

Die nicht nachhaltige Verkehrspolitik der dritten Großen Koalition

Kritische Anmerkungen zum Verkehrsteil des Koalitionsvertrags
von CDU/CSU und SPD – LANGFASSUNG

Von Winfried Wolf

Die alte und neue Bundeskanzlerin Angela Merkel trat am 27. November 2013 vor die Medien mit den einleitenden Sätzen: Dies sei eine Große Koalition und man werde mit dieser auch wirklich „die großen Fragen und Themen der aktuellen Politik aufgreifen und beantworten.“

Ein Blick auf die jüngere Vergangenheit liefert in dieser Hinsicht – und konkretisiert für den Verkehrsbereich – ein eher widersprüchliches Bild.

Die *erste Große Koalition* in der Bundesrepublik Deutschland gab es im Zeitraum Dezember 1966 bis September 1969. In dieser Zeit, erheblich beeinflusst durch die Studentenbewegung 1968ff und durch eine beginnende ökologische Bewegung, erfreuten sich die Forderungen „Güter gehören auf die Schiene“ und „Autos aus der Stadt“ erheblicher Beliebtheit. Hans-Jochen Vogel argumentierte damals als Münchner Oberbürgermeister: „Das Auto mordet unsere Städte. Mit jeder Milliarde, die wir in den Straßenbau hineinstecken, bringen wir die Stadt ihrem Tod näher.“¹ Der damalige Verkehrsminister Georg Leber präsentierte damals das „Verkehrspolitische Programm 1968-1972“, das auch als „Leber-Plan“ bekannt wurde, mit dem unter anderem der Straßenverkehr, insbesondere der Lkw-Verkehr eingeschränkt und die Bundesbahn saniert werden sollte. Dann folgte jedoch eine intensive Kampagne der Autolobby. Nur vier Jahre später präsentierte derselbe Georg Leber, nun als Verkehrsminister einer sozial-liberalen Koalition, das größte Bauprogramm für Bundesfernstraßen in der bundesdeutschen Geschichte. Ziel war der Aufbau eines derart dichten Autobahnnetzes, dass, so Leber, „85 Prozent der Bevölkerung dort, wo sie wohnen, maximal zehn Kilometer bis zur nächsten Autobahnauffahrt zurückzulegen haben.“

¹ Dabei sollte bedacht werden, dass es damals in Westdeutschland einen aus heutiger Sicht ausgesprochen niedrigen Pkw-Bestand von 15 Millionen gab. Heute sind es 43,4 Millionen Pkw in Gesamtdeutschland bzw. auf westdeutschem Gebiet 35 Millionen.

Die *zweite Große Koalition*, die es in Deutschland 2005 bis 2009 gab, hatte einen erheblich anderen gesellschaftlichen Hintergrund. Die ökologische Bewegung war abgeebbt. Die Politik war vom neoliberalen Gedankengut durchdrungen. Die Börsen brummt und die Privatisierungsideologie dominierte. Diese Große Koalition, an deren Spitze erstmals Angela Merkel als Bundeskanzlerin stand, verfolgte in der Verkehrspolitik als zentrales Ziel die Privatisierung der Deutschen Bahn AG. Fatalerweise konnte diese Große Koalition dabei an der Vorarbeit der vorausgegangenen rot-grünen Koalition anknüpfen, die noch Anfang 2005 das PRIMON-Gutachten – eine Art Masterplan zur Bahnprivatisierung – in Auftrag gegeben und die 1999 Hartmut Mehdorn an die Spitze der Deutschen Bahn berufen hatte, einen Bahnchef, der besonders aggressiv den Kurs auf eine Bahnprivatisierung vorantrieb. Das Projekt scheiterte ein erstes Mal im Oktober 2007, als ein SPD-Parteitag einen „integrierten Börsengang“ verwarf, und dann ein zweites Mal äußerst knapp im Oktober 2008, zwei Wochen vor dem festgelegten Termin, als die Teilprivatisierung und der Börsengang der neu gebildeten Holding Deutsche Bahn Mobility Logistics u.a. wegen einem ICE-Achsbruch im Juli, der Finanzkrise und der nahenden Bundestagswahl abgesagt werden mussten.

Die nun auf den Weg gebrachte *dritte Große Koalition* – die unter dem Vorbehalt steht, dass die Mitglieder der SPD diese und den Koalitionsvertrag bestätigen muss – könnte grundsätzlich eine verkehrspolitische Wende einleiten. Immerhin bestätigte sich wenige Tage vor Verabschiedung des neuen Koalitionsvertrags auf der Klimakonferenz in Warschau, dass erstens die Veränderung und vor allem Erwärmung des Klimas überwiegend menschengemacht sind und dass zweitens der Straßen- und der Flugverkehr – und im übrigen zunehmend die rasant wachsende Containerschifffahrt! – eine entscheidende Rolle bei dieser bedrohlichen Entwicklung spielen. Vor diesem Hintergrund muss der verkehrspolitische Teil des Koalitionsvertrags bewertet werden.

Große Koalition Nr. 3: Verkehrspolitik = Wachstum, Wachstum über alles

Doch zu einer solchen Verkehrswende kommt es nicht. Im neuen Koalitionsvertrag werden die Verfasserinnen und Verfasser aus CDU, CSU und SPD der selbst gestellten Aufgabe, Antworten auf „die großen Themen“ zu finden, in keiner Weise gerecht.

Der Verkehrsteil des Vertrags einer dritten Großen Koalition ist im Grundtenor geprägt von einem technikgläubigen, marktorientierten und wachstumsbejahenden Mobilitätsverständnis. Das ist das Gegenteil von nachhaltig-zukunftsfähig, verkehrspolitisch-fortschrittlich und politisch-mutig. Letzten Endes läuft es auf ein entschiedenes „Weiter so“ der schwarz-gelben Verkehrspolitik hinaus – „weiter so“ auf einem Weg in die verkehrspolitische und klimapolitische Sackgasse. Das beginnt mit dem ersten Satz, wonach „Mobilität eine wesentliche Voraussetzung für persönliche Freiheit, gesellschaftliche Teilhabe sowie für Wohlstand und Wirtschaftswachstum“ sei: Es gibt im ganzen Koalitionsprogramm keinen Hinweis auf die Problematik des Wachstums des motorisierten Verkehrs, schon gar nicht spezifiziert für den Straßen- und den Luftverkehr. Eine Zielsetzung wie „Verkehrsvermeidung“, die sich ja sogar (zweifelloso, als Worthölse) zur FDP

durchgesprochen hatte –, taucht erst gar nicht auf. Von der Notwendigkeit einer Verkehrswende ganz zu schweigen.

Das Gesamtverständnis dieser Verkehrspolitik wird in einem scheinbar unproblematischen Satz wie folgt zusammengefasst: „Für die künftige Verkehrsbewältigung müssen die einzelnen Verkehrsträger ihre jeweiligen Systemvorteile bestmöglich nutzen können. Dazu wollen wir sie besser verzahnen und mehr Verkehr auf die Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße verlagern.“

Nun haben wir jedoch die Situation, dass seit mehr als zwei Jahrzehnten die Schiene trotz mehr als 15 Milliarden Euro an staatlichen Unterstützungszahlungen pro Jahr ihren geringen Anteil im Verkehrsmarkt gerade mal knapp hält (Anstieg im SPNV, Rückgang im SPFV, Gleichstand im SGV), dass die Binnenschifffahrt drastisch an Anteilen verlor und die Transportleistungen auf den Binnenwasserstraßen auch absolut rückläufig sind und dass sich der Flugverkehr in diesem Zeitraum mehr als verdreifachte und seine Anteile (Binnen bzw. gesamt) gut verdoppelte. Dafür, dass das so läuft, gibt es Gründe (u.a. kein Tempolimit, keine Kerosinbesteuerung, Ausbau des Straßennetzes und der Flugverkehrsinfrastruktur bei Abbau des Schienennetzes u.a.m.). Die konkrete Unternehmenspolitik, die die Deutsche Bahn AG betreibt, unterstützt diese Trends – durch den Rückzug aus der Fläche, mit der Aufgabe des Stückgutverkehrs und der Reduktion der Gleisanschlüsse im Zeitraum 1994 bis 2012 auf rund ein Viertel.

Wenn diese konkrete Struktur eines „verkehrten Verkehrsmarktes“ und die falsche Unternehmenspolitik nicht analysiert und geändert werden, dann läuft es so weiter wie gehabt. Und damit in die falsche Richtung.

Verkehrsinfrastruktur

Der Koalitionsvertrag plädiert für eine „bedarfsgerechte Dimensionierung von Neu- und Ausbauprojekten“. Gleichzeitig sollen die Mittel, die für die Verkehrsinfrastruktur eingesetzt werden, „substantiell erhöht“ werden – was u.a. durch die Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen und die mögliche Erhöhung der Lkw-Maut finanziert werden wird (zur Pkw-Maut siehe den letzten Abschnitt in diesem Text). Was bewusst nicht im Koalitionsvertrag steht, ist die erforderliche Ausweitung der Lkw-Maut auf Lkw mit weniger als 12 Tonnen Gesamtgewicht. Das ist EU-rechtlich längst möglich; vor allem würde das deutlich mehr Einnahmen bringen. Die bloße Ausweitung der Maut auf große Lkw auf Bundesstraßen könnte die massenhafte Verlagerung auf kleinere Lkw nochmals steigern. Unter den gegebenen Rahmenbedingungen spricht alles dafür, dass alle Mehreinnahmen in den Ausbau des Straßennetzes fließen werden. Im Bereich der Schieneninfrastruktur wird sich ein großer Teil der Mittel auf die beschlossenen und weiter vorangetriebenen Großprojekte konzentrieren, die für eine nachhaltige Entwicklung des Schienenverkehrs als Ganzes überwiegend kontraproduktiv sind.

Dies wird unterfüttert mit einem wenig eingeschränkten Ja zu ÖPP-Projekten. Damit werden viele neue Projekte, in der Regel im Straßenbau, angeschoben, Steuergelder für höhere Zinsen bei den privaten „Investoren“ eingesetzt (den Investoren hilft der Staat zu niedrigen Zinsen) und das Wirksamwerden der Schuldenlast hinausgeschoben.

Was genau die Einrichtung von „verkehrsträgerbezogenen Infrastrukturfonds“ und der Ansiedlung dieser Fonds bei der bundeseigenen Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) für Folgen hat, muss noch genau überprüft werden. Damit könnte der Anspruch auf eine ganzheitliche Verkehrspolitik in Frage gestellt und die Kontrolle des Deutschen Bundestages über die Steuermittel im Verkehrssektor weiter verwässert werden.

Zu Stuttgart 21 enthält der Koalitionsvertrag kein Wort. Das muss man wohl als ein „Weiter so“ lesen. Allerdings ist dieses Schweigen auch beredt; immerhin war der baden-württembergische SPD-Chef Nils Schmid Teil der SPD-Arbeitsgruppe zur Erarbeitung des Dokuments. Bedacht werden muss, dass der Tag, an dem neue Kostensteigerungen (möglicherweise über ein neues Gutachten des Bundesrechnungshofs) bekannt werden, kommen wird. Wenn dann der Bund seinen Vertretern im DB AG-AR erneut sagen wird: Wir, die Bahn, zahlen das, stünde das ein weiteres Mal in krassem Widerspruch zu den Spar-Schwüren.

Straßenverkehr allgemein; Lkw-Verkehr im Besonderen

Rufen wir uns nochmals ins Gedächtnis: Mehr als 80 Prozent des motorisierten Personenverkehrs und mehr als 70 Prozent des Güterverkehrs wird auf der Straße abgewickelt. (Wobei wir hier mal den für die EU wichtigen Sonderfall der Küstenschifffahrt ausklammern).

Der Pkw-Verkehr ist – auf sehr hohem Niveau – seit einem Jahrzehnt stagnierend und teilweise rückläufig. Davon profitiert allerdings vor allem der Luftverkehr.

Der massive Treiber im Straßenverkehr ist der Lkw-Verkehr. Dass Straßengüterverkehr aus ökologischer und aus klimapolitischer Sicht ein Problem darstellt, ist für die Verfasserinnen und Verfasser des Koalitionsvertrags kein Thema. Dass eine nachhaltige Verkehrspolitik grundsätzlich die Fragen stellen sollten: Brauchen wir ein ständiges Mehr an Gütertransporten? Oder auch: Wie kann es sein, dass Deutschland ebenso viel Tierfutter einführt wie es ausführt? Welchen Reim machen wir uns darauf, dass die Bundesrepublik Deutschland rund eben so viel Zucker exportiert wie importiert wird? Einfach tierisch süß.

Doch derlei ficht die Großkoalitionäre nicht an. Im Koalitionsvertrag heißt es schlicht: „Das Netzwerk Güterverkehr und Logistik werden wir weiter festigen. (...) Bestehende Regelungen zum Marktzugang im grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr und im Binnenverkehr werden wir überprüfen und einer weiteren Lockerung der Kabotageregelungen nur zustimmen, solange das Gefälle bei Arbeits- und Sozialbedingungen nicht zu Marktverwerfungen führt. (...) Wir werden die Parkleitsysteme für LKW an Autobahnen ausbauen und zusätzlich 6.000 LKW-Stellplätze in dieser Legislaturperiode einrichten“

Diese Formulierungen unterstützen die prognostizierte Steigerung der Lkw-Verkehre. Nochmals zur Erinnerung: Das offizielle Ziel der EU-Verkehrspolitik und der vorausgegangenen Bundesregierungen besteht in einer Steigerung des Lkw-Verkehr in den nächsten 15 Jahren um weitere 70 Prozent. Diese Bundesregierung will die irrwitzige,

klimaschädliche und Arbeitsplätze in Deutschland bedrohende Politik einer wachsenden Transportintensität und einer weiter gesteigerten international absurd arbeitsteiligen Fertigung unterstützen. Die Prognosen über steigende Verkehre sind ja keineswegs objektiv. Sie treten dann ein, wenn die Verkehrspolitik dafür die Voraussetzungen schafft. Wobei wir seit geraumer Zeit die Situation haben, dass die vorherrschende Verkehrspolitik sich zunächst Prognosen zum geplanten Verkehrswachstum „bestellt“, um dann den Beton zu liefern, mit dem die Infrastruktur entsprechend ausgebaut wird.

Öffentlicher Nahverkehr gefährdet: Gemeindeverkehrsfinanzierung und Regionalisierungsmittel

Im Koalitionsvertrag heißt: „Wir streben eine verlässliche Anschlussfinanzierung für das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz-Bundesprogramm für die Zeit nach 2019 an.“ Eine Garantie dieser Mittel liest sich anders. Ausgesprochen bedrohlich sieht es bei den deutlich umfangreicheren Regionalisierungsmitteln – den jährlich rund 7 Milliarden Euro für den Schienenpersonennahverkehr – aus. Dazu heißt es im Koalitionsvertrag: „Bei der anstehenden Revision der Regionalisierungsmittel im Jahr 2014 streben wir eine zügige Einigung mit den Ländern an. Um die Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs langfristig zu sichern, werden wir die Regionalisierungsmittel für den Zeitraum ab 2019 auf eine neue Grundlage stellen.“

Im *Entwurf* des Koalitionsvertrags (Fassung vom Vortag, dem 26.11.2013) war noch zu lesen: „Ziel ist eine Fortschreibung der Mittel inklusive einer angemessenen Dynamisierung unter besonderer Berücksichtigung der Trassenpreisentwicklung.“ Die Tatsache, dass diese Formulierung entfiel und dass die im endgültigen Dokument enthaltene Formulierung äußerst vage ist, spricht dafür, dass die Regionalisierungsmittel Opfer eines späteren Streichkonzerts werden *können*. Es sei daran erinnert, dass 2003 die damaligen Ministerpräsidenten Roland Koch und Peer Steinbrück ein Papier vorlegten, in dem zur Sanierung der Staatsfinanzen die Regionalisierungsmittel radikal zusammengestrichen werden sollten.² Und im Koalitionsvertrag der 2005 gebildeten Großen Koalition hieß es noch: „Überfällig sind gezielte Einsparungen bei einzelnen Fördertatbeständen. (...) Hierzu stehen Korrekturen bei den Regionalisierungsmitteln (...) an“ (S. 67).

Die ergänzende Formulierung im neuen Koalitionsvertrag beim Thema „Regionalisierungsmittel“: „Von den Ländern erwarten wir, dass sie einen effizienten Mitteleinsatz nachweisen und Anreize für gute Qualität und für einen Zuwachs an Fahrgästen schaffen“ ist ambivalent. Die Formulierung „effizienter Mittelnachweis“ läuft in der Praxis darauf hinaus, dass die Entwicklung zum Lohndumping in diesem Bereich verstärkt wird. Vor allem wird das entscheidende Problem nicht angesprochen. Das Regionalisierungsgesetz schreibt lediglich fest, dass die Länder mit den vom Bund zugewiesenen Regionalisierungsmitteln „*insbesondere* den Schienenpersonennahverkehr zu finanzieren“ haben (§ 7) (Hervorhebung durch d. Ver.). Formal können sie 49 Prozent für

² Laut Koch und Steinbrück sollten die Regionalisierungsmittel in einem 3-stufigen Konzept um ca. 270 Mio. Euro, dann um rund 540 Mio. Euro und schließlich um ungefähr 810 Mio. Euro pro Jahr drastisch gekürzt werden.

anderes ausgeben (z.B. Schülerverkehr; Busverkehre, Deckung allgemeiner Haushaltsdefizite usw.), was einige Bundesländer auch tun. Damit besteht jedoch die Gefahr, dass in der Öffentlichkeit argumentiert wird, die Länder benötigten diese Mittel nicht in Gänze für den SPNV, womit die Gefahr von deutlichen Kürzungen besteht. Auch diese kommende Regierung will laut Koalitionsvertrag nicht den erforderlichen Weg einer Gesetzesnovellierung beschreiten, um in dem Gesetz die eklatante Lücke, die zu Missbrauch einlädt, zu schließen und entweder festzulegen, dass all diese Mittel für den SPNV einzusetzen sind oder zumindest eine sehr hohe Quote für eine entsprechende Mittelbindung festzulegen.

Die Tatsache, dass die ÖPNV-Finanzierung auf Basis des Koalitionsvertrags und vor dem Hintergrund der allgemeinen Finanzknappheit der Kommunen plus der Schuldenbremse als nicht gesichert gelten muss, dürfte besonders an der SPD-Basis böse aufstoßen. Unter den 18 SPD-Funktionären, die der „Spiegel“ in Heft 48/2013 mit – überwiegend zur Großen Koalition kritischen – Kurzzitaten zu Wort kommen lässt, äußert z.B. Frank Dudda, der Fraktionschef der SPD in Herne: „Wir brauchen mehr Gelder für die Städte. Falls das nicht erfolgreich umgesetzt wird, sind wir sehr zurückhaltend, was unsere Zustimmung zur Großen Koalition angeht.“

Lärmschutz

Der Vertrag enthält in einigen Bereichen weitreichende Zielsetzungen für Lärmschutz, so diejenige der „Halbierung des Schienenverkehrslärms bis 2020“. Ab diesem Zeitpunkt sollen „laute Güterwagen das deutsche Schienennetz nicht mehr befahren dürfen.“ Wenn bis 2016 „nicht mindestens die Hälfte der in Deutschland verkehrenden Güterwagen umgerüstet sein, werden wir noch in dieser Wahlperiode ordnungsrechtliche Maßnahmen auf stark befahrenen Güterstrecken umsetzen – z. B. Nachtfahrverbote für nicht umgerüstete Güterwagen.“ Bezweifelt werden muss, dass eine solche ordnungspolitische Maßnahme mit dem EU-Recht in Übereinstimmung zu bringen ist. Bereits eine praktische Kontrolle einer solchen Vorgabe dürfte außerordentlich schwierig sein.

Vergleichbare ambitionierte Festlegungen gibt es allerdings nicht beim Flugverkehrs. Der Straßenlärm taucht im Koalitionsvertrag nur einmal kurz mit dem Hinweis auf den *kombinierten* Schienen- und Straßenlärm auf, aber nicht als solcher. Dabei ist die eingeplante Zunahme des Lkw-Verkehrs um bis zu 60 Prozent mit einer deutlich zunehmenden Zunahme des Straßenverkehrslärms verbunden.

Zum Flugverkehr heißt es, die Koalition setze „vorrangig auf eine Reduzierung des Fluglärms an der Quelle“. Zwar sollen „die berechtigten Anliegen der an Flughäfen lebenden Menschen ernst“ genommen werden – aber eben auf gleichem Niveau stehend „wie die Sorge um die wirtschaftliche Zukunft des Luftverkehrsstandorts und die damit verbundenen Arbeitsplätze.“ Klartext dann wie folgt: „Generelle Betriebsbeschränkungen mit einem Nachtflugverbot lehnen wir ab.“ Es bleibt damit bei den Von-Fall-zu-Fall-Regelungen und bei gerichtlichen Beschlüssen.

Schiene; Deutsche Bahn AG

Die neue Bundesregierung will „vor Auslaufen der geltenden Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung Schiene (LuFV) (...) mit der DB AG eine neue Vereinbarung schließen.“ Dabei soll „durch Festlegung zusätzlicher Qualitätsmerkmale“ sichergestellt werden, „dass Umfang und Kapazität des Schienennetzes erhalten bleiben.“

Vor dem Hintergrund der völlig intransparenten Infrastrukturzustandsberichte (IZB) der DB AG, des seit 2004 abnehmenden Modernitätsgrad der Schieneninfrastruktur und der verheerenden und zutreffenden Kritik des Bundesrechnungshofs an dem Finanz- und Investitionsgebaren der DB AG respektive von DB Netz (intransparent; manipulative Angaben zu den Investitionen; kein verantwortlicher wirtschaftlicher Umgang mit den jährlich gut 2,5 Milliarden Euro an Steuermitteln) läuft das erneut auf ein „weiter so“ hinaus. Positiv kann gewertet werden, dass der Satz aus dem *Entwurf* des Koalitionsvertrags, wonach es einen „deutlich erhöhten Finanzbedarf zur Leistungssicherung des Bestandsnetzes“ geben würde, im endgültigen Text nicht steht. In dieser Pauschalisierung und ohne die oben angedeuteten Konsequenzen wäre eine solche pauschale Forderung nach mehr Steuergeldern nicht zu verantworten.

Die Formulierung „Wir werden sicherstellen, dass alle Gewinne der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes in die Infrastruktur zurückfließen“ ist weiße Salbe. Solange es einen *Beherrschungsvertrag* zwischen der Holding DB AG und DB Netz bzw. DB Station & Service bzw. DB Energie gibt, fließen die dort (und bei anderen Töchtern) erwirtschafteten Gewinne automatisch an die Muttergesellschaft. Diese Beherrschungsverträge müssten aufgekündigt werden und darüber hinaus vertragliche Festlegungen getroffen werden („chinese walls“), um diesen ständigen fatalen Mittelabfluss zu stoppen.

Der Koalitionsvertrag scheint auf die vielfache Kritik an der weitgehend abgehobenen Politik des DB AG-Vorstands zu reagieren. In dem Dokument heißt es jetzt: „Den Verkehrsträger Schiene wollen wir weiter stärken und ausbauen. (...) Wir werden die Geschäftspolitik der DB AG noch stärker an diesen Zielen ausrichten, ohne die Wirtschaftlichkeit in Frage zu stellen. Dazu werden wir das Steuerungskonzept für die DB AG unter Berücksichtigung des Aktienrechts überarbeiten. (...) Die Steuerung der DB AG im Aufsichtsrat wird von dem im für Verkehr zuständigen Bundesministerium angesiedelten Staatssekretär koordiniert.“

Allerdings sind das keine konkreten Vorgaben. Zumal es immer noch in den zwei wichtigen Sätzen jeweils eine Einschränkung gibt („Wirtschaftlichkeit beachten!“; das „Aktiengesetz berücksichtigen!). Eine Steuerung des Aufsichtsrats durch einen Staatssekretär ist dann lächerlich, wenn rund die Hälfte der AR-Sitze der Eigentümerseite – einschließlich des ARV Felcht – durch Personen besetzt sind, die Eigeninteressen verfolgen, die mit Bahninteressen nicht kongruent sein müssen und teilweise dazu in Widerspruch stehen. Dennoch ist die Passage insofern interessant, weil es in fast jeder Antwort der Bundesregierung auf Kleine Anfragen zum Thema Bahn unter Verweis auf das Aktiengesetz heißt, die Bundesregierung habe keinen Einfluss auf die Unternehmenspolitik. Nun steht schwarz auf weiß im Koalitionsvertrag, man verfüge beim Bahn-Konzern sogar über ein „Steuerungskonzept“. Ja, es sollen sogar die Vorstands-Boni an festen Unternehmenszielen ausgerichtet werden. Wenn das keine „Eingriffe ins das operative Geschäft“ sind!

Auch liest sich der Satz

„Die Planung der Schienenwege werden wir am Ziel eines Deutschland-Takts mit bundesweit aufeinander abgestimmten Anschlüssen sowie leistungsfähigen Güterverkehrsstrassen ausrichten“

gut. Er steht jedoch in direktem Widerspruch zu den *konkreten und beschlossenen Schienenwege-Ausbauprojekten*. Die sündhaft teuren Projekte NBS Wendlingen – Ulm oder Nürnberg – Erfurt sind eben *nicht* in einen Taktfahrplan integriert. Mehr noch: Insbesondere Wendlingen – Ulm verletzt die Vorgaben für einen Deutschland-Takt bei einem wichtigen Knoten. Wollte man auf einen Deutschlandtakt orientieren, müsste man anstelle der NBS auf dieser Relation die bestehende Strecke über Geislingen optimieren und um 7-9 Minuten beschleunigen. Bereits damit könnte man gut drei Milliarden Euro einsparen. Doch kein Wort dazu findet sich im Koalitionsvertrag. Mehr noch: während über diesen Vertrag verhandelt wurde, feierte der Noch-Bundesverkehrsminister den Startschuss für ein Teilprojekt der Dino-NBS über die Schwäbische Alb.

Im Abschnitt „Kriminalität bekämpfen“ wird ausgeführt, man werde „die Videoüberwachung an Bahnhöfen“ ausbauen. Dies kontrastiert mit der Politik der Bahn, immer mehr Personal von Bahnhöfen und Bahnsteigen abzuziehen, womit Arbeitslose geschaffen und Unsicherheit und Gefahrenherde erzeugt werden. Videokameras verhindern nun mal keine Überfälle oder andere Gefährdungen.

Offenes Scheunentor für Bahnprivatisierung oder für einen Bahn-Börsengang

In den letzten drei Jahren wurde von Politikern der Union und der SPD – und hier insbesondere seitens des Bundesverkehrsministers und der sozialdemokratischen Verkehrspolitikern – wiederholt erklärt, dass ein Bahnbörsengang nicht mehr aktuell sei. Nun war auch in der FAZ (28.11.) zu lesen: „Für die Schiene legen sich Union und SPD fest: Einen Börsengang der Bahn soll es nicht geben.“ Vergleichbares verbreitet das Bündnis „bahn von unten“.

Das trifft leider nicht zu. Im Vertrag steht etwas Anderes und zwar: „Wir stehen zum integrierten Konzern DB AG. Die Eisenbahninfrastruktur ist Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge und bleibt in der Hand des Bundes.“

Doch genau diese Formulierung, wonach die Eisenbahninfrastruktur „in der Hand des Bundes“ bleiben würde – was, wenn auch nur hinsichtlich der *mehrheitlichen* Anteile, auch in der Verfassung Art. 87e so festgehalten wird – öffnet erneut das Tor für eine Privatisierung des Eisenbahnbetriebs (der unter dem Dach der 2008 gegründeten Subholding DB Mobility Logistics – DB ML – zusammengefassten Transportsparten DB Regio, DB Fernverkehr, DB Schenker Railion und DB Schenker Logistics). Denn für eine Nichtprivatisierung dieser Transportsparten, die von der Infrastruktur getrennt sind, gibt es keine Garantie.

Eine besondere Gefahr stellt hier der mögliche *Einstieg eines Investors* dar (Beteiligung an DB ML).

Erinnert sei daran, dass die DB ML im letzten Jahr der vorausgegangenen Großen Koalition, im Frühjahr 2008, gegründet wurde, dass CDU/CSU und SPD am 30. Mai 2008 einen Bundestagsbeschluss fassten, wonach die Bundesregierung aufgefordert wird, zunächst 24,9

Prozent der Anteile an DB ML zu veräußern, dass dieser Beschluss zumindest formal weiterhin gültig ist und dass der Vorstandsvorsitzende Rüdiger Grube Ende 2009 prophetisch formulierte: „Der Zeitpunkt für eine Privatisierung wird wieder kommen, gar keine Frage.“ (FAZ vom 7.11.2009).

Das dritte Mal: Ziel = eine Million E-Pkw

Die naive Technikverliebtheit und der Mobilitäts-Fetischismus der zukünftigen Bundesregierung wird im Koalitionsvertrag in dem Glaubenssatz festgeschrieben: „Am Ziel, eine Mio. Elektroautos in allen unterschiedlichen Varianten für Deutschlands Straßen bis zum Jahr 2020, wollen wir festhalten. Den Aufbau der entsprechenden Lade- und Tankstelleninfrastruktur treiben wir voran.“

Einmal abgesehen davon, dass es das Ziel „eine Million Elektro-Pkw“ bereits Anfang der 1990er Jahre gab – und nichts daraus wurde, setzte sich dieses Ziel die vorausgegangene schwarz-gelbe Bundesregierung 2009. Vier Jahre später sind weniger als 25.000 Elektro-Pkw in Flensburg registriert. Jetzt sollen also in den verbleibenden sechs Jahren eine Million (oder genauer: 975.000) Elektro-Pkw auf die Straßen gebracht werden – also knapp 200.000 pro Jahr. Auch wenn man die Hybrid-Modelle hinzurechnet (siehe die Formulierung „... in allen unterschiedlichen Varianten...“), ist eine solche Zielvorgabe absolut unrealistisch. Dafür gibt es nicht einmal ansatzweise die Fertigungsanlagen. Und vor allem gibt es dafür keine kaufkräftige Nachfrage. Es sei denn, man schafft eine solche künstlich – siehe unten.

Diese Bundesregierung, die behauptet sparen zu wollen, hält daran fest, Milliarden Euro in eine Technik zu stecken bzw. diese der Autoindustrie zukommen zu lassen, die seit 25 Jahren vom Stillstand und massiven Rückschlägen gekennzeichnet ist (siehe: der wichtigste Daimler-Partner bei der Elektrotechnologie, BYD, China, ist mit seiner Orientierung auf E-Pkw fast komplett gescheitert; siehe die jüngsten Batterie-Brände in Pkw-Modellen von GM („Volt“ bzw. „Ampera“) und von Tesla).

Positiv kann gewertet werden, wenn es im Koalitionsvertrag heißt: „Bei der Unterstützung des Markthochlaufs der Elektromobilität setzen wir auf nutzerorientierte Anreize statt auf Kaufprämien.“ Doch – Achtung! Auf die öffentliche Hand können durch die folgenden Formulierungen erhebliche Kosten zukommen bzw. für die innerstädtischen Verkehre können sich daraus erhebliche Blockade-Effekte ergeben: „Wir schaffen die Rahmenbedingungen für eine schnelle Kennzeichnung und Markteinführung elektrisch betriebener Fahrzeuge.“ Und: „Im Straßenverkehrsrecht schaffen wir die Möglichkeit, dass Kommunen Parkplätze rechtssicher für Carsharing-Autos *und Elektroautos* ausweisen können.“ Das riecht nach Sonderrechten für Elektro-Pkw.

Mit dem Satz „Der Bund wird seinen Fuhrpark sukzessive umrüsten“ wird ein Sonderprogramm zur Anschaffung von Elektro-Pkw durch den Bund angekündigt. Dabei eignen sich Elektro-Pkw am wenigsten bei Pkw mit Dauereinsatz und hohen Laufleistungen – was aber gerade Kennzeichen des Fuhrparks der öffentlichen Hand sein sollte. Doch richtig: Es dürfte sich realiter um Show- und Sonntags-Fahrzeuge handeln, die dem Autoverkehr im allgemeinen eine Umweltverträglichkeit andichten sollen.

Radverkehr

Den Fußgängerverkehr gibt es im Koalitionsvertrag nicht – was Tradition hat. Die Sätze zum Radverkehr sind ausgesprochen dürr und ohne jegliche konkrete Vorgabe – weder finanzieller Art noch hinsichtlich einer Zielsetzung beim modal split. Es heißt im Koalitionsvertrag schlicht:

„Wir wollen den Anteil des Fahrradverkehrs als umweltfreundliche Mobilitätsalternative weiter steigern.“ Wobei es solche konkrete Zielsetzungen gibt; sie werden zumindest in diesem Dokument nicht erwähnt. Interessant könnte die Formulierung sein, wonach man „die gesetzliche Grundlage für den Radwegebau an Betriebswegen unserer Bundeswasserstraßen schaffen“ werde.

Barrierefreiheit

Ähnlich unverbindlich sind die Formulierungen im Abschnitt Barrierefreiheit. Der Bezug auf die UN-Konvention („Die Umsetzung der UN-Behindertenkonvention im Verkehrsbereich werden wir vorantreiben“) liest sich gut – doch eben diese Konvention wurde durch die vorangegangenen Bundesregierungen immer wieder neu verletzt. So geschehen, als am 1. Januar 2013, als die Liberalisierung des Fernbusverkehrs in Kraft trat – mit faktisch keinerlei Garantien für Barrierefreiheit.

Im Koalitionsvertrag heißt es dann höchst allgemein: „Unser Ziel ist es, dass alle Menschen in der gesamten Reisekette und in allen Verkehrsträgern ohne Barrieren mobil sein können.“ Bei der darauf folgenden Konkretion „... werden wir ein Bahnstationsmodernisierungsprogramm mit einem verbindlichen Fahrplan zum barrierefreien Aus- und Umbau aller größeren Bahnhöfe vorlegen“ stellt sich die Frage, was genau gemeint ist mit „größere Bahnhöfe“. Derzeit betreibt die Deutsche Bahn-Tochter Station & Service ein Programm, mit dem die Präsenz von Bahnbeschäftigten beim Großteil der Bahnhöfe (wo nicht bereits erfolgt) auf Null gesenkt wird. Und personelle Präsenz auf Bahnhöfen ist oft die Voraussetzung für mobilitätseingeschränkte Menschen, ihr Grundrecht auf Mobilität wahrzunehmen.

Übrigens: Stuttgart Hbf dürfte ein „größerer Bahnhof“ sein. Ein – meist vernachlässigter – Aspekt von „Stuttgart 21“ besteht darin, dass damit ein barrierefreier, weil ebenerdiger Kopfbahnhof in einen mit enorm vielen Barrieren ausgestatteten Tiefbahnhof umgewandelt wird – und dass die bislang vorliegende Notfallkonzeption für den Fall des Brandes im S21-Hauptbahnhof Menschen mit Behinderungen faktisch der Gefahr des Todes durch Qualm und Flammen aussetzt.

Weiter heißt es im Koalitionsvertrag: „Für kleinere Bahnhöfe und Haltepunkte wollen wir zusammen mit den Betroffenen geeignete, kostengünstige Lösungen entwickeln.“ Das wiederum wirkt wie Hohn angesichts der Tatsache, dass die DB AG und der Bund sich darauf verständigten, schlichtweg alle kleineren Bahnhöfe als „barrierefrei“ zu klassifizieren. Wobei gerade diese Bahnhöfe fast immer *nicht barrierefrei* sind. Ein Koalitionsvertrag, der diese behindertenfeindliche Klassifizierung nicht klar zurückweist und dann noch bei den „kleineren Bahnhöfen“ auf „kostengünstige Lösungen“ verweist, muss in diesem Bereich als zynisch klassifiziert werden.

Luftverkehr

Der Luftverkehr zählt unbestritten zu denjenigen motorisierten Verkehrsarten, die die Umwelt (Stockoxide! Gifte der Enteisungsmittel! Zerstörung städtischer Erholungsgebiete!), die Menschen (Fluglärm!) und das Klima (besondere Klimaschädigung bei CO₂-Emissionen in großen Höhen!) besonders belasten.

Es ist äußerst problematisch, dass der Flugverkehr die am stärksten wachsende Verkehrsart in Deutschland ist. Was im Übrigen für die gesamte EU und weltweit zutrifft.

Im Koalitionsvertrag ist der Flugverkehr jedoch eine von mehreren Verkehrsarten – und insbesondere eine solche, die gesteigert werden soll. Es heißt dort: „Wir werden den Luftverkehrsstandort Deutschland stärken und setzen uns für den Erhalt seiner internationalen Wettbewerbsfähigkeit ein.“ Die seit Jahrzehnten überfällige Kerosinbesteuerung wird nicht nur nicht gefordert; sie wird indirekt in Frage gestellt mit der folgenden Formulierung: „Bei der Einführung von fiskal- oder ordnungspolitischen Maßnahmen im Luftverkehr werden wir auf ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis achten. Die Folgen für die Mobilität in Deutschland und ihre Wirksamkeit für einen effektiven Lärm- und Umweltschutz müssen in einem angemessenen Verhältnis zueinander stehen.“ Das ist eine verklausulierte Absage an eine solche Kerosinsteuer z.B. auf EU-Ebene und eine Absage an eine Politik zur Verlagerung von Flugverkehr auf die Schiene. Die Fraktion DIE LINKE im Bundestag hat nachgewiesen, dass bis zu einem Drittel aller Flugverkehre, die auf deutschen Airports ankommen oder von dort starten, auf die Schiene verlagert werden könnten, wenn als Maßstab maximal 4 – 5 Stunden Fahrtzeit mit der Eisenbahn gilt.

Theoretisch hätte der Bund bei der Finanzierung des Berliner Flughafens aussteigen können. Dem ist jedoch nicht so – auch hier gilt das entschiedene „Weiter so!“. Im Vertrag heißt es: „Der Bund bekennt sich zum Bau des Flughafens Berlin-Brandenburg BER.“ Nachdem bei diesem Projekt im operativen Bereich nur noch der Ex-Bahnchef und der Ex-Air-Berlin-Chef Hartmut Mehdorn in verantwortlicher Position verblieb, darf man davon ausgehen, dass eine Eröffnung des BER frühestens 2016 stattfindet und dass diese nochmals spätere Inbetriebnahme die Steuerzahler gut eine weitere Milliarde Euro kosten wird. Im Übrigen spricht angesichts der Steigerung der Fluggästezahl auf den bestehenden Berliner Airports Tegel und Schönefeld viel dafür, dass der BER zu klein sein wird, wenn er denn einmal eröffnet werden wird... und dass damit der Druck, dann den Airport Berlin Tegel weiter zu betreiben, weiter zunimmt – oder der Druck, nach Fertigstellung des BER diesen bereits qualitativ für mehrere Milliarden Euro zu erweitern, steigt.

Dabei kann gerade im Fall des Berliner Flugverkehrs nachgewiesen werden, dass deutlich mehr als ein Drittel auf die Schiene verlagert werden könnte – wenn es dafür den politischen Willen geben würde.

Einen positiven Aspekt in diesem Abschnitt gibt es: Noch am Tag bevor die endgültige Fassung des Koalitionsvertrags veröffentlicht wurde, hieß es im Entwurf für denselben: „Die Luftverkehrssteuer werden wir in dieser Legislaturperiode abschaffen, ohne die Erhöhung der Investitionsmittel für die Verkehrsinfrastruktur zu gefährden.“

Dieser Satz findet sich erfreulicherweise nicht mehr in der Endfassung. Und es ist traurig, aber wahr: Es war unter anderen die Dienstleistungsgewerkschaft Verdi, die die Abschaffung dieser 2010 eingeführten Steuer forderte. Und es waren auch SPD-Verkehrspolitiker, die eine Abschaffung dieser Steuer – die eine kleine bremsende Wirkung auf den fortgesetzt

steigenden Flugverkehr hat und die immerhin eine Milliarde Euro in den Bundeshaushalt spült – forderte.³

Es spricht einiges dafür, dass es ausgerechnet die CDU/CSU war, die – aus welchen Gründen auch immer (Schäuble: „Mer gebet nix (zurück)“) – diese ökologisch grundsätzlich sinnvolle Steuer verteidigte – gegen die technik- und wachstumsgläubige Position der SPD. Im Übrigen müsste diese Abgabe aus klimapolitischer Sicht angehoben werden. Real wird sie bereits 2014 sinken.

Binnenschifffahrt, Häfen Maritime Wirtschaft

Auch beim Schiffsverkehr soll alles beim Alten bleiben. Die Reform der Wasserschifffahrtsverwaltung (WSV) soll unter "Einbindung der Beschäftigten" weiter entwickelt werden - eine Abkehr vom Privatisierungskurs öffentlicher Aufgaben lässt sich nicht herauslesen. Der Begriff „Tarifvertrag“, den die Vertreter der WSV-Beschäftigten noch immer vehement fordern, wird bewusst ausgespart. Die Hafenwirtschaft wird durch KfW-Förderprogramme (allen voran im Bereich Offshore-Windenergie) alimentiert, wobei kein Wort über die bevorstehende Verschlechterung der Arbeitsbedingungen der Arbeitskräfte in den Häfen durch das EU-Portpackage III verloren wird. Auch im Bereich Maritimes ist Wettbewerbsfähigkeit das dominierende Schlagwort, welche unter anderem durch die Weiterentwicklung des Nationalen Hafenkonzepts gestärkt werden soll. Die sich in öffentlicher Hand befindlichen Häfen sollen sich weiter Konkurrenz machen, anstelle durch Kooperation die Effizienz vor allem des Güterverkehrs zu erhöhen.

Pkw-Maut

Das meiste Interesse am verkehrspolitischen Teil des Koalitionsvertrags weckte die von der CSU ultimativ geforderte „Maut für Ausländer“. Nun wurde im Koalitionsvertrag dazu das Folgende vereinbart:

„Zur zusätzlichen Finanzierung des Erhalts und des Ausbaus unseres Autobahnnetzes werden wir einen angemessenen Beitrag der Halter von nicht in Deutschland zugelassenen PKW erheben (Vignette) mit der Maßgabe, dass kein Fahrzeughalter in Deutschland stärker belastet wird als heute. Die Ausgestaltung wird EU rechtskonform erfolgen. Ein entsprechendes Gesetz soll im Verlauf des Jahres 2014 verabschiedet werden.“

Es handelt sich hier zunächst um einen Formelkompromiss. Denkbar ist, dass ein – relativ früh, 2014, zu verabschiedendes – Gesetz von der EU kassiert wird. Allerdings steht dem eine schriftliche Stellungnahme des Verkehrskommissars Siim Kallas von Ende Oktober 2013 entgegen, wonach „deutsche Autofahrer bei der Einführung einer generellen Pkw-Maut für In- und Ausländer unter bestimmten Umständen an anderer Stelle entlastet werden“ dürfen.

³ Beispielsweise argumentierte Sören Bartol, verkehrspolitischer Sprecher der SPD im Bundestag 2011: „Die Luftverkehrssteuer ist so ausgestaltet, dass sie keine ökologische Lenkungswirkung hat und gleichzeitig in den innerdeutschen Wettbewerb der Fluglinien eingreift. Sie dient lediglich dazu, die Löcher des Bundeshaushalts zu stopfen.“

Ein solches Modell sei „mit europäischem Recht“ vereinbar. Auch wenn Kallas nicht eindeutig für das Thema zuständig ist und auch wenn es kurz darauf Relativierungen dieser Kallas-Aussage seitens anderer EU-Verantwortlicher gab, scheint es durchaus vorstellbar, dass es ein Zusammenspiel zwischen einer neuen Bundesregierung und der EU-Kommission gibt und dass eine solche Maut-Lösung EU-rechtskonform ausformuliert wird.

Bei dem Thema Maut sollte auch zweierlei beachtet werden: Erstens dürfte die CSU weiterhin den Bundesverkehrsminister stellen und damit das Maut-Gesetz kraft der eigenen Wassersuppe ausgestalten. Zweitens sprachen sich im Vorfeld der Bundestagswahl alle relevanten Bauindustrie-Vertreter zugunsten einer Pkw-Maut aus. Es sollte nicht unterschätzt werden, welche materielle politische Kraft aus diesem Bündnis CSU-Bauindustrie erwachsen kann.

Es besteht also ernsthaft die Gefahr, dass es zu einem – zunächst für deutsche Pkw-Fahrer finanziell abgefederten – Einstieg in eine *allgemeine Pkw-Maut* kommt. Dies hätte erhebliche Folgen. Faktisch würde dies in ein neues großes Programm zum Ausbau des Fernstraßennetzes münden. Darüber hinaus wäre das eine Steilvorgabe zur Verwirklichung des totalen Überwachungsstaats.

Der Verkehrsexperte Winfried Wolf ist aktiv bei der Gruppe Bürgerbahn statt Börsenbahn (BsB) und beim Bündnis Bahn für Alle. Er arbeitet als wissenschaftlicher Mitarbeiter für das Büro der verkehrspolitischen Sprecherin der Linken im Bundestag, Sabine Leidig. Mitarbeit am Text: Gerrit Schrammen und Martin Wegner.