerium eher auf Sanierung als auf Neubau, weshalb zum Beispiel der Ausbau der Neckarschleusen gestoppt wurde. Einige Erhöhungen bei Einzeltiteln fanden aber den Beifall des Verbands der Binnenschifffahrt, und die Wasserstraßen-Verwaltung als größte Verkehrsbehörde des Bundes bekommt auch etwas mehr Geld.

Für Luft- und Raumfahrt werden 2023 mit 626 Millionen Euro 43 Prozent mehr als 2022 veranschlagt, das meiste durch 100 Millionen Euro mehr für Beteiligungen an Flughäfen.

Der Rad- und Fußverkehr

Beim Radverkehr soll 2023 gekürzt werden. Allerdings gibt es dort im laufenden Jahr auch krasse Minderausgaben und dadurch hohe Reste. Die Kommunen haben große Schwierigkeiten, schnell neue Projekte zu realisieren, insbesondere im Bereich der Radschnellwege. Die Mittelkürzung dürfte also real kein Problem darstellen. Neu ist die Förderung des Fußverkehrs, der 2023 erstmals mit 2 Millionen Euro gefördert werden soll. Damit soll unter anderem die im Koalitionsvertrag vorgesehene Fußverkehrsstrategie finanziert werden.

Die Reste im Haushalt

Das Verkehrsministerium hat insgesamt ein massives Problem, seine Mittel auszugeben. Die Reste aus dem vergangenen Jahr, die nach 2022 übertragen wurden, betragen gut 8 Milliarden Euro, 3 Milliarden mehr als vergangenes Jahr und sind ein neuer Rekordwert. Auch die langfristigen Mittel der Verpflichtungsermächtigungen wurden 2021 nur zu 47 Prozent überhaupt verwendet. Das Verkehrsministerium aber auch andere wie die Deutsche Bahn sind offensichtlich strukturell damit überfordert, die zur Verfügung stehenden Gelder auszugeben.

Das liegt auch daran, dass die Deutsche Bahn einfach nicht besser wird bei den Baustellen. Zwar wurde Mitte September beim „Schienengipfel“ von Minister Wissing der erste Korridor vorgestellt, der 2024 generalsaniert werden soll, nämlich die Riedbahn (Mannheim – Frankfurt). Kurzfristig sieht es aber düster aus. Der Verband der privaten Güterbahnen unkte im August, Deutschland sei von der Verkehrswende im Güterverkehr „weiter entfernt als vor einem Jahr“. Der Sommer sei „vorübergegangen, ohne dass sich an der besonders dringlichen Baustellensituation nach unserer Wahrnehmung etwas verbessert hat“.

Auch die Elektrifizierung kommt trotz hehrer Ziele im Koalitionsvertrag nur schleppend voran. Im Juli wurde die seit Jahrzehnten geplante und mit Staatsvertrag versehene Elektrifizierung der Verbindung zwischen Nürnberg über Marktredwitz zur tschechischen Grenze vorerst gestoppt. Grund war ein negatives Nutzen-Kosten-Verhältnis. Das resultiert aber aus überholten Prüfstandards. Solange diese nicht geändert werden, wird es selbst mit mehr Geld mit einer Wende bei der Bahn nichts werden.

Nach einem Jahr mit Verkehrsminister Wissing und beim Blick auf seinen zweiten Haushaltsentwurf kann man klar sehen, dass eine Verkehrswende mit dieser Regierung nicht zu erwarten ist. Das liegt nicht nur am eher schwachen Koalitionsvertrag, sondern auch zunehmend daran, was Wissing daraus macht.



Bernd Riexinger,
ist Sprecher für
Nachhaltige Mobilität
und für Bahnpolitik
der Linksfraktion.

Der 1955 geborenen
Bankkaufmann und
Gewerkschaftssekretär
ist seit 2017 Mitglied
des Bundestages
und war acht Jahre
Vorsitzender der
Partei DIE LINKE.

Das 9-Euro-Ticket: Eine vertane Chance

Am 24. März einigte sich der Koalitionsausschuss von SPD, Grünen und FDP auf das zweite Entlastungspaket gegen die steigenden Preise, insbesondere bei Strom und fossilen Energieträgern. Darin enthalten ein „Tankrabatt“ sowie ein 9-Euro-Ticket für drei Monate. Das 9-Euro-Ticket kann durchaus als Paukenschlag gewertet werden: Ein Vorschlag, der wie kein zweiter sowohl konkrete Entlastung bietet, ökologische Potenziale beinhaltet und auch eine sozial-ökologische Perspektive zeichnet. Später nicht ganz zu Unrecht von Kanzler Scholz als eine der besten Ideen der Koalition bezeichnet.

Von Anfang an wurde im Verkehrsausschuss klar, dass die FDP dem nur sehr widerwillig zugestimmt hat. So wurde von Vertretern der FDP immer wieder betont, dass dies eine rein sozialpolitische Maßnahme sei und damit die verkehrspolitische Dimension negiert. Dabei war das 9-Euro-Ticket eine potenzielle Antwort auf verschiedene sich akut stellende Fragen: Wie kann die immer noch geringe Auslastung des ÖPNVs in Folge der Pandemie wieder gehoben werden? Wie soll mehr Verkehr vom PKW auf den ÖPNV verlagert werden und somit auch die entsprechenden Ziele im Koalitionsvertrag erreicht werden?

Die Erfahrung mit kostengünstigen bis hin zu ticketfreien ÖPNV sind sowohl in Deutschland als auch international zahlreich und ziemlich eindeutig. Dass es zu einer erhöhten Nutzung des ÖPNVs durch das 9-Euro-Ticket kommen würde, war allen klar und bestätigte sich. Vor dem Hintergrund war es nicht verwunderlich, dass sowohl Verkehrsverbände als auch Gewerkschaften sich mehrheitlich zurückhaltend äußerten, wenn nicht sogar ablehnend. Die Schablone der Diskussion kennen wir: Ausbau, inklusive Personal, versus kostengünstiger ÖPNV. Immer vor dem Hintergrund der Einschätzung, dass die zur Verfügung gestellten Finanzmittel schon für den laufenden Betrieb eigentlich nicht ausreichend sind und akut durch die Corona-Pandemie zusätzlicher finanziellen Ausgleich gebraucht wird. Damit waren auch die politischen Zielsetzungen der verschiedenen Stakeholder im Grunde nicht wirkungsmächtig zusammenzubringen.

In einem Antrag (BT-Drs.-Nr. 20/1733) versuchte die Linksfraktion eine Linie zu skizzieren, die erstens kostengünstigen ÖPNV nicht gegen Ausbau bzw. Arbeitsbedingungen im ÖPNV ausspielt und zweitens den Fokus in eine dauerhaft nachhaltige Finanzierung lenkt:

„Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. umgehend einen Gesetzentwurf zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes vorzulegen, mit dem

a) das Neun-Euro-Ticket bis mindestens Ende dieses Jahres verstetigt wird,

b) ein mindestens hälftiger Ausgleich des bei den Ländern seit 2019 angefallenen Mehrbedarfes erfolgt,

c) die im Koalitionsvertrag versprochene Erhöhung der Regionalisierungsmittel bereits im Jahr 2022 vollzogen wird;

2. im dritten Quartal dieses Jahres dem Deutschen Bundestag ein mit den Ländern abgestimmtes Konzept zur sukzessiven Angebotsausweitung, insbesondere in den städtischen Randbereichen und im ländlichen Raum, mit dem Ziel einer Verdopplung der Fahrgäste im ÖPNV bis 2030 und für dauerhaft niedrigere Preise im ÖPNV bis hin zum Nulltarif (wie z. B. im Großherzogtum Luxemburg), insbesondere für Menschen ohne eigenes Einkommen (u. a. Schülerinnen und Schüler, Azubis und Hartz-IV-Empfängerinnen und -Empfänger), vorzulegen;

3. umgehend den Evaluierungsbericht zu den „Kommunalen Modellvorhaben 2018 bis 2021 im öffentlichen Personennahverkehr ergänzend zum ‚Sofortprogramm Saubere Luft‘“ vorzulegen.“



Der Antrag wurde von allen anderen Fraktionen im Verkehrsausschuss sowie später im Plenum des Bundestages abgelehnt. Der Bund erhöhte die Regionalisierungsmittel um die geschätzten 2,5 Milliarden Euro, die an fehlenden Ticketeinnahmen und Verwaltungskosten für das 9-Euro-Ticket anfallen sollten sowie um 1,2 Milliarden Euro für pandemiebedingte Einnahmeausfälle. Die im Koalitionsvertrag versprochene Erhöhung der Regionalisierungsmittel fand somit streng genommen nicht statt. Die nötigen Impulse zum Ausbau des ÖPNVs fehlten.

Im Juli versuchte die Linksfraktion mittels eines erneuten Antrages nochmals Bewegung in die Frage der Nachfolge für das 9-Euro-Ticket zu bekommen (BT-Drs.-Nr. 20/2575). Ein Schwerpunkt wurde auf die Darstellung der Absurdität der Befristung des 9-Euro-Tickets auf 3 Monate gelegt und dies ausgerechnet in der Ferienzeit. Darüber hinaus begleitete das Büro von Bernd Rixinger das 9-Euro-Ticket mit diversen schriftlichen Einzelfragen.

Was man den Sommer über erleben durften, war ein unwürdiges Schauspiel. Erst wurden alle Vorschläge der Linksfraktion im Parlament zur Verlängerung des 9-Euro-Tickets und für ein Nachfolgeticket abgelehnt, um dann den Sommer über immer wieder gut klingende Vorschläge aus den Reihen der Regierungspartei zum 9-Euro-Ticket zu hören. Selbst Verkehrsminister Wissing sprach sich für eine Nachfolge aus. Der Kanzler bezeichnet das 9-Euro-Ticket gar als eine der besten Ideen, um das Ticket dann Auslaufen zu lassen. Besonders taten sich die Grünen hervor, die teils den Eindruck hinterließen, dass Sie noch in der Opposition sind. Linksfraktion freut man sich ja, wer plötzlich alles für linke Ideen für einen kostengünstigen öffentlichen Nahverkehr auftrat. Doch man musste sich schon fragen, wer regiert hier eigentlich im Bund? Warum setzt die Bundesregierung, die vielen wohlklingenden Vorschläge aus den eigenen Reihen nicht einfach um? Das wäre ihre Aufgabe gewesen.

Das 9-Euro-Ticket ist ein voller Erfolg. Die Menschen sind bereit den öffentlichen Nahverkehr zu nutzen. Davon zeugen 52 Millionen verkaufte Tickets. Mit 10 Prozent verlagerten



29 €
Berlin AB

Von Oktober bis Dezember 2022
für nur 29 Euro im Monat im
Tarifbereich Berlin AB fahren.

Mehr Infos: [BVG.de/29Euro](https://www.bvg.de/29Euro)

 WEIL WIR DICH LIEBEN.

29-Euro-Aktion
Dein perfekter Einstieg.

Es ist eben nicht egal, wer regiert. Im Land Berlin wurde intensiv an einem Nachfolgeticket zu, Neun-Euro-Ticket gearbeitet. Hier wurde versucht, unsere Forderung nach einem Angebot, was nicht mehr als einen Euro am Tag kostet, in die Tat umgesetzt.

Fahrten vom Auto auf den ÖPNV ist es auch ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz. Schätzungsweise 1,8 Millionen Tonnen CO₂ wurden durch das 9-Euro-Ticket eingespart. 88 Prozent der Nutzerinnen und Nutzer sind mindestens zufrieden.

Dass nun endlich die Bundesregierung den Weg für eine Nachfolgelösung frei macht, ist nur konsequent, wenn auch reichlich spät. Vor allem ist es mutlos, irgendetwas zwischen 49 und 69 Euro pro Monat als Vorschlag anzusetzen. Hier wäre es richtig, auch mehr als 1,5 Milliarden Euro in die Hand zu nehmen, um eine vernünftige Nachfolge für das 9-Euro-Ticket zu finanzieren.

Der Bund muss bei der Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs draufsatteln sowohl für kostengünstigen öffentlichen Nahverkehr als auch für dessen massiven Ausbau mit ausreichend und vernünftig bezahltem Personal. Der jetzige Ansatz der Regionalisierungsmittel für 2023 ist viel zu gering. So werden sie ihre im Koalitionsvertrag gesetzten Verkehrsziele nie und nimmer erreichen, von den Klimazielen mal ganz zu schweigen.

September 2022

Stichwort Nachhaltigkeit: Eine Bahn ohne Strom

Im Januar dieses Jahres stand plötzlich die Elektrifizierung der Mitte-Deutschland-Verbindung (die Ausbaustrecke Weimar - Gera - Gößnitz) vor dem Aus, weil die Kosten-Nutzen-Analyse nun kleiner als eins war, mit anderen Worten, der errechnete Nutzen unter den Kosten lag. Letztere hatten sich aufgrund verschiedener Faktoren mehr oder weniger von 300 auf 600 Millionen Euro verdoppelt. Dies die AG Verkehr der Linksfraktion zum Anlass, zunächst eine Selbstbefassung im Verkehrsausschuss aufzusetzen, woraufhin das Verkehrsministerium dann einen nicht-öffentlichen Bericht mit Antworten auf den umfangreichen Fragenkatalog seitens der Fraktion vorlegte. Nach der Debatte im Ausschuss legte die AG Verkehr dann im Februar mit einer umfangreichen Kleinen Anfrage (BT-Drs.-Nr. 20/1245) nach, deren Beantwortung nicht wirklich Mut macht.

Das Erschütternde ist, dass sich die neue Koalition selbst das – durchaus anspruchsvolle – Ziel gesetzt hat, den Anteil des elektrifizierten Schienennetzes bis 2030 auf 75 Prozent zu steigern (aktuell sind es rund 61 Prozent), weil „zur Erreichung der Klimaziele (...) der Ausbau elektrifizierter Bahntrassen im öffentlichen Interesse“ liegt, „(d)ies werden wir gesetzlich festschreiben.“ Das hört sich gut an und die Bahnverbände waren mit dieser Passage auch sehr zufrieden. Nur hapert es leider an der Umsetzung, und, noch schlimmer, die eigentliche Ursache will das Ministerium gar nicht abstellen, nämlich die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen zu reformieren.

Denn zum einen gibt es im Vergleich zwischen Straße und Schiene eine himmelschreiende Ungerechtigkeit. Während Bundesfernstraßen nur einmal, bei der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplanes auf ihre Wirtschaftlichkeit untersucht werden (das bedeutet die sehr verklausulierte Antwort auf die Fragen 27 bis 29 unserer Anfrage), erfolgt bei Schienenprojekten eine „weitere Kontrollbewertung (...) regelmäßig nach Abschluss der Leistungsphase 2 HOAI (Vorplanung), wo erstmals eine valide Kostenschätzung vorliegt“. Genau an dieser Hürde drohte die – mittlerweile „gerettete“ – Mitte-Deutschland-Verbindung zu scheitern, und genau hieran ist zwischenzeitlich die Franken-Sachsen-Magistrale (Ausbaustrecke Nürnberg – Marktredwitz – Hof / – Grenze nach Tschechien) zumindest vorerst gescheitert. Für diese „wurde ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 0,6 ermittelt“, sie liegt nun bis zum Vorliegen der neuen Verkehrsprognose 2040, also mindestens noch ein Jahr, auf Eis.

Zum anderen aber decken die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen Elektrifizierungsvorhaben prinzipiell schlecht ab. Denn deren Methodik bringt vor allem dann einen messbaren Nutzen, wenn sich Fahrtzeiten beschleunigen oder, bzw. dadurch, Betriebskosten einsparen lassen. Durch eine Elektrifizierung fahren Züge aber vor allem leiser und umweltfreundlicher – sparen aber auch Betriebskosten, wenn Züge durchgehend elektrisch fahren können. Da zudem im Schienenpersonen-Nahverkehr eingesetzte Diesel-Züge im Betrieb als teuer gelten, wird hier auch Geld eingespart – aber beides reicht offenkundig nicht aus, um die hohen Kosten aufzuwiegen.

Dementsprechend fragte die Linksfraktion, inwieweit die Bundesregierung die Auffassung der Fraktion (und die der Bahnverbände) teilt, dass reine Streckenelektrifizierungen grundsätzlich andere Wirkungen haben als der Aus- oder Neubau einer Strecke, weil sie eben weniger der Schaffung zusätzlicher Kapazität auf der Schiene dienen, als vielmehr Erleichterungen im Betriebsablauf bewirken, die sog. Netzresilienz in Form von Ausweichstrecken erhöhen und zudem ein Beitrag zum Klimaschutz sind (Frage 16). Das verneint das Ministerium leider, gesteht aber immerhin ein, dass die Netzresilienz gar nicht Teil der Nutzenbewertung ist. Aber immerhin wird dies „im Rahmen der Weiterentwicklung der Bewertungsmethodik untersucht“ – ist somit auf Wiedervorlage in X Jahren gelegt. Dass es auch anders geht, dass man sich von der Starre der Methodik lösen kann und dass neben die Nutzen-Kosten-Analyse auch weitere „weiche“ Faktoren gestellt werden können, hat



Gerrit Schrammen
ist Geograph und
arbeitet seit 2009
als Referent für
Verkehrspolitik der
Bundestagsfraktion.

*Davor hat er sich
zunächst beim BUND
und dann beim DGB
für die Verkehrswende
eingesetzt.*



das Verkehrsministerium dabei sogar selber vorgemacht: die sog. Standardisierte Bewertung („Standi“), die für Projekte des ÖPNV angewandt wird, hat in der neuen Fassung seit 1.7.2022 eine „Ergänzung des Verfahrens um zusätzliche Nutzenkomponenten (z.B. Daseinsvorsorge, Flächenverbrauch, Primärenergieverbrauch oder Resilienz)“ erfahren. Diese können laut eines anderen, älteren Berichtes zur „Standi“ das Ergebnis einer Untersuchung um bis zu 30 Prozent verbessern. Somit ist im Nahverkehr möglich, was es für Schienenprojekte nicht geben soll (Fragen 22 und 23, deutlicher im Bericht an den Verkehrsausschuss).

Wie ernst es das Ministerium mit der Elektrifizierung meint zeigt sich auch daran, dass der eigens geschaffene Haushaltstitel - der nur für einen Teil der geplanten Maßnahmen geschaffen wurde, solche kleinerer Art - dieses Jahr auf ein Zehntel gesenkt werden soll. Dieser drastische Kürzung von 31 auf 3 Millionen Euro wird die AG Verkehr mit Fragen und voraussichtlich auch einem Antrag vehement entgegengetreten. Nach diesem Programm, in das nach aufwendiger Vorprüfung überhaupt nur acht Projekte aufgenommen wurden, hatte die Anfrage der Fraktion auch abgefragt (Fragen 20 und 25). Erschütternd die zweite Antwort, ob nach Vorliegen der Verkehrsprognose 2040 eine Neubewertung der „durchgefallenen“ Projekte geplant sei: „Nein.“

Das Fazit

Dass Schienenprojekte, allemal die Elektrifizierung bestehender Schienenstrecken wegen Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen auf Eis gelegt werden, zeigt, dass hier etwas ganz und gar faul ist. Das Ziel der Koalition, bis 2030 75 Prozent des Schienennetzes zu elektrifizieren, wird von allen geteilt, der politische Wille ist da. Da kann es doch nicht sein, dass dies an der Bundeshaushaltsordnung scheitert (Frage 1 und Bericht). Wir brauchen dringend eine Reform bei der Bewertung von Schienenprojekten im Allgemeinen und von Elektrifizierungsvorhaben im Besonderen analog zu der bei der „Standi“. Bis dahin sollen die Vorgaben, das Erfordernis wiederholter Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen, ausgesetzt werden. Die Linksfraktion sieht dafür durchaus einen rechtlichen Spielraum - zumal es bei Straßen ja auch ganz ohne geht! Zudem, um den Blick auf einen anderen Aspekt lenken: Wenn für eine vergleichsweise kleinen Sache wie eine Elektrifizierung mindestens zwei Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen durchgeführt werden müssen, verliert man einige Jahre. Jahre, die wir nicht haben, um endlich mehr Verkehr auf die Schiene zu bekommen.

September 2022

Von wegen Barrierefreiheit: Hindernisse im Nahverkehr

Seit Januar dieses Jahres gilt eigentlich die gesetzliche Vorgabe einer vollständigen Barrierefreiheit im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Eigentlich, denn das Gesetz sieht Ausnahmemöglichkeiten vor, von denen die zuständigen Länder und Kommunen leider auch umfangreich Gebrauch machen. Laut Koalitionsvertrag sollen die Schlupflöcher aber bis 2026 geschlossen werden. Zeit für die Linksfraktion, den aktuellen Stand und die weiteren Pläne in einer Kleinen Anfrage abzufragen! Barrierefreiheit ist ein unerlässlicher Baustein für die Verkehrswende, damit alle Menschen – auch ältere Menschen und solche mit z.B. Kinderwägen – den ÖPNV uneingeschränkt nutzen können.

In Ihrer Antwort (BT-Drs.-Nr. 20/3244) hat das Bundesverkehrsministerium, wie befürchtet, Antworten auf die sehr konkreten Fragen der Linksfraktion zur Barrierefreiheit im ÖPNV mit Verweis auf die Zuständigkeit der Länder verweigert (Sammel-Nicht-Antwort zu den Fragen 3-10 usw.). Auch die Notwendigkeit, einen neuen Bericht analog dem vom 13. Februar 2017 (BT-Drs.-Nr. 18/11160) zu erstellen, der zumindest etwas Licht auch in die Frage der Barrierefreiheit geworfen hatte, sieht das Ministerium leider nicht (Frage 1). Immerhin aber hat es als Anlage 1 die Ergebnisse einer Umfrage bei den Ländern angehängt, der die meisten der nicht beantworteten Fragen zumindest abgedeckt – wenn auch nicht vollumfänglich beantwortet. Wenn das der Wissensstand des Ministeriums ist, dann konnte es die Fragen aber auch nicht vertiefter beantworten, sondern dann „müsste man“ das in den Ländern selber tun. Hierfür bietet diese Sammlung der Länder-Antworten sehr viel Potenzial, zumal davon ausgegangen werden kann, dass die Antworten bisher nicht bekannt waren. Ein Vergleich zwischen den Ländern scheint aber schwierig, da die Antworten doch ein unterschiedliches Vorgehen haben, einerseits quantitativ und qualitativ, andererseits gibt es eben Stadt- und Flächenstaaten. Zudem sollte es nicht das Ziel sein, einzelne Länder anzuschwärzen, sondern darauf hinzuweisen, dass „der Bund die Länder im Regen stehen lässt“. Denn, es ist schön, dass sich der Bund – wie die Umfrage zeigt – ein bisschen dafür interessiert, ob und wie sein Gesetz umgesetzt wurde bzw. wird. Aber:

1. Bei der Antwort auf die Fragen (14/15) zur finanziellen Förderung wird auf die bereits mehrfach „überbuchten“ und nicht ausreichenden Regionalisierungsmittel verwiesen. Das ist ganz schlechter Stil, erst ein Gesetz machen, das den Ländern Aufgaben aufdrückt, dann aber den Geldbeutel zuhalten!

2. Zumal der Bund da, wo er selber in der – auch finanziellen! – Verantwortung steht, nämlich im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sagt, nö, hier gibt es keinen gesetzlichen Anpassungsbedarf (Frage 19).

3. Selbst die Definition der vollständigen Barrierefreiheit überlässt der Bund „großzügig“ den Ländern (Sammelantwort 3-10 usw.), was schon sehr interessant ist, dass der Bund ein Gesetz beschließt, sich aber für die Ausgestaltung nicht zu interessieren scheint, und vor allem auch nicht dafür, dass sein Gesetz bundeseinheitlich umgesetzt wird. Wie unterschiedlich die Länder das handhaben lässt sich z.T. aus der Anlage (Frage 13) ersehen, wo nach „weiteren Ausstattungsmerkmalen“ gefragt wird, die voneinander abweichen.

4. Die Umsetzung des Koalitionsvertrages, die Ausnahmemöglichkeiten bis 2026 gänzlich abzuschaffen, soll erst einmal auf der Verkehrsministerkonferenz der Länder (VMK) diesen Oktober besprochen werden (Frage 18). Wenn man sich die Anlage mit den Antworten der Länder ansieht, dann wird man darin sehen, dass, soweit konkrete Fristen angegeben sind, diese oft das Jahr 2030 nennen, insofern kann davon ausgegangen werden, dass diese Passage des Koalitionsvertrages eher nicht umgesetzt werden wird.



Gerrit Schrammen
ist Geograph und
arbeitet seit 2009
als Referent für
Verkehrspolitik der
Bundestagsfraktion.

*Davor hat er sich
zunächst beim BUND
und dann beim DGB
für die Verkehrswende
eingesetzt.*



An der Bahnstrecke Saarbrücken-Mainz halten RB/RE-Züge in Ottweiler. Vor vier Jahren wurde eine neue Fußgängerbrücke gebaut, da der alte Tunnel rund hundert Jahre alt ist. Dieser ist ohne Aufzug, also nicht barrierefrei. Beim Bau der neuen Brücke ist offensichtlich das Geld ausgegangen. Die Aufzüge fehlen, obwohl die Anbauten an der Brücke vorhanden sind. Bundesweit kein Einzelfall, wie eine aktuelle Anfrage der Linksfraktion an die Bundesregierung zeigt.

5. Zumal Barrierefreiheit weder für den Bund noch die Länder einen großen Stellenwert zu haben scheint, wird in den aktuellen Diskussionen über den sog. „Ausbau- und Modernisierungspakt“ (für den ÖPNV) lediglich „auch über Barrierefreiheit beraten“ (Frage 13), nach großem Engagement und Wichtigkeit hört sich das nicht an.

6. Weswegen die Frage nach der Beteiligung des Beauftragten für die Belange behinderter Menschen auch mit einem langen nichtssagenden Satz beantwortet wird, um dann in die Aussage, die Umsetzung ist Ländersache, zu münden (Frage 12). Die Fragen aber sind ja z.B., wurde dieser über unsere Kleine Anfrage informiert? Und wurde ihm die Anlage 1, die Ergebnisse der Umfrage bei den Ländern, wenigstens zur Kenntnis gegeben? Wurde er gar vorab über die Umfrage informiert und vielleicht sogar am „Design“ der Umfrage beteiligt? Oder darf er sogar beim „Ausbau- und Modernisierungspakt“ mitreden? Die gleichen Fragen stellen sich auf Länderebene, inwiefern die jeweiligen Landesbeauftragten von den Landesregierungen beteiligt werden.

Die Fragen zu Fernlinienbussen (20), Taxen (26 u. 27), den neuen Beförderungsformen (27) und den sog. autonomen Fahrzeuge (28) wurden ebenso wie die nach der ausreichenden Bereitstellung von Daten durch die Verkehrsunternehmen u.a. zur Barrierefreiheit (Frage 2) allesamt unter Verweis auf bestehende oder zukünftige Berichte beantwortet und haben somit allesamt keinen größeren Erkenntnisgewinn zur Folge.

September 2022

Planlosigkeit des Verkehrsministeriums

Seit 8. Dezember 2021 ist die jetzige Regierung im Amt. Der Koalitionsvertrag war verkehrspolitisch eine große Enttäuschung. Doch zumindest an dem, was drin steht, sollte sich das Verkehrsministerium messen lassen. Nun ist auch im Herbst 2022 noch nicht mit der vollständigen Umsetzung des Koalitionsvertrags zu rechnen gewesen. Doch zumindest Bestand seitens der Linksfraktion die Erwartung, dass Minister Wissing (FDP) und sein Ministerium ansatzweise eine Idee haben, wie sie den Koalitionsvertrag umsetzen wollen. Leider weit gefehlt, wie die AG Verkehr der Linksfraktion durch Einzelfragen an die Bundesregierung mitbekommen musste.

So fragte die AG Verkehr:

„Kann die Bundesregierung bereits Mindestgrößen bis 2025 und 2030 nennen, was es konkret bedeutet: „die Fahrgastzahlen des öffentlichen Verkehrs deutlich zu steigern“ (siehe Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP - Seite 50), und wenn nicht, bis wann strebt sie an dieses Ziel zu quantifizieren?“

Sowie als weitere Einzelfrage:

„Bedeutet für die Bundesregierung „bezahlbare Mobilität“, dass die Nutzung des ÖPNVs und des Schienenfernverkehrs zumindest nicht teurer wird und im Regelfall (deutlich) preislich gesenkt wird (vgl. Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP)?“

Darauf erhielt die AG Verkehr folgende Antwort:

„Die Fragen werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet. SPD, Bündnis90/Die Grünen und FDP haben in ihrem am 7. Dezember 2021 geschlossenen Koalitionsvertrag die Bedeutung von öffentlichen Verkehr und neuen Mobilitätsangeboten herausgehoben.

Die Bundesregierung arbeitet kontinuierlich daran, die im Koalitionsvertrag von den die Koalition tragenden Parteien formulierten Ziele umzusetzen.“ (29.12.2021, Staatssekretär Luksic (FDP))

Worin der nähere Sachzusammenhang der beiden Fragen bestand, außer dass sich beide auf den Koalitionsvertrag und irgendwie auf Verkehr bezogen, muss das Geheimnis des Ministeriums bleiben. Ernüchternd bleibt die Erkenntnis zurück, dass es sich wohl eher um Prosa beim Koalitionsvertrag handelt, denn um quantifizierbare Ziele. Offensichtlich wird auch keine Quantifizierung angestrebt, denn ansonsten wäre es ja ein leichtes gewesen, zu benennen in welchen Zeiträumen diese stattfinden soll.

Wenn die Bundesregierung schon nicht Ziele quantifizieren will, dann hat sie sich sicherlich Gedanken dazu gemacht, wie sie ihre doch recht genau quantifizierten Ziele im Koalitionsvertrag umsetzen kann, darum fragte die AG Verkehr:

„Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse vor, wie viel zusätzliche Beschäftigte in welchen Zeiträumen gebraucht werden, wenn die Ziele im Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP zum Ausbau von Personen- sowie Güterschienenverkehr sowie ÖPNV realisiert werden und welche Maßnahmen hält die Bundesregierung für geeignet um den Mehrbedarf an Beschäftigten zu decken?“

Die Antwort: *„Nach einer Studie zur Beschäftigungswirkung des Schienensektors aus dem Jahr 2021 sind im Schienensektor ca. eine halbe Millionen Menschen direkt und indirekt beschäftigt. Zwischen etwa 50 Prozent und 70 Prozent der befragten Unternehmen erwarten danach in den kommenden zehn Jahren mehr, zum Teil auch deutlich mehr Beschäftigung. Gemeinsam mit dem Schienenverkehrssektor hat sich die Bundesregierung im Rahmen der Masterpläne Schienenverkehr und Schienengüterverkehr auf eine Vielzahl von Maßnahmen verständigt, um die Gewinnung von Fachkräften für die Schiene zu unterstützen.“* (06.05.2022, Staatssekretär Theurer (FDP))



Bernd Riexinger,
ist Sprecher für
Nachhaltige Mobilität
und für Bahnpolitik
der Linksfraktion.

Der 1955 geborenen
Bankkaufmann und
Gewerkschaftssekretär
ist seit 2017 Mitglied
des Bundestages
und war acht Jahre
Vorsitzender der
Partei DIE LINKE.

Offensichtlich ist dem Verkehrsministerium nicht klar, wie viel Personal gebraucht wird. Es bleibt abzuwarten, ob das Ministerium sich hier um Erkenntnisse bemüht. Umso bemerkenswerter ist der Verweis auf die Verständigung zu Maßnahmen zur Fachkräftegewinnung. Doch wenn man nicht weiß, wie viele Fachkräfte man eigentlich braucht, kann auch nicht für eine ausreichende Fachkräftegewinnung geplant werden.

Aber vielleicht kann die Bundesregierung wenigstens sagen, wie so ihre Zeitpläne sind und was sie so zu bestehenden Initiativen denkt, also fragte die AG Verkehr:

„Wann wird voraussichtlich die im Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP vorgesehene Anpassung des Straßenverkehrsgesetzes und der Straßenverkehrsordnung erfolgen, mit der u.a. Ländern und Kommunen Entscheidungsspielräume eröffnet werden sollen, und teilt die Bundesregierung die Ziele der „Städteinitiative Tempo 30“ (bitte mit Begründung)?“

„Die Bundesregierung prüft derzeit die Anpassung des Straßenverkehrsgesetzes unter Berücksichtigung verfassungsrechtlicher und rechtssystematischer Gesichtspunkte.

Im Übrigen können Länderbehörden bereits nach heutiger Rechtslage, Tempo 30 anordnen: in Wohngebieten, vor bestimmten sensiblen Einrichtungen oder an Gefahrenstellen.“ (01.06.2022, Staatssekretär Luksic (FDP))

Manchmal bleibt man verunsichert zurück, ob die Frage überhaupt verstanden wurde. Da davon erstmal ausgegangen werden muss, bleibt nur die Feststellung: kein Zeitplan, keine Position - zumindest keine abgestimmte und dies fast sieben Monate nach Regierungsantritt.

Dass es auch anderes geht, beweist das Bundesministerium zumindest beim Thema Radverkehr:

Frage: „Mit welchen messbaren Zielen bzw. Zielpfaden bis 2030 untersetzt die Bundesregierung die im Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP formulierte Stärkung des Radverkehrs (Seite 53 des Koalitionsvertrages) und welchen Radverkehrsanteil strebt die Bundesregierung für 2025 und 2030 an?“

„Das Ziel der Bundesregierung ist mehr, besserer und sicherer Radverkehr. Die Bundesregierung strebt an, bis 2030 die Anzahl der Wege per Rad auf 180 Wege je Person und Jahr zu steigern (2017: 120 Wege je Person und Jahr) und die durchschnittliche Länge der mit dem Rad zurückgelegten Wege von 3,7 Kilometer auf sechs Kilometer zu erhöhen. Ein Modal-Split-Anteil des Radverkehrs neben Fußverkehr, PKW-Verkehr und öffentlichen Personennahverkehr als Zielgröße wurde nicht festgelegt, da die Effektivität der Maßnahme allein für den Radverkehr daran nicht ablesbar ist.

Mit sicheren Infrastrukturen, von allen beachteten Verkehrsregeln und mehr Fairness im gegenseitigen Miteinander in Straßenverkehr gelingt bis 2030 ein Schub für sicheren Radverkehr.“ (31.03.2022, Staatssekretär Luksic (FDP))

Die Auswahl der Einzelfragen und die entsprechenden Antworten der Bundesregierung zeigt auf, was die Linksfraktion leider auch im Ausschuss allzu oft erleben müssen: Planlosigkeit und bei wichtigen Themen programmierte Tatenlosigkeit. Umso wichtiger bleibt für die Linksfraktion, den Kontakt zu Akteuren der Verkehrspolitik zu halten und gemeinsam Druck auf die Regierung auszuüben, damit zumindest die Ziele im Koalitionsvertrag konkretisiert und vor allem umgesetzt werden. Es bleibt viel zu tun.

DIE LINKE bleibt dabei: Kein Stuttgart 21

DIE LINKE. Stuttgart, das Linksbündnis im Stuttgarter Gemeinderat und die Linksfraktion im Deutschen Bundestag lehnen das Projekt Stuttgart 21 von Beginn an konsequent ab. Seit Jahren zeichnet sich ab, dass sich alle Warnungen bestätigen. Stuttgart 21 ist finanziell ein Fass ohne Boden, die Kosten explodieren von Jahr zu Jahr. Es zeigt sich immer deutlicher, dass Stuttgart 21 die Schieneninfrastruktur in Baden-Württemberg abbaut und eine klimagerechte Mobilitätswende behindert. Die Linksfraktion hat in den vergangenen Wochen und Monaten im Bundestag verschiedene Anfragen und Anträge eingereicht und Pressemitteilungen veröffentlicht. Es ging dabei insbesondere um die neuesten Kostensteigerungen und um den Weiterbetrieb der Gäubahn-Verbindung von Zürich über Singen bis Stuttgart. Bei Kundgebungen des Aktionsbündnisses gegen Stuttgart 21 war Bernd Riexinger als Redner vor Ort und hat dafür viel Zustimmung erhalten.

Die Kostensteigerungen

Die Kosten bei Stuttgart 21 steigen erneut um eine weitere Milliarde auf 9,2 Milliarden Euro. Zudem ist die bisher geplante Inbetriebnahme Ende 2025 gefährdet. Dazu hat die AG Verkehr verschiedene Fragen an die Bundesregierung gestellt. Staatssekretär Michael Theurer (FDP) hat mit dem Verkehrsministerium viel Text produziert, aber nicht wirklich auf die vorliegenden Fragen geantwortet, sondern seine Aussagen aus einem Interview mit Spiegel-Online am 11.02. auf Ministerialpapier wiederholt.

Seit Jahren warnen Ingenieur*innen und Expert*innen des Stuttgarter Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21 (wie auch der Bundesrechnungshof) vor Kosten von 10 Milliarden Euro und mehr. Nun bewahrheitet sich, wovor die Kritiker*innen immer gewarnt haben. Die Kosten sollen nun mehr als doppelt so hoch sein. Hinzu kommen weitere 2,1 Milliarden Euro für die Gäubahn. Und die Bundesregierung zuckt mit den Schultern.

Bei Stuttgart 21 wird auf allen politischen Ebenen seit Jahren verschleiert, getäuscht, gelogen und betrogen. Dies macht auch die nichtssagende Antwort der Bundesregierung deutlich. Die Linksfraktion erwartet von der Bundesregierung, dass beim Projekt Stuttgart 21 vollständige Transparenz hergestellt wird. Die Bundesregierung ist als Eigentümerin der DB AG in der Verantwortung, dass die DB entsprechend Transparenz herstellt. Es ist an der Zeit einen Umstieg von Stuttgart 21 gemeinsam mit den Bürger*innen in Stuttgart zu planen.

Gäubahn

In Mai und Juni sind drei Gutachten in der Öffentlichkeit aufgetaucht (jeweils von der Stadt Stuttgart, von einem Städtenetzwerk entlang der Gäubahn und von Umwelt- und Verkehrsinitiativen), die alle zum selben Ergebnis kommen, dass die geplante Unterbrechung ab dem Bahnhof Stuttgart-Vaihingen zum Hauptbahnhof für über zehn Jahre unzulässig ist. Eine Unterbrechung der Gäubahnstrecke sei nur nach einer Genehmigung beim Eisenbahnbundesamt zulässig, die in diesem Fall nicht vorliegt. Die Linksfraktion hat dazu eine Selbstbefassung im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages beantragt: „Weiterbetrieb der Gäubahnstrecke zwischen dem Bahnhof Singen und dem Hauptbahnhof Stuttgart“. DIE LINKE lehnt eine Unterbrechung der Gäubahn, wie sie aktuell geplant ist, entschieden ab. Die kursierenden Vorschläge aus dem Bahnkonzern und des Bundesverkehrsministeriums zu alternativen Streckenumleitungen über Tübingen oder Renningen sind ein Hohn für jeden und jede Bahnkund*in.

September 2022



Luigi Pantisano
ist wissenschaftlicher
Mitarbeiter von
Bernd Riexinger
In Stuttgart.
Er bearbeitet
schwerpunktmäßig
Bahnthemen mit im
Büro, insbesondere
Stuttgart21.



Seit Anbeginn hat DIE LINKE das Projekt Stuttgart 21 abgelehnt. Im Mittelpunkt steht hier nicht die Verkehrspolitik, sondern die Verwertung kostbarer Immobilien im Zentrum einer bundesdeutschen Großstadt. Dieses Bild stammt von der Baustelle im Jahr 2016.



Gerrit Schrammen
ist Geograph und
arbeitet seit 2009
als Referent für
Verkehrspolitik der
Bundestagsfraktion.

*Davor hat er sich
zunächst beim BUND
und dann beim DGB
für die Verkehrswende
eingesetzt.*

Weiter auf falschen Wegen: Der Straßenbau geht ungebremst weiter

Nach einem dreiviertel Jahr Ampelregierung haben es die meisten wohl schon gemerkt: Das Bundesverkehrsministerium hegt keinerlei Sympathie für eine Verkehrswende. Bis auf das Neun-Euro-Ticket, das keine Idee der FDP gewesen ist, gibt es bislang nichts Zählbares aus dem Hause Wissing (FDP) zu verzeichnen. Man sollte in dieser Tatenlosigkeit aber keine Planlosigkeit sehen, sondern vielmehr den sehr klaren wie fatalen Plan, alles so zu lassen, wie es ist. Dies wird durch Äußerungen des Ministers, in denen er den Expertenrat für Klimafragen – dieser hatte ihm für sein Klimaschutzsofortprogramm eine glatte sechs gegeben – heftig attackiert, leider genährt. Das bedeutet, dass solange die FDP den Verkehrsminister stellt und sich SPD und Grüne von der FDP am Nasenring durch die Koalitionsmanege ziehen lassen, jedweder Fortschritt in der Verkehrspolitik vertagt ist.

Die Antworten der Bundesregierung auf zwei Kleine Anfragen der Linksfraktion bestätigen dies. In diesen wurde mitgeteilt, dass nicht ein einziges Straßenprojekt gestrichen werden soll. Alle Bürgerinitiativen, die sich von der Regierungsbeteiligung der Grünen den Stopp unsinniger Straßenbauvorhaben erhofft hatten, werden also enttäuscht. Die einzige Hoffnung ist, dass die Umweltverbände ihrem Unmut Luft machen und es irgendwie gelingt, das Ministerium doch noch zu Korrekturen zu bewegen.

Worum geht es beim Bundesverkehrswegeplan?

Grundlage aller Investitionen in die so genannten Bundesverkehrswege – zum einen Autobahnen und Bundesstraßen, zum anderen die Schienenwege des Bundes und drittens die Bundeswasserstraßen (Flüsse und Kanäle) – ist der Bundesverkehrswegeplan (BVWP). Der letzte seiner Art ist der BVWP 2030 aus dem Jahr 2016. Dieser Plan enthält längliche Ausführungen über die angewandte Methodik und besteht dann im Kern aus Listen mit Verkehrsprojekten, die die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen „bestanden“ haben, mit anderen Worten, deren sehr aufwendig errechneter Nutzen größer ist als die angenommenen Kosten. Der Bundesverkehrswegeplan und diese Projektlisten wurden im Herbst 2016 innerhalb von fünf Wochen aufwendig in zwölf Sondersitzungen im Verkehrsausschuss beraten. Verabschiedet werden diese Listen dann in den drei so genannten Bedarfsgesetzen (für jeden Verkehrsträger eines), geschehen im Dezember 2016. Dabei werden die Projekte in mehrere Kategorien eingeteilt: Die sog. laufenden Projekte und der vordringliche Bedarf sollen, ja müssen gar, gebaut werden, denn das bedeuten die Bedarfsgesetze aus rechtlicher Sicht! Der „Weitere Bedarf“ hingegen ist für irgendwann später vorgesehen, das ist sozusagen die Reserve.

In diesen drei Gesetzen ist festgelegt, dass diese nach fünf Jahren überprüft werden müssen, was also im Dezember 2021 hätte erfolgen müssen. So streng sieht man das im Ministerium aber nicht, immerhin habe man doch rechtzeitig vorher die sog. „Bedarfsplanüberprüfung“, BPÜ abgekürzt, eingeleitet. Abgeschlossen werden soll sie erst im Dezember 2023. Diese „BPÜ“, auf die der Koalitionsvertrag auch recht ausführlich eingeht, war mit großen Hoffnungen seitens vieler Verbände und Initiativen verbunden, weil die Ampel in ihrem Koalitionsvertrag verkündet hatte, dass sie einen „Infrastrukturkonsens“ anstrebe. Dazu solle die BPÜ durch einen parallelen „Dialogprozess mit Verkehrs-, Umwelt-, Wirtschafts- und Verbraucherschutzverbänden (...) mit dem Ziel einer Verständigung über die Prioritäten bei der Umsetzung des geltenden Bundesverkehrswegeplan“ begleitet werden. Zudem solle es „(b)is zur Bedarfsplanüberprüfung (...) eine gemeinsame Abstimmung über die laufenden Projekte“ geben.

All dies hat die Linksfraktion ausführlich in einer Kleinen Anfrage abgefragt (BT-Drs.-Nr. 20/2903), die Ergebnisse sind niederschmetternd:

Die Koalitionspartner werden düpiert

Eine „gemeinsame Abstimmung über die laufenden Projekte“ gibt es nicht. Anders gesagt, auch die eigenen Koalitionspartner im Bund haben nichts mitzureden. In ihrer Antwort (Frage 20) führt die Bundesregierung lediglich aus, dass es einen – nicht näher konkretisierten – Austausch mit anderen Bundesministerien und Landesregierungen gäbe. Ansonsten wird auf eine andere Frage (15) verwiesen, in der auf die Rechtslage – die Bedarfsgesetze bedeuten, dass für alle Projekte ein Planungsauftrag bestehe – verwiesen wird. Und „(b)is zu etwaigen Anpassungen durch den Gesetzgeber gelten die aktuellen Bedarfspläne fort“ – weswegen die BPÜ eben entscheidend ist, weil nur sie die Grundlage einer gesetzlichen Anpassung sein kann. Noch entlarvender ist die Antwort auf eine andere Anfrage von uns zur A 100 in Berlin, deren einseitige Verkündung des Weiterbaus durch das Verkehrsministerium Ende März dieses Jahres insbesondere die Grünen düpiert hatte und das beste Beispiel dafür ist, dass das Ministerium sich bezüglich der „gemeinsamen Abstimmung“ offenkundig nicht an den Koalitionsvertrag halten will. Hier schrieb das Ministerium explizit (Fragen 3 und 5 bis 7), dass es „aufgrund des Planungsauftrages aus dem Bedarfsplan (...) keiner zusätzlichen Zustimmungen“ bedarf. In einer späteren Antwort auf eine Kleine Anfrage der Union wurde das Ministerium noch deutlicher: Auf die Frage, ob die gemeinsame Abstimmung über die laufenden Projekte bereits begonnen habe, lautet die Antwort schlicht: „Nein“ (Frage 7).

Dies ist natürlich nur ein Problem der Koalitionspartner, nicht das der Opposition. Noch gravierender ist, dass sich das Ministerium auch nicht darum schert, was die betroffenen Länder, in diesem Fall das Land Berlin, von dem Projekt hält (Fragen 11 und 12). Den vom Land gewünschten Nachbesserungen beim Lärmschutz für den im Bau befindlichen 16. Bauabschnitt bis zum Treptower Park wird lapidar eine Absage erteilt (Frage 14).

Infrastrukturkonsens adé – Dialogprozess ohne Inhalt?

Zum „Dialogprozess“, der nach Verabschiedung des Koalitionsvertrages mit großen Hoffnungen verbundenen war, hatte das Ministerium nichts zu sagen. Die konkrete Ausgestaltung werde derzeit geprüft, solle aber weiterhin „parallel zur Überprüfung der drei Bedarfspläne (...) durchgeführt werden“, heißt es in der Antwort auf die Kleine Anfrage (Fragen 1 bis 4). Die Tatsache, dass das Ministerium dies bereits seit zehn Monaten prüft, legt jedenfalls die Schlussfolgerung nahe, dass es weder eilig, noch gesteigertes Interesse daran hat. Auch die Umwelt- und Bahnverbände sind enttäuscht und bezweifeln, dass der



„Infrastrukturkonsens“ wirklich gewollt ist. Mittlerweile ist aber zu hören, dass dieser im Dezember dieses Jahres starten soll. Welche Verbände teilnehmen dürfen, ist noch offen – die Koalitionspartner hingegen sollen auch hierbei außen vor bleiben.

Verkehrsprojekte sollen nicht gestrichen werden

Die entscheidende Frage ist zudem, worüber der Dialogprozess überhaupt geführt werden soll. Denn bei der Bedarfsprüfung werden bis auf 15 erneut vorgelegte Straßenprojekte überhaupt keine konkreten Projekte überprüft (Fragen 16-19). Da die drei Bedarfspläne aber ausschließlich aus konkreten Projektlisten bestehen, kann man die Gesetze auf Basis der im nächsten Jahr vorliegenden Ergebnisse auch nicht anpassen. Denn streichen könnte man Projekte nur auf der Grundlage einer konkreten Überprüfung. Da diese aber nicht erfolgt, wird es auch keine Anpassung der drei Bedarfspläne geben. So ist davon auszugehen, dass die BPÜ genauso ausfallen wird wie beim letzten Mal, das war im Jahr 2010: „alles in Ordnung“. Das Dokument zur Überprüfung des Bedarfsplans Straße umfasste damals übrigens ganze 30 Seiten.

Bei den 15 Straßenprojekten, die ausnahmsweise doch überprüft werden, handelt es sich um erneute Überprüfungen. Diese waren 2016 wegen Unwirtschaftlichkeit abgelehnt worden. Das heißt, wenn es eine Anpassung des Bedarfsplans Straße gibt, dann werden keine Projekte gestrichen, sondern nur zusätzliche aufgenommen.

Wie funktioniert die Bewertungsmethodik?

Jeder normale Mensch würde sicher der Aussage zustimmen, wenn ich immer mehr Straßen baue (und Bahn und Nahverkehr stiefmütterlich behandle), dann fahren die Menschen weiter oder gar mehr Auto – und das ist schlecht fürs Klima. Nicht so das Bundesverkehrsministerium, für dieses gilt das Gegenteil: Straßenbau dient dem Klimaschutz! Wie kann das gehen? Der „Trick“ ist, dass in den Verkehrsprognosen, die den Bewertungen zugrunde liegen, die Klimaziele nicht berücksichtigt werden, sondern davon ausgegangen wird, dass alles mehr oder weniger so weiter geht wie bisher: Bevölkerungswachstum, Wirtschaftswachstum, steigendes Verkehrsaufkommen. Bei der Bewertung der Projekte wird dann nur noch verglichen, wie der steigende Verkehr am besten abgewickelt wird. Und um mehr Staus zu vermeiden, bei denen noch mehr CO₂ ausgestoßen würde, brauche es eben neue oder ausgebaute Straßen, um den Verkehrsfluss aufrecht zu erhalten.

Eine Verkehrswende hat in dieser Logik keinen Platz. Dabei muss Verkehrspolitik in Zeiten des bereits eingetretenen Klimawandels an politischen Zielen ausgerichtet werden, vor allem am Klimaschutz. Prognosen hingegen sind immer eine Trendfortschreibung, eine Politik auf dieser Grundlage bedeutet ein Weiter-so, dass wir uns nicht mehr leisten können. Deshalb, und weil die Methodik nicht reformierbar ist, sollten Verkehrsprognosen als Grundlage der Planung ganz abgeschafft werden, denn im Grunde dient das ganze Verfahren lediglich der Rechtfertigung immer weiteren Straßenbaus (und mit geringerem Stellenwert auch des Ausbaus von Schienenstrecken und Wasserstraßen, also Flüssen und Kanälen). Anders gesagt: Dieses unfassbar komplizierte System der Bundesverkehrswegeplanung aus Szenarien, Prognosen und Nutzen-Kosten-Analyse mit unzähligen Faktoren wurde nur deshalb entwickelt, damit das genaue Gegenteil des gesunden Menschenverstandes herauskommt.

Die vollkommen verquere Bewertungsmethodik wird wohl nur ein bisschen angepasst, die Kosten- und Wertansätze „aktualisiert“, aber nicht grundlegend geändert (Fragen 9 bis 12). So wird Straßenbau bis auf Weiteres ein „Beitrag zum Klimaschutz“ bleiben, die A 100 z.B. führt angeblich zu einer CO₂-Einsparung von 2.400 Tonnen jährlich (Fragen 9 und 10 in der Anfrage zur A 100).



Ohne einen Vorrang für die Schiene wird es keine Verkehrswende geben. Aber sowohl im Fernverkehr als auch in der Fläche bekommt die Eisenbahn nicht die Mittel, die sie bräuchte, um ihre Aufgaben erfüllen zu können. Stattdessen wird viel Geld in Beton gegossen, in Autobahnen und Landstraßen.

Das Fazit

Die FDP kann und will weiter machen, was sie will und die Koalitionspartner und die Länder düpiieren, wie mit der A 100 vorexerziert. Weil das Ministerium es mit der Bedarfsplanüberprüfung nicht so genau nimmt, gelten die Bedarfspläne einfach weiter – aller Voraussicht über das Ende der Legislaturperiode hinaus. Einen Grund, zumindest bei kritischen Projekten bis zum Abschluss der BPÜ oder des Dialogprozesses etwas Zurückhaltung an den Tag zu legen, sieht das Ministerium in keinsten Weise. Als Rückfallebene fordern die Grünen, wenn es schon keine gesetzliche Anpassung gibt, zumindest eine Priorisierung bei der Umsetzung der Projekte ein – auf Einsicht beim Ministerium hofft man da allerdings nicht, denn dessen Äußerungen klingen bislang leider gar nicht danach, dass es bereit ist, Abstriche beim Straßenneu- und -ausbau zu machen.

Die einzige Hoffnung ist deswegen, dass die Koalitionspartner und die Zivilgesellschaft – und selbstverständlich wir als Opposition – so viel Druck auf das Ministerium ausüben, dass dieses seine Haltung verändern muss. Der Dialogprozess könnte ja auch zumindest ein Moratorium für umstrittene Projekte zur Folge haben. Wobei sich Verkehrs-, Umwelt-, Wirtschafts- und Verbraucherschutzverbände fragen sollten, ob sie an diesem Dialogprozess tatsächlich teilnehmen wollen, wenn es de facto nichts zu entscheiden gibt. Deshalb müssten sie vorher klar einfordern, dass es etwas zu entscheiden gibt – und zwar nicht nur für die aktuelle BPÜ, sondern auch im Hinblick auf den im Koalitionsvertrag ebenfalls angekündigten Bundesmobilitätsplan¹, um zumindest einige Pflöcke für die Zukunft einzuschlagen, denn dass in dieser Legislatur noch viel passieren wird, kann man stark bezweifeln.

Oktober 2022

¹ „Wir werden auf Basis neuer Kriterien einen neuen Bundesverkehrswege- und -mobilitätsplan 2040 auf den Weg bringen.“



Gerrit Schrammen
ist Geograph und
arbeitet seit 2009
als Referent für
Verkehrspolitik der
Bundestagsfraktion.

*Davor hat er sich
zunächst beim BUND
und dann beim DGB
für die Verkehrswende
eingesetzt.*

Die FGSV: Ein Geheimbund der Straße

In einer kleinen Anfrage (BT-Drs.-Nr. 20/2740) hat die AG Verkehr der Linksfraktion versucht, etwas Licht in eine im Verborgenen wirkende Organisation zu bringen, die einem Geheimbund gleichend sämtliche Regelwerke für den Straßenverkehr erarbeitet. Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) ist als gemeinnütziger Verein eingetragen, wodurch er einer demokratischen Kontrolle entzogen ist. Ihm gehören nicht nur viele Straßenbauingenieure an, sondern auch die Landes- und das Bundesverkehrsministerium sind darin vertreten, sowohl als Institutionen, als auch in Persona sind viele Mitarbeitende aus Ministerien und nachgeordneten Behörden Teil der Gremien – worauf das Bundesverkehrsministerium aber nähere Angaben und vor allem Zahlen verweigert (Fragen 6 bis 8 der Anfrage). Lediglich dass drei Vorstandsmitglieder der FGSV in herausgehobener Position in der Autobahn GmbH des Bundes tätig sind, wird bestätigt (Frage 11).

Die von der FGSV verabschiedeten Regelwerke haben zwar nur den Charakter von Empfehlungen, werden aber dennoch von den Behörden angewandt. Auf welchem Wege diese zunächst durch das Bundesverkehrsministerium und später durch die Länder als offizielle Regelwerke eingeführt werden, beschreiben auch die Verkehrswissenschaftler Becker und Schwedes ausführlich. Auch in einer nachfolgenden Anfrage der Berliner Linksfraktion wird dieses Verfahren recht deutlich geschildert. Entscheidend für die ausbleibende Verkehrswende ist, dass Kommunen zwar nicht gezwungen sind, diese Regelwerke zu übernehmen, diese aber von den Gerichten als „allgemein anerkannte Regeln der Technik“ betrachtet werden und dementsprechend i.d.R. urteilen – und gegen die Verkehrswende klagende Bürger*innen und Parteien gibt es leider zu Hauf.

Die Übernahme dieser eigentlich öffentlichen Aufgabe durch die FGSV ist deswegen so problematisch, weil es sich bei den Technischen Regelwerken für das gesamte Straßen- und Verkehrswesen in Deutschland (eigene Darstellung) eben nicht nur um rein technische Regelwerke handelt. Dies ist vielmehr die Schutzbehauptung, die auch das Bundesverkehrsministerium aufrechterhält (Frage 3). Diese Regelwerke behandeln aber auch die angemessene Breite von Straßen oder die Größe von Parkplätzen. Letztere sollen wegen der SUV, bzw. genauer, immer größer werdenden Pkw, nun deutlich größer werden, was angesichts der erfreulichen und vielfachen Bestrebungen der Städte für eine Verkehrswende, mit dem Wunsch, den Platz für fahrende wie stehende Pkw zu reduzieren, erkennbar kollidieren würde, bräuchte man zukünftig noch mehr Platz für stehende Pkw. Zudem gäbe es ja durchaus andere Möglichkeiten, wie etwa die, SUV das Parken und Einfahren in bestimmte Gebiete zu untersagen.

Als weiteres Beispiel sei die „Richtlinie für passiven Schutz an Straßen durch fahrzeug-Rückhaltesysteme“ genannt, die – bei der Bezeichnung eigentlich erstaunlich – auch regelt, dass neue Alleebäume nur noch mit einem Abstand von 4,5 Metern zum Straßenrand, zuzüglich eines zwei Meter breiten Pufferstreifens zur Landschaft hin, gepflanzt werden sollen. Dies würde nicht nur die Vernichtung von Ackerfläche zur Folge haben, sondern bedingt auch den Ankauf von Land, weswegen die Alleen insbesondere in Brandenburg schleichend aussterben. Auch hier gäbe es eine weitere, deutlich günstigere Möglichkeit, die Verkehrssicherheit zu erhöhen, nämlich die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten. Die FGSV hingegen ist nur dem Straßenverkehr verpflichtet, dem sicheren und flüssig fließenden, alle anderen Belange stehen dahinter zurück. Deswegen setzen wir uns für deren demokratische Kontrolle ein, wozu auch gehört, die internen Finanzströme offen zu legen, um sichtbar zu machen, wie viele und welche Forschungsprojekte der FGSV von der Wirtschaft finanziert werden, was bislang im Verborgenen geschieht. Zudem sind zumindest die Regelwerke endlich kostenlos im Internet zu veröffentlichen – wie es in Österreich der Fall ist. Fortsetzung folgt!

Angekündigte StVO-Reform: Zeit für eine neue Verkehrsordnung

Mit positiver Überraschung konnte man vor einem Jahr bestaunen, was die neue Ampel-Koalition für die Weiterentwicklung der Verkehrsordnung plant. Erstmals war davon die Rede, nicht nur die Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs in den Fokus von Straßenverkehrsgesetz und Straßenverkehrsordnung zu rücken, sondern explizit auch andere Ziele wie Klima- und Umweltschutz, Gesundheit und städtebauliche Entwicklungen zu berücksichtigen. Das war auch dringend nötig, denn die bisher zu optimierende Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs galt allem voran dem Pkw-Verkehr. Um die Verkehrswende vorantreiben zu können, bedarf es aber einer kleinen Revolution auf deutschen Straßen, um zumindest eine Chancengleichheit zwischen Pkws-, Fahrrad-, Fußverkehr und ÖPNV herzustellen.

Ein Jahr später ist von der anfänglichen Freude nicht viel geblieben. Weder gibt es konkrete Vorschläge, was denn nun Teil einer StVO-Novelle sein könnte oder wann der Novellierungsprozess nun beginnen sollte. Auf unsere Nachfrage im Juli, wann denn mit Entwürfen zu rechnen sei, verwies die Bundesregierung auf derzeit laufende Prüfungen zur Umsetzung des Koalitionsvertrages. Weiterhin trüben andere Passagen des Vertrages die Aussicht auf grundlegende Veränderungen: Einem allgemeinen Tempolimit wurde bereits eine Absage erteilt. Zwar dreht sich die Diskussion bezüglich eines Tempolimits im Regelfall nicht um die unfallträchtigen Landstraßen, doch dürfte mit dieser generellen Absage auch hier mit keiner Neuerung zu rechnen sein. Dies steht natürlich in klarem Konflikt zu der auch von der neuen Bundesregierung verfolgten Vision Zero.

Offen zeigt sich die Bundesregierung bisher zumindest dahingehend, Städten mehr Spielraum bei der Anordnung von Tempo-30 innerorts zu geben. Ob diese Offenheit zu einem konstruktiven Austausch mit Zivilgesellschaft und Wissenschaft führt, die eine Verkehrswende befürworten, bleibt abzuwarten. Inwiefern das zu einer Weiterentwicklung der zuletzt erleichterte Erprobungsklausel führt, um künftig rechtssicher neue Modelle und Konzepte zu ermöglichen, ist auch unklar. Damit könnten Maßnahmen zugunsten des Umweltverbundes vorangetrieben werden und die bereits erwähnte Festlegung von Tempo-30 innerorts umgehend in Kraft treten. Um testen zu können, welche Verkehrsmodelle tatsächlich zukunftsfähig sind, und Städten die Möglichkeiten zu geben, den sozial-ökologischen Umbau in ihrem Wirkungsbereich individuell umsetzen zu können, braucht es daher rechtliche Möglichkeiten, um innovative Vorgaben machen zu können. Dabei sollte auch eine Evaluierung anhand von sozial-ökologischen Kriterien vorgeschrieben sein, um Maßnahmen überprüfbar und zielgerichtet zu halten.

Neben Tempolimits muss in Zukunft die Verteilung und Nutzung des Verkehrsraums mehr im Zentrum politischer Aktivitäten stehen. Die Dominanz des Autos führt schließlich auch zu einer Verschwendung einer der wichtigsten Ressourcen in Städten: Raum. Hier ist nicht nur der schlechte Quotient aus beförderten Personen und Volumen des Verkehrsmittels ein Problem, sondern insbesondere die Parksituation in Städten. Im Schnitt stehen Autos 23 Stunden am Tag still – und das meist im öffentlichen Raum. Zusätzlich nehmen Pkw auch dort Platz weg, wo sie grade nicht parken: Weil das ganze Verkehrssystem auf sie und das Parken ausgerichtet ist, müssen überall Flächen für parkende Autos freigehalten werden. Statt mit Grünanlagen, Spielplätzen und einer lebenswerten Stadt sieht man sich daher mit Parkplatzwüsten vor Supermärkten oder Freizeitaktivitäten konfrontiert. Darüber hinaus erlauben zusätzliche Räume es, dass bereits bestehende Abstandsvorgaben (beispielsweise beim Überholen eines Fahrrades) auch tatsächlich eingehalten werden können. Eine Umkehr der aktuellen Rechtslage wäre daher geboten: Parken sollte innerorts keinen Gemeingebrauch des öffentlichen Raums darstellen, sondern nur noch eine Sondernutzung, die explizit ausgewiesen sein muss. Die im Koalitionsvertrag angedachte



Moritz Schillo
ist studierter
Philosoph und
wissenschaftlicher
Mitarbeiter im
Berliner Abgeordne-
tenbüro von
Thomas Lutze.

*Er betreut die Arbeit
des Büros zu den
Themen Verkehr und
Tourismus.*



digitale Parkraumkontrolle könnte zusätzlich dabei helfen, die Flächennutzung zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln zu verbessern. Zudem stellen falsch abgestellte Fahrzeuge eine Gefahr für die schwächeren Verkehrsteilnehmer dar.

Ziel all dieser Maßnahmen besteht nicht darin, das Autofahren zu verbieten. Der Grund für den stundenlangen Stillstand von Pkws ergibt sich schließlich aus der profanen Tatsache, dass sie über den Tag hinweg nur sporadisch genutzt werden. Kombiniert man das mit einer Verknappung von Parkraum, werden in der Konsequenz Car-Sharing- und -Pooling-Angebote attraktiver. Dazu sollten Kommunen berechtigt werden, Sondernutzungserlaubnisse für das Abstellen von Sharing-Fahrzeugen jeglicher Art zu vergeben. Der motorisierte Individualverkehr wird dadurch nicht verboten, sondern in sozial-ökologische Bahnen gelenkt. Mobilitätsbedürfnisse in Stoßzeiten wie dem Berufsverkehr müssen folgerichtig vermehrt durch den ÖPNV befriedigt werden.

Aus linker Sicht muss künftig auch darüber nachgedacht werden, die Systematik der Bußgeldkataloge zu überarbeiten. Feste Geldbeträge bei Vergehen stellen für die unteren Einkommensschichten besondere Härten dar, während sie für andere eine Preisliste für egoistisches Verhalten sind. Es sollte daher erwogen werden, die Möglichkeit zu schaffen, auch für kürzere Zeiträume die Fahrerlaubnis zu entziehen, um Einkommensunterschiede aufzufangen. Zudem sollten Fahrzeuge vermehrt abgeschleppt werden, wenn sie eine deutliche Verkehrsbehinderung darstellen.

Es gibt also viel zu tun. Aktuell stehen die Zeichen innerhalb der Ampel aber auf Stillstand. Es käme einem politischen Wunder gleich, wenn ein FDP-geführtes Verkehrsministerium dem Auto im Verkehrsrecht den Kampf ansagt und den sozial-ökologischen Umbau einleitet. Leider deutet aktuell nichts darauf hin, dass sich die Koalitionspartner, die durchaus andere Vorstellungen im Verkehrsbereich vertreten, grundlegend durchsetzen können oder wollen und wir zeitnah eine echte Reform des Verkehrsrechts erleben werden.

September 2022

Es rollert in deutschen Städten

Seit knapp drei Jahren sind sie fester Bestandteil des Straßenverkehrsbildes: batteriegetriebene Elektroroller, neudeutsch auch E-Scooter genannt. Und so praktisch wie die kleinen Flitzer auch sind, so umstritten sind sie auch. Wo ist aber das Problem? Der vorhandene Verkehrsraum ist begrenzt, meist durch die Häuserwände rechts und links neben der Straße. Kommt also ein neues Verkehrsmittel hinzu, wird der Verkehrsraum für die verbliebenen Verkehrsmittel und Nutzer kleiner.

Konkret heißt das: E-Roller müssen auf dem Radweg fahren. Gleichzeitig nimmt die Anzahl der Fahrräder zu. Ein einfacher Radverkehrsstreifen oder Radweg ist vielerorts zu schmal. Kommen nun noch die E-Roller hinzu, sind Konflikte vorprogrammiert. Die Lösung: Radwege müssen deutlich breiter werden, da die Anzahl der Fahrzeuge auf diesen Radwegen deutlich zugenommen hat.

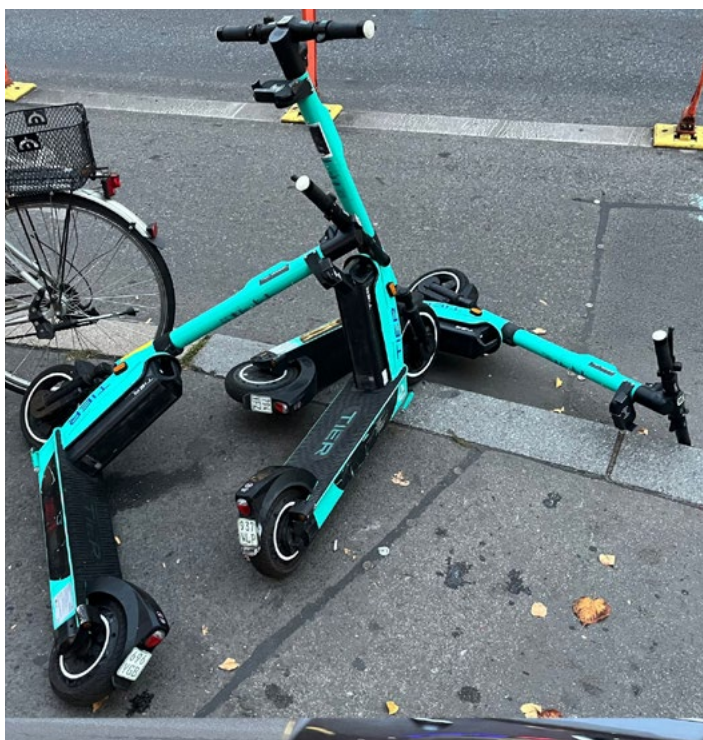
Das Parken der E-Roller

Wie alle anderen Fahrzeuge müssen auch E-Roller abgestellt werden, wenn sie nicht in Benutzung sind. Vorschrift ist allerdings, dass die Fahrzeuge auf dem Fußweg abgestellt werden müssen und nicht auf der Fahrbahn. Dies nimmt auf den Fußwegen wertvollen Platz weg, zum Teil stellen sie sogar eine Behinderung dar. Nun kann man an die Nutzer appellieren, ihr Fahrzeug doch korrekt abzustellen. Oft funktioniert das, aber nicht immer. Genauso wie auch Autos falsch geparkt werden. Ärgerlich, aber immer auch Sache des jeweiligen Nutzers und nicht Frage des Verkehrsmittels, der Herstellers oder des Verleihers. Das zwingende Abfotografieren des abgestellten E-Rollers kann nur ein Teil der Lösung sein. Denn andere Menschen können Roller immer noch umwerfen oder verkehrsbehindernd umstellen, was oft geschieht. Anbieter testen gerade verschiedene Möglichkeiten, um dem



Thomas Lutze
ist Sprecher für Verkehrspolitik und für Tourismus sowie Obmann der Linksfraktion im Verkehrsausschuss.

Der 1969 geborene Maschinenbauer und Bürokaufmann ist seit 2009 Mitglied des Bundestages.



*Häufiges Ärgernis sind die umgeworfenen E-Roller auf Gehwegen. Diese werden aber in der Regel nicht von den Nutzer*innen umgeworfen, sondern von Passant*innen mit einem gewissen Frustpotential. Mittlerweile sind alle Verleihfirmen interessiert, ihre Flotten auch gegen diese Form von Vandalismus in Ordnung zu halten.*



Finde den Unterschied! Na ja, zugegeben, dies zu erkennen ist nicht das Problem. Was vereint aber Automobil und E-Roller? In der Regel befördern sie genau eine Person. Der Platzbedarf im öffentlichen Raum ist aber erheblich unterschiedlich.

Problem Herr zu werden, wie zum Beispiel induktive Ladestationen an ausgewiesenen Stellen, zu denen Roller zurückgebracht werden müssen oder gegen einen finanziellen Anreiz abgegeben werden können. Idealerweise sollten hier bundesweite Vorgaben gelten, bevor ein Flickenteppich kommunaler Regelungen den Betrieb erschwert.

Das Laden der Akkus

In der Anfangszeit der E-Roller sind Kleintransporter mit Verbrennungsmotoren herumgefahren und haben die Roller eingesammelt, aufgeladen und wieder im Straßenverkehrsraum verteilt. Dies ist schon lange Geschichte, weil auch viel zu aufwendig und zu teuer für die Verleiher. Heute fahren batteriebetriebene Kleintransporter herum und tauschen leere Akkus gegen aufgeladenen Akkus aus. Dabei werden die Roller auch gleich so aufgestellt, dass sie im öffentlichen Verkehrsraum nicht zusätzlich behindern. Einige Verleiher bieten den Nutzern auch an, einen Batteriewechsel selbst zu tätigen und dafür Freiminuten zu erhalten. Außerdem hat sich die Ladekapazität der E-Roller deutlich verbessert. Betrug die Reichweite zum Start lediglich 20 Kilometer, schaffen die kleinen Flitzer heute 35-40 Kilometer, bevor der Akku gewechselt werden muss.

Die Verkehrssicherheit

Erste Untersuchungen zeigen, dass diese Fahrzeuge ein überdurchschnittlich hohes Unfallrisiko tragen, da das Fahren für Ungeübte zwar leicht aussieht, in der Praxis aber nicht ohne ist. Kleine Unebenheiten, Rillen oder Kanten können die Fahrt durch einen Sturz schnell beenden, wegen der kleineren Reifen deutlich schneller als beim Fahrrad. So müssen beim Fahren immer beide Hände am Lenker sein, da man mit einer Hand den E-Roller – ganz gleich mit welcher Geschwindigkeit – nicht im Griff hat. Eine Fahrrichtungsanzeige via „Hand-Raus-Halten“ ist nicht möglich. Deshalb haben die Verleiher jetzt Fahrzeuge mit elektrischem Blinker im Einsatz, die natürlich nur dann ihren Zweck erfüllen, wenn sie tatsächlich benutzt werden. Hier haben aber auch Autofahrer ihre Defizite.

Da die Unfälle oftmals Kopfverletzungen nach sich ziehen, muss auch über eine Helmpflicht nachgedacht werden. Versuche, bei einem Leih-Roller einen Leih-Helm mit anzubringen, sind offenbar gescheitert. Die Firma TIER, die u.a. in Berlin E-Scooter mit Leih-Helm im Einsatz hatte, hat diese Leistung vollständig aus dem Verkehr gezogen. Eine Helmpflicht

würde die Gefahr, sich bei Unfällen schwer zu verletzen, zwar deutlich verringern. Die Spontanität des Fahrzeug-Ausleihens wäre aber auch dahin, was eine der wesentlichen Grundlagen des Verleihgeschäfts ist. Und wenn sich der Gesetzgeber dafür entscheiden würde, müsste man auch ernsthaft beim Fahrrad über dieses Thema nachdenken - zumindest bei Fahrrädern, die einen zusätzlichen Elektroantrieb haben.

Positiv ist auf jeden Fall, dass die Verleiher wie z.B. LIME, Verkehrssicherheitstrainings anbieten. Die Erfahrung zeigt aber, dass dieses hauptsächlich von denen genutzt werden, die sich ohnehin bereits vernünftig im Straßenverkehr bewegen. Fehlverhalten wie das Fahren zu zweit oder unter Alkoholeinfluss müssen vermehrt durch Verkehrskontrollen eingegrenzt werden, wie dies bei anderen Fahrzeugen auch der Fall ist. Versuche wie z.B. von der Firma TIER, den Betrieb nachts von 0 bis 5 Uhr einzustellen, sind auch wenig hilfreich. Denn: man kann auch vor 24 Uhr betrunken sein und nicht jeder ist nach 24 Uhr betrunken.

Verbindung zum ÖPNV

E-Roller haben mehrere Zielgruppen. Während der Freizeitverkehr ein Faktor ist - es gibt auch Fahrradfahren aus Spaß, Motorradfahren wird fast ausschließlich in der Freizeit für längere Touren betrieben - ist vor allen die Kurzstrecke 1 bis 5 km das Hauptnutzungsfeld. Wenn es sich nicht lohnt, wegen zwei Haltestellen des ÖPNV auf den Bus oder die Bahn zu warten, der Weg zu Fuß aber zu weit ist, kommt der E-Roller ins Spiel.

Um den vor allem sinnvollen Einsatz der E-Roller zu befördern wären hier Tarifkopplungen wünschenswert, z.B. so, dass Abo-Nutzer des ÖPNV ihren Roller günstiger bekommen als Gelegenheitsfahrer. Ein Vorschlag wäre, dass ein Abonnent des ÖPNV keine Startgebühr (i.d.R. 1 EUR pro Fahrtantritt) zahlen müsste, was zu 50/50 durch die Verleiher und den ÖPNV-Anbieter zu finanzieren wäre. Dadurch wird nicht nur ein ÖPNV-Abo attraktiver, sondern auch die Gelegenheitsfahrten bei den E-Roller-Verleiher nehmen zu. Auf jeden Fall könnten derartige Modelle insbesondere auf der Kurzstrecke einen Beitrag leisten, das eigene Auto stehen zu lassen und öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen.

Zuständigkeiten bei Leihrollern

Für die Zulassung und den Betrieb eines E-Scooter-Verleihbetriebes ist immer die jeweilige Kommune zuständig. Sie kann aktuell zahlreiche klare Regeln vorgeben, aber nicht die Anzahl der Verleihbetriebe beschränken, nur die Gesamtanzahl der zu leihenden Fahrzeuge kann beschränkt werden. Idealerweise könnten Kommunen über ein Ausschreibungsverfahren die Zahl der Verleihunternehmen für einen längeren Zeitraum beschränken. Der Bund kann hingegen Vorgaben im Rahmen der Straßenverkehrsordnung (StVO) machen. Vorgaben wie eine mögliche Helmpflicht, Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Parkraumzuweisungen werden zentral, also bundesweit geregelt.

Ein Fazit

Das relativ neue Verkehrsmittel E-Scooter gehört mit allen Vor- und Nachteilen fest zum Straßenbild. Man kann natürlich die Nutzung derart hart reglementieren - wie es zum Beispiel in Leipzig geschehen - dass diese Verkehrsmittel wieder verschwinden. Das wäre schade, weil auch viele Verkehrsbewegungen durch die E-Roller sich vom Auto wegbewegt haben. Entscheidet ist aber, dass diese Fahrzeuge - genauso wie Autos und Fahrräder - grundsätzlich nicht auf Gehwegen abgestellt werden dürfen. Sie sollten in dem Bereich auf Gehwegen geparkt werden, wo heute Fahrradständer stehen. Herumliegende und querstehende Roller sind das Haupthindernis bei der Akzeptanz dieser Fahrzeuge.



Thomas Lutze
ist Sprecher für
Verkehrspolitik
und für Tourismus
sowie Obmann der
Linksfraktion im
Verkehrsausschuss.

Der 1969 geborene
Maschinenbauer und
Bürokaufmann ist seit
2009 Mitglied des
Bundestages.

Den Verkehrsraum neu verteilen: Streng nach Angebot und Nachfrage

Stadtentwicklung ist weder Zufall noch ein Naturgesetz. Stadtentwicklung wird von Menschen gemacht und sollte normalerweise die Lebensinteressen der Menschen in den Mittelpunkt stellen. Seit Mitte der fünfziger Jahre prägte aber ein Verkehrsmittel die Stadtentwicklung maßgeblich: Das Automobil. Die Stadt musste entsprechend „autogerecht“ gestaltet werden. Alles was dem Slogan „freie Fahrt für freie Bürger“ im Weg stand, wurde abgerissen oder plattgemacht. Rund 80 Prozent des Verkehrsraumes (Fahrbahnen und Parkplätze) gehörten dem Automobil. Und wo es sich gar nicht vermeiden ließ, baute man Tunnel für den ÖPNV und Fußgängerunterführungen, damit der automobiler Verkehrsfluss nicht gehindert wurde.

Seit einigen Jahren hat sich dieser Trend gewandelt, wenngleich auch eher im Bummelzugtempo. In den Städten werden Radwege und Radverkehrssteifen eingerichtet. Diese werden zunehmend auch breiter. Fußwege wurden vielerorts barrierefrei, leider auch noch mit vielen Lücken. Ob Radverkehrsstreifen oder Busspur: will man diese Verkehre effektiv fördern, muss man den Platz für das Automobil einschränken.

Dort wo früher drei Fahrbahnen für das Auto vorbehalten waren, sind es heute noch zwei oder sogar nur noch eine Fahrbahn. Und die automobiler Welt ist deshalb nicht untergegangen. Will man aber diese letzte Fahrspur dem Autoverkehr nicht wegnehmen, muss zusätzlich benötigter Verkehrsraum anderswo gewonnen werden. Hier kommen die PKW-Parkstreifen rechts und links der Fahrbahn in den Fokus.

Aber Auto-Parkplätze werden öffentlich vergleichbar hitzig wie Tempolimits, Mautgebühren oder Windräder diskutiert. Deswegen sind Aufklärung und Fakten ein probates Mittel. Im Schnitt parkt ein Automobil knapp 23 Stunden am Tag. Allein hier sieht man, dass der Teilbegriff „-mobil“ vollkommen irreführend ist. Und dieses Rumstehen, offiziell als „parken“ bezeichnet, darf natürlich nicht eingeschränkt werden, so die Autolobby.

Versuchen hingegen die Kommunen dieses Problem über die Gebührenschaube zu regeln – das Parken also teurer und damit unattraktiv zu machen – sind wir wieder bei der sozialen Frage. Steigt für Menschen mit geringen und mittleren Einkommen die Jahresgebühr für das Anwohnerparken um ein Vielfaches, haben die Leute oft ein Problem. Und einfach zu sagen: „Fahr doch Fahrrad“ löst dieses Problem auch nur ansatzweise. Dies setzt nämlich voraus, dass die Fahrradinfrastruktur komplett ausgebaut und damit sicher ist. Und es setzt voraus, dass der ÖPNV deutlich preiswerter und ebenfalls gut ausgebaut angeboten wird. Erst dann kann man die Nutzung des Autos (Fahren und Parken) verteuern, will man eine breite Akzeptanz für diese städtebaulichen Maßnahmen erreichen.

Es gibt Ballungsräume wie Singapur oder Tokio, wo man bei der Zulassung eines PKW nachweisen muss, dass man einen Stellplatz hat, der nicht im öffentlichen Verkehrsraum liegt. Dies sind sicher zwei Sonderfälle und sind mit der Enge der jeweiligen Stadt sowie der hohen Bevölkerungsdichte begründet. Aber gerade das Beispiel von Tokio zeigt, dass selbst in einem Land mit einer bedeutenden Automobilindustrie Verkehrssysteme den Alltag bestimmen, die nicht auf der Nutzung des Autos basieren. Innerstädtische Schnellstraßen werden bemaute, das Abstellen von Fahrzeugen in der Öffentlichkeit ist praktisch nicht möglich und eine Monatskarte im bestens ausgebauten ÖPNV kostet umgerechnet 20 Euro. Und hier sprechen wir mit Tokio von einem Ballungsraum mit rund 38 Mio. Einwohner*innen.



„Während es in Saarbrücken in der Hauptverkehrsverbindung Großherzog-Friedrich-Strasse „aus Platzgründen und um Staus zu vermeiden“ bis heute keinen Radweg gibt, zeigt Frankfurt wie es richtig geht: Hier wurden die Fahrspuren der Hauptachse Sachsenhausens einfach geteilt: Seitdem haben Radfahrer auf der Walter-Kolb-Strasse einen sicheren Verkehrsbereich.“

Foto Ronald Maltha, VCD Saarland

Wie muss also die Straße der Zukunft (innerorts) aussehen?

1. Fußwege beidseitig, mit absolutem Halteverbot für alle anderen Fahrzeuge (ausgenommen Rettungsfahrzeuge oder Polizei) inkl. Barrierefreiheit für Rollstühle und Kinderwagen;
2. Gekennzeichnete PKW-/Kleintransporter-Parkflächen zum Ein- und Ausladen, für Anlieferungen oder mit Sondergenehmigung (Schwerbehinderte, Pflegedienste, Post/Lieferdienste etc.);
3. Radverkehrsstreifen, die das Fahren von zwei Fahrräder/E-Scooter etc. nebeneinander ermöglichen (z.B. für Überholungen);
4. Busspuren, die ggf. auch in Kombination mit Radverkehren/Taxis fungieren können;
5. Und die klassische Fahrspur für PKW/LKW-Verkehre, mit einem Tempolimit innerorts von max. 30 km/h.

Und wenn dann noch Platz ist, kann man gern über eine zweite Fahrspur oder über einen separaten Parkstreifen nachdenken, wobei man den vorhandenen Verkehrsraum auch ggf. für die Außenbestuhlung der Gastronomie nutzen könnte.

Ja, es gibt nicht die Modelllösung, nach der alles aufgebaut sein soll. Es muss aber Prioritäten geben, also eine Rangfolge. Und selbst die oder der Autofahrer ist zuerst einmal selbst Fußgänger, zumindest auf dem Weg von der Haustür zum eigenen Fahrzeug. Gleiches trifft auf die Nutzer*in des ÖPNV zu, denn in den seltensten Fällen befindet sich die Haltestelle in unmittelbarer Nähe zur eigenen Haustür.

Bleibt die Frage, wohin mit den Autos? Aktuell sind in der Bundesrepublik rund 54 Mio. Autos zugelassen. Würden diese alle gleichzeitig losfahren, kämen die meisten Fahrzeuge keine 50 Meter weit. Ein gut ausgebauter, attraktiver und preiswerter ÖPNV würde den Bedarf nach PKW zumindest halbieren. Ein flächendeckendes und sicheres Radwegenetz

würde die Nutzung der Autos weiter verringern, was allerdings auch wetter- und jahreszeitabhängig ist. Damit würde auch der Bedarf an Parkmöglichkeiten für Automobile deutlich sinken.

Der stationäre Einzelhandel und das Parken sind ein Kapitel für sich. Der innerstädtische Einzelhandel steht durch Internethändler enorm unter Druck. Während hier hohe Mieten gezahlt und das entsprechende Fachpersonal gezahlt werden müssen, wäre die Betrachtung der Arbeitsweise von Amazon und Co ein eigenes Kapitel, welchen den Bereich der Mobilität nur streift. Aber Einzelhandelsverbände rufen in ihrer Verzweiflung nach einer Lösung eines nahen und kostengünstigen Parkens von Autos der potentiellen Kundschaft. Doch das Einkaufen attraktiver zu machen, kann nur ein Teil der Lösung sein. Das Mobilitätsproblem ist nur ein Faktor, warum der stationäre Einzelhandel gegenüber dem Online-Handel an Bedeutung verliert.

Doch ein solcher Wandel in der Verkehrspolitik stößt auf Widerstand. Teile der IG-Metall und die Automobilhersteller sehen natürlich die Arbeitsplätze in diesem Industriezweig in Gefahr. Das ist richtig. Nur ist es zielführend weiter massenhaft vollkommen überteuerte Fahrzeuge zu bauen, die die meiste Zeit nur rumstehen? Oder könnte man an den Standorten dieser Industrie mit ihren gut ausgebildeten Fachkräften nicht auch andere Konsum- und Industrieprodukte herstellen? Dafür müsste man aber den Transformationsprozess als einen Prozess begreifen, der nicht nur die Antriebsart beinhaltet, sondern die Produktpalette insgesamt.

Oktober 2022

