

Hintergrund

www.klimaseite.info, 10.12.2022

Die Verkehrspolitik - Sprengstoff für die Ampel?

Geht bei der Verkehrspolitik nichts vorwärts in Sachen Klimaschutz, weil die Beamten zweier Ministerien nicht kooperieren, obwohl sich doch die Minister Habeck (Wirtschaft) und Wissing (Verkehr) so prächtig verstehen? Wenn es nur so einfach wäre, wie der „Der Spiegel“ das darstellt! Denn wir haben es hier ausgewachsenem Strukturproblem zu tun. Es geht nicht um fehlende Kooperation oder misslungene Kommunikation, da prallen Welten aufeinander! Die Kernfrage ist doch, ob die Verkehrspolitik so weitermachen darf, wie in den letzten 20 bis 30 Jahren; also, ob der Straßenausbau so weiterläuft wie bisher und ob die Dominanz des Autoverkehrs weiter anhält, vielleicht aufgehübscht durch einen steigenden Anteil von E-Autos und ein paar zusätzliche Radwege? Brauchen wir nicht vielmehr eine „Verkehrswende“, um die Mobilität in Deutschland klimafreundlicher zu machen? 2021 hat der Emissionssektor Verkehr bekanntlich das im Klimaschutzgesetz festgeschriebene Minderungsziel verfehlt. Wissing (FDP) war deshalb gezwungen, ein Sofortprogramm vorzulegen, das aber zu dürftig ausfiel, um den Rückstand aufzuholen und keine Perspektiven für die kommenden Jahre bot. Nun steht eine Nachbesserung an.

Falsch abgebogen

Aber es wird nicht leicht werden, den Zug aufs Gleis zu heben, denn falsche Verkehrspolitik hat ein umwelt- und gesundheitsschädliches Verkehrssystem zementiert; schädlich auch für den Klimaschutz und die Klimaanpassung, denn der Straßenbau hat einen großen Anteil an der fortdauernden Flächenversiegelung. Jetzt müsste eigentlich großflächig entsiegelt werden, um die Verdunstungskühlung in Städten anzukurbeln, deren Bewohner unter sommerlichen Hitzewellen leiden und die Grundwasserneubildung in Regionen zu verbessern, in denen die Pegel bereits merklich sinken. Entsigelung heißt aber Aufbrechen von Asphalt und Straßenbelag, von Parkierungsflächen und Fahrspuren, schließlich will man dafür keine Gebäude abreißen.

Über Jahrzehnte wurde durch falsche Verkehrspolitik ein großer Teil des Güter- und Personenverkehrs auf klimaschädigende Verkehrsmittel verlagert. Wir haben ein Straßennetz von insgesamt 627.000 km gegenüber einem Schienennetz von nur 33.400 km Länge. Der Infrastruktur-Ausbau für Flugzeuge, Pkw und Lkw ging viel schneller voran als der für den Schienenverkehr, wo im Gegenteil Bahnhöfe geschlossen und Strecken stillgelegt wurden. Nun steht dem motorisierten Individualverkehr ein optimal ausgebautes Straßennetz zur Verfügung, aber ein überfordertes bzw. überaltertes Bahnsystem muss im Personenfernverkehr mit Fernbussen und Fliegern konkurrieren, die Landbevölkerung wartet vielerorts vergeblich auf einen vernünftigen ÖPNV-Anschluss, Lkw-Schlangen stauen auf sich der rechten Spur der meisten Autobahnen, weil die Bahn beim Güterverkehr nicht in die Puschen kommt, um nur ein paar Missstände zu benennen. Der Karren steckt also tief im Dreck.

Rollende Warenlager

Zum Beispiel ist der Straßengüterverkehr seit 1991 viel schneller gewachsen als der Gütertransport via Schiene, Binnenschiff oder Flugzeug. Bis 2019 sank der Anteil von Bahn und Binnenschiffen von 34,5 % auf 26 %, wovon die Bahn allein 19 % abdeckt. Gegenüber 2004 hat sich die Anzahl der Unternehmen mit Bahnanschluss bis 2021 fast halbiert. Bezogen auf die Verkehrsleistung emittieren Lkw etwa viermal so viel CO₂ als die Bahn. Lastwägen sind für etwa ein Drittel der Treibhausgase des Verkehrssektors verantwortlich. Ein einziger 40-Tonner richtet am Straßenbelag genauso viel Schaden an wie 41.000 Pkw. Die Lkw-Maut, die ohnehin nur auf 6 % des Straßennetzes (nämlich nur auf Auto-

bahnen und Bundesstraßen) fällig wird, deckt aber nur einen Bruchteil der Kosten ab, die Lastwägen verursachen. Zu den Schäden an den Straßen kommen noch Gesundheitskosten (Lärm, Abgase), Klima- und Umweltkosten hinzu, was sich insgesamt auf über 21 Mrd. Euro im Jahre summiert. Theoretisch bietet das Verkehrssystem in Deutschland viele Mobilitätsoptionen, in der Praxis gibt es jedoch an vielen Stellen Engpässe, Staus, Verzögerungen). Hinzu kommt: Dieses Verkehrssystem bedeutet einen (zu) hohen Preis Gesundheit, Klima und Umwelt.

Neuer Verkehrsminister, alte Politik

Die FDP und der Verkehrsminister tun sich erkennbar schwer, hier umzusteuern. Ein aktueller Gesetzentwurf von Wissing sieht vor, alle Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich zu beschleunigen, also auch bei den Autobahnen, wogegen die Grünen opponieren. Für Finanzminister Lindner ist der Abbau klimaschädlicher Subventionen, der ihm Milliarden Euro in die Kasse spülen würde, kein Thema. Ist die notwendige Verkehrswende überhaupt zu machen mit einer FDP, die sich nur widerwillig vom Verbrennungsmotor verabschiedet und selbst kleine Schritte wie die Einführung eines Tempolimits verweigert? Das ist mehr als zweifelhaft. Die Hoffnung von Liberalen und Konservativen, den Abschied vom Verbrennungsmotor mit der Einführung von neuen Kraftstoffen ohne fossilen Ausgangsprodukte (etwa durch „Power-to-Liquid“) aufhalten zu können, grenzt schon an Realitätsverweigerung in einer Situation, in der weite Teile der Autoindustrie bereits ihre Produktion auf den Elektroantrieb umstellen. Die oft beschworenen „Innovationen“ hin oder her: Die Frage ist doch, ob diese aufwändig produzierten synthetischen Kraftstoffe in den nächsten 10 bis 15 Jahren flächendeckend und zu konkurrenzfähigen Preisen an der Tankstelle zur Verfügung stehen. Hinter dem Mantra der „Innovation“ und der „Technologieoffenheit“ wird die politische Strategie des Konservatismus sichtbar, die des Abwartens und Vertröstens.

Für jeden etwas

Hinzu kommt häufig ein auch bei der SPD überaus beliebtes Narrativ, das ungefähr so geht: „Wir investieren fleißig und zahlen einfach alles: neue Autobahnen oder zusätzliche Fahrspuren, Flughäfen oder weitere Landbahnen, neue P+R-Parkhäuser auf der einen Seite; bessere Schieneninfrastruktur, höhere Zuschüsse der öffentlichen Hand zum ÖPNV-Ticket, mehr Buslinien und mehr Fahrradwege auf der anderen Seite“. Wie wir wissen, sieht die Wirklichkeit anders aus. Bei Bahn und ÖPNV fehlt das Geld für große Fortschritte. Da jeder Euro nur einmal ausgegeben werden kann, müssten sich die Verkehrspolitiker deshalb künftig öfter mal *gegen* neue Straßenbauprojekte entscheiden. Insofern bedeutet „Umsteuern“ nicht automatisch *zusätzliche* Investitionen, sondern erstmal die *Verlagerung* bereits verplanter Mittel. Neben Investitionen zum Ausbau des Schienennetzes, des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), der Infrastruktur für Radfahrer und Fußgänger etc. müssen künftig Regelungen und Verbote (Innenstadt-Maut, Tempolimits, Inlandsflüge) kommen gemäß der verkehrspolitanerischen Logik des „Push und Pull“. Aber Einschränkungen oder gar Verbote können Verkehrspolitiker halt schlechter vermarkten als neue oder zusätzliche Angebote.

Verkehrswende steht aus

Die „Antriebswende“ ist angelaufen, aber eine weiterführende „Verkehrswende“ noch nicht. Wie so oft (und ähnlich wie die Große Koalition vorher) packte die Bundesregierung lieber die Gießkanne der Fördermittel (Subventionen für E-Autos, Hybride, Spritkosten) aus, anstatt die Weichen neu zu stellen, die Investitionen von der Straße auf die Bahn und den ÖPNV umzuleiten. Denn wir brauchen keine neuen Startbahnen, Autobahnen und Bundesstraßen mehr, auch keine zusätzlichen Spuren oder neue Anschlüsse, stattdessen eine Offensive bei Bahn und ÖPNV, wieder mehr Bahnanschlüsse für Industrieunternehmen und eine bessere, schienengebundene Güterlogistik. Natürlich muss auch noch

Geld für den Straßenverkehr da sein, aber nicht für neue Straßen, sondern für den Erhalt der Infrastruktur, für Brücken und Tunnels, denn beim Unterhalt hat nicht nur die Bahn einen gewaltigen Rückstau, sondern auch der Straßenbau. Grüne und FDP können sich aktuell nicht bei Richtung und Geschwindigkeit einigen? Dann muss die SPD in Gestalt des Bundeskanzlers entscheiden! Vorausgesetzt natürlich, sie kann sich von der eigenen verkehrspolitischen Vergangenheit in der Großen Koalition lösen und räumt dem Klimaschutz jetzt in diesem Bereich Priorität ein. Denn eine „Zeitenwende“, vom Bundeskanzler bezogen auf Russlands Invasion in die Ukraine, fordert der Klimawandel auch hinsichtlich Klimaschutz und Klimaanpassung. Speziell beim Autoverkehr gilt: runter vom Bleifuß und bei der klimafreundlichen Mobilität: volle Kraft voraus!

(rk)

Quellen:

„Güterverkehr gefährdet das Klima“, Klaas/Linnert/Müller-Görnert, fairkehr 5/2022

„Autobahnen fürs Gemeinwohl“, Der Spiegel Nr. 49 vom 03.12.2022