

## Stellungnahme zum Bereich Mobilität im Ampelkoalitionsvertrag (S.48-54)

Das bezeichnendste Urteil zu den Plänen der neuen Bundesregierung im Bereich Verkehr kommt vom bisherigen Minister A. Scheuer: „Schön, dass die Ampel meine Arbeit der letzten Jahre fortsetzt“.

Das Verkehrsministerium soll also Autolobbyministerium bleiben. Der designierte FDP-Verkehrsminister Wissing versprach auch gleich den Dieselfahrern, ihnen verbilligtes Fahren abzusichern. Und FDP-Lindner hatte schon während der Verhandlungen klargestellt, eine Tempolimit werde es nicht geben. Dass die Grünen einen solchen Affront gegen ihre eigenen Pläne akzeptieren, bleibt unverständlich, wo ein Tempolimit sofort eine Reduktion der Treibhausgasemissionen um ca. 10 % bedeuten würde. Insgesamt sind die Pläne sowohl gemessen an grünen und sozialdemokratischen Wahlaussagen als auch nach sozial-ökologischen Kriterien völlig unzureichend - der Begriff „Verkehrswende“ kommt kein einziges Mal vor. Damit ist das 1,5°-Klimaziel in dem Sektor, der die zweitmeisten Emissionen verursacht und seit 1990 diese kein bisschen reduziert hat, nicht zu erreichen. Zu den einzelnen Sektoren:

**1.** Im Bereich **Bahn** will die Ampel „erheblich mehr in die Schiene als in die Straße investieren“. Das ist vage, und wo der Vertrag konkret wird unzureichend: Bis 2030 reicht weder die Steigerung des Güterverkehrs auf 25 % bis 2030 noch die Elektrifizierung des Schienennetzes auf 75%. Bei der Aussage, den Personenverkehr zu verdoppeln, als auch bei der Ankündigung, die Umsetzung eines Deutschlandtaktes infrastrukturell, finanziell und organisatorisch absichern zu wollen, bleibt die Kernfrage nach der Finanzierung unbeantwortet. Für beides sind Investitionen in zweistelligem Milliardenbereich pro Jahr nötig. Woher nehmen, wenn Steuererhöhungen ausgeschlossen sind? Zudem fehlt bei der Angabe der Verdoppelung die Bezugsgröße. So besteht die Gefahr, dass die Verdoppelung weitgehend oder vollständig durch Verkehrswachstum erreicht wird statt durch Verlagerung. In diesem Fall ist die Klimabilanz negativ.

Zwar soll die Deutsche Bahn als integrierter Konzern im öffentlichen Eigentum erhalten bleiben. Gleichzeitig soll die Nutzung der Schiene günstiger werden, um die vermeintliche Wettbewerbsfähigkeit der Bahnen zu stärken – man beachte den Plural „Bahnen“. Wenn die Gewinne aus dem Betrieb der zusammengelegten Infrastruktursparte dort verbleiben, können Trassenpreise gesenkt und der Betrieb für private Betreiber lukrativer werden. Nicht nur im Regionalverkehr, wo es schon private Anbieter gibt, sondern auch im Fernverkehr. Ein funktionierender Deutschlandtakt ist mit einer solchen Aufsplitterung Illusion. Es würden im Netz die Verluste sozialisiert und im Betrieb privatisiert. Die Strukturreform würde auch Jahre an unproduktivem Umbau erfordern – für ein Endergebnis, das weniger Synergien hat als die zwar vielfach beschädigte, aber immer noch weitgehend integrierte Bahn heute. Mit der Sollbruchstelle zwischen Netz und Betrieb können spätere Regierungen auch einfach den Verkauf des Regional- und Fernverkehrs vornehmen.

Sämtliche Elemente für einen Umbau der Deutschen Bahn in eine „Klima- und Bürger\*innenbahn“ fehlen im Koalitionsvertrag. Es gibt keine Absage an die klimazerstörerische Großprojekte wie Stuttgart 21, Altona bzw. verstärkte Tunnelbauten und keinerlei Ansätze zu mehr Bürger\*innenbeteiligung für eine in allen Teilen gemeinwohlorientierte, gut ausgebaute, zuverlässige, inklusive und bezahlbare Bahn.

**2.** Im Bereich **Öffentlicher Verkehr** fehlen wie bei der Bahn belastbare Zusagen zur Finanzierung für das Ziel, „die Fahrgastzahlen des öffentlichen Verkehrs deutlich zu steigern“. Es bleibt bei einem wohlklingenden „Ausbau- und Modernisierungspakt, bei dem sich Bund, Länder und Kommunen unter anderem über die Finanzierung bis 2030 einschließlich der Eigenanteile der Länder und Kommunen und die Aufteilung der Bundesmittel verständigen“. Positiv ist zu vermerken, dass auch 2022 pandemiebedingte Einnahmeausfälle wie bisher ausgeglichen werden. Positiv ist auch, dass faire Arbeitsbedingungen im ÖPNV und eine gesetzliche Grundlage, um Tarifverträge zur grundlegenden Bedingung bei der Vergabe von Verkehrsdienstleistungen zu machen, geschaffen werden sollen.

Zu öffentlichem Verkehr gehören verstärkt Digitale Mobilitätsdienste wie Car- oder Bike-Sharing,

Lastenräder, E-Roller, »On-Demand«- Fahrdienste oder Rufbusse. Hier will die neue Regierung „innovative Mobilitätslösungen & Carsharing unterstützen“ und Zugriffsbedürfnisse der Nutzer, privater Anbieter und staatlicher Organe sicherstellen. Das wird zu einer weiteren Stärkung großer Konzerne wie GoogleMaps, Uber oder Lime führen, die auf Profit statt auf Klimafreundlichkeit setzen und weiter unbeschränkt private Daten nutzen und damit handeln können. Richtig wäre, Mobilitätsdienste klima- und datengeschützt zu kommunalisieren.

**3.** Im Bereich **Autoverkehr** ist von der notwendigen Reduzierung des MIV (Motorisierter Individualverkehr) mit keinem Wort die Rede. Stattdessen setzt die neue Regierung voll auf das E-Auto: Deutschland soll Leitmarkt für Elektromobilität mit mindestens 15 Millionen Elektro-Pkw im Jahr 2030 werden. Dafür sollen 1 Million öffentlich zugängliche Ladesäulen geschaffen und 2035 sollen nur noch CO<sub>2</sub>-neutrale Fahrzeuge zugelassen werden. Das klingt wie der Freibrief für die Autoindustrie, wie bisher schwere und teure PKWs zu bauen, nur mit E-Antrieb statt als Verbrenner. Ansätze zum Aufbau einer klimagerechten Mobilitätsindustrie für Bahnen und Busse fehlen völlig.

Auf der Strecke bleiben lebenswerte Städte und eine spürbare Reduzierung von Emissionen. Zum dafür notwendigen Ausbaustop für Autobahnen und Fernstraßen heißt es lediglich, man wolle einen „Dialogprozess ... bei der Umsetzung des geltenden Bundesverkehrswegeplans“ und „auf Basis neuer Kriterien“ soll ein neuer Bundesverkehrswege- und -mobilitätsplan 2040 auf den Weg gebracht werden. Wir brauchen jedoch ein Moratorium, um den Bundesverkehrswegeplan klima- und umweltpolitisch zu überprüfen.

**4.** Der **Rad- und Fußverkehr** ist den Koalitionären im Vertrag gerade mal fünf Zeilen wert. Der ohnehin völlig unverbindliche nationale Radverkehrsplan soll umgesetzt, die Mittel bis 2030 abgesichert sowie die Kombination von Rad und öffentlichem Verkehr gefördert werden. „Den Fußverkehr werden wir strukturell unterstützen und mit einer nationalen Strategie unterlegen“. Das nennt mensch Abgesang.

**5.** Beim **Flugverkehr** will die Regierung „die deutsche Luftverkehrswirtschaft und -industrie als Schlüsselbranchen nachhaltig und leistungsfähig weiterentwickeln“. Dazu passt kein „Züge statt Flüge“, eine Reduzierung von Flugverkehr ist nicht geplant. Pseudofortschrittlich kommt die Koalition mit der Ankündigung „Wir unterstützen ambitionierte Quoten für Power-to-Liquid (PtL-Quoten) im Luft- und Schiffsverkehr“. Fossile durch strombasierte Treibstoffe zu ersetzen ist jedoch energieintensiv und nur bei einem hohen Überschuss an erneuerbaren Energien klimaschonend. Davon sind wir weit entfernt.

Für eine allen zugängliche und klimagerechte Mobilität muss der Auto- und Flugverkehr radikal reduziert, der öffentliche Verkehr mit Bahnen und Bussen bis 2030 verdoppelt und massiv in den Ausbau von Rad- und Fußverkehr investiert werden. Der Koalitionsvertrag bleibt in allen Punkten weit hinter diesen Anforderungen zurück. Die Mobilitätswendebewegung ist dringend gefordert, die Pläne der Bundesregierung nicht durchgehen zu lassen.