

Hintergrund

www.klimaseite.info, 27.03.2023

Verkehrspolitischer Dauerstau

Das wochenlange Tauziehen um die Zulassung von Fahrzeugen mit E-Fuels und um die Ausbauprioritäten bei den Verkehrsnetzen zeigt die tiefe Gespaltenheit der Bundesregierung in der Verkehrspolitik. Während die Grünen beim motorisierten Individualverkehr (MIV) voll auf Elektromobilität setzen, hat es die FDP geschafft, den Weg für Autos mit Verbrennungsmotor zu ebnen, sofern sie mit E-Fuels, synthetischen und angeblich klimaneutralen Treibstoffen angetrieben werden. Ein zufriedener Verkehrsmister Wissing hielt eine Glasflasche mit durchsichtiger Flüssigkeit in die Kamera, auf der „CO₂“ zu lesen war, was wohl suggerieren sollte, dass das hier verwendete CO₂ aus der Welt sei.

Sagenhafte E-Fuels

In Wahrheit wird CO₂ bei der Verbrennung des Kraftstoffs im Motor freigesetzt, aber das Märchen von den klimaneutralen E-Fuels glauben Viele nur allzu gerne. VW-Manager Blume predigt ebenfalls „Technologieoffenheit“, obwohl sein Konzern wie fast alle anderen auf den Elektromotor setzt und E-Fuel-Pkw wegen des teuren Sprits ein teurer Spaß für Leute werden, die sich das leisten können. Die FDP hat sich nicht nur in der Koalition durchgesetzt. Die Sturheit der Bundesregierung in dieser Frage irritierte Brüssel und einige Mitgliedstaaten, aber sie war letztlich erfolgreich. Entgegen den ursprünglichen Beschlüssen und Pläne der EU dürfen jetzt Verbrenner mit E-Fuel auch nach 2035 noch neu zugelassen werden. Aber E-Fuels werden nur als Treibstoff von Flugzeugen, Schiffen (und vielleicht LKW) eine nennenswerte Rolle spielen. Für den Klimaschutz ist damit kaum etwas erreicht. Weder die Umstellung der Motoren vom Verbrenner auf den Elektroantrieb noch neue Treibstoffe wie Wasserstoff oder E-Fuels allein werden Wissing helfen, im Verkehrsbereich das per Klimaschutzgesetz vorgegebene CO₂-Budget einzuhalten, nachdem er sein Konto das zweite Jahr in Folge überzogen hat. Da muss schon mehr kommen. Für eine klimafreundliche Verkehrspolitik und eine zukunftsfähige Mobilitätsstrategie reichen diese Ansätze bei weitem nicht aus.

Auto-Verkehrspolitik

Nach Jahrzehnten autozentrierter Verkehrspolitik mit einer ganzen Reihe von „Autoverkehrsministern“ an der Spitze des Ministeriums ist das deutsche Straßennetz auf 230.000 km (nur überörtliche Straßen, ohne Gemeindestraßen) gewachsen, das Schienennetz auf 38.000 km geschrumpft. Der größte Teil des Güter- und Personenverkehrs spielt sich auf der Straße ab. Auch mit im letzten „Bundesverkehrswegeplan“ war für die Straße über 2030 hinaus mehr Geld eingeplant als für die Schiene bzw. die Bahn. Diese langfristige Planung der Haushaltsmittel bedarf der Korrektur, ebenso wie die einseitige Ausrichtung der Verkehrspolitik, die offensichtlich nicht mit den Klimazielen der Bundesregierung kompatibel ist. Zu dieser notwendigen „Verkehrswende“ gehören ein Stopp beim Bau neuer Bundesstraßen und Autobahnen, sowie die Umschichtung der entsprechenden Mittel auf den Unterhalt und auf die Sanierung maroder Brücken, deren Zahl in die Tausende geht: also Straßenunterhalt statt Neu- und Ausbau. Und natürlich muss eine Umschichtung der für die Straße eingeplanten Mittel auf die Schiene, für den Bau von überörtlichen Radwegen und für den chronisch unterfinanzierten öffentlichen Nahverkehr geschehen, der auf dem Land oft keinerlei Alternative zum Auto darstellt.

Die Misere der Bahn

Bei der Bahn gibt es nach einer internen Analyse ebenfalls einen gewaltigen Sanierungsbedarf von ca. 89 Mrd. Euro, der nicht finanziert ist. Dazu kommen der Netzausbau in der Länge, die Schaffung schneller Verbindungen und guter Anschlüsse („Deutschlandtakt“). Der Bundesrechnungshof mahnte unlängst in einem Prüfbericht eine grundlegende Neuorientierung bei der Bahn an. Die letztem vier Jahren seien praktisch verloren, so dass wohlklingende Programme wie *Deutschlandtakt* und *Starke Schiene* als „weitgehend wirkungslose Worthülsen“ bezeichnet werden müssten. Die Bahnkunden, denen bereits im letzten Jahr viel Geduld abverlangt wurde, müssen sich wohl darauf einstellen, dass die Bahn bis mindestens 2030 eine Dauerbaustelle bleibt, selbst wenn jetzt die verkehrspolitischen Weichen völlig neu gestellt würden. Die Bundesregierung muss die DB stärker in die Pflicht nehmen und finanziell besser ausstatten. In Deutschland stehen aktuell nur 124 Euro pro Bundesbürger für die Bahn zur Verfügung, in der Schweiz 413 Euro pro Kopf. Fast genauso wichtig wie das Geld wäre aber wohl eine Bahnreform, denn derzeit, so der Bundesrechnungshof, sei der weitverzweigte, unzureichend gemanagte Bahnkonzern „ein Fass ohne Boden“, der pro Tag 5 Mio. Euro an Schulden anhäuft. Auch, weil sich die Bahn immer wieder in Großprojekte mit explodierenden Kosten wie Stuttgart 21 und die zweite S-Bahn-Stammstrecke in München verstrickt.

Weniger Schienenkilometer

Seit der Bahnreform 1994 wurden 6.200 Schienenkilometer abgebaut, in den letzten sieben Jahren wuchs das Schienennetz gerade einmal um mickrige 40 km. Vom Gesamtnetz mit einer Länge von 38.400 km sind nur 61 % elektrifiziert. 2022 häuften sich Zugausfälle in erschreckendem Ausmaß, die Summe der Verspätungen kann man nicht anders als blamabel bezeichnen, nur 65 % der Fernzüge waren pünktlich. Trotz dieser schlechten Kennzahlen steigt die Zahl der Personen- und Frachtkilometer seit Jahren, einige Strecken sind bereits überlastet. Ganz offensichtlich kommt man beim Netzausbau der steigenden Nachfrage nicht hinterher. Überfüllte Züge zu Stoßzeiten und in der Phase des 9-Euro-Tickets zeigen die Grenzen der Aufnahmefähigkeit. Neben dem Personenverkehr krankt bei der Bahn auch der Güterverkehr. Schritt für Schritt ist rechte Fahrspur der Autobahnen zu einem rollenden Warenlager mutiert. Das ärgert nicht nur viele Autofahrer, sondern verursacht darüber hinaus enorme Kosten im Unterhalt, denn ein 40-Tonner beansprucht den Fahrsteifen so stark wie 41.000 Pkw. Bezogen auf die Verkehrsleistung emittieren Lkw viermal mehr CO₂ als die Bahn. Die Güterbahn (DB Cargo und andere Unternehmen) muss endlich eine attraktive Alternative zu den kilometerlangen Lkw-Karawanen auf den Autobahnen bieten, nur dann kann aus dem verkehrspolitischen Ziel „Güter gehören auf die Bahn“ auch Wirklichkeit werden. Aber immer weniger produzierende Unternehmen haben einen Gleisabschluss und die Bahn selbst liefert den Kunden die transportierten Güter per Lkw an.

Schiene ohne Chance

Wer sich mit der Situation der Deutschen Bahn ernsthaft beschäftigt, wird zu dem Schluss kommen, dass die Schiene auf absehbare Zeit keine wirkliche Alternative zu Straße sein kann, zu groß ist der Rückstand. Es sei denn, alle Finanzmittel, Verwaltungs- Planungsressourcen werden auf die Bahn konzentriert und bei Bundesfernstraßen bleibt es beim Unterhalt und bei der Sanierung bröckelnder Brücken, wo Kosten ebenfalls in die Milliarden gehen. Für diese neue Weichenstellung wäre ebenfalls in erster Linie Verkehrsminister Wissing (FDP) zuständig. Aber der scheint, wie seine Vorgänger von der CSU, andere Prioritäten zu haben. Während die Mittel im Haushalt 2023 für die Straße auf 11,5 Mrd. Euro leicht angehoben worden sind, bleiben die Investitionen in die Schiene bei 9,5 Mrd. Euro. Mit dem Ergebnis der Koalitionsausschusses von Ende März dieses Jahres, Gelder aus der Anhebung

der LKW-Maut auf die Schiene umzuleiten, dürfte sich die Finanzausstattung der Bahn bessern, auch könnten Bahnprojekte künftig schneller realisiert werden. Ein Paradigmenwechsel in der Verkehrspolitik ist das freilich nicht. Unverständlich auch die Weigerung der FDP, klimaschädliche Subventionen im Verkehrsbereich abzubauen, denn hier läge das Geld für Klimaschutz buchstäblich auf der Straße. Diese Subventionen für Dieselfahrzeuge, Entfernungspauschale und steuerliche Vergünstigung für Dienstwagen beliefen sich im Jahr 2018 auf über 17 Mrd. Euro. Fachleute empfehlen die Einführung einer Pkw-Maut für Alle oder die Ausrichtung der KFZ-Steuer am CO₂-Ausstoß, aber solche weitreichenden Maßnahmen sind von der Bundesregierung momentan nicht zu erwarten, nicht einmal das vom Umweltbundesamt empfohlene Tempolimit auf 120 km/h, das 6,7 Mio. Tonnen CO₂ pro Jahr einsparen würde. An diese simple und äußerst kostengünstige Maßnahme traut sich die Ampel nicht heran.

Der Antriebswechsel auf das E-Auto

Sage und schreibe 97 % aller Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors, insgesamt waren das 2022 147 Mio. Tonnen, entfallen in Deutschland auf den Straßenverkehr, rund 60 % speziell auf den Pkw. Der Umstieg auf das E-Auto wird sich neben einer CO₂-Minderung in den nächsten Jahren auch positiv auf unsere Gesundheit auswirken, denn aufgrund der Lärmbelastung und Luftverschmutzung sterben in Deutschland jedes Jahr deutlich mehr Menschen als bei Verkehrsunfällen auf der Straße. Schon allein deshalb ist das Hintertürchen zu Verbrennern mit E-Fuels wenig hilfreich. Die Klimaneutralität fordert zweifellos eine Zukunft ohne Benziner und Dieselfahrzeuge, also E-Mobilität mit 100 % Ökostrom. Eine weitsichtige Verkehrspolitik wird darüber hinaus aber auch das Problem der Boden- und Flächenversiegelung durch Straßen und Parkplätze in den Blick nehmen. Wir können es uns einfach nicht mehr leisten, Wiesen und für die Nahrungsmittelproduktion benötigtes Ackerland unter Asphalt zu begraben, auch wegen der negativen Folgen für die Versickerung von Regenwasser und die Grundwasserneubildung. Versiegelter Boden schließt auch die CO₂-Speicherung durch Humus, Pflanzen und Bäume aus. Wälder zu durchtrennen, wie bei der A 49 im Fall des Dannenröder Forsts in Hessen sollte eigentlich ebenfalls der Vergangenheit angehören.

Platz fürs Parken

60 Mio. Kfz sind hierzulande zugelassen, davon 49 Mio. Pkw. Tendenz: steigend. Autos fordern Platz, Autobahnkreuze fordern die Fläche von Kleinstädten. Auf einem 3,5 m breiten Verkehrsweg können 2.000 Menschen per Auto transportiert werden, 9.000 per Bus, 14.000 per Fahrrad und 100.000 per Zug. Mit unserer autogepprägten Mobilität ist also ein gewaltiger Flächenfraß verbunden. Ein SUV beansprucht bekanntlich mehr Raum als ein VW-Golf, aber auch der ist seit 1974 gut einen halben Meter länger geworden (und selbstredend PS-stärker). In den Städten wird der Parksuchverkehr zum Problem, freie Parkplätze sind hart umkämpft. Woher sollen aber die Flächen für die dringend benötigten Straßenbäume in unseren hitzegeplagten Städten kommen, wenn nicht auf Kosten von Parkplätzen und der Parkstreifen am Rande der Fahrspuren? Es kann keinen Stadtumbau zu einer grünen, lebenswerten, gesünderen Stadt geben ohne eine Neuverteilung des Straßenraums, natürlich auch zugunsten von ÖV-Spuren, Rad- und Fußverkehr. Jahrzehntlang sind immer neue Parkhäuser, Parkplätze und Parkstreifen am Straßenrand entstanden, aber anscheinend immer noch zu wenig. In Berlin ist die Fläche der Parkplätze zusammen gerechnet zehnmal größer als die der Spielplätze für Kinder und in anderen Städten wird es nicht viel besser sein. Und die Parkplätze für Autos sind vergleichsweise billig. In München kostete Anwohnerparken auf öffentlichem Grund im letzten Jahr 8 ct, eine Freischankfläche in Parkplatzgröße 1,50 Euro und ein gleich großer Gemüsestand auf dem Wochenmarkt 18 Euro, jeweils pro Tag. In Summe kostete das grüne Jahresticket fürs Anwohner-

parken in München nur 30 Euro im Jahr, ebenso wie in Dresden, während die Hamburger dafür 65 - 70 Euro zahlen und man in Amsterdam 535 Euro, in Stockholm gar 827 Euro bezahlen musste.

Der Preis dieser Mobilität

Wir zahlen als Gesellschaft einen hohen Preis für die Fixierung auf das Auto, aber weder Umwelt- noch Gesundheitsschäden sind durch Spritpreis oder KFZ-Steuer abgedeckt. Das ist die Konsequenz der momentanen Verkehrspolitik auf Ebene von Bund und Ländern. Wenn Wissing den Ausbaubedarf bei Straßen mit Verkehrsprognosen begründet, dann zeigt dieser konservative Ansatz mit Rückgriff auf ein jahrelang eingeübtes Verfahren, dass die FDP verkehrspolitisch in der Vergangenheit verharret. Das Mantra der „Innovation“ bezieht sich bei der FDP also in erster Linie auf Technologien, nicht auf neue Wege in der Politik. Apropos Verkehrsprognosen: Jeder Flug und jede Autofahrt ist immer auch eine Abstimmung für Flugzeug und Auto als Verkehrsmittel, denn anhand von Verkehrszählungen rechnen Verkehrsplaner das Ergebnis bis zum Jahr X hoch und die Politik beschließt den Bau entsprechend den Prognosewerten, die als zukünftiger Bedarf gelten. Eine Verkehrswende kommt da nicht vor. Somit bleibt alles beim Alten.

Es wird in dieser Legislaturperiode sehr auf Haltung der SPD zu diesen Fragen ankommen. Aktuell scheinen SPD und Kanzler jedoch abzuwarten, wie sich FDP und Grünen in diesem Grundsatzkonflikt schlagen, möglicherweise in der Hoffnung, in der Schlichterrolle davon zu profitieren. Es wäre allerdings besser für Land und Leute, die SPD würde über den eigenen Schatten springen und in der Verkehrspolitik einen Schritt nach vorne wagen.

Ohne Verkehrswende keine Klimawende

Die Verkehrswende stagniert und weil das so ist, hat Deutschland in den letzten beiden Jahren die Höchstgrenze des Klimaschutzgesetzes bei den CO₂-Emissionen in diesem Bereich überschritten und so wird es wohl auch bei der Bilanzierung für 2023 ausschauen. Die bereits angelaufene Antriebswende löst nur einen kleinen Teil der Umweltprobleme des Autoverkehrs und greift auch deutlich zu kurz für die Klimawende. Wer sich diese missliche Situation, die verkehrspolitische Dauerkrise in Deutschland vor Augen führt, bringt vielleicht etwas mehr Verständnis auf für die Klimaaktivisten, die sich an Ausfallstraßen festkleben und jetzt reihenweise Bußgeldbescheide erhalten oder auch gern mal in Präventivhaft genommen werden. (rk)

Quellen:

„Hier läuft was verkehrt. Klimaschutz im Verkehr“, Interview mit Wissenschaftlerin Brigitte Kopf vom MCC, Die Zeit, 09.02.2023

„Fünf Millionen Euro Schulden pro Tag“, Markus Balser, Süddeutsche Zeitung, 16. März 2023

„Ein Jahr Ampelkoalition - der VCD zieht Bilanz“, Michael Müller-Görnert, fairkehr 1/2023

„Vom Fetisch zum Feindbild“, Book/Hage/Haitsch/Hesse/Kissel/Traufetter, Der Spiegel, 25.0.2023

„Macht Platz“, fairkehr 2/2022

„Mehr Bahn wagen“, Annette Jensen, fairkehr 1/2023

„Mobilität braucht Platz“, SZ-Grafik, 23.02.2018