

Besser verkehren

Verkehrspolitisches Zirkular Nr. 11
Resümee-Ausgabe der 19. Legislaturperiode
Sommer 2021

DIE LINKE.
IM BUNDESTAG



**Bus und Bahn
statt Autobahn!**

DIE LINKE. im Bundestag:

Für eine wirklich soziale und ökologische Verkehrswende!

In diesem Heft:

Verkehrswende als soziale Frage / ÖPNV /
Bahn / Züge statt Flüge / Arbeitsplätze
an Flughäfen / Untersuchungsausschuss
zur Pkw-Maut / Dieselskandal /

Bundesverkehrswegeplanung und
Autobahn-Baustopp / neue Akteure
der Verkehrswende / Transformation
der Autoindustrie / autonomes Fahren /
Maritime Wirtschaft

Inhalt

Vorwort: Auf Wiedersehen!	3	Antrag »Kein weiter so mit dem Bundesverkehrswegeplan 2030«	53
Die Verkehrswende ist eine soziale Frage - Zwölf Thesen zur Mobilitätsgerechtigkeit	5	Autobahn-Baustopp – der »Mietendeckel der Mobilität«	59
Mobilitätsgerechtigkeit! Bericht von der Podiumsdiskussion am 5. Mai 2021	7	Verkehrsprognosen abschaffen!	62
Klimagerecht geht nur mit Links	9	Immer mehr Bewegung für die Verkehrswende!	66
Autos raus aus den Innenstädten – aber wie?	11	Makro-Ökonomie: kolossale Kosten. Die wahren Kosten des Verkehrs werden abgewälzt und totgeschwiegen.	68
Antrag: »Investitionsoffensive in den öffentlichen Nahverkehr – Für eine echte Verkehrswende«	15	Autonomes Fahren: Mehr Schein als Sein!	70
Eine Zukunftsoffensive für den öffentlichen Nahverkehr braucht mehr als Corona-Ausfallhilfe	18	Der Hype ums »autonome Fahren«	71
Kooperation statt Wettbewerb auf der Schiene: Plädoyer für eine integrierte öffentliche Bürgerbahn	19	Maritime Wirtschaft ökologisch und sozial aufstellen	75
Deutschlandtakt und Kapazitätsengpässe: Welche Ausbaustrategie brauchen wir für das Schienennetz?	24	Parlamentarische Initiativen der Bundestagsfraktion DIE LINKE zu Mobilität	76
Ein Besuch bei mobifair lehrt uns das Fürchten – Wüster Wettbewerb auf Kosten der Arbeiter*innen und der Sicherheit	27	Publikationen der Bundestagsfraktion DIE LINKE zu Mobilität	83
Die Entstehung von BahnLINKS – LINKER Gesprächskreis innerhalb der Bahngewerk- schaften	29		
Züge statt Flüge: leuchtendes Beispiel LunaLiner	30		
Scheuers Fantasiezahlen – Auswertung der Großen Anfrage zum Verlagerungspotenzial von Flügen in Deutschland	33		
Verlierer in einer beflügelten Branche – der Wandel von Beschäftigungsstrukturen und Arbeitsbedingungen im deutschen Luftverkehr	37		
Für eine klimaneutrale Mobilitätswende ohne Arbeitsplatzverluste	40		
Klimagerechtigkeit und sichere Arbeitsplätze – Was macht die IG Metall?	41		
Das Maut-Debakel – fortgesetzte Verantwortungslosigkeit	43		
Der Parlamentarische Untersuchungsausschuss zur Pkw-Maut	45		
Dieselbetrug? Läuft!	50		

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: Dominik Fette (Büro Sabine Leidig)
Titel: Protest im Dannenröder Forst gegen den Bau der A 49
(Foto: Sabine Leidig)
Layout/Druck: Fraktionsservice

Redaktionsschluß: 12. Juli 2021

**Dieses Material darf nicht zu Wahlkampfzwecken
verwendet werden!**

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

210617

Auf Wiedersehen!

Liebe Leserinnen und Leser,

die Legislaturperiode des 19. Deutschen Bundestages geht zu Ende. Zum Untersuchungsausschuss »PKW-Maut-Affäre« liegt der Abschlussbericht und unser Sondervotum vor. Die letzte Sitzungswoche mit letzten Reden und Abstimmungen ist vorbei – mitsamt einer neuen Gesetzgebung zum Klimaschutz, weil die bisherige nicht verfassungsgerecht war. 2020 konnten die Klimaschutzziele im Verkehrssektor erstmalig erreicht werden – doch nicht politisch gewollt, sondern nur aufgrund der Corona-Einschränkungen. ÖPNV und Bahn sind dadurch in eine tiefe finanzielle Krise geraten. Und heute fühlen sich viele immer noch im Auto sicherer als in den »Öffis«.

Gleichzeitig wurde an vielen Orten deutlich, welcher Gewinn an Lebensqualität mit der Verringerung des Verkehrs verbunden ist: Kaum Flug- und Straßenlärm, frischere Luft sowie (temporäre) Spielstraßen und neu eingerichtete breite, sichere Radwege.

Mobilität für alle – mit weniger Verkehr, das ist seit langem unser Credo. Dafür sind Aufmerksamkeit und eine breite Unterstützung in der Bevölkerung gewachsen. Diejenigen in Verbänden, Institutionen, Bürgerinitiativen und Parteien, die sich seit Jahrzehnten für eine wirkliche Verkehrswende einsetzen, haben mittlerweile viele engagierte Geschwister im Geiste: zunehmend aktionsbereite und öffentlichkeitswirksame Akteure wie Changing Cities, »Am Boden bleiben«, Bahn-für-alle, back on track, Sand im Getriebe und die Waldbesetzer*innen gegen neue Autobahnen. Auch für die Klimabewegung – Fridays for Future, Ende Gelände, Extinction Rebellion u.a. – ist der Verkehr eines der zentralen Themen geworden.

Eine breite, vielfältige Beteiligung quer durch die Republik gab es an den Aktionstagen #Mobilitätswen- dejetzt am 5./6. Juni. Und vom 9. bis 12. September werden in München weitere Zeichen gegen die verkehr- te Verkehrswelt der Automobilkonzerne gesetzt: Die Konferenz KonTra-IAA, eine große Demonstration mit Fahrradsternfahrt und weitere Aktionen. Wir werden dabei sein!

Eine neue Dynamik ist entstanden, die jetzt einen grundlegenden Wandel mit einem planmäßigen Umbau für eine sozial-ökologische Mobilität anstoßen kann – wenn sie von Regierung und Parlament aufgegriffen wird.

Bisher hat sich das in den Beschlüssen der Regie- rungskoalition nicht niedergeschlagen. Im Gegenteil: ungebremst der Aus- und Neubau von Bundesfernstra- ßen bis mindestens 2030; unangetastet die Milliarden- Subventionen für das Wachstum des Auto-, Lkw- und Flugverkehrs; heilig weiterhin der Vorrang des Motori- sierten Individualverkehrs im Straßenverkehrsrecht. Der großen Aufgabe, einen planmäßigen Umbau in die Wege zu leiten, hat sich auch diese Regierung verweigert und mit ihr die übergroße Mehrheit des Parlamentes.

Drei von uns werden nach der Bundestagswahl den Staffelstab weitergeben: Wir haben uns entschieden, nicht mehr zu kandidieren. Frischer Wind also auch für die AG Verkehr bei der LINKEN im Bundestag. Unse- re Erfahrungen, Einsichten und vielfältigen Kontakte werden wir weitergeben und können garantieren, dass DIE LINKE im Bundestag weiterhin eine starke Kraft für eine wirklich soziale und ökologische Verkehrspolitik sein wird!

Viel Freude beim Lesen wünschen



Jörg Cezanne
*Sprecher für Luft- und
Schifffahrt sowie
Mitglied im Untersu-
chungsausschuss zur
Pkw-Maut*



Sabine Leidig
*Bahnpolitische
Sprecherin*



Ingrid Remmers
*Verkehrspolitische
Sprecherin*



Andreas Wagner
*Obmann im Ausschuss
für Verkehr und digitale
Infrastruktur sowie
Sprecher für ÖPNV und
Radverkehr*



Sabine Leidig (Hrsg.)

LINKSVERKEHR

Projekte und Geschichten, Beton und Bewegung

240 Seiten, Softcover,
ISBN 978-3-96238-304-6,
20,00 € (D).

Auch als E-Book erhältlich.

Wie Menschen unterwegs sind und Güter transportiert werden, ist ein weites politisches Feld. Es erstreckt sich über die ganze Erde, und Deutschland ist ein Gravitationszentrum. Für eine gerechte Welt und für ein gutes Leben für alle sind andere Verkehrsverhältnisse nötig.

Es reicht nicht, mehr Bahn, öffentlichen Personennahverkehr oder Radverkehr zu organisieren. Wenn Lkw-, Auto- und Flugverkehr nicht reduziert werden, wächst die Verkehrsflut immer weiter – und die Klimagerechtigkeit bleibt auf der Strecke.

Es geht um Mobilität und Versorgung für alle – mit weniger Verkehr. Damit das gelingen kann, wird mehr Demokratie in Kommunen und Betrieben gebraucht. Der Markt schafft keine soziale und ökologische Verkehrswende.

Dieses Buch erklärt das Geschehen auf der verkehrspolitischen Bühne. Es versammelt konkrete Erfahrungen und große Zusammenhänge, theoretische Überlegungen und praktisches Wissen, Kritik an den herrschenden Verkehrsverhältnissen und Ideen, die über dieses System hinausreichen. Und viele Initiativen, die Mut machen.

Auszüge aus diesem Buch finden sich in diesem Heft auf den Seiten 27, 30, 59 und 68.

Mehr Informationen und weitere Leseproben unter www.oekom.de/buch/linksverkehr-9783962383046/.

Bestellung im Buchhandel oder bis 15. Oktober 2021 auch versandkostenfrei direkt über das MdB-Büro von Sabine Leidig: 030 – 227-73769, sabine.leidig.04@bundestag.de (Bezahlung in Bar, per Überweisung oder Paypall möglich).

Bei Interesse an einer Lesung, Buchpräsentation oder Diskussionsrunde dazu können Sie sich gerne an die obigen Kontakte wenden.

Die Verkehrswende ist eine soziale Frage

Arbeitskreis II »Sozial-ökologischer Umbau und Haushalt«
Beschluss vom 20. April 2021

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

Zwölf Thesen zur Mobilitätsgerechtigkeit

Klimakrise, Luftverschmutzung, Lärmbelastungen – die Krise unseres Verkehrssystems wird oft als eine rein ökologische diskutiert. Grünere Antriebe oder hohe Parkraumgebühren aber greifen das einseitig auf das Auto ausgerichtete System kaum an. Noch mehr Autos können nicht die Lösung sein, denn Autos bieten keine Mobilität für alle Menschen. Die Verkehrswende muss sozial gerecht sein, unterschiedliche Zugänge und Verteilungsfragen beachten. Denn nur auf technische Lösungen zu setzen, löst diese sozialen Schieflagen nicht auf, wodurch sie sich verschärfen. Eine Verkehrswende muss als soziale und ökologische Transformation gedacht werden. Dazu müssen endlich alle Menschen in den Mittelpunkt von Verkehrspolitik gestellt werden – nicht nur Autofahrer*innen.

1. Mobilität ist Daseinsvorsorge

Um am gesellschaftlichen Leben teilzuhaben, zu arbeiten oder Freizeit zu genießen, müssen Menschen mobil sein können. Die Möglichkeiten, sich unabhängig und klimafreundlich an verschiedene Orte zu bewegen, sind sehr ungleich verteilt, manche Menschen sind schlicht ausgeschlossen. Offensichtlich ist, dass das Einkommen, der Wohnort und das Angebot an Verkehrsmitteln eine große Rolle spielen. Aber auch das Geschlecht (Frauen besitzen sehr viele seltener Autos als Männer), rassifizierte Zuschreibung, Bildung, körperliche und psychische Voraussetzungen bedingen Mobilitätsverhalten und -möglichkeiten. Zudem werden viele Wege von Mobilitätswängen verursacht, die Krankenpflegerin kann nicht im Homeoffice arbeiten. Der Zugang zu Mobilität für alle ist eine zutiefst soziale Frage und muss selbstverständlicher Teil gesellschaftlicher Daseinsvorsorge sein.

2. Der Vorrang fürs Auto ist nicht gerecht

Viele Orte sind ohne (eigenes) Auto nicht oder schlecht erreichbar. Daher sind Menschen entweder vom eigenen Auto abhängig oder gar nicht oder weniger mobil. Für Mobilitätsgerechtigkeit müssten Ressourcen umverteilt werden zu Gunsten des ÖPNV für alle und für lebenswerte Kommunen. Das derzeitige Verkehrssystem aber privilegiert das Auto im Privatbesitz und räumt dem Autoverkehr deutliche räumliche und finanzielle Vorteile ein. Dieses Privileg wird über die Politik, das Steuersystem, die Planungsinstanzen

sowie über zahlreiche mediale Bilder zementiert und kaum in Frage gestellt. Nicht Mobilität, sondern der Autoverkehrsfluss hat oberste Priorität. Dieses Privileg drängt aber andere Mobilitätsformen zurück; sie müssen sich dem Auto vielfach unterordnen.

3. Ungleiche Lastenverteilung

Unter den Lasten, den negativen Auswirkungen des Verkehrs, leiden insbesondere diejenigen, die am wenigsten zu ihnen beitragen. Insbesondere Straßenlärm und Luftverschmutzung betreffen überwiegend ärmere Bevölkerungsschichten, die dann auch mit den entsprechenden gesundheitlichen Folgen zu kämpfen haben. Reiche Haushalte haben mehr und größere Autos, sie haben insgesamt einen deutlich größeren ökologischen Fußabdruck, tragen also viel mehr zur Umweltverschmutzung bei. Viele der negativen Folgeerscheinungen des Verkehrs werden räumlich, zeitlich und sozial verlagert. Auch global betrachtet geht es um Umweltgerechtigkeit: Im Globalen Süden sind die Menschen gegenüber den Folgen der auch durch den Verkehr in und zwischen den reichen Ländern des Nordens verursachten Klimakrise stärker betroffen. Zunehmende Dürren und der Meeresspiegelanstieg vernichten die Lebensgrundlagen vieler, gleichzeitig tragen sie am wenigsten dazu bei.

4. Soziale Fragen verknüpfen

Autogerechte Städte und Infrastrukturen lassen keinen Platz für umweltfreundliche Alternativen für alle und begrenzen den Raum für soziale Begegnungen und Naherholungsorte. Eine Verkehrswende hängt daher eng mit einer sozialen Wohnungs- und Infrastrukturpolitik sowie der Schaffung von allgemein verfügbaren und barrierefreien Räumen zusammen. Lebenswerte öffentliche Plätze, Parks und Grünanlagen oder öffentliche Räume wie Spiel- oder Grillplätze dürfen nicht nur in »besseren« Wohngebieten zur Verfügung stehen – gute Lebensqualität im öffentlichen Raum muss für alle da sein!

5. Die Schwächsten in den Mittelpunkt stellen

Von Unfällen und unsicheren Straßen sind vor allem die schwächeren Verkehrsteilnehmenden betroffen, also ältere Menschen, Kinder und körperlich eingeschränkte Personen. Ein gerechtes Verkehrssystem muss ihre Bedürfnisse in den Mittelpunkt stellen, statt sie zu übersehen. Zudem haben Menschen, die von rassistischer und sexistischer Diskriminierung be-

droht sind, ein erhöhtes Sicherheitsbedürfnis. Unsere Verkehrsmittel und -wege, unsere öffentlichen Räume müssen daher so konzipiert sein, dass sie Übergriffen und Belästigungen vorbeugen. Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden muss absolute Priorität haben.

6. Steuerung durch Umverteilung

Die geltenden Gesetze benachteiligen einkommensschwache Menschen: vom Dienstwagenprivileg, der Entfernungspauschale oder dem Dieselpri-
vileg profitieren vor allem die reicheren Haushalte, Geringverdienende haben davon wenig bis nichts. Viele der diskutierten politischen Maßnahmen zur ökologischen Verbesserung des Verkehrs bestehen in einer Erhöhung der Preise (z.B. Parkraumbewirtschaftung oder City-Maut). Diese würden vorrangig die Mobilität der Geringverdienenden einschränken, während Reiche diese Maßnahmen wenig berühren. Statt die Mobilität von ärmeren oder benachteiligten Menschen zu erhöhen, würden sie bestehende Ungerechtigkeiten sogar noch verschärfen. Maßnahmen zum Klimaschutz müssen sozial ausgewogen sein. Die öffentlichen Mittel müssen massiv hin zu umweltfreundlichen und allen zugänglichen Verkehrsmitteln umverteilt werden.

7. Mobilitätsgerechtigkeit überall – in der Stadt und im ländlichen Raum

Für eine sozialökologische Verkehrswende und die Mobilitätsrevolution gibt es in den Städten gute Voraussetzungen. Hier gibt es bereits vielfältige Alternativen zum privaten Pkw, die ausgebaut und aufeinander abgestimmt werden müssen. Für ländliche Räume braucht es neue und regional angepasste Konzepte, die die Menschen in ihren Lebensrealitäten mitnehmen und Mobilität fernab vom eigenen Auto ermöglichen. Hier erfordert es viel Mut, Kreativität und einen langen Atem – aber auch mehr öffentliche Mittel und politischen Willen.

8. Partizipation und Repräsentation

Im Verkehrssektor gibt es – in Politik, Verwaltung und Unternehmen – keine breite Partizipation aller gesellschaftlichen Gruppen. Stadt- und Verkehrsplanung sichern vor allem gut ausgebaute Pendelstrecken für Lohnarbeitswege. Die komplexen und vielschichtigen Sorgearbeitswege, sehr oft für Frauen wichtig, bleiben unsichtbar. Viele Menschen sind im Verkehrssektor nicht repräsentiert, zahlreiche Stimmen, Bedürfnisse und Interessen werden nicht gesehen und berücksichtigt. Das schafft blinde Flecken und Ungerechtigkeiten!

9. Transparenz und Demokratie

Der Verkehrssektor ist von einem undurchsichtigen und machtvollen Komplex aus Autokonzernen und Politik geprägt, die von der Fortsetzung der bisherigen, das Auto privilegierenden Politik profitieren und die sozial-ökologische Verkehrswende ausbremsen.

Wir brauchen stattdessen eine bedürfnisorientierte, transparente und demokratische Transformation der Verkehrspolitik und des Mobilitätssektors, die die profitorientierten Machtstrukturen des autoindustriellen Komplexes ersetzt.

10. Verkehrswende als sozial-ökologische Industriepolitik

Die Automobilwirtschaft ist einer der wichtigsten Industriezweige in Deutschland, hier stehen ca. 800.000 Beschäftigte in Lohn und Brot und ihre Jobs sind vergleichsweise gut bezahlt. Durch jahrelanges verfehltes Management, getrieben von Antriebswende und Digitalisierung, sind viele dieser Jobs bedroht. Die Transformation der Automobilindustrie darf nicht zulasten der Beschäftigten gehen. Sie muss sozial-ökologisch ausgerichtet werden und neue gute Jobs, mehr klimafreundliche Verkehrsmittel und mobilmachende Dienstleistungen hervorbringen. Wir brauchen eine sozial-ökologisch ausgerichtete Mobilitätswirtschaft!

11. Gute Löhne und gute Jobs

Mobilitätsdienstleistungen sind oftmals gering bezahlt, mit unsicheren Jobs und schlechten Arbeitsbedingungen verbunden. Scheinselbstständige Uber-Fahrer*innen und in Schicht fahrende, oft in Billig-Tochtergesellschaften ausgelagerte Busfahrer*innen verdienen zu wenig und arbeiten unter harten Bedingungen. Ihre Situation muss strukturell verbessert, die Löhne deutlich erhöht und für die Beschäftigten müssen Perspektiven eröffnet werden. Nur wenn es hier neue, attraktive Jobs gibt, kann die Verkehrswende gelingen. Der Mobilitätssektor muss im Sinne einer Mobilitätswirtschaft den Automobilsektor mit guten Jobs und fairen Löhnen dominieren – nicht umgekehrt!

12. Mobilitätsrevolution statt Flugtaxis

Bei der Verkehrswende werden oft nur technische Scheinlösungen wie synthetische Kraftstoffe, autonome Fahrzeuge oder Flugtaxis diskutiert. Mit dieser Augenwischerei wird von den tatsächlichen Problemen abgelenkt. Mit Technologien allein sind die ökologischen Krisen nicht zu lösen, sie verlagern die Probleme nur in andere Regionen und die Folgekosten auf kommende Generationen. Zudem können diese Technologien die zahlreichen sozialen Schief lagen nicht angehen, weil sie das autozentrierte System nicht in Frage stellen. Nicht zuletzt sind diese Scheinlösungen sehr kostspielig und aufwendig in der Entwicklung, während ein Ausbau des Umweltverbunds aus Bussen und Bahnen, Fahrrad und zu Fuß gehen günstiger ist und die Verkehrswende auch sofort beschleunigt. Eine Antriebswende ist keine Verkehrswende – es braucht eine Mobilitätsrevolution, weniger Verkehr und mehr Mobilität für alle!

Mobilitätsgerechtigkeit! Die Verkehrswende ist eine soziale Frage

**Bericht von der Podiumsdiskussion
am 5. Mai 2021**

von Janna Aljets

Am 5. Mai 2021 veranstaltete die Fraktion DIE LINKE. im Bundestag eine Podiumsdiskussion mit Verkehrs- und Mobilitätsexpert*innen, um über die vielfältigen sozialen Aspekte einer Verkehrswende und über Mobilitätsgerechtigkeit zu diskutieren. Mit dieser Veranstaltung wollte die Fraktion einen klaren sozialen Akzent in der Verkehrswendebatte setzen, da in dieser viel zu oft nur über ökologische Probleme gesprochen wird oder aber der Anschein erweckt wird, dass neue Technologien allein die Lösung sein könnten. Pandemiebedingt wurden alle Teilnehmer*innen online zugeschaltet, das Podium konnte für alle live verfolgt und kommentiert werden.

Ingrid Remmers, verkehrspolitische Sprecherin der Linksfraktion und Gastgeberin der Diskussion, stellte in ihrem Grußwort die zwölf Thesen aus der Fraktion zur Mobilitätsgerechtigkeit vor (siehe S. 5/6). Sie erklärte, dass schon heute viele Menschen in einer autozentrierten Gesellschaft nicht mobil seien, weil sie kein Auto fahren könnten oder es sich nicht leisten könnten eines zu fahren. Damit seien viele von gesellschaftlicher Teilhabe ausgeschlossen. Sie machte deutlich, dass rein preisliche Maßnahmen einer Verkehrswende zu Ungerechtigkeiten insbesondere für Ärmere führten, aber dass auch rein technische Ansätze wie grüne Antriebe oder autonome Flotten zahlreiche soziale Schieflagen nicht auflösen könnten. Daher brauche es einen Blick für soziale Schieflagen und die unterschiedlichen Ausgangsbedingungen, um mobil zu sein. Ingrid Remmers wies aber auch auf weitere schwierige soziale Fragen hin, denn zurzeit hingen auch noch viele Jobs an der Stellung des Autos im Verkehrssystem. Nicht zuletzt müssten daher auch die Beschäftigten in der Automobilindustrie und in der Mobilitätswirtschaft als Teil einer sozial-ökologischen Transformation gesehen werden und zu starken Partner*innen in einer sozial gerechten Verkehrswende werden.



Die Gäste starteten jeweils mit starken Statements für eine sozial gerechte Verkehrswende. **Martin Stuber**, Referent für Infrastruktur- und Mobilitätspolitik beim Deutschen Gewerkschaftsbund, erläuterte die verschiedenen sozialen Dimensionen von Mobilität und Verkehr und wie diese dazu beitragen könnten, dass wir uns in Zukunft sogar besser bewegen könnten: die gesellschaftliche Teilhabe, Gesundheit und Lebensqualität,



die Frage von Beschäftigung und guter Arbeit sowie die Mobilitätskultur.

Lena Osswald, Aktivistin bei Changing Cities und Gründerin von mobilivers stellte die unterschiedlichen Zugänge von Menschen zu Mobilität und Verkehrsmitteln sowie zum öffentlichen Raum in den Mittelpunkt und forderte, dass es mehr Stimmen und Perspektiven in der

Debatte um eine Verkehrswendebatte brauche, um Demokratie und Teilhabe zu ermöglichen. Schließlich seien viele Menschen und deren Mobilitätsbedürfnisse bisher kaum sichtbar gewesen. Dies müsse sich dringend ändern. Dazu gehörten Frauen, sorgearbeitende Menschen, aber auch Menschen mit Behinderungen, alte Menschen, Kinder oder Menschen mit Migrationshintergrund.



Sabine Leidig, bahnpolitische Sprecherin der Linksfraktion wies darauf hin, dass Autoverkehr oftmals als »Naturgewalt« angesehen werde. Die Machtverhältnisse würden dadurch verdeckt, müssten aber in Frage gestellt werden sollte. Denn ob und wie viel Autoverkehr es gebe, könne und müsse politisch gesteuert werden. Deshalb sah sie auch das



Aufkommen von starken sozialen Bewegungen im Verkehrssektor als große Chance: Viele Akteure begehren gegen den massiven Autoverkehr auf und forderten einen ökologischen und sozialen Umbau des Verkehrssystems.

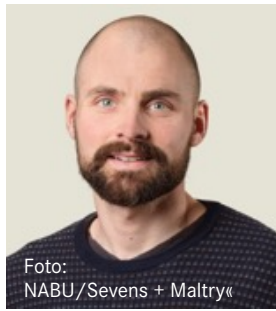
Sabine Leidig forderte, bei Mobilität statt des Autos die Versorgungsleistung in den Fokus zu nehmen. Zudem verdeutlichte sie, dass Verkehr und dessen Ressourcenverbrauch heute mit globaler Verteilungsgerechtigkeit einhergehe. Und auch lokal leiden insbesondere Menschen mit niedrigem Einkommen und Bildungsstatus am meisten unter den Verkehrsbelastungen, während die Reichen die Verursachenden seien. Auch

deshalb sei eine Verkehrswende eine soziale Frage von Gerechtigkeit!

Daniel Rieger, Leiter des Verkehrsreferats beim Naturschutzbund, machte noch einmal sehr deutlich, dass das jetzige Verkehrssystem in keiner Weise gerecht sei, weder lokal noch global. Er kritisierte, dass in der Verkehrswendebatte zu viel über Technik gesprochen werde, aber zu wenig über die Anliegen der Bürgerinnen und Bürger, die von dieser am meisten betroffen sein. Auch hier stehe die demokratische Frage im Mittelpunkt. Zudem nahm er das aktuelle Urteil des Bundesverfassungsgerichts zu den Klimaschutzgesetzen auf und wies darauf hin, dass wir zeitnah handeln müssten, um die Sozialverträglichkeit eines transformativen Umbaus überhaupt zu gewährleisten. Ein Umbau sei ansonsten nicht nur deutlich teurer, sondern würde auch kommende Generationen und die Umwelt zu stark belasten.

Im Verlauf der Diskussion wurde dann nochmal im Detail über weitere Aspekte diskutiert: Welche Rolle nehmen technische Innovationen ein und unter welchen Bedingungen können diese für eine soziale gerechte Verkehrswende hilfreich sein? Wie können und müssten preisliche Maßnahmen gesteuert sein, ohne Arme über die Maßen zu belasten oder Mobilität nur noch für Reiche zu gewährleisten? Und wie sollte ein industrieller Umbau gestaltet sein, damit er sozial gerecht verlaufen kann? Und nicht zuletzt: Wieso sind autokritische Positionen in der Politik und auch in Verbänden so schwer zu vertreten, und was braucht es, um auch dafür gesellschaftliche Mehrheiten zu gewinnen?

Auch die zuschauenden Gäste konnten sich über den Chat beteiligen. Die Menschen interessierte zum Beispiel, wie Mobilität im ländlichen Raum mit weniger Autos gewährleistet werden soll, wenn gleichzeitig



vielerorts überhaupt keine oder zu wenige Alternativen des ÖPNV vorhanden sind. Zudem wurde gefragt, wie behinderte Menschen mobil bleiben und deren unterschiedliche Voraussetzungen besser mitgedacht werden, wenn es weniger Autos geben soll. Auch die Rolle des autonomen Fahrens in einer zukünftigen Verkehrswende wurde erfragt, auch weil sich in der öffentlichen Debatte sehr oft darauf bezogen wird. Viele brachten auch die Idee des ticketfreien öffentlichen Personennahverkehrs als einen wichtigen Baustein der Verkehrswende ein. Die Fragen der zuschauenden Gäste konnten aus Zeitgründen nicht alle von den Podiumsgästen beantwortet werden, wurden aber im Nachgang der Veranstaltung aufgegriffen, da sie wichtige Rückmeldungen enthielten.

Zu vielen dieser Fragen haben wir in diesem Heft Positionen, Ideen und Anregungen.

Zum Abschluss fasste **Susanne Hennig-Wellsow**, Parteivorsitzende der LINKEN die Debatte des Podiums zusammen: Sie betonte die Wichtigkeit der sozialen Dimensionen einer Verkehrswende und die Aufgabe der LINKEN diese stark zu machen. Schließlich gebe es ansonsten kaum politische Kräfte, die die Komplexität dieser Fragen zusammendenke. Da sie selbst keine Verkehrsexpertin ist, dankte sie für die vielen Einblicke und Inspirationen zum Thema. Sie machte noch einmal deutlich, dass die Verknüpfung mit sozialen Fragen für die Menschen vor Ort enorm wichtig sei und dies die zentrale Aufgabe der Partei DIE LINKE sei.



Die gesamte **Veranstaltung kann auf Youtube** angeschaut werden: <https://youtu.be/reOSoGriZeE>



Klimagerecht geht nur mit Links und nicht mit CDU/CSU/FDP

Die kapitalistischen Wachstumstreiber zerstören Lebensgrundlagen – auch mit Autobahnen durch Moore, Wälder und Städte. Eine sozial-ökologische Verkehrswende ist unverzichtbar.

Die letzte Rede von Sabine Leidig im Deutschen Bundestag am 24. Juni 2021

Herr Präsident! Werte Kolleginnen und Kollegen! Liebe Gäste!

Für meine letzte Rede greife ich ein bisschen zurück. Als ich 2009 in den Bundestag kam, war die Erschütterung der Finanzmarktkrise noch ganz frisch, die kapitalistische Megamaschine infrage gestellt – mit Recht. Die 500 größten Banken und Konzerne geben nämlich darin den Takt vor. Ihr einziger Zweck ist, den Shareholder-Value zu steigern. Längst ist klar, dass deshalb die Schere zwischen Hyperreichtum und Armut wächst und die natürlichen Lebensgrundlagen zerstört werden: Artenvielfalt, Ackerböden, Wasserhaushalte, stabiles Klima.

In Deutschland werden 40 Tonnen Rohstoff pro Kopf und Jahr verbraten – nachhaltig wären 6 –, zum Beispiel Eisenerz aus Brasilien. Für Autokarosserien werden riesige Flächen Regenwald gerodet und Minenarbeiter geknechtet. Statt aber die Krise für klimagerechte Erneuerung zu nutzen, hat damals die deutsche Regierung 5 Milliarden Euro für die Abwrackprämie lockergemacht. Eine große Ressourcenverschwendung! Für das Geld hätten unendlich viele Fahrradwege und Bahnstrecken hergerichtet werden können.

2011 hat sich der Bundestag zu einer Enquete-Kommission durchgerungen mit dem Titel: »Wachstum, Wohlstand, Lebensqualität – Wege zu nachhaltigem Wirtschaften«. Den Abschlussbericht kommentierte die »WirtschaftsWoche« im Februar 2013 so – ich zitiere –:

»Die Enquete-Kommission ... des Bundestages präsentiert ein Trauerspiel der intellektuellen Bedürftigkeit. Vor allem Union und FDP haben zu der ... wichtigsten Frage der Zeit absolut nichts zu sagen.«

Ich füge hinzu: Daran hat sich nichts geändert.

Weiteres Zitat:

»Gedankenlos wird ... die PR-Phrase vom »nachhaltigen Wachstum« nachgeplappert. Als ob nicht ... jedem denkenden Menschen klar sein muss, dass das ein Widerspruch in sich ... ist ...«

Nachdem 2019 hierzulande über 1 Million Menschen mit »Fridays for Future« auf die Straße gegangen sind, gab es wieder eine Chance, endlich eine sozialökologische Transformation einzuleiten. Aber Ihr Klimaschutzgesetz haben selbst die industrienahen Institute für zu lasch erklärt.



Die 21-jährige Sophie Backsen ist zusammen mit Hunderten weiteren Klägern vors Bundesverfassungsgericht gegangen, weil die Inseln, auf denen sie leben, überflutet werden, wenn die Meeresspiegel steigen. Und sie bekamen Recht. Die Konsequenzen dieses Urteils sind noch gar nicht abzusehen, wenn Bürger/-innen ihre Repräsentanten für Unterlassung und für Handlungen gegen Klimaschutz zur Verantwortung ziehen können.

Ein Beispiel für Handlungen gegen Klimaschutz ist der Bundesverkehrswegeplan, genauer gesagt das Fernstraßenbaugesetz. Das wollen wir stoppen.

Es sieht Infrastruktur für mehr Auto- und noch mehr Lkw-Verkehr vor, was jedes Jahr eine halbe Milliarde Tonne CO₂ zusätzlich bedeutet. Das steht auch in diesem Plan. Schon deshalb muss man den ganzen Plan in die Tonne treten.

Mit Blick auf konkrete Projekte wird es dann noch schlimmer. Die A 20 zum Beispiel soll durch kohlenstoffspeichernde Mooregebiete gebaggert werden – garantiert klimaschädlich. Die A 49 zerschneidet intakten Mischwald, obwohl wir alle wissen, wie wertvoll Wälder sind.

Sie wollen sogar den unverantwortlichen Weiterbau der A 100 durch Berlin, während zugleich das Volksbegehren »Berlin autofrei« erfolgreich am Start ist.

Eigentlich ist völlig klar, wie man CO₂-Emissionen massiv reduzieren kann. Dazu gehört auf jeden Fall eine wirkliche Verkehrswende mit deutlich weniger motorisiertem Verkehr. Klimagerechte Mobilität geht mit guten Fuß- und Fahrradwegen, mit Zügen und öffentlichen Verkehrsmitteln für alle, Bus und Bahn statt Autobahnwegen.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, nach zwölf Jahren kandidiere ich nicht mehr für den Bundestag, auch weil die Musik für eine sozialökologische Verkehrswende anderswo spielt.

Ich bedanke mich bei den Saaldienerinnen und Saaldienern, bei den Reinigungskräften und bei all den guten Geistern, die diesen großen Tanker hier über Wasser halten. Ich bedanke mich bei den Kolleginnen und Kollegen Abgeordneten für gute Zusammenarbeit oder für produktiven Streit. Und ich bedanke mich bei den vielen engagierten Menschen in Bürgerinitiativen, NGOs, Gewerkschaften und aktivistischen Gruppen, die mich angespornt und inspiriert haben. Allen wünsche ich alles Gute.

Rede als Video:

<https://dbtg.tv/fvid/7530687>

(Mediathek des Bundestages)

oder

<https://www.youtube.com/watch?v=upCkj6DYeNY>



Autos raus aus den Innenstädten – aber wie?

von Gerrit Schrammen, Verkehrsreferent

Der Wunsch, die Innenstädte so weit und so schnell wie möglich autofrei zu machen, wächst. Das Plus an Lebensqualität ist groß, viele europäische Städte machen es vor. Hier ist das Netz des öffentlichen Verkehrs sehr dicht, Busse und Bahnen fahren häufig. Rad- und Fußverkehr lassen sich leicht steigern, viele Wege sind nicht so lang. Kaum jemand ist wirklich auf ein eigenes Auto angewiesen.

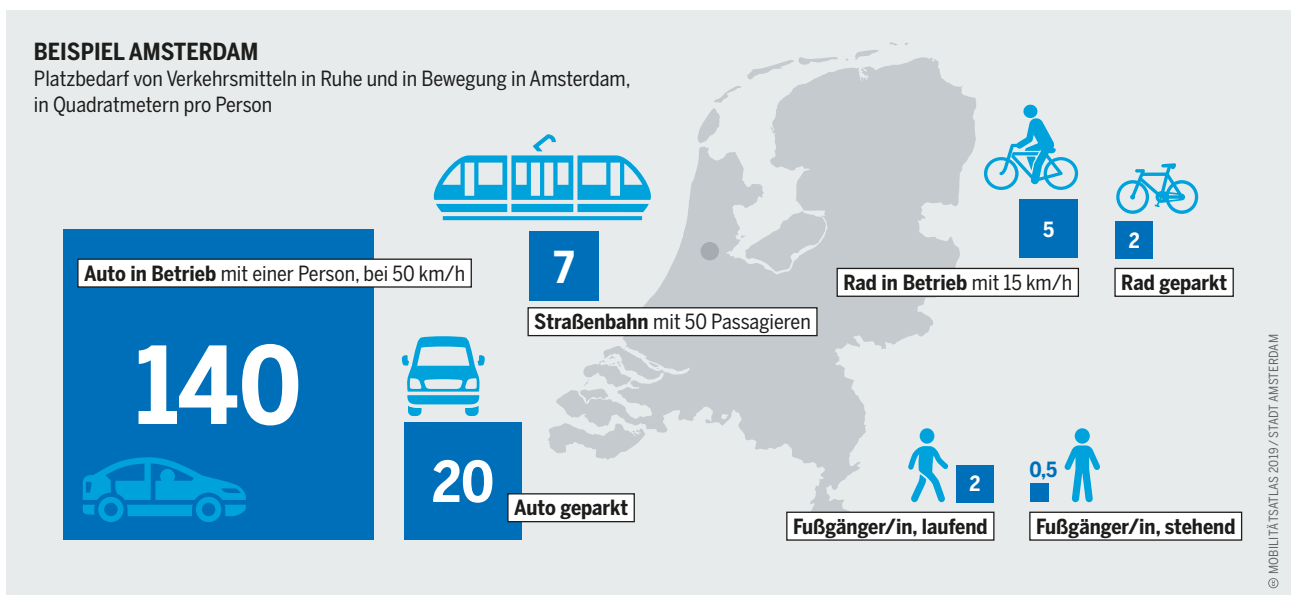
In den Innenstädten ist auch der Handlungsdruck am größten, weil die bisherige Aufteilung der Straßen dem motorisierten Straßenverkehr den meisten Platz einräumt. Wenn man in den Städten mehr Platz für Rad- und Fußverkehr schaffen will, bleibt einem gar nichts anderes übrig, als dem Autoverkehr Platz weg zu nehmen. Die Mehrheit der Bewohner*innen der

nochmals deutlich weniger. Trotzdem sind gerade die Innenstadtbezirke voll von Autos Und es gibt trotzdem zehn Mal so viel Platz für Parkplätze wie für Spielplätze (Umparken – den öffentlichen Raum gerechter verteilen (agora-verkehrswende.de), S. 4) – andere Mobilität und das öffentliche Leben sind massiv eingeschränkt. Das Auto ist einfach nicht für die Städte gemacht!

Nur, wie bekommt man sie tatsächlich aus den Städten raus? Dieser Text versucht eine Einordnung der diskutierten politischen Maßnahmen, mit denen die private Autonutzung in den Städten reduziert werden soll (der Güterverkehr wird hier nicht betrachtet).¹

Ausbau von ÖPNV, Umbau der Städte

Würden ad-hoc (fast) alle Pkw-Nutzer:innen auf den ÖPNV umsteigen, würde es diesen komplett überlasten.



Innenstädte will zudem mehr Platz zum Leben: zum gefahrlosen Aufenthalt für Kinder, weniger Gefahren für Mobilitätseingeschränkte Menschen, mehr öffentliche Plätze, die nicht vom motorisierten Verkehr beeinträchtigt sind.

Beim Vergleich des Platzbedarfs verschiedener Verkehrsmittel schneidet das Auto mit Abstand am schlechtesten ab (siehe Grafik). Fahrende Autos verbrauchen 28 Mal so viel Platz wie fahrende Räder und 70 Mal so viel Platz wie Fußgänger. Parkende Autos immer noch 10 Mal so viel Platz wie ein abgestelltes Rad und 40 Mal so viel Platz wie ein stehender Fußgänger.

In Berlin gibt es nur 29 Pkw auf 100 Einwohner:innen – der niedrigste Wert aller Bundesländer. In den Innenstadtbezirken Mitte und Kreuzberg-Friedrichshain sind es mit 19 bzw. 18 Pkw auf 100 Einwohner:innen sogar

Deswegen ist ein weiterer Ausbau des ÖPNV-Angebotes unbedingt erforderlich. In den Innenstädten geht es dabei vor allem um Taktverdichtungen, wofür es nur neue Fahrzeuge braucht. Außerdem müssen natürlich Rad- und Fußwege ausgebaut werden. Das CarSharing für die gelegentliche Nutzung eines Pkw muss erweitert werden und es braucht eine deutlich größere Bandbreite an CarSharing-Fahrzeug, damit diese auch zum Möbelkauf, dem Familienausflug (Kindersitze!) oder dem Transport eines Paddelbootes zum See geeignet sind.

Neue Mobilitätsangebote à la MOIA und UBER sehe ich eher kritisch², da sie irgendwo zwischen ÖPNV und Taxi

¹ Mir ist sehr bewusst, dass eine Vielzahl weiterer begleitender Maßnahmen erforderlich ist, wie kein Einkauf auf der »der grünen Wiese«, Stärkung der Kieze, neue Siedlungen im Umland nur mit ÖPNV-Anschluss, betriebliches Mobilitätsmanagement, MircoHubs für City-Logistik und Umstellung auf Lastenräder, Förderung HomeOffice etc.
² Das gleiche gilt auch für Flotten von Robo-Taxen, deren einziger Unter-



In Berlin ist die Parkplatz-Fläche zehnmal so groß wie die für Spielplätze

agieren und beiden mehr Kunden wegnehmen, als dass sie Menschen dazu bewegen, vom eigenen Pkw umzusteigen. Es gibt aber Menschen, die wegen Angststörungen, oder weil sie (leider nicht zu Unrecht) Angst vor Belästigungen oder Übergriffen haben, den ÖPNV nicht benutzen können oder wollen. Diese können sich nicht alle ein Taxi leisten – sie dazu zu drängen, wäre auch nicht gerecht. Deswegen bedarf es solcher zusätzlichen Angebote, die aber öffentlich angeboten werden müssen, weil private Angebote in Konkurrenz zum ÖPNV und Taxen stehen.

Die Hauptaufgabe zur Entlastung der Städte von Pkw ist das Pendeln von den Außenbereichen oder dem Umland ins Zentrum oder anders herum. Hier sind die größten Investitionsbedarfe zu erwarten, weil hier eben vielfach leistungsfähige Infrastrukturen erst geschaffen werden müssen. An den Haltestellen des SPNV oder ÖPNV am Stadtrand und im Umland müssten lokale Zubringer- bzw. Verteilsysteme mit Kleinbussen etabliert werden, damit das Stehen-Lassen des bzw. der Verzicht auf das eigene Fahrzeug attraktiver wird. Hier müssen ggf. auch Übergangslösungen wie Park & Ride geschaffen werden.

Die Ausweitung der Angebote für ÖPNV, Radfahren und Zu-Fuß-Gehen ist aber nur eine notwendige Voraussetzung, aber nicht hinreichende. Im Sinne eines Push & Pull müssen die Bedingungen für den Autoverkehr gleichzeitig verschlechtert werden, muss der Platz für Autos schrittweise reduziert, die Autonutzung unattraktiver und für bestimmte Gebiete weitgehend ausgeschlossen werden.

Man kann dies als Verbotspolitik diffamieren – was einige sicher tun werden. Es geht aber darum, die Stadt für alle nutz- und erlebbar zu machen, mehr Lebensqualität für alle zu ermöglichen. Dafür braucht es einen umfassenden Stadtumbau: Rückbau breiter Straßen, Unterbinden von Durchgangsverkehren in den Wohngebieten, Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts, Spiel- und Fahrradstraßen und Abbau von Parkplätzen.³

In Paris wurde von 2003 bis 2014 die Zahl der Parkplätze um 23.000 (14 Prozent) verringert, die Zahl der Pkw hat sich in diesem Zeitraum um 137.000 (18 Prozent) verringert (Umparken – den öffentlichen Raum gerechter verteilen (agora-verkehrswende.de), S. 5).

Wie kriegen wir die Autos aus den Städten raus? Wer darf noch reinfahren?

Stadtumbau und ÖPNV-Ausbau sind die »Hardware«, die physische Veränderung der Städte. Die entscheidende Frage aber ist die politische Durchsetzbarkeit: Wie kriege ich die Autos aus den Städten heraus, ohne dass es einen Aufstand gibt? Wer darf noch fahren und parken, wer nicht?

Die wichtigste grundsätzliche politische Maßnahme ist, Autobesitz nicht weiter zu fördern, wie es immer noch über Dienstwagenprivileg und Kaufprämien für E-Autos geschieht. Ziel muss es sein, insgesamt die Abhängigkeit vom Auto und die Pkw-Anzahl zu reduzieren – bundesweit.

Betrachtet man nun die diskutierten Maßnahmen, ob sie dazu geeignet sind, die sozial-ökologische Verkehrswende in den Städten voranzutreiben, gilt aus

schied ist, dass sie wegen des:der entbehrlichen Fahrer:in vermutlich günstiger für die Nutzer*innen sind. Siehe dazu meinen Artikel in diesem Heft, S. 71.

³ Ein wichtiger Baustein dazu ist die Reform des Straßenverkehrsrechts, vor allem der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). Dazu liegt ein umfassender Vorschlag der Fraktion vor: »[Sozial-ökologischer Neustart des Verkehrsrechts](#)«

LINKER Perspektive zunächst, dass Preise nicht das bevorzugte Mittel der Wahl sind. Der Versuch, das menschliche Verhalten über Preiserhöhungen zu lenken, führt zwangsläufig dazu, dass »die Reichen« weiter fahren wie bisher und nur die weniger Begüterten ihre Mobilität einschränken müssen (siehe dazu in diesem Heft die Thesen und den Konferenzbericht zu Mobilitätsgerechtigkeit, S. 5-8). Zum mittlerweile häufig zu hörenden Hinweis, dass ärmere weniger Autos besitzen und sie Maßnahmen gegen das Auto doch gar nicht betreffen: Ja, es stimmt, der Autobesitz steigt mit dem Einkommen: nur 47 Prozent der Haushalte des untersten Einkommens-Fünftels besitzen einen Pkw, was auf 92 Prozent bei den 20 Prozent der Bestverdienenden ansteigt (UBA: »Verkehrswende für Alle«, August 2020, Grafik S. 9). Aber diese 47 Prozent der Ärmere haben nun einmal ein Auto, und auch wenn es weniger als die Hälfte sind und in den Städten vermutlich deutlich weniger, kann man diese Menschen nicht einfach außer Acht lassen.

Pkw-Besitz reglementieren

Singapur knüpft den Besitz eines Pkw an den Erwerb einer Lizenz (Kostenpunkt bis zu 50.000 USD!). Aktuell haben etwa 10 Prozent der Bewohner*innen eine Lizenz. Während die Zahl der Lizenzen früher um 0,25% pro Jahr steigen durfte, wurde dies nun für fünf Jahre ausgesetzt. Theoretisch könnte man solche Lizenzen auch unter Interessierten verlosen. Das bestehende ist eine Steuerung über den Geldbeutel, das andere wäre wahllos und würde nicht die »beglücken«, die es wirklich benötigen.

Perspektivisch wäre dann wohl ein Amt das gerechteste, das den individuellen Bedarf im Einzelfall prüft, wie es der Gesetzentwurf der »Initiative Volksentscheid Berlin autofrei« vorsieht. Dieser definiert diejenigen, denen ein solches Bedürfnis anerkannt werden soll, sehr gelungen und regelt insgesamt den angestrebten autofreien Endzustand sehr gut.⁴ Ich kann mir aber schlecht vorstellen, dass vier Jahre alle so weiter fahren (und parken) wie bisher, und dann kommt ein Schnitt und alle Autos sind verschwunden. Die Initiative beantwortet die Frage, wie, mit welchen Maßnahmen die Autos Stück für Stück aus der Stadt verbannt werden sollen, für mich nicht wirklich befriedigend.

City-Maut

Eine City-Maut wie in Stockholm oder London ist eine rein preisliche Maßnahme, die deswegen abzulehnen ist. Theoretisch kann man für die Bewohner:innen in der Zone Ausnahmen erlassen, dennoch würde vor allem für die Ärmere von außerhalb das Befahren der Zone erschwert – und nicht für diejenigen, die am leichtesten umsteigen könnten. Würde der Ausbau des ÖPNV von diesen Einnahmen abhängen, würde es zudem den Anreiz geben, Autos weiter fahren zu lassen.

⁴ Die Definition derjenige, denen ein solches Bedürfnis anerkannt werden soll, finde ich im Gesetzentwurf der Berliner Initiative sehr gelungen (§§ 7 bis 13): [VE_Berlin_autofrei_2021_02_17_Gesetzentwurf.pdf](#) ([volksentscheid-berlin-autofrei.de](#))

Einfahrverbot für Verbrenner

Viele europäische Städte haben bereits Einfahrverbote für Fahrzeuge, die mit Diesel und/oder Benzin betrieben werden, beschlossen, die meisten ab 2030, einige bereits früher. Diese nennt man Zero Emission Zones (ZEZ). Auch in Deutschland wird dies diskutiert, u.a. in Berlin.

Pkw mit Elektroantrieb sind, wenn sie mit erneuerbar erzeugtem Strom betrieben werden und beim Abbau der nötigen Rohstoffe die internationalen Standards eingehalten werden, aus ökologischer Sicht in der Tat besser als Fahrzeuge mit Verbrennermotor und sollten diese schrittweise ersetzen.

Aber während Umweltzonen für die Menschen in den Städten tatsächlich Gesundheitsschutz bedeutet, weil die Fahrzeuge mit hohem Partikel- und Stickoxidausstoß ausgesperrt werden, ist der CO₂-Ausstoß nicht direkt gesundheitsschädlich. Und für das Klima ist es unerheblich, ob CO₂ in den Städten oder auf dem Land ausgestoßen wird. Dementsprechend sind ZEZ eine klimapolitische und keine verkehrspolitische Maßnahme (ein generelles Verbot der Neuzulassung von Verbrennern ab ca. 2030 wäre zudem wesentlich effektiver). Um die Zahl von Pkw in den Städten zu verringern, sind ZEZ nicht geeignet, denn mit dem Umschwung zu Gunsten von E-Autos würde dieser Effekt von Jahr zu Jahr geringer werden. Zudem würden auch mit dieser Maßnahme zuerst die Geringverdienenden, die sich eben nicht mal eben ein neues E-Auto kaufen können, aus den Städten ausgesperrt.

Wenn man zudem das Ziel hat, 2030 die Innenstadt praktisch frei von Autos zu haben, dann braucht man über eine ZEZ eigentlich nicht mehr nachdenken. Man kann aber natürlich begleitend festlegen, dass ab diesem Zeitpunkt die wenigen Fahrzeuge, die dann noch verkehren dürfen, nur emissionsfreie Fahrzeuge sein müssen.

Für die Innenstädte wäre es wesentlich besser, man würde SUV – oder genauer: allen sehr breiten und sehr langen Pkw – die Einfahrt verbieten. Diese drängen in schmalen Straßen Radler:innen an den Rand und verbrauchen 1,5 Parkplätze. Einige Städte hingegen bauen nun im Gegenteil in irrsinniger Weise Parkplätze für SUV um.

Parkraummanagement und Anwohnerparken

Welche Bedeutung das Parkraummanagement hat, zeigt ein Blick nach Wien. Das Wiener Modell wird ja immer mit dem 365-Euro-Ticket in Verbindung gebracht, aber der Zuwachs des Anteils des ÖPNV am Modal Split um 9 Prozent (von 29 auf 38 Prozent) bei Reduktion des Anteils des Auto-Verkehrs um sogar 11 Prozent (von 40 auf 29 Prozent) geschah vor Einführung des 365-Euro-Tickets. Es wurde durch den konsequenten Ausbau des ÖPNV bei gleichzeitiger sukzessiver Ausweitung des Parkraummanagements – mit Reduzierung der Parkplätze – auf fast das gesamte Stadtgebiet erreicht.

Auch die Parkgebühren für Anwohner:innen sind in Wien deutlich höher als bei uns, und liegen bei 120 € im Jahr. Gebietsfremde dürfen nur maximal zwei oder drei Stunden parken – was für die Arbeit nicht ausreicht. In anderen Städten kostet das Anwohnerparken noch mehr, in Kopenhagen sind es 200 € im Jahr, in Amsterdam gar 500 € und in Stockholm sogar (umgerechnet) 827 €. Die Agora Verkehrswende hat nachgerechnet, dass die Bereitstellungskosten für einen Parkplatz am Straßenrand bei 220 € pro Jahr liegen.⁵

Für das Kurzzeitparken kann man die Gebühren erhöhen, ohne dass man sich über den sozialen Aspekt zu sehr Gedanken machen muss. Wer meint, mit dem Auto zum Einkaufen fahren zu müssen, der soll und muss auch zahlen. Bei Anwohnerparkausweisen hingegen kann und sollte man Sozialtarife einführen, um eben nicht zuerst den Ärmeren den Parkplatz wegzunehmen. Auch erscheint mir ohne einen Sozialtarif eine politische Durchsetzbarkeit nur schwer möglich, schrie doch der Berliner Innensenator Geisel (SPD) bei den ersten entsprechenden Plänen von Senatorin Regine Günther (Grüne) gleich auf. Obwohl sich bei einer Befragung Zweidrittel für Verkehrsvermeidung aussprachen, sprach sich nur gut ein Viertel für höhere Parkgebühren aus. Selbst bei den am stärksten von den Belastungen des Verkehrs Betroffenen stieg dies nur auf ein knappes Drittel.⁶ Gesellschaftliche Mehrheiten für höhere Parkgebühren findet man, vielleicht außer in einigen Berliner Bezirken, derzeit also noch nicht.

Als Kriterium für die Ermäßigung ist das Einkommen zu verwenden. Nur die Anspruchsberechtigten von Sozialtickets zu berücksichtigen würde zu kurz greifen. So verdienen in Ostdeutschland über ein Drittel aller Vollzeitbeschäftigten nur zwischen 1.550 und 2.200 Euro brutto, die größtenteils keinen Anspruch auf ein Sozialticket, aber eben dennoch sehr wenig Geld haben. Da man einen Anwohnerparkausweis für zwei Jahre beantragt, finde ich es zumutbar, dem Antrag einen aktuellen Steuerbescheid anzuhängen. Der Prüfaufwand sollte gering sein. Für Berufstätige mit besonderem Bedarf (Hebammen, Pflegedienste) gibt es bereits jetzt Ausweise für die Windschutzscheibe. Man könnte natürlich auch gleich direkt einkommensabhängige Gebühren erheben, dies würde auch dem Verteilungsaspekt Genüge tun, allerdings scheint der Aufwand hier doch sehr hoch.

Die schrittweise Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung mit höheren Gebühren (für die meisten) halte ich für die geeignetste Maßnahme, den Umbau der Städte zu begleiten. Ein Vorteil ist, dass man die Parkplätze Schritt für Schritt reduzieren kann. Andersherum gesagt: Ohne Parkraumbewirtschaftung oder Reduzie-

rung der Parkplätze kann eine Verkehrswende gar nicht stattfinden. Ergänzend sollten Bußgelder für Falschparken erhöht und auch das Ordnungspersonal aufgestockt werden, damit diese auch kontrolliert und geahndet werden.

Wieso soll man für ein öffentliches Gut zahlen?

Erfolgt mit der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung nicht eine weitere Ökonomisierung der Gesellschaft, wird hiermit nicht ein zuvor öffentliches Gut privatisiert? Auf den ersten Blick trifft das Argument natürlich zu. Die Frage ist aber doch, welche Leistungen unsere Gesellschaft grundsätzlich kostenfrei bereitstellen sollte, und für welche ausschließlich die Verursacher zahlen sollten. Kita, Schule und Studium gehören unbedingt zur Daseinsvorsorge. Aber für Miete, Wasser, Energie und Lebensmittel muss ja auch jede:r selbst zahlen – und für den ÖPNV auch (noch). Von daher sehe ich keinen Grund, etwas, das gesellschaftlich nicht mehr erwünscht ist, kostenlos bereit zu stellen: Autofahren und Autobesitz sind keine Daseinsvorsorge!

Dazu kommt: Warum sollten Menschen, die ökologisch ohne Auto mobil sind, über allgemeine Steuern für Parkplätze mitzahlen? Wieso ist es gerecht, dass so viel Raum dem Straßenverkehr gewidmet ist? Gerechtigkeit ist keine einfache Handlungsmaxime, sondern lässt sich nur aus vielen verschiedenen Perspektiven sehen, die untereinander abzuwägen sind!

Aber, ja: Parkraumbewirtschaftung ist ein preisliches Instrument, das – ganz klassische Ökonomie – einem knappen Gut einen Preis geben will. Ich halte es dennoch nicht nur für vertretbar, sondern für notwendig und zudem für das beste Mittel, um einfach und sozial ausgewogen den Umbau der Städte zu begleiten.

⁵ errechnet am Beispiel Berlins: Umparken – den öffentlichen Raum gerechter verteilen (agora-verkehrswende.de), S. 3. In Deutschland sind Anwohnerparkausweise in der »Gebührenordnung Straßenverkehr« (Nr. 265) zwar auf 10,20 bis 30,70 Euro pro Jahr gedeckelt, durch die Reform des Straßenverkehrsgesetzes von 2020 ist es den Ländern nun aber freigestellt, davon abweichende eigene Regelungen zu erlassen oder dies den Kommunen zu übertragen (StVG, § 6 Abs. 5a).

⁶ KfW Research, 4.1.2021, S.3: [Zustimmung zur Mobilitätswende steigt mit der Betroffenheit durch den Verkehr](https://www.kfw.de/Presse/Pressemitteilungen/2021/01/04/0120210103_zustimmung_zur_mobilitaetswende_steigt_mit_der_betroffenheit_durch_den_verkehr) ([kfw.de](https://www.kfw.de))

Antrag

der Abgeordneten Sabine Leidig, Andreas Wagner, Bernd Riexinger, Dr. Gesine Löttsch, Lorenz Gösta Beutin, Heidrun Bluhm-Förster, Jörg Cezanne, Anke Domscheit-Berg, Susanne Ferschl, Sylvia Gabelmann, Kerstin Kassner, Dr. Achim Kessler, Katja Kipping, Jutta Krellmann, Caren Lay, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Pascal Meiser, Cornelia Möhring, Victor Perli, Ingrid Remmers, Dr. Kirsten Tackmann, Jessica Tatti, Harald Weinberg, Hubertus Zdebel, Sabine Zimmermann (Zwickau), Pia Zimmermann und der Fraktion DIE LINKE.

Investitionsoffensive in den öffentlichen Nahverkehr – Für eine echte Verkehrswende

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Auswirkungen des Klimawandels sind allgegenwärtig und machen die Dringlichkeit zum Handeln offensichtlich. Gerade im Verkehrssektor ist es in den vergangenen drei Jahrzehnten nicht gelungen, die CO₂-Emissionen zu senken. Den größten Anteil am Ausstoß klimaschädlicher Gase hat aktuell mit knapp 60 Prozent der Pkw-Verkehr. Zur Erreichung der Klimaziele muss gewährleistet sein, dass die Infrastruktur für Fahrrad- und Fußverkehr und das Angebot im öffentlichen Verkehr deutlich verbessert werden. Das aber geht nur mit ausreichend Personal und attraktiven Arbeitsbedingungen.

Als kommunale Aufgabe ist das Angebot öffentlicher Mobilität bisher von der Kas-senlage der jeweils zuständigen Behörde abhängig. Dadurch unterscheidet sich die Qualität des Angebots für Bürger*innen ebenso wie der Beitrag der kommunalen Maß-nahmen zum Klimaschutz im Verkehr stark. Durchgängige Mobilitätsangebote über Stadt-, Kreis- oder Landesgrenzen hinweg sind zur Erreichung der Klimaziele notwen-dig. Doch gerade mit Blick auf die aktuelle COVID-19-Krise wird deutlich, dass Kom-munen angesichts sinkender Steuereinnahmen die dringend notwendigen Maßnahmen im Bereich der Mobilität nicht in ausreichendem Maße bewältigen können werden. Die Finanzierung urbaner und regionaler klimafreundlicher Mobilität und guter Ar-beitsbedingungen muss deshalb jetzt auf solide Füße gestellt werden. Statt einer Viel-zahl von einzelnen Fördertöpfen werden ein bundesweites Finanzierungsprogramm und eine Investitionsoffensive durch die Länder und den Bund gebraucht.

Am 4. September 2020 hat das gesellschaftliche Bündnis „ÖPNV braucht Zukunft“, bestehend u. a. aus Gewerkschaften (ver.di, EVG), Fridays for Future und Umwelt- und Verkehrsverbänden, dazu zukunftsweisende Forderungen für eine solche sozial und ökologisch gerechte Verkehrswende vorgelegt. Der Deutsche Bundestag unterstützt diese Initiative.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

unverzüglich einen Fahrplan zu erarbeiten, der die Verdoppelung des ÖPNV und die Stärkung des Umweltverbundes zum Ziel hat, um deutlich mehr Bürger*innen den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Nahverkehr zu ermöglichen. Dazu gehören insbesondere folgende Bausteine:

1. Die Einberufung eines ÖPNV-Gipfels noch in diesem Jahr zum Start einer konsequenten Verkehrswende für den Klimaschutz. Die entscheidenden Akteure aus Kommunen, Ländern, Bund, Gewerkschaften, Unternehmen und Umweltverbänden müssen an einen Tisch kommen;
2. ein Konzept zur nachhaltigen und solidarischen Finanzierung einer Investitionsoffensive für den öffentlichen Nahverkehr – insbesondere auch in ländlichen Regionen, mit gerechten Löhnen und guten Arbeitsbedingungen –, Fahrrad- und Fußwege, auf das sich Bund, Länder und Kommunen verständigen können und das auch die Beteiligung von Nutznießern des ÖPNV (Unternehmen, Handel und Tourismus) einbezieht. Dabei geht es um ein Volumen von etwa 10,5 Milliarden Euro jährlich für die nächsten 10 Jahre;
3. die Revision der Verkehrswegeplanung mit dem Ziel, Mittel aus dem Fernstraßenneubau zu Gunsten des Umweltverbundes umzuwidmen.

Berlin, den 15. September 2020

Amira Mohamed Ali, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

Begründung

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) wird täglich von 24 Millionen Menschen genutzt und ist ein wichtiger Teil der Daseinsvorsorge. Busse und Bahnen bieten die Chance, die seit 1990 nicht gesunkenen CO₂-Emissionen im Verkehr endlich deutlich zu verringern und damit die Erreichung der Klimaziele im Verkehr zu unterstützen. Die Zahl der Nutzer*innen muss dafür bis 2030 verdoppelt werden, bei gleichzeitiger Reduzierung der Autonutzer*innen.

Dafür sollte auch das Angebot in diesem Zeitraum verdoppelt werden, wobei der Schwerpunkt auf kurzen Wartezeiten, zeitnahen und verlässlichen Anschlüssen sowie der Abstimmung des regionalen und kommunalen ÖPNVs auf den nun geplanten Deutschlandtakt im Schienenpersonenfernverkehr liegen muss.

Investitionen in den Umweltverbund stützen zugleich die kommunale Wirtschaft und schaffen bundesweit zehntausende Arbeitsplätze, auch in konjunkturschwachen Gebieten. Die bisherigen kurzfristiger angelegten Maßnahmen im Konjunkturpaket der Bundesregierung müssen durch weitere langfristig angelegte und abgesicherte Investitionen ergänzt werden.

Finanzierungsbedarf für Ausbau und Modernisierung des ÖPNV

Für eine Angebotsverdopplung durch kleine Zubringer und größere Fahrzeuge, Taktverdichtungen, Einrichtung von neuen Linien und Ausbau von Schienen- und Betriebsanlagen wären über einen Zeitraum von 10 Jahren bis 2030 jährlich für die Infrastruktur 5 Milliarden Euro und für zusätzliche Fahrzeuge 2 Milliarden Euro anzusetzen.

Zum Abbau des Sanierungsstaus bei Betriebsanlagen und Leitsystemen sowie Modernisierungen für Barrierefreiheit und Digitalisierungsmaßnahmen sind insgesamt weitere 10 Milliarden Euro bis 2030 notwendig. Eine Verdopplung des Angebotes schafft in den Verkehrsunternehmen selbst auch knapp 70.000 zusätzliche Arbeitsplätze. Hinzu kommen umfangreiche Beschäftigungseffekte in den verbundenen Branchen wie der Bauwirtschaft, Fahrzeug- und Maschinenbau, Zulieferer oder Sicherheit.

Die genannten Zahlen zum erforderlichen Finanzierungsbedarf basieren auf Daten des Bündnisses „ÖPNV braucht Zukunft“ von ver.di, EVG, Fridays for Future u. a.

Aufbau von Personal und Steigerung der Qualität der Arbeitsplätze

Ausreichend qualifiziertes Personal ist der Garant für Verlässlichkeit und Qualität im ÖPNV. Im Vergleich mit dem Jahr 2000 fehlen heute 15.000 Vollzeitbeschäftigte. Die Arbeitsbelastung ist hoch und Krankenstände über 10 Prozent die Regel, Personalmangel führt inzwischen vermehrt zu Fahrtausfällen oder zeitweise Einstellung ganzer Linien. Bis 2030 wird die Hälfte der Beschäftigten in die Rente gehen, rund 100.000 Neueinstellungen stehen an. Die Rekrutierung der benötigten Fachkräfte gestaltet sich bereits heute schwierig, daher sind Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität der Arbeit in Höhe von etwa 1,6 Milliarden Euro jährlich zu ergreifen, für den Aufbau der Beschäftigung auf den Stand des Jahres 2000 weitere 800 Millionen Euro. Hinzu kommen Kosten für Aus- und Weiterbildung.

Klimafreundliche Verkehrsplanung durch Vorrang für den Umweltverbund

Das große Potential einer Verkehrswende ist neben der Reduktion der CO₂-Emissionen die Steigerung der Lebensqualität für uns alle, an den Orten, an denen wir leben. Lärm- und Luftverschmutzung können mit konsequenter Verkehrsplanung zur Stärkung des Umweltverbunds deutlich reduziert werden. Mit Vorfahrt für ÖPNV, Fahrrad- und Fußgängerverkehr können Quartiere attraktiver gestaltet und Platz für Wohn- und Begegnungsräume gewonnen werden. Die Verkehrssicherheit wird durch menschenfreundlichere Verkehrsplanung erhöht.

Die soziale und ökologische Verkehrswende ist mehr als eine Antriebswende. Sie führt uns zur Gestaltung einer lebenswerten Zukunft, in der wir Mobilitätskonzepte entwickeln, deren Inhalt soziale Inklusion ebenso wie Barrierefreiheit im öffentlichen Raum und Verkehrsmittel ist. Dafür muss die autozentrierte Verkehrsplanung der letzten Jahrzehnte beendet werden, und Mittel aus dem Fernstraßenneubau müssen zu Gunsten des Umweltverbundes umgewidmet werden.

Der Antrag der Fraktion DIE LINKE. „Rettungsschirm und Zukunftsoffensive für den öffentlichen Nahverkehr“ (Bundestagsdrucksache 19/20031) enthält weitergehende Forderungen zur Förderung des öffentlichen Nahverkehrs und zum Bahnverkehr sowie einen Vorschlag zur Operationalisierung mit sukzessivem jährlichem Aufwuchs der Mittel des Bundes.

Eine Zukunftsoffensive für den öffentlichen Nahverkehr braucht mehr als Corona-Ausfallhilfe

Die Bundesregierung will die Bundesländer nun doch mit einer weiteren Milliarde Euro dabei unterstützen, die Einnahmeausfälle der Verkehrsunternehmen durch die Pandemie auszugleichen. Das ist gut so. Damit ist es jedoch nicht getan. Es muss auch der Sanierungs- und Modernisierungstau beim ÖPNV aufgelöst und das ÖPNV-Angebot gerade in ländlichen Regionen massiv ausgebaut werden.

Rede von Andreas Wagner am 25. Juni 2021

Sehr geehrte Frau Präsidentin! Verehrte Damen und Herren! Liebe Bürgerinnen und Bürger!

Die Covid-19-Pandemie hat bei den Verkehrsunternehmen zu erheblichen Einnahmeausfällen und pandemiebedingten Mehrkosten geführt. Bereits im März hat Die Linke daher im Verkehrsausschuss eine Fortführung des ÖPNV-Rettungsschirms befürwortet.

Während die Bundesregierung im April noch anderer Ansicht war, will sie jetzt mit einer weiteren Milliarde Euro die Bundesländer dabei unterstützen, die bei den Verkehrsunternehmen entstandenen finanziellen Nachteile abzufedern. Das ist gut so und dringend notwendig, damit das ÖPNV-Angebot in Umfang und Qualität aufrechterhalten und ausgebaut werden kann.

Damit ist es jedoch nicht getan. Wir brauchen für die kommenden Jahre eine Zukunftsoffensive für den öffentlichen Nahverkehr, um die Attraktivität von Bus und Bahn zu verbessern. Wir brauchen mehr Verlässlichkeit und Pünktlichkeit, kurze Taktzeiten, übersichtliche Fahrpläne und günstige Fahrpreise.

Die Pendler und Pendlerinnen in meinem Wahlkreis, die mit der S7 zwischen Wolfratshausen und München unterwegs sind, wissen, was ich meine. Das eine Mal ist es eine Signalstörung, das andere Mal eine Weichen- oder eine Stellwerkstörung, die zu Verspätungen und Zugausfällen führt - und das schon fast täglich und seit Jahren. Das ist nur ein Beispiel, das zeigt: Der Sanierungs- und Modernisierungstau beim ÖPNV muss dringend aufgelöst werden,

damit die Fahrgäste pünktlich ans Ziel kommen und sich weniger ärgern.

Gleichzeitig muss das ÖPNV-Angebot gerade in ländlichen Regionen massiv ausgebaut werden. Was ich in diesem Zusammenhang wichtig finde: Verkehrspolitik muss immer alle Menschen im Blick haben, auch diejenigen, die sich kein Auto leisten können, keinen Führerschein haben oder aus gesundheitlichen Gründen nicht mit dem Rad unterwegs sein können.

Da ich entschieden habe, nicht erneut für den Bundestag zu kandidieren, und dies meine letzte Rede ist,



noch einige persönliche Worte. Ich möchte mich bedanken bei meinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern in Berlin, Passau und Geretsried sowie bei unserem Verkehrsreferenten für die wertvolle Arbeit und Unterstützung in den vergangenen vier Jahren.

Vielen Dank sage ich auch allen Kolleginnen und Kollegen meiner Fraktion und im Verkehrsausschuss für die angenehme Zusammenarbeit.

Ein besonderer Dank gilt meiner Frau und meinen drei Kindern, die von meiner Wahl in den Bundestag vor vier Jahren genauso überrascht waren wie so manch andere.

Danke, dass ihr immer, bei Höhen und Tiefen, für mich da seid! Danke für die Geduld, Nachsicht und Unterstützung! Ohne euch würde ich heute nicht hier stehen.

Es war mir eine Ehre, Mitglied des Deutschen Bundestages sein zu dürfen. Ich wünsche Ihnen allen alles Gute. Macht das Land gerecht!

Herzlichen Dank.

Rede als Video:

<https://dbtg.tv/fvid/7530812>

(Mediathek des Bundestages)

oder <https://youtu.be/7tV7cVQcdHg>



Positionspapier

Arbeitskreis II »Sozial-ökologischer Umbau und Haushalt«

Fraktionsbeschluss vom 23. März 2021, verantwortlich: Sabine Leidig, AG Verkehr

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

Kooperation statt Wettbewerb auf der Schiene: Plädoyer für eine integrierte öffentliche Bürgerbahn

Die Deutsche Bahn befindet sich in einer tiefen Krise: Sie kämpft – verschärft durch die Covid-19-Pandemie – mit einer hohen Überschuldung, und ihre Struktur als Aktiengesellschaft und internationaler Logistikkonzern ist zur Bewältigung der aktuellen Herausforderungen nicht geeignet. Ihrer Funktion als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs und damit einer Mobilitätswende kann sie offensichtlich nicht gerecht werden. Eine grundlegende, zweite Bahnreform ist daher dringend notwendig. Dabei lehnen wir die Trennung von Netz und Betrieb oder Wettbewerb auf der Schiene ab.

Die Bahn der Zukunft muss eine demokratische Bürgerbahn sein, die nicht wie bisher das Ziel finanzieller Profite verfolgt, sondern gemeinwohlorientiert arbeitet. Ihre strategischen Ziele müssen vom Bundestag vorgegeben werden, unter Beteiligung der Zivilgesellschaft – etwa über einen Beirat, in dem Umwelt- und Fahrgastverbände sowie die Beschäftigten vertreten sind. Diese Ziele müssen vor allem verkehrlicher Art sein: sichere, zuverlässige, bezahlbare und komfortable Bahnangebote im ganzen Land – für Menschen wie auch für Güter. Die Bahn muss, verbunden mit dem sonstigen öffentlichen Verkehr, so gut sein, dass sie als Rückgrat der Verkehrswende trägt.

Warum wir die Trennung von Netz und Betrieb ablehnen

Aus der Trennung von Infrastruktur und Zugbetrieb ergeben sich eine Reihe von negativen Folgen. Einige davon zeigen sich leider bereits im heutigen Bahnsystem, das Elemente einer solchen Trennung enthält.

- Für eine sichere und zuverlässige Bahn kommt es darauf an, dass alle Elemente wie Räder eines Uhrwerks **ineinandergreifen**. Beispielsweise ist eine enge Abstimmung zwischen den Fahrdienstleiter*innen im Stellwerk und den Triebfahrzeugführer*innen notwendig und kann

durch die Vermeidung unnötiger Stopps zu einer energiesparenden Fahrweise beitragen. Im Stellwerk bzw. der Leitzentrale muss auch eine sinnvolle Reihenfolge der Züge festgelegt werden, was insbesondere bei Verspätungen eine komplexe Abwägung erfordert. Und bei Extremwetter-Ereignissen müssen die Prioritäten festgelegt werden, damit die Ressourcen (z.B. Fahrzeuge zur Schneeräumung oder Baufahrzeuge) sinnvoll eingesetzt werden. Übergreifende Strukturen zur Verbesserung der Zuverlässigkeit werden gerade wiederentdeckt: So sorgt seit einigen Jahren spezielles Personal an den Bahnhöfen – eigentlich Teil der Infrastruktur – dafür, dass die Züge möglichst pünktlich abfahren. Ganz besonders beim zukünftigen Deutschlandtakt als eng abgestimmtem Fahrplansystem für alle Personenzüge im ganzen Land mit einem Halbstundentakt ist eine enge Zusammenarbeit zwischen dem Netz und dem Zugbetrieb wichtig.

- Der Betrieb aus einer Hand ermöglicht **Synergien** und **Reserven**. Dies gilt beispielsweise für die Vorhaltung von Ersatzzügen an zentralen Knotenpunkten, die ausgefallene oder verspätete Züge ersetzen können, für schnell verfügbare Unterstützung bei Notfällen und technischen Problemen oder für den flexiblen Einsatz von Personal und Lokomotiven. Auch die Verwaltungsstrukturen können in einem integrierten Unternehmen effizienter aufgebaut werden und besser zusammenarbeiten als wenn Parallelstrukturen verschiedener Unternehmen nebeneinander oder sogar gegeneinander arbeiten. Die Struktur der heutigen DB AG mit ihren vielen eigenwirtschaftlichen Töchtern und Subunternehmen zeigt die Probleme und nicht die Lösung. Größenvorteile eines integrierten Unternehmens gelten auch im Güterverkehr: So kann der Einzelwagenverkehr, der den Transport auch kleiner Mengen auf der Bahn ermöglicht, nur als großes, zusammenhängendes System mit vielen Knotenpunkten sinnvoll und wirtschaftlich betrieben werden.

- Die **volkswirtschaftliche Einheit** wird durch die getrennte wirtschaftliche Rechnung von Zügen und Schienennetz zerstört. Für ein Zug-Betreiberunternehmen sind die Trassengebühren für die Nutzung des Netzes unveränderliche Ausgaben, und wenn die Kosten insgesamt die erwarteten Einnahmen übersteigen, wird es den Zug nicht fahren lassen. Werden Bahnverbindungen rein betriebswirtschaftlich betrachtet, besteht so die Gefahr, dass Angebote »kaputtgerechnet« werden, was ein schlechteres Bahnangebot zur Folge hat. Nach dieser Logik erschienen beispielsweise die Nachtzüge der Deutschen Bahn unwirtschaftlich und wurden abgeschafft¹, wodurch nun viele grenzüberschreitende Bahnverbindungen fehlen – und damit auch die Einnahmen beim Netz. Ein integriertes System von Zügen und Schienennetz benötigt hingegen keine festen Trassengebühren, sondern kann mit dem positiven Beitrag jedes zusätzlichen Zuges zur Finanzierung des Netzes rechnen. Somit können auch Züge betrieben werden, die eine Funktion für das Netzwerk von Bahnverbindungen insgesamt erfüllen, auch wenn sie für sich nicht rentabel sind.
- Die zukünftigen **technischen Fortschritte** im Bahnbereich erfordern eine besonders enge Abstimmung zwischen Zugbetrieb und Schienennetz. So müssen beispielsweise bei der Umstellung von Diesel- auf klimafreundlichere Akkutriebwagen auf Strecken ohne Oberleitung an bestimmten Stellen Ladepunkte oder »Elektrifizierungsinseln« gebaut werden, oder bestehende Oberleitungen müssen an den höheren Energiebedarf angepasst werden. Ähnliches gilt für die Umstellung auf das europäische Zugsicherungssystem ETCS, bei dem wichtige Funktionen vom Netz in den Zug verlagert werden.² Und auch wenn eine rechtzeitige Wartung Zugausfälle und Verspätungen vermeidet oder wenn für einen dichteren oder zuverlässigeren Betrieb zusätzliche Ausweichgleise, Signale oder Weichen benötigt werden und ein vorausschauendes Vegetationsmanagement stattfinden soll, erfordert dies eine integrierte Planung von Netz und Betrieb. Eine Trennung schafft hingegen immer neue Schnittstellen, die schon heute viele Probleme verursachen.
- Auch bei **Bau- und Instandhaltungsmaßnahmen** müssen Schienennetz und Zugbetrieb eng aufeinander abgestimmt werden. Für einen reinen Schienennetzbetreiber ist es immer am günstigsten, die Strecke zeitweise voll zu sperren, um die Maßnahmen möglichst ungestört durchführen zu können.

¹ Stellungnahme der DB Fernverkehr AG zur öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages am 15. Februar 2017, Drucksache 18(15)471-C.

² Becker, Tim et al. (2020): Optionen und Empfehlungen bezüglich der Weiterentwicklung der Organisation der Leistungserbringung im Thüringer SPNV. Erfurt: Staatskanzlei des Freistaats Thüringen; Seite 20. Online unter: https://www.uni-weimar.de/fileadmin/user/fak/bauing/professuren_institute/Infrastrukturwirtschaft_und-management/Forschung/Publikationen/2020/becker_et_al_2020-organisation_der_leistungserbringung_im_thueringer_spnv-v80ext.pdf.

Dies hat jedoch den Ausfall von Zügen und die Notwendigkeit von Schienenersatzverkehr zur Folge – heute vielfach ein großes Ärgernis im Bahnverkehr und ein Streitpunkt zwischen Netz- und Zugbetreibern.³ Eine integrierte Bahn kann die Maßnahmen hingegen »kapazitätsschonend« und in enger Abstimmung mit dem Zugbetrieb umsetzen – auch wenn dies teurer und aufwändiger ist, weil z.B. nur einzelne Gleise gesperrt werden können, zusätzliche Sicherheitsvorkehrungen notwendig sind und vorwiegend nachts gearbeitet wird. Durch die Vermeidung von Zugausfällen ist dies in vielen Fällen aber unterm Strich dennoch die bessere Methode.

Einige der dargestellten Probleme lassen sich zwar durch entsprechende Regulierungen abmildern, aber das Eisenbahnregulierungsrecht ist dadurch inzwischen ein extrem komplexes juristisches Fachgebiet geworden. Es muss ständig weiter angepasst werden, und dennoch kommt es immer wieder zu neuen Konflikten und Schnittstellenproblemen.

Ein integrierter Betrieb der Bahn als Ganzes vermeidet diese Interessenkonflikte hingegen von Vorneherein und spart damit letztlich auch juristische Prozesse und Kosten ein. Die Integration sorgt dafür, dass die verschiedenen Bereiche des Bahnbetriebs im Dienste eines stabilen Verkehrs an einem Strang ziehen. Nicht umsonst betonen beispielsweise die Schweizer Bahnen (SBB), wie wichtig der integrierte Betrieb von Netz und Zügen ist, um den extrem dichten Bahnverkehr in der Schweiz mit hoher Zuverlässigkeit fahren zu können.

Warum wir Wettbewerb auf der Schiene ablehnen

Neben den negativen Auswirkungen der Trennung von Bahnnetz und Zugbetrieb erzeugt auch der Wettbewerb um diesen Zugbetrieb zwischen verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen weitere Nachteile und Risiken. Die Bahnreform von 1994 mit der Gründung der DB als Aktiengesellschaft wurde noch in der allgemeinen Euphorie des Neoliberalismus beschlossen. Seitdem hat sich aber immer deutlicher gezeigt, dass ein künstlicher Wettbewerb und die Zerteilung von Strukturen in vielen Bereichen negative Auswirkungen hatten, anstatt wie versprochen zu höherer Qualität und niedrigeren Preisen zu führen. Ganz besonders für die Daseinsvorsorge, wozu auch der öffentliche Verkehr gehört, sind diese Nachteile eigentlich längst erkannt.

- Durch die Aufteilung auf unterschiedliche Verkehrsunternehmen **gehen Synergien verloren**, stattdessen werden Parallelstrukturen erzeugt – beispielsweise das Management, Wartung und Instandhaltung oder Reservekapazitäten.

³ Stellungnahmen des VDV und von Mofair zur öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages am 16. Oktober 2019, Drucksache 19(15)271-A bzw. ohne Drucksachenummer (unaufgeforderte Stellungnahme von Mofair).

Im Falle von privaten Unternehmen fehlt zudem die **politische Kontrolle**. Dies ist besonders relevant, wenn sich die Bedingungen ändern wie z.B. aktuell in der Covid-19-Pandemie: Ein öffentliches Unternehmen (in unserem Fall die DB) kann hier den Verkehr im politischen Auftrag aufrechterhalten, während ein privates Unternehmen seine Kosten optimiert, weshalb beispielsweise Flixtrain seinen Betrieb in der Pandemie eingestellt hat.⁴

- Für die **einheitliche Qualität** des Bahnverkehrs, um durchgehende Tickets und Fahrgastrechte zu gewährleisten, ist der Betrieb aus einer Hand wesentlich. Schon heute kann ein Fahrgast z.B. nicht alle Züge zwischen Köln und Brüssel nutzen, da diese von unterschiedlichen Unternehmen (DB und Thalys) betrieben werden, und die Züge warten im Falle von Verspätungen nicht aufeinander; gleiches gilt für die Züge privater Betreiber. Auf grenzüberschreitenden Verbindungen sind zudem oft keine durchgehenden Tickets erhältlich, weil die Bahnunternehmen nicht zusammenarbeiten. Dadurch wird die Buchung solcher Reisen unnötig kompliziert und teuer, und die Fahrgäste sind im Falle von Verspätungen und verpassten Anschlüssen nicht abgesichert.⁵ Und auch im Nahverkehr gibt es in verschiedenen Regionen ganz unterschiedliche Tickets und Nutzungsbedingungen, was für Fahrgäste zu einem unübersichtlichen Flickenteppich führt. Damit wirkt die Zerteilung kundenfeindlich.
- Da die meisten Zugverbindungen nicht eigenwirtschaftlich betrieben werden können und die Bundesländer den Verkehr nach ihren Vorstellungen gestalten wollen, wird im Schienenpersonennahverkehr der **Wettbewerb durch Ausschreibungen** hergestellt. Diese Ausschreibungen sind – von Ausnahmen abgesehen – nach dem momentan geltenden EU-Recht vorgeschrieben. Die Unternehmen können sich dabei jeweils um den Betrieb von Strecken bewerben. Ein solches Ausschreibungsmodell würde von den Befürwortern eines solchen Konzepts auch auf Bundesebene im Fernverkehr umgesetzt werden, um einen Wildwuchs an Verbindungen auf den lukrativen Strecken zu vermeiden, während unattraktive Strecken gar nicht mehr betrieben würden. Die Konsequenz eines solchen Ausschreibungswettbewerbs ist jedoch immer ein **Monopol auf Zeit** für das Betreiberunternehmen, das den Zuschlag erhält. Während dieser Zeit hat dieses Unternehmen eine starke Position, weil es kein alternatives Unternehmen gibt, das den Betrieb kurzfristig übernehmen könnte. Teilweise konnten Betreiberunternehmen auf diesem Wege teure Nachforderungen durchsetzen.⁶

- Beim Wechsel zwischen den Betreiberunternehmen, der etwa alle 10 bis 15 Jahre ansteht, kommt es zudem immer wieder zu erheblichen **Problemen beim Übergang**, und es geht viel Erfahrung verloren. Dies führt oft zu einer schlechten Betriebsqualität und schafft zudem große Unsicherheiten für die Beschäftigten. Es gibt zwar gesetzlich die Möglichkeit, einen Personalübergang in den Ausschreibungen festzuschreiben; diese wird jedoch selten genutzt. Eine nicht profitorientierte staatliche Deutsche Bahn könnte in Zusammenarbeit mit Landesbahnen hingegen eine Kontinuität und langfristige Weiterentwicklung des Systems Schiene durch eine partnerschaftliche Zusammenarbeit sicherstellen.
- Der Wettbewerb zwischen den Unternehmen wird oft **auf dem Rücken der Beschäftigten** getragen. Bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen kam es in der Vergangenheit zu vielen Fällen von Sozialdumping, indem die Beschäftigten teilweise deutlich unter Tarif bezahlt wurden und schlechtere Arbeitsbedingungen herrschten als bei der DB.⁷ Dies ist zuletzt aufgrund des Personalmangels und guter Tarifabschlüsse der Gewerkschaften kaum noch möglich, doch kann sich dies in einer anderen wirtschaftlichen Situation auch wieder ändern. Ein öffentliches Unternehmen sollte hingegen auch gute Arbeit, Mitbestimmung, eine ausreichende Personaldecke sowie eine hohe Motivation der Beschäftigten als Ziele verfolgen. Und nur eine integrierte, langfristige Planung ermöglicht auch eine langfristige Personalentwicklungsstrategie.
- Die Vergabe an unterschiedliche Unternehmen ist immer mit erheblichen **Vertragsrisiken** verbunden. Es kann sein, dass ein Unternehmen den Verkehr nicht in der vereinbarten Qualität leistet und Züge ausfallen, verspätet, schmutzig oder schlecht gewartet sind. Dann kann zwar von Seiten der öffentlichen Hand mit Sanktionen bestraft werden, was die Probleme jedoch nicht löst, die die Fahrgäste ausbaden müssen. Im Schienenpersonennahverkehr kommt es immer wieder vor, dass wegen Personalmangels Züge ausfallen oder sogar ganze Linien über Monate nicht oder mit zu wenigen Zügen betrieben werden können.⁸ Es sind sogar schon Betreiberunternehmen in die Insolvenz gegangen, so dass der Zugverkehr von einem Tag auf den anderen zum Erliegen kam.⁹ Viele dieser Probleme konnte bislang noch die

⁴ Pressemitteilung von Flixbus vom 30.10.2020

⁵ Vgl. Positionspapier von Back on Track: <https://back-on-track.eu/back-on-track-position-paper-on-new-green-deal/>.

⁶ Becker, Tim et al. (2020): a.a.O. Seite 28. Aktuell gibt es diese Diskussion z.B. mit Abellio in Sachsen-Anhalt, wo sich das Unternehmen bei der Angebotserstellung offensichtlich verkalkuliert hat und nun Verluste erwirtschaftet. Zwischenzeitlich wurde spekuliert, ob der Besitzer von Abellio, die Niederländische Bahn, diese Verluste übernimmt oder ob möglicherweise der Verkehr eingestellt werden muss, wenn das Land keine zusätzlichen Zahlungen bewilligt. Nun kommt es voraussichtlich zu einer Neuausschreibung des Betriebs. Vgl. Mitteldeutsche Zeitung vom 21.1.2021 (<https://www.mz-web.de/wirtschaft/naechster-halt-abstellgleis-wie-es-im-streit-um-abellio-weitergehen-soll-37957264>)

⁷ Vgl. Handelsblatt vom 26.11.2008 (<https://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/konkurrenz-auf-der-schiene-bahn-konkurrenz-drueckt-loehne/3061226.html>)

⁸ Beispielsweise konnten nach der Übernahme des Dieselnetzes Sachsen-Anhalt im Dezember 2018 durch Abellio mehrere Linien über Wochen aufgrund des Triebfahrzeugführermangels nicht betrieben werden. Vgl. Magdeburger Volksstimme vom 10.1.2019 (<https://www.volksstimme.de/sachsen-anhalt/gewerkschaft-abellio-schreckt-lokfuehrer-ab>)

⁹ Beispielsweise hat die Städtebahn Sachsen am 26.7.2019 die Insolvenz beantragt, zuvor hatte das Unternehmen den Betrieb bereits aufgrund einer Kündigung des Leasingunternehmens, dem die Züge gehörten, eingestellt. Die Bahnlinien RB33, RB34, RB71, RB72 und RE19 wurden daraufhin über Wochen nicht betrieben. Quelle: Dpa-Meldung vom 29.7.2019.

Deutsche Bahn als großes Unternehmen mit Reservekapazitäten auffangen, doch auch sie hätte diese Möglichkeiten nicht mehr, wenn sie nur noch eines von vielen Betreiberunternehmen wäre.

- Der Ausschreibungswettbewerb selbst erzeugt überdies erhebliche **Kosten** und schafft zusätzliche **Parallelstrukturen**. Schließlich müssen erst die Bundesländer oder die von ihnen geschaffenen Verkehrsverbände den Verkehr detailliert planen, um die Ausschreibung durchführen zu können. Und dann müssen die Unternehmen, die sich bewerben, einen Großteil der Arbeit nochmals machen, um ihre Angebote zu erstellen. Diese Arbeit zahlt sich am Ende jedoch nur für das Unternehmen aus, das den Zuschlag erhält. Die anderen müssen die Kosten für die Angebotserstellung an anderer Stelle erwirtschaften – was den Verkehr dort letztlich teurer macht. Dazu kommt ein großer Bedarf an juristischer und technischer Beratung auf allen Seiten, der nochmals erhebliche zusätzliche Kosten verursacht.

Da auch die Länder diese Probleme sehen, steuern sie durch entsprechende Maßnahmen gegen: So werden die Ausschreibungen immer detaillierter, um möglichen Problemen vorzubeugen, wodurch aber gleichzeitig innovative Lösungen verhindert werden und Züge kaum noch universell einsetzbar sind. Zudem gehen immer mehr Länder dazu über, die Züge selbst zu kaufen, um mehr Unternehmen die Beteiligung zu ermöglichen. Der Kauf durch die öffentliche Hand ist aufgrund der günstigeren Zinsen auch wirtschaftlich sinnvoll. Mit Baden-Württemberg beginnt das erste Bundesland sogar, selbst Lokführer*innen auszubilden und anzustellen, um Zugausfälle aufgrund von Personalmangel bei den Zugbetreibern zu verhindern.¹⁰ Wenn die Länder jedoch all dies schon selbst übernehmen, stellt sich die Frage, warum sie dann nicht gleich den gesamten Verkehr selbst in die Hand nehmen – über eine Landesbahn. Ein solcher landeseigener Betrieb kann Kosten und Risiken durch Ausschreibung und Wettbewerb vermeiden, da in diesem Fall eine Direktvergabe auch nach EU-Recht möglich ist.¹¹

Aus den gleichen Gründen ist es auch für den Schienenpersonenfernverkehr besser, diesen durch ein öffentliches, integriertes Unternehmen zu betreiben, statt den Betrieb auf unterschiedliche Unternehmen zu verteilen. Und eine bundeseigene Deutsche Bahn kann mit Landesbahnen partnerschaftlich kooperieren, um eine gute Vernetzung von Fern- und Regionalverkehr sicherzustellen – was zwischen rein profitorientierten Unternehmen kaum gelingt.

¹⁰ Pressemitteilung des Landes Baden-Württemberg vom 30.6.2020 (<https://www.baden-wuerttemberg.de/de/service/presse/pressemitteilung/pid/lokfuehrer-personalpool-startet-im-jahr-2021-1/>)

¹¹ Becker, Tim et al. (2020): a.a.O.

Warum wir für eine integrierte öffentliche Bahn eintreten

Die heute existierende Deutsche Bahn AG ist als Zwitter aus Privatunternehmen und Staatsunternehmen kein Erfolgsmodell. Sie hat aufgrund der ungünstigen Struktur und der Aufteilung in hunderte von Unternehmen selbst mit vielen der beschriebenen Probleme zu kämpfen. Sie verfolgt als Aktiengesellschaft primär das Ziel von Bilanzgewinnen, und bei vielen wichtigen Entscheidungen verweigert die Bundesregierung die politische Verantwortung und verweist stattdessen auf die angebliche »Eigenwirtschaftlichkeit« des Konzerns. Das hat zur Folge, dass die Bahn bislang vielfach nicht gut im Sinne ihres eigentlichen Zwecks funktioniert, eines attraktiven und zuverlässigen Bahnverkehrs für alle Bürger*innen und für Güter.

- Eine zukünftige Deutsche Bahn sollte daher nicht als profitorientiertes Unternehmen betrieben werden, sondern im Sinne des **Gemeinwohls**. Sie benötigt eine grundsätzliche **Strukturreform**, um Unternehmensbereiche wieder zusammenzuführen, die bislang eher gegen- als miteinander arbeiten. Als alternative Organisationsform für die Bahn wäre eine Anstalt öffentlichen Rechts oder eine gemeinnütze GmbH denkbar. Die Aktiengesellschaft (AG) ist als Organisationsform schlecht geeignet, aber als zu 100 Prozent in Bundeshand befindliche AG könnte sogar sie im Sinne des Gemeinwohls gesteuert werden.¹² Eine solche staatliche Bahn muss dabei kein Haushaltsrisiko darstellen, sondern könnte als modern geführtes öffentliches Unternehmen durchaus effizient wirtschaften. Diese Bahn hätte den Auftrag, ihre politisch vorgegebenen Ziele zu erfüllen und in diesem Rahmen keine Gewinne zu erwirtschaften, sondern die Mittelzuweisungen und Ausgaben so in Ausgleich zu bringen, dass die Bilanz auf null hinausläuft. Damit könnte sie gegenüber der Situation heute sogar erhebliche Kosten einsparen, weil Parallelstrukturen vermieden werden. Die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) können hier als Vorbild dienen: Sie verfolgen vom Parlament vorgegebene verkehrliche Ziele, die sie erfolgreich im Rahmen der vereinbarten staatlichen Zuschüsse erreichen. Dabei arbeiten sie bezogen auf die Verkehrsleistung fast doppelt so effizient wie das britische Bahnsystem¹³, in dem der Wettbewerb vieler Betreiberunternehmen bereits vollständig umgesetzt war – bis der dortige Verkehr im Zuge der Covid-19-Krise faktisch rückverstaatlicht wer-

¹² So wird es beispielsweise bei den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB AG) gehandhabt, die als »spezialgesetzliche« AG fungiert. Dabei ist das schweizerische aber nicht vollständig auf das deutsche Aktienrecht übertragbar. Vgl. dazu die Zusammenfassung des Fachgesprächs der Linksfraktion zu diesem Thema: Bundestagsfraktion die Linke (2011): Bahn der Zukunft – Zukunft der Bahn, Verkehrspolitische Zirkular Nr. 5.

¹³ Während jeder Kilometer, den ein Fahrgast mit der Bahn zurücklegt, in Großbritannien umgerechnet rund 24,3 €-Cent kostet, ist es in der Schweiz mit umgerechnet 13,5 €-Cent nur gut halb so viel. Gründe dafür sind u.a. die ineffizienten Parallelstrukturen in Großbritannien, aber auch das sehr viel höhere Passagieraufkommen in der Schweiz. Dies ist das Ergebnis einer Studie im Auftrag des britischen Department for Transport (2011): Realising the potential of GB rail. Report of the Rail Value for Money Study.

den musste, um einen Stillstand zu verhindern.¹⁴ Das Ergebnis der Schweizer Strategie spricht dabei für sich: Die Schweizer Bahn bietet bei sehr dichtem Verkehr die höchste Qualität und Pünktlichkeit in ganz Europa, weshalb sie auch besonders gerne und intensiv genutzt wird.¹⁵

- Eine solchermaßen reformierte Deutsche Bahn muss dabei besser als bisher **demokratisch kontrolliert** werden. Ein Beirat mit Vertreter*innen von Fahrgästen, Beschäftigten, Umweltverbänden, Güterverkehrsunternehmen und Verkehrsexpert*innen soll ein Mitspracherecht haben und auch selbst Initiativen einbringen können. Dabei ist entscheidend, dass der Beirat weit mehr Rechte und Kontrollmöglichkeiten erhält als die derzeit existierenden Fahrgastbeiräte oder der Eisenbahnrat der Bundesnetzagentur – auch um strategischen Fehlentscheidungen vorzubeugen, wie sie das heutige Management der DB AG leider immer wieder trifft. Diese Art **Bürgerbahn** soll flächendeckend und gut vernetzt mit dem ÖPNV das **Rückgrat der Verkehrswende** sein – als Alternative zum motorisierten Individualverkehr. Und sie soll auch dazu beitragen, möglichst viele Gütertransporte auf der Schiene statt auf der Straße abzuwickeln.

- Darüber hinaus soll auch auf Europäischer Ebene das Prinzip der **Kooperation** zwischen den Bahnen umgesetzt werden und die unproduktive Konkurrenz um Marktanteile auf der Schiene ersetzen. Das Eisenbahnmarkt-Regime auf EU-Ebene kann und muss politisch verändert werden, zumal sich über die letzten Jahrzehnte gezeigt hat, dass es nicht für einen guten transnationalen Bahnverkehr gesorgt hat. Für einen attraktiven europaweiten Bahnverkehr, der eine wirkliche Alternative zum klimaschädlichen Flugverkehr darstellt, müssen die Bahnen wieder zusammenarbeiten statt miteinander zu konkurrieren. Die **»United Railways of Europe«** sind unsere Vision für eine Verkehrswende in ganz Europa. Sie könnten wieder ein wirklich europäisches Bahnnetz von Tages- und Nachtzügen schaffen, mit dem das Fliegen in Europa weitgehend ersetzt würde.

In diesem Sinne wollen wir ein integriertes, demokratisches Eisenbahnsystem als Ersatzverkehr: Ersatz für Auto- und Lkw-Verkehr, auf Langstrecken auch Ersatz für das Flugzeug, ausgestattet mit deutlich mehr finanziellen und personellen Ressourcen, die entsprechend zum Schienenverkehr umverteilt werden müssen.

¹⁴ Dies betrifft auch die Deutsche Bahn, die über ihr Tochterunternehmen Arriva in großem Maßstab Züge in Großbritannien betreibt. Vgl. Wirtschaftswoche vom 21.8.2020 (<https://www.wiwo.de/my/unternehmen/industrie/bahn-tochter-in-grossbritannien-arriva-war-unterm-strich-ein-absoluter-fehlkauf/26110902.html>)

¹⁵ Die/der durchschnittliche Schweizer*in fährt pro Jahr – in einem neunmal kleineren Land – mit 2478 km mehr als doppelt so viele mit der Bahn wie die/der durchschnittliche Deutsche mit 1160 km. Quelle: European Union (2019): EU Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2019. Luxembourg: Publication Office of the European Union.

Deutschlandtakt und Kapazitätsengpässe: Welche Ausbaustrategie brauchen wir für das Schienennetz?

von Bernhard Knierim, Wissenschaftlicher Mitarbeiter bei Sabine Leidig, MdB

In den nächsten Jahren soll der Deutschlandtakt im Schienenverkehr eingeführt werden – mit optimierten Umstiegen zwischen den Zügen an den großen Knotenbahnhöfen. Um das zu ermöglichen, muss das Schienennetz allerdings an vielen Stellen im Land angepasst und erweitert werden – und genau darum gibt es zunehmend Diskussionen.

Es herrscht auf der einen Seite Einigkeit darüber, dass wir möglichst viel Flugverkehr und Straßenverkehr auf die Schiene verlagern wollen und dass dafür Ausbaumaßnahmen im Bahnnetz notwendig sind. Auf der anderen Seite gibt es aber auch an vielen Stellen Widerstand gegen neue Bahn-Großprojekte. Dabei geht es den meisten Initiativen aber nicht um eine Ablehnung jeglicher Maßnahmen, sondern um eine Abwägung verschiedener Neu- und Ausbau-Varianten.

Ein Ausbau des Bahnnetzes ist unserer Ansicht nach vor allem dort sinnvoll, wo wirklich Kapazitätsengpässe bestehen. Dabei ist es in den meisten Fällen auch richtig, den ICE-Verkehr im gleichen Zuge sinnvoll zu beschleunigen. Ein weiteres Ziel bei Ausbauprojekten sollte die Schaffung von solchen Trassen für den Güterverkehr sein, die möglichst von den Siedlungen entfernt sind. Dabei spricht jedoch einiges gegen neue Höchstgeschwindigkeits-Trassen (300 km/h) und stattdessen für einen schonenderen Ausbau von Strecken (200 bis 250 km/h) – wo sinnvoll mit Neubau-Abschnitten:

- Neubaustrecken verursachen hohe Baukosten, die mit der Ausbau-Geschwindigkeit stark ansteigen. Dabei könnten mit dem gleichen Geld viele kleinere Ausbaumaßnahmen umgesetzt werden, die in der Summe eine deutlich größere positive Wirkung haben (Kapazität und Geschwindigkeit).
- Der Bau von Neubaustrecken hat selbst eine schädliche Klimawirkung und einen hohen Flächenverbrauch. Dabei steigt auch dieser Aufwand mit der Ausbau-Geschwindigkeit stark an, weil dafür mehr Tunnels und Brücken mit viel Stahl und Beton benötigt werden. Beide Materialien sind in der Herstellung enorm klimaschädlich.
- Auch die Instandhaltung der Strecke und der Züge wird mit zunehmender Geschwindigkeit immer aufwändiger und teurer. Dies ist ein Grund dafür, weshalb sich die Deutsche Bahn in den letzten Jahren auf eine Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h festgelegt hatte und die neueste ICE-Generation, der ICE-4, nur auf 250-265 km/h ausgelegt ist.

– Die Züge verbrauchen auch im Betrieb wesentlich mehr Energie: Bei 320 km/h ist der Energieverbrauch gegenüber 220 km/h mehr als verdoppelt. Gleichzeitig ist der Fahrzeit-Nutzen bei diesen Geschwindigkeiten gering, weil die Züge ohnehin nicht durchgehend so schnell fahren können und zwischendurch auch halten müssen. Dadurch sind bei Geschwindigkeitserhöhungen in diesem Bereich nur noch Minuten zu gewinnen, denen ein enormer Aufwand gegenübersteht.

– Die Nutzung von Neubaustrassen auch für den Güterverkehr stellt ganz andere Anforderungen als der Ausbau für Höchstgeschwindigkeiten. So sind beispielsweise die Neubaustrecken Köln – Frankfurt und Wendlingen – Ulm für Güterzüge faktisch unbefahrbar, und auch auf der Neubaustrecke Erfurt – Nürnberg ist bislang noch kein Güterzug gefahren.

Daher plädieren wir generell für eine angemessene Geschwindigkeit statt für extrem hohe Geschwindigkeiten. Besonders in Deutschland als polyzentrischem Flächenland sind Geschwindigkeiten oberhalb von 250 km/h kaum sinnvoll. Statt des Tempos einzelner Strecken sollte besser die Netzgeschwindigkeit insgesamt optimiert werden, denn für die Fahrgäste ist nicht die Punkt-zu-Punkt-Geschwindigkeit zwischen zwei Metropolen entscheidend, sondern die gesamte Reisekette. Dabei sind gute Anschlüsse zwischen den Zügen (und mit dem anderen öffentlichen Verkehr) oft wichtiger als der reine Streckenausbau.

Genau dieses Konzept verfolgt generell der Deutschlandtakt, bei dem sich nach dem Vorbild des Schweizerischen Taktfahrplans die Züge zur vollen und halben Stunde an Knotenbahnhöfen treffen. Ein solches Konzept haben wir lange gefordert. Leider zeichnet sich nun aber ab, dass der Deutschlandtakt als Argument für die Durchsetzung neuer Hochgeschwindigkeitsstrecken missbraucht wird. Dabei wird teilweise mit extrem knappen Fahrzeiten geplant, bei denen die Gefahr regelmäßig verpasster Anschlüsse besteht. Damit würde der Nutzen des Deutschlandtakts jedoch ins Gegenteil verkehrt, denn bei einer Verspätung müssten viele Fahrgäste fast eine halbe oder sogar ganze Stunde auf den nächsten Zug warten.

Wir plädieren daher für einen modifizierten Deutschlandtakt, der die Robustheit des Fahrplans in den Vordergrund stellt und dafür mehr Fahrzeit-Puffer vorsieht. Außerdem sind auch langsamere Querverbindungen abseits der Metropolen und die Reaktivierung von Regionalstrecken im Sinne einer Flächenbahn wichtig. Hier wären die Investitionsmittel deutlich besser genutzt als für extrem teure Höchstgeschwindigkeitsstrecken.

Foto: S. Terfloth, CC BY-SA 2.5,
<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=1747986>



Hier einige konkrete Projekte, die in diesem Sinne fragwürdig sind:

- **Neubaustrecke Bielefeld – Hannover:** Der Bau einer vorgeschlagenen Neubaustrecke mit 300 km/h an dieser Stelle ist nicht nur teuer und Natur-zerstörend, sondern diese Strecke wäre auch im Sinne des Deutschlandtakts fragwürdig: Mit der angestrebten Fahrzeit von 31 Minuten entstünde hier ein extrem knapper Fahrplan ohne Puffer, so dass regelmäßig Anschlüsse in Hannover oder Bielefeld nicht erreicht würden – womit der Deutschlandtakt zur Farce würde. Außerdem könnte man im Knoten Bielefeld schon planmäßig nicht alle Züge erreichen, denn dazu müsste die Fahrzeit auf 27 Minuten gedrückt werden, was aber auch mit 300 km/h unmöglich ist. Die Notwendigkeit zusätzlicher Kapazitäten auf der Strecke ist aber unbestritten. Sinnvoller, wesentlich schneller umsetzbar und ungleich günstiger wäre der Bau zusätzlicher Gleise mit bis zu 230 km/h entlang der Bestandsstrecke, möglicherweise mit dem Neubau kürzerer Abschnitte zur Abkürzung. Genau dies war bis vor wenigen Jahren auch geplant. Damit wäre eine Fahrzeit von 40 bis 42 Minuten möglich. Der Knoten Hannover würde dann zu einem »Doppelknoten« (auch »Windmühle«) genannt, d.h. die Züge in Nord-Süd-Richtung und die Züge in West-Ost-Richtung treffen sich zu jeweils unterschiedlichen Zeiten (um eine Viertelstunde versetzt). Das wäre auch deswegen sinnvoll, weil sonst die Gleise im Hauptbahnhof Hannover als zentralem Umsteigepunkt gar nicht ausreichen würden. Mit diesem Konzept sind die wichtigen Richtungs-Anschlüsse dennoch schnell

erreichbar, und für Umstiege »um die Ecke« (also zwischen Nord-Süd/West-Ost) bliebe etwas mehr Zeit.⁷

- **Stuttgart 21:** Begründet mit wenigen Minuten Fahrzeiterparnis, wird in Stuttgart für mindestens 10 Milliarden Euro ein neuer Bahnhof im Untergrund gebaut, der zu wenige Gleise hat, um Stuttgart zu einem Knotenbahnhof im Sinne des Deutschlandtakts zu machen und den zukünftig anwachsenden Zugverkehr zu bewältigen (nur 8 gegenüber 16 Gleisen im bestehenden Kopfbahnhof). Hinzu kommen erhebliche Sicherheitsprobleme der vollständig unterirdischen Infrastruktur: Es ist noch immer ungeklärt, wie im Falle eines Feuers – z.B. eines brennenden ICEs – die Fahrgäste rechtzeitig aus den Tunneln oder dem Bahnhof evakuiert werden können. Es gibt zu wenige und zu enge Fluchtwege, und die Gleise im Bahnhof sind sechsmal schräger als normalerweise erlaubt, sodass haltende Züge wegrollen könnten. Tatsächlich handelt es sich bei Stuttgart 21 vor allem um ein Immobilienprojekt, denn die freiwerdenden Flächen des bisherigen Kopfbahnhofs sollen mit einem neuen Stadtviertel bebaut werden. Hierbei werden nur alibi-mäßig einige Sozialwohnungen eingeplant, der Rest wird überwiegend aus Luxus-Immobilien bestehen. Wir fordern daher die Beibehaltung des bestehenden Kopfbahnhofs an der Oberfläche, der schon aufgrund der Kapazitäten weiter benötigt wird. Mit dem Kon-

⁷ Details zu diesem von Prof. Wolfgang Hesse entwickelten Konzept finden sich hier: <https://bahn-fuer-alle.de/memorandum-zum-deutschlandtakt-teil-2/>

zept »Umstieg 21« haben Aktive in Stuttgart Vorschläge für eine Umnutzung der schon gebauten Tunnel entwickelt, z.B. für ein unterirdisches Logistiksystem zur Belieferung der Stadt.⁸

- **Neubaustrecke Wendlingen – Ulm:** Diese Neubaustrecke wird oft im Zusammenhang mit Stuttgart 21 gesehen, ist aber auch ohne den neuen Tiefbahnhof nutzbar. Auch die Strecke für sich hat jedoch einen fragwürdigen Nutzen, da die bestehende parallele Strecke nicht überlastet ist und mit einem leichten Ausbau nur wenige Minuten langsamer wäre als die Neubaustrecke. Die neue Strecke über die Schwäbische Alb ist stattdessen besonders steil, so dass sie für Güterzüge nur mit zusätzlichen Lokomotiven befahrbar wäre, und die Züge verbrauchen dort deutlich mehr Energie als auf der bisherigen Strecke. Allerdings ist die Strecke inzwischen fast fertiggestellt und soll 2022 eröffnet werden, so dass eine Nicht-Nutzung auch unvernünftig wäre. Schade um die fast vier Milliarden Euro, die dort verbaut werden.
- **Fehmarnbelt-Querung:** Dieses Projekt ist aus ökologischer Sicht – insbesondere wegen der Störung der Ökosysteme in der Ostsee – und in Anbetracht der immensen Kosten fragwürdig. Es verbessert aber immerhin tatsächlich die Bahnanbindung zwischen Deutschland und Skandinavien deutlich. Dies wäre jedoch auch mit einem reinen Bahn-Tunnel ohne die geplante vierspurige Autobahn möglich, der zur Minimierung der ökologischen Folgen für die Ostsee statt des momentan geplanten Absenk-Tunnels gebohrt werden könnte.
- Die geplante Verlegung des **Bahnhofs Hamburg Altona nach Diebsteich** ist wie Stuttgart 21 ein reines Immobilienprojekt, das dem Bahnverkehr eher schadet als nutzt und viel Geld verschlingt.⁹

Wir sind aber mitnichten gegen jeden Neu- und Ausbau des Bahnnetzes. So haben wir beispielsweise fast allen Bahnprojekten im Bundesverkehrswegeplan zugestimmt, da es sich hier überwiegend um sinnvolle Ausbauprojekte handelt. Die einzelnen Projekte müssen aber unserer Ansicht nach immer auf ihren Sinn für einen zukünftigen Bahnverkehr und auf ihre Priorität in Anbetracht knapper Finanzmittel hin abgeklopft werden. Die oben aufgeführten Projekte sind dabei sehr fragwürdig bis schädlich. Viele andere Schienenprojekte unterstützen wir aber und beteiligen uns auch intensiv an der Suche nach sinnvollen Streckenführungen, z.B.:

- Neubaustrecke Hanau – Fulda
- Neu-/Ausbaustrecke Fulda – Gerstungen (für Verbindungen nach Erfurt)
- Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim
- »Frankfurt RheinMainPlus« als Ausbaumaßnahmen am Knoten Frankfurt

- Neu- und Ausbaustrecke Karlsruhe – Basel
- Ausbaustrecke Hamburg – Hannover zur Kapazitätserweiterung

Außerdem fordern wir generell Ausbaumaßnahmen im Bahnnetz, die in der Summe viel mehr für einen guten Bahnverkehr bringen als einzelne Hochgeschwindigkeitsstrecken:

- Reaktivierung vieler Regionalstrecken, mit denen zahlreiche kleinere Orte überhaupt erst wieder an das Bahnnetz angeschlossen werden könnten.
- Elektrifizierung vieler zusätzlicher Strecken: Momentan haben erst zwei Drittel des deutschen Bahnnetzes Oberleitungen, so dass noch zu viel mit Diesel gefahren wird. Auf Regionalstrecken kann man zukünftig zwar teilweise auch mit Akku-/Oberleitungs-Triebwagen fahren, aber für Ausweichrouten auch für den Güterverkehr sind Oberleitungen auf vielen Strecken unverzichtbar.
- Schaffung von Zügen, die den Verkehr zwischen Fern- und Nahverkehr bedienen und damit – wie früher der InterRegio – viele Regionen und kleinere Städte besser in das Bahnnetz einbinden können.
- Wieder-Ausbau des Nachtzugnetzes durch Europa, um auch auf langen Reisen attraktive Bahnverbindungen zu bieten und damit Flugverkehr auf die Schiene zu verlagern.
- Renovierung und barrierefreier Ausbau von Bahnhöfen und Umgestaltung als regionale Mobilitätszentralen, die zu einladenden Visitenkarten für die Fahrgäste werden müssen.
- Bau von Güterverladestellen und Gleisanschlüssen, um wieder mehr Güterverkehr von der Straße auf die Schiene verlagern zu können.
- Modernisierung vieler Schienenstrecken und der Stellwerkstechnik (teilweise noch mechanisch und seit über 100 Jahren in Betrieb!) und bessere Instandhaltung des Bahnnetzes, das heute teilweise in keinem guten Zustand ist.

Zur zügigen Umsetzung dieser Maßnahmen müssen viele Milliarden Euro an Investitionsmitteln von der Straße zur Schiene verlagert werden (siehe dazu den Antrag auf S. 53). Mit den hier skizzierten Maßnahmen sowie mit dem Abbau umweltschädlicher Subventionen wie Dieselsteuerprivileg, Dienstwagenprivileg oder Kerosinsteuerbefreiung kann der Bahnverkehr so zu einer echten Alternative für alle Menschen im Land werden.

⁸ Details zu diesem Konzept finden sich hier: www.umstieg-21.de

⁹ Die Argumente gegen das Projekt sind hier gut zusammengefasst: <https://www.linksfraktion-hamburg.de/fernbahnhof-diebsteich-keine-zukunftsaehige-loesung/>



Ein Besuch bei mobifair lehrt uns das Fürchten

Wüster Wettbewerb auf Kosten der Arbeiter*innen und der Sicherheit

*Helmut und Manuel dokumentieren Outsourcing-Wildwuchs. Der greift um sich – zum Schaden der Arbeiter*innen und auf Kosten der Sicherheit.*

Kein Zweifel: Für Klimaschutz und weniger Lkw-Verkehr ist eine Verlagerung des Gütertransports von der Straße auf die Schiene notwendig. Ein Güterzug verursacht pro Tonnenkilometer nur ein Viertel so viel Kohlendioxid wie ein Lastkraftwagen.

Die Expert*innen der Allianz pro Schiene nennen vier Bedingungen, die erfüllt sein müssen, damit eine Verlagerung klappt: Ausbau des Schienennetzes; Ausbau der Infrastruktur für Kombinierte Verkehre (KV) mit standardisierten Containern; Durchsetzung des Verursacherprinzips bei Umweltverschmutzung (damit würde Straßenverkehr im Verhältnis zur Bahn teurer); Auflegen eines Förderprogramms für Gleisanschlüsse und Verladestationen in Unternehmen. Die „Liberalisierung“ gehört nicht dazu. Aber gerade sie wurde auf europäischer Ebene zum Allheilmittel für den Schienenverkehr erklärt und jahrzehntelang vorangetrieben. Anstatt für neue Regeln und bessere Finanzierung zu sorgen, mussten staatliche oder gesellschaftliche Eingriffe und Vorschriften abgebaut werden. Unter der Überschrift „Bahn im Vorwärtsgang“ meldete die EU-Kommission Vollzug: „vollständige Liberalisierung des Schienengüterverkehrs ab 1. Januar 2007“.

Die negativen Folgen dieser Politik werden der Gesellschaft und vor allem den Beschäftigten aufgebürdet. Damit das nicht sang- und klanglos geschieht, hat die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) in einem Tarifvertrag die Finanzierung von mobifair durchgesetzt: Mobifair ist ein gemeinnütziger Verein, der sich für fairen Wettbewerb einsetzt. Dort arbeiten unter anderem Helmut Diener und Manuel Poblotski. Bei einem Besuch im Sommer 2020 packen sie aus:

Weil ihnen die Kollegen auf der Lok vertrauen, wissen sie um die Sicherheitsrisiken

Helmut Diener recherchiert seit 2014 vor allem zu den Arbeitsbedingungen von Lokführern auf Güterzügen. Dort ist über Jahre ein gefährlicher Wildwuchs mit neuen Geschäftsfeldern entstanden: Immer häufiger wird Personal gar nicht mehr bei den Eisenbahnunternehmen (EVU) ausgebildet oder eingestellt, sondern von Personaldienstleistern eingekauft. Die folgenden Zahlen geben einen Eindruck von der neuen Unübersichtlichkeit: 450 zugelassene EVU wickeln auf unserem Schienennetz 39.000 Zugfahrten täglich ab mit 30.000 Lokführern. Diese können aus 111 verschiedenen von insgesamt 160 Leihfirmen kommen, die Eisenbahnpersonal extern anbieten. Ihren „Führerschein“ können sie in einer der 130 Lokführer-Ausbildungsschulen erworben haben. Die Qualität ist sehr unterschiedlich, weil es für den Beruf keinen verbindlichen Eignungstest, keinen vorgeschriebenen einheitlichen Lehrplan und keine unabhängige Abschlussprüfung gibt. Die vorgesehene duale Berufsausbildung zum „Eisenbahner im Betriebsdienst Fachrichtung Lokführer und Transport“ wurde zurückgedrängt. Die Kontrollbehörden sind so zersplittert und unterbesetzt, dass Kontrollen kaum stattfinden und sogar konkrete Anzeigen ins Leere laufen.

Mobifair sammelt Verstöße gegen das Arbeitszeitgesetz: Überlange Fahrt- und Dienstzeiten, fehlende Pausen und Ruhezeiten sind keine Seltenheit. „Geliehene“ Lokführer*innen sind oft 20 Stunden und mehr unterwegs. Nicht wenige sind schlecht ausgebildet und verfügen nicht über die notwendige Befähigung, eine sichere Zugfahrt durchzuführen. Das zeigt sich an der steigenden Zahl von Signalverfehlungen. Im Jahr 2018 beispielsweise sind Züge 614 Mal an „Halt!“ zeigenden Signalen vorbeigefahren. Dass ist gravierend, weil Entgleisungen, Zusammenstöße und schlimme Unglücke die Folge sein können.

Für gute neue Regeln

Auch deshalb sind gesellschaftliche Eingriffe und staatliche Regulierungen unbedingt nötig: Gute Ausbildung für Beschäftigte in sicherheitsrelevanten Berufen muss einheitlich geregelt und geprüft werden. Wenn Unternehmen nicht selbst ausbilden, sollten sie das Anrecht auf staatliche Förderung verlieren. Verbindliche europäische Normen für Qualifikation, Arbeitszeiten und gute Arbeitsbedingungen sind dringend nötig! Und eine Kontrollbehörde, die für technische und soziale Sicherheit sorgt. Die wichtigste Forderung ist: In sicherheitsrelevanten Bereichen darf es keinen Einsatz von Leiharbeits- und Werkvertragsfirmen geben. Alle Mitarbeiter*innen, die dort arbeiten, müssen auch in dem Unternehmensbereich direkt beschäftigt sein. Nur so kann die Verantwortung für die notwendige Qualität der Arbeit nicht abgeschoben werden.

Ausgerechnet der Security-Bereich ist undurchsichtig und alles andere als sicher

Manuel Poblitzki ist auf einer weiteren „Großbaustelle“ zugange: Er befasst sich mit dem Security-Service, also dem Sicherheitspersonal auf Bahnhöfen und in Zügen. Hier sind tarifgeschützte Arbeitsplätze inzwischen weitgehend verdrängt. Die Bahn vergibt Aufträge an Werkvertragsunternehmen, und die beauftragen weitere Subunternehmen, welche wiederum ausgliedern können. Sieben „Sub-Sohlen“ hat Manuel in einem Bereich der DB Region West aufgefunden gemacht. Manchmal wissen die Security-Arbeiter*innen selbst nicht, bei wem sie eigentlich beschäftigt sind. In den oberen Ebenen der Sub-Ketten wird „mit klebrigen Fingern“ Geld gescheffelt, die Arbeiter*innen aber werden meist mit Niedriglöhnen abgespeist und nicht selten mit dubiosen Knebelverträgen unter Druck gesetzt. Oben wird der Arbeitsmarkt „befreit“ – unten kommen Angst und Armut an. Das ist das schlimmste, aber nicht das einzige Problem. Manuel weiß, dass nicht selten die für das Sicherheitsgewerbe erforderlichen fachlichen Nachweise gefälscht oder auf dem Schwarzmarkt erworben werden – auch ein „Geschäftsfeld“. Ver-

einzelte Ermittlungserfolge der Polizei zeigen, dass das undurchsichtige Gewerbe auch von Drogenringern oder faschistischen Netzwerken genutzt wird.

Werkverträge sind eine Unsitte

Unter dem Motto „werden Sie ihr eigener Chef“ werden schon längst auch Aufgaben wie die Reinigung von Büros, Zügen und Bahnsteigen an soloselbständige Arbeitskräfte vergeben. Renommiertere Unternehmen entledigen sich auf diesem Weg ganz legal ihrer sozialen Pflichten. Auch hier sammelt mobifair Beispiele, die auf die dunkle Seite des „Wettbewerbs“ verweisen. Es ist eine ganze Liste der Herabwürdigung arbeitender Menschen: fehlende Schutzkleidung, unwürdige Unterbringung, betrügerische Lohnabrechnungen, massive Arbeitszeitverstöße ... Manche Arbeiter*innen in der Verkehrswirtschaft müssen sogar wöchentlich ein sogenanntes Besengeld an ihren Subunternehmer entrichten. Analog zum „Messergeld“ in der verbrecherischen Fleischindustrie.

Am Ende ist es egal, ob dabei die Regeln der freien Marktwirtschaft eingehalten werden oder ob die schwarzen Schafe der Branche am Werke sind: Wenn arbeitende Menschen so wenig wertgeschätzt werden, hat das System versagt. Werkverträge und Leiharbeit müssen nicht nur in Fleischfabriken verboten werden. Nur für Kleinstbetriebe oder zum Abfedern besonderer Arbeitsspitzen dürften solche ausnahmsweise möglich sein. Für den normalen Eisenbahnbetrieb jedenfalls nicht.

Die Entstehung von BahnLINKS – LINKER Gesprächskreis innerhalb der Bahngewerkschaften

von Florian Azirovic, Sprecher von BahnLINKS

In dem gesamten Zeitraum der Antiprivatisierungsdebatte konnte innerhalb der linken Bewegungen immer wieder festgestellt werden, dass eine Gruppe an Personen sich nur spärlich in die Diskussion einbrachte oder Berücksichtigung fand. Bei Bahn von unten oder den S21 Gegner:innen sind es zu meist Reisende oder Aktivist:innen gewesen, welche hier zeitgemäße linke Politik nach vorne brachten. ProBahn als Fahrgastverband oder der BUND brachten noch weitere Zielgruppen in die Diskussion mit ein. Wo aber fanden sich die Beschäftigten wieder? Wo trat die Haltung der Eisenbahner:innen an die Öffentlichkeit?

Wir sprechen hier von dem Zeitpunkt, als die Vorgängergewerkschaft der EVG noch keinen klaren Antiprivatisierungskurs hatte und die GDL sich nicht um die große Bundespolitik kümmern wollte. Die Eisenbahner:innen sollten von der Politik wieder mal verkauft werden und damals gab es innerhalb der beiden Gewerkschaften keine offene Debatte, um hier auch einen Antiprivatisierungskurs einzuleiten.

Es gab und gibt sie aber, diese linken Eisenbahner:innen, die oft auch Mitglied in der Partei DIE LINKE sind. Sabine Leidig hat immer wieder Vernetzungsarbeit zwischen aktiven Eisenbahner:innen geleistet und wieder und wieder neue Anläufe gestartet, dass sich doch ein Bündnis aus Beschäftigten zusammenschließt, welche LINKE Bahnpolitik in der Öffentlichkeit aber auch innerhalb der beiden Gewerkschaften voran bringen. Dabei wurde immer wieder ein großes Problem erkannt, denn wer öffentlich LINKE Bahnpolitik gestalten wollte, für den war ein Vorankommen innerhalb der Betriebsratsgremien oder der Gewerkschaftskarriere oft nicht mehr möglich. Beide Gewerkschaften hatten einen unterschiedlichen Umgang mit der Partei DIE LINKE.

Die GDL verstand es in ihrer großen Tarifaueinsetzung, sich das Momentum der LINKEN im Osten zu nutzen zu machen und gab mit Bodo Ramelow einen Bekannten LINKEN die große Bühne als einen von zwei Schlichtern bei der damaligen Auseinandersetzung. Die LINKE sprang mit auf, weil Sie darin einen Kampf um Umverteilung zwischen dem Bahnvorstand und den berechtigten Interessen der Arbeiter:innen sah. Dass die GDL aber selten LINKE Positionen vertritt und es nur bestens verstand, medial zur Spaltung beizutragen, lag für die damalige LINKE leider außerhalb ihres Betrachtungswinkels.

Innerhalb der EVG warf man der LINKEN genau diese GDL Unterstützung vor, und dies obwohl man selbst kein LINKES Profil sein Eigen nennen konnte. Dieses Spannungsfeld machte es den aktiven LINKEN

Eisenbahner:innen immer wieder schwer, etwas eigenes Strukturiertes aufzubauen. Es war schon schwer genug, immer wieder um Verständnis für alle Seiten zu werben.

Sabine Leidig konnte stets ein Umfeld schaffen, in dem die Bahnpolitik diskutiert wurde und dabei die Auswirkungen auf die Eisenbahner:innen zum Vorschein trat. In mehreren Anläufen versuchten wir über Gewerkschafts- und Bündnisstrukturen hinaus eine Gruppe zu gründen, welche immer wieder die Anliegen der Beschäftigten mit LINKEN Positionen vernetzt und in die Diskussionsstrukturen einbringt. Dafür braucht man Beschäftigte, welche auch öffentlich als bekennende LINKE auftreten wollen und außerdem Fleißarbeit neben ihrer normalen Arbeit leisten können.

Nach vielen Jahren können wir festhalten, dass es mit »BahnLINKS« mittlerweile eine konstante Arbeitsstruktur gibt und wir auf allen politischen Ebenen mit Fachwissen aus dem Eisenbahnbereich und mit politisch-strukturellem Wissen für die Gewerkschaften unterstützen können. Für die EVG und die Betriebsräte der Bahn ist DIE LINKE damit zu einem klaren Gesprächs- und Bündnispartner geworden. Aktive LINKE innerhalb der größten Eisenbahngewerkschaft werden unterstützt und eingebunden.

BahnLINKS hat mit Sabine erreicht, dass die Eisenbahngewerkschaften Verkehrspolitik über die Schiene hinaus betrachten und diskutieren. Anders herum konnte die Detailtiefe der Eisenbahnbranche in die Diskussionen von Partei und Fraktion DIE LINKE und damit in den Bundestag gebracht werden. In diesem Kreis gibt es eine große gegenseitige Wertschätzung und es geht nie um Machtpolitik, sondern immer um die Sache.

Eine bittere Erkenntnis konnte dabei gezogen werden: Die frühzeitige Einbindung linker Positionen in der Gewerkschaftspolitik und zum anderen von Positionen der Arbeitnehmer:innen in der Partei, hätte das Erstarken der AfD unter den Eisenbahner:innen zum Teil verhindern können.

BahnLINKS wird weiterhin für eine andere Betrachtungsweise der Bahnpolitik eintreten und dabei immer einen großen Schwerpunkt auf die Perspektive der Eisenbahner:innen legen. Wir verdanken es ganz persönlich Sabine Leidig, dass Sie eine Plattform geschaffen hat, auf welcher sich LINKE Gewerkschafter:innen beider Gewerkschaften finden können.

Züge statt Flüge: leuchtendes Beispiel LunaLiner

von Sabine Leidig und Bernhard Knierim

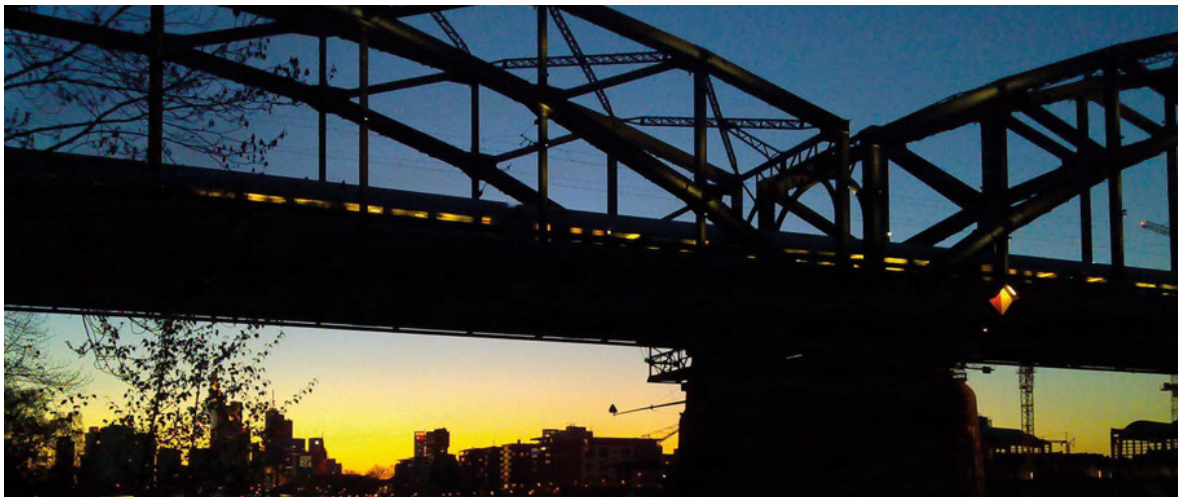
Wie beharrliche Arbeit für Nachtzüge
langsam Früchte trägt

Wir sind gern „Schlafwagengesellschaft“, hatten mal wieder die richtige Idee, und wenn es nötig ist, überführen wir einen Bahn-Vorstand der Lüge.

In Berlin abends zu Bett gehen und zum Frühstück in Paris aufwachen ... kein Traum! 160 Jahre lang war die Fahrt im Schlafwagen ein besonderes Reiseangebot der Bahn. Heute erlauben Nachtzüge komfortables und gleichzeitig klimafreundliches Reisen auf langen Strecken. Sie verbinden selbst Städte und Regionen abseits der Metropolen miteinander. Günstige Plätze in Sitz- und Liegewagen sind auch für Fahrgäste mit kleinem Geldbeutel interessant, und das Verreisen mit Rollstuhl, Fahrrad oder im Familienabteil ist auf diese Weise problemlos möglich. Kurzum: Nachtzüge sind sowohl aus ökologischen als auch aus sozialen Gründen ein wichtiges Fortbewegungsmittel. Trotzdem haben sie in den vergangenen 25 Jahren einen Niedergang erlebt: Mit subventionierten Billigfliegern ist zunehmende Konkurrenz entstanden, und gleichzeitig haben viele Bahnen und die zuständigen Verkehrspolitiker*innen das Geschäftsfeld systematisch vernachlässigt. An erster Stelle die Deutsche Bahn AG (DB) als ehemals größter Nachtzugbetreiber in Europa.

Die Linksfraktion setzte das Thema Nacht- und Autozüge 2014 auf die Tagesordnung des Bundestages, um eine Kehrtwende anzustoßen und das Nachtzugangebot der DB zu retten. Zunächst wurden wir spöttisch abgeblockt. Mit dem Begriff „Schlafwagengesellschaft“¹ wollte man uns abwerten. Der Bundestagsabgeordnete Michael Donth (CDU) sagte: „Es kann nicht unser Ziel sein, für ein paar Nostalgiker ... ein defizitäres Angebot mit zweistelligen Millionensummen auf Kosten der anderen Reisenden zu subventionieren.“² Eine abenteuerliche Aussage angesichts zweistelliger Milliarden(!)-Subventionen für den Flugverkehr.

- 1 Vermutlich war nicht die tatsächliche „internationale Schlafwagengesellschaft“ gemeint – ein erfolgreiches Eisenbahnunternehmen, das 1877 gegründet worden war und 20 Jahre später auf fast allen wichtigeren Linien Europas „Reisen mit denkbar größtem Komfort“ anbot, unter anderem einen Orientexpress (Paris–Konstanza), einen Ostende–Wien-Express mit Anschluss nach Triest, einen Wien–Nizza-Express, einen Nordexpress zwischen Ostende, Paris und Berlin und Petersburg.
- 2 Deutscher Bundestag (2014): Wortprotokoll der 54. Sitzung am 25. September 2014. Debatte zum Antrag 18/2494 der Linksfraktion.



Unwahrheiten in den oberen Etagen

Die tourismuspolitische Sprecherin Daniela Ludwig (CSU) lehnte jede politische Verantwortung ab: „Die meisten Menschen suchen sich halt den bequemsten und schnellsten Weg aus, aber nicht den Weg, der Ihnen vielleicht am besten gefällt.“ Tatsächlich behauptete das DB-Management, dass die Fahrgastzahlen massiv zurückgegangen seien. Dazu musste der damals zuständige Vorstand Ulrich Homburg am 14. Januar 2015 in einer öffentlichen Anhörung des Verkehrsausschusses Rede und Antwort stehen. Wir fragten beharrlich nach, weil der Betriebsrat Joachim Holstein (siehe nachfolgendes Kapitel) uns schlaugemacht hatte; und Homburg musste zugeben: „Die erste Frage, Nachfragesituation der Nachtzüge: stabile Nachfragesituation. Die Züge sind gut gebucht.“ Außerdem gestand er ein, dass er selbst noch nie mit einem Nachtzug gereist sei. Dennoch – oder gerade deshalb – hatte er von oben herab die Entscheidung getroffen, diese Züge zu streichen. Dabei lagen Vorschläge von den Betriebsrät*innen vor, wie man die Sparte sanieren könnte. Auch dieser Fall ist symptomatisch für ein DB-Management, das den konkreten Bahnverkehr weder gut kennt, noch dafür brennt. Es hat vor allem betriebswirtschaftliche Kennzahlen vor Augen.

Nachdem klar war, dass es gar keine sinkenden Fahrgastzahlen gab, behauptete die DB fortan, dass die ganze Sparte trotz der bereits eingestellten Züge völlig unwirtschaftlich und deswegen nicht mehr tragbar sei. Doch die Zahlen aus dem Unternehmen belegten die Aussage nicht. Allerdings dauerte es noch eine Weile, die Behauptung faktisch zu widerlegen: Heute betreiben die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) etliche frühere Züge der DB (sogar noch mit denselben Waggons), und zwar wirtschaftlich. Für den DB-Vorstand waren die Nachtzüge wohl ein aufwendiges Nischenprodukt, etwas „Altmodisches“, das nicht zum „Global Player“-Konzern passt. Die versprochenen Sanierungsbemühungen waren nicht ernsthaft, und die Einstellung der ganzen Sparte war bereits beschlossen, als 2017 eine zweite öffentliche Anhörung im Bundestag stattfand. Als die Große Koalition danach einen eigenen (zahnlosen) Antrag für die Nachtzüge in den Bundestag einbrachte, war der letzte DB-Nachtzug bereits abgefahren.

Die Spitzenmanager der Deutschen Bahn AG hätten die Nacht- und Autozüge am liebsten heimlich, still und leise aufs Abstellgleis geschoben, ohne öffentliche Diskussion. Dank der Befassungen im Bundestag und der zunehmenden Me-

dienaufmerksamkeit gelang das aber nicht. Zwei Jahre und eine „Rettet die Nachtzüge“-Kampagne später war das Thema in Fernsehmagazinen, Radioessays und in den Feuilletons großer Zeitungen präsent. Die Renaissance der Nachtzüge war eingeläutet. Allerdings zunächst ohne die Deutsche Bahn.

Zukunftskonzept LunaLiner: im Schlaf durch Europa reisen

Wir wollten nicht nur das Aus verhindern, sondern eine verheißungsvolle Idee entwickeln, eine Schlafwagenzukunft für Europa. Wir luden Bahnexperten und Fahrplan-Spezialisten ein, um das Konzept LunaLiner zu entwickeln. Der konzeptionelle Ansatz dabei sind aufeinander abgestimmte Verbindungen, die sich zu bestimmten Zeiten an Knotenbahnhöfen treffen. Das entspricht einem sogenannten integralen Taktfahrplan, wie er in der Schweiz bereits realisiert ist und mit dem Deutschlandtakt angestrebt wird. Bei Tag können die Fahrgäste auf diese Weise ohne Wartezeit zwischen den Zügen umsteigen, bei Nacht sollen die Fahrgäste aber bequem in den Schlaf- und Liegewagen schlummern. Daher wechseln bei Nachtzügen nicht die Passagiere den Zug, sondern an den Knotenbahnhöfen werden die Schlafwagen an einen anderen Zug gekuppelt. So können möglichst viele Direktverbindungen angeboten werden.

Der LunaLiner-Plan zeigt, dass ein solches Konzept für ganz Europa möglich ist. Der Plan wurde gedruckt und 2016 in einer eigenen Pressekonferenz vorgestellt. Die Medienresonanz war groß. Der Ansatz könnte Blaupause für ein wirkliches europäisches Nachtzugnetz werden. Es ist eine Aufgabe der Europäischen Union (EU), Nachtzüge als klimaschonende, bessere Alternative zum Flugverkehr auf allen wichtigen innereuropäischen Routen zu etablieren. Die EU könnte eine Risiko-Bürgschaft für die ersten Jahre des Betriebs übernehmen, um das Entstehen neuer Linien zu ermöglichen. Sie könnte auch die Schlafwagen anschaffen, um den Einstieg für die Betreiber leicht zu machen, um einheitliche Qualität zu gewährleisten und nicht zuletzt um beim Kauf Kosten zu sparen. Vor Jahrzehnten gab es einen solchen europäischen Schlafwagenpool, aus dem die Bahnunternehmen ihre Nachtzüge bestückten und der gleichermaßen in allen Ländern instand gehalten werden konnte.

Das Ziel: ein vernetzter Bahnverkehr bei Tag und bei Nacht als Teil des öffentlichen Verkehrs in ganz Europa. Dazu gehört auch die Integration von

Schiffsverbindungen dort, wo es keine Landverbindungen gibt. Einige Städte werden dann – wie heute schon Wien – zu Umsteigeknoten, wo Linien aus verschiedenen Richtungen beginnen und enden. Damit können auch weite Strecken mit der Bahn zurückgelegt werden, entweder mit zwei Nachtzügen und einem Zwischenstopp oder mit der wechselseitigen Nutzung von Tages- und Nachtzügen. Außerdem ist ein europäisches Buchungssystem dringend nötig, so dass endlich durchgehende Tickets quer über den Kontinent das Buchen von Bahnverbindungen so einfach machen, wie es mit Flugtickets heute schon ist.

Die Richtung stimmt inzwischen

Mittlerweile erlebt das Reisen mit der Bahn über Nacht eine Renaissance. Die ÖBB waren Vorreiter, als sie sich entschieden, viele gebrauchte Schlaf- und Liegewagen von der DB zu kaufen und auch Linien außerhalb Österreichs zu übernehmen. Dazu hatte auch unsere Aufklärungsarbeit beigetragen. Inzwischen hat sich der Nightjet als beliebtes Transportmittel etabliert. Neue Linien sind ins aktuelle Angebot aufgenommen worden (Berlin–Wien zum Beispiel), immer in Kooperation zweier Staatsbahnen. Weitere Linien sollen Ende 2021 wiederhergestellt werden, und neue Nachtzüge sollen ab 2022 noch zusätzliche Relationen ermöglichen. Schweden arbeitet ebenfalls an Verbindungen (Malmö–Köln–Brüssel, Stockholm–Hamburg), und auch die Schweiz will neue Linien schaffen. Das wäre ein Anfang für ein europäisches Fernbahnnetz, auch wenn noch viele weitere Linien hinzukommen müssen.

Im September 2020, während der Deutschen EU-Ratspräsidentschaft, wurde ein Konzept für den TEE 2.0 – den neuen Trans-Europ-Express – präsentiert. Die Ankündigung des Verkehrsministers fand großen öffentlichen Widerhall. Die beharrlich Aktiven für Nachtzüge, die Klimaschutzbewegung, das gewachsene Selbstbewusstsein der Eisenbahngewerkschaft und der sozialdemokratischen Bahnfreund*innen haben dazu beigetragen. Allerdings ist das vorgestellte Liniennetz noch sehr dünn, und leider ist die Hälfte der angedachten europäischen Linien mit fragwürdigen Großprojekten wie der Fehmarnbeltquerung oder Stuttgart 21 verknüpft. Aber ein solches europäisches Zugnetz lässt sich weiterentwickeln und kann eine wirkliche Alternative zum Flugverkehr werden.

Und noch etwas ist bemerkenswert: Die Vorlage aus dem Ministerium geht ganz explizit nicht davon aus, dass sich solch ein Liniennetz mit der

EU-Ideologie des „freien Eisenbahnmarktes“ umsetzen lässt. Dass es ein derartiges Netz noch nicht gibt, zeigt ja eben, dass der vielbeschworene Wettbewerb auf der Schiene ein solches nicht zustande bringt. Deshalb wird eine gemeinsame Gesellschaft der europäischen Bahnen zum Betrieb dieser Züge vorgeschlagen: gegründet von dem französisch-deutschen Duo SNCF und DB, das auch schon die ICE/TGV-Linien zwischen Frankfurt/Stuttgart und Paris erfolgreich gemeinsam betreibt. Das ist ein Positionswechsel, der von links unter der Losung „Kooperation statt Konkurrenz“ immer wieder gefordert und begründet wurde. Sinnvolle und erfolgreiche transnationale Verbindungen gibt es nur, wenn die nationalen Bahngesellschaften nicht gegeneinander arbeiten und sich gegenseitig Marktanteile abjagen. Unsere Vision sind die „United Railways of Europe“.

Auch das Hochgeschwindigkeits-Bahnnetz in Europa wird weiter ausgebaut. Allerdings ist der Einsatz von Nachtzügen sehr viel ressourcenschonender: Sie können ohne milliardenschwere zusätzliche Investitionen auf dem bestehenden Bahnnetz fahren und sind mit geringerer Geschwindigkeit wesentlich energiesparender unterwegs. Es muss zumindest beides zusammen gedacht werden. Entscheidend ist, dass die Langstrecke auf der Schiene den Flugverkehr ersetzt.

Co-Autor: Bernhard Knierim

Lesetipp

Das Lunapark21-Extraheft Nr. 12/13 „STOPPT das Nachtzug-AUS!“, 88 Seiten, 2015, www.lunapark21.net

Scheuers Fantasiezahlen

Auswertung der Großen Anfrage zum Verlagerungspotenzial von Flügen in Deutschland

von Martin Wegner, Wissenschaftlicher Mitarbeiter von Jörg Cezanne, MdB

Fünf Prozent der menschengemachten Klimawirkung geht inzwischen auf das Konto des Luftverkehrs – Tendenz steigend. Wenn keine Maßnahmen ergriffen werden, wird die Pandemie diesen desaströsen Trend nur unterbrechen, aber nicht aufhalten. Allein schon aus diesem Grund ist die aktuelle Debatte über Sinn und Unsinn von Kurzstreckenflügen eine Scheindebatte. Kurzstreckenflüge sind weder sozial- noch klimagerecht und daher ein Auslaufmodell.

Vom Klimawandel sind im globalen Maßstab die Ärmsten am stärksten betroffen. Auch hierzulande sind es vor allem einkommensschwächere Menschen, die unter den direkten Auswirkungen des Luftverkehrs zu leiden haben – allen voran krank machenden Lärm und Feinstaub. Daher wäre im Luftverkehr vor allem eines ungerecht: wenn nämlich alles so bliebe, wie es ist.

Es führt kein Weg daran vorbei, den Luftverkehr zu reduzieren. Dies gilt für Langstreckenflüge, bei denen keine batterieelektrischen Antriebe zum Einsatz kommen können. Selbst mit synthetisch hergestellten Kraftstoffen können solche Flüge nie klimaneutral sein, denn die sogenannten Nicht-CO₂-Effekte des Fliegens (Wolkenbildung etc.) übersteigen die Klimawirksamkeit der reinen CO₂-Emissionen um das Dreifache und kommen auch mit solchen Kraftstoffen zum Tragen. Vor allem aber Kurzstreckenflüge, insbesondere diejenigen unter 600km Flugdistanz, müssen radikal reduziert werden. Und dies geht schon heute vielfach ohne jegliche Einbußen individueller Mobilität. Sie können nämlich ohne erheblichen Zeitverlust auf die Bahn verlagert werden.

Daher fragt die Fraktion DIE LINKE. im Bundestag seit Jahren das Potenzial auf die Bahn verlagerbarer Flüge mittels Kleiner Anfragen ab – bisher jedoch stets bezogen auf einzelne Flughafenstandorte. Im Dezember 2020 hat die Fraktion erstmals eine Große Anfrage zum Verlagerungspotenzial von Flügen in Deutschland an die Bundesregierung gerichtet (Drucksache 19/20387). Vor einem Monat kam die 200-seitige Antwort aus dem Hause Scheuer, bei der vor allem eines klar wurde: Der Verkehrsminister hat ein Herz für die gerade gegen eine Kerosinsteuer sowie Beschränkungen bei Kurzstreckenflügen Sturm laufende Luftverkehrslobby und schreckt dabei nicht einmal davor zurück, die Zahlen in deren Sinne zu frisieren.

Qualität der von der Bundesregierung gelieferten Daten

... muss als unterirdisch bezeichnet werden! Dass die Bundesregierung wie üblich gerne mal real verlagerbare

Flüge nicht als solche klassifiziert (z.B. Frankfurt-London, wodurch ca. 18.000 Flüge fehlen) oder Flüge unter vier Stunden in die Gruppe der Flüge zwischen 4-6h eingruppiert wurden (z.B. Berlin-Frankfurt), ist noch das kleinste Problem.

Verlagerbare Inlandsflüge halbiert

Bei allen Flughäfen wurden nur die verlagerbaren Starts angegeben, obwohl explizit nach An- und Abflügen gefragt wurde – auch von den Landungen gehen schädliche Emissionen aus. In jeder Antwort auf unsere bisherigen Anfragen wurde dieser »Fehler« unterlassen. Da bei der Berechnung des prozentualen Verlagerungspotenzials die Anzahl verlagerbarer Flüge stets durch das gesamte Passagierflugaufkommen (nur Linienverkehr) aus Starts und Landungen zu Grunde gelegt wurde, wird in der Antwort der Bundesregierung das Verlagerungspotenzial der Inlandsflüge systematisch kleingerechnet (halbiert) und damit auch das gesamte Verlagerungspotenzial extrem verzerrt:

In Frankfurt liegt das Verlagerungspotenzial allein der Inlandsflüge eben nicht bei 7,4% (33.117 Flüge) im Intervall bis vier Stunden (Frage 4) bzw. 7,7% (34.831) im Intervall bis sechs Stunden (ebd.), sondern exakt doppelt so hoch (Abflüge tendenziell gleich Abflüge). Dieser »Fehler« unterlief der Bundesregierung leider bei allen Airports.

Da beim Verlagerungspotenzial von Auslandsflügen (sechs Stunden) die 18.000 Flüge nach London nicht auftauchen (laut DB derzeit 5:29 Stunden Fahrtzeit), liegt das Verlagerungspotenzial dieser Flüge in Frankfurt nicht bei 12% (54.000 Flüge), sondern bei 16% (72.000).

Laut Bundesregierung können derzeit 15,6% (70.006 Flüge) aller Flüge am Frankfurter Flughafen durch vierstündige Bahnfahrten ersetzt werden, bei sechsstündigen seien es 19,7% (88878). Anhand der von uns eingeforderten Rohdaten hätte der Bundesregierung auffallen dürfen, dass realiter mit 103.123 Flügen 22,9% des gesamten Passagierflugaufkommens in Frankfurt durch vierstündige Bahnfahrten zu ersetzen wären, bei sechs Stunden sogar 31,5% (141.609) – was sich in etwa mit dem von der Bundesregierung im Jahr 2019 berechneten Verlagerungspotenzial in Frankfurt für das Jahr 2018 deckt.

Das Verlagerungspotenzial in Frankfurt ist also 7,3% (4h) bzw. 11,8% (6h) höher, als vom Verkehrsministerium (BMVI) angegeben. Bei Flughäfen mit größerem Inlandsfluganteil ist die Abweichung von Realität und kreativer BMVI-Rechnung noch viel krasser. Es darf bezweifelt werden, dass dieser Rechenfehler ein Versehen ist. Die Angaben zum Verlagerungspotenzial an den einzelnen Flughäfen sind schlicht frisiert und völlig unbrauchbar.

Phantasiezahlen beim Gesamt-Verlagerungspotenzial in Deutschland

Die Anzahl verlagerbarer Inlandsflüge (4h) in Deutschland wurde von der Bundesregierung korrekt auf 102.417 zusammenaddiert – heureka – und dieses Verlagerungspotenzial genauso korrekt auf 42% aller Inlandsflüge bzw. 5,9% des gesamten hiesigen Passagierflugaufkommens beziffert (Frage 228).

Gemeinsam mit dem Verlagerungspotenzial von Auslandsflügen (also Gesamtpotenzial 4h) sollen 259.269 verlagerbar sein, was 2,3% des gesamten Passagierflugaufkommens ausmachen soll (Frage 235). Da gut 100.000 Flüge aber bereits 5,9% ausmachen, wird man schon stutzig. Außerhalb des BMVI sind 259.269 stets größer als 100.000 – solch linken arithmetischen Spitzfindigkeiten beugt sich ein Andi Scheuer aber nicht!

Sowohl die angegebene Anzahl verlagerbarer Flüge, als auch das berechnete Verlagerungspotenzial sind völlig wirr zusammengewürfelt. Bei genauerer Betrachtung hat Andi Scheuer wie folgt gerechnet:

Die verlagerbaren Inlandsflüge wurden doppelt gezählt – was blöd ist und wir in der Fragestellung explizit ausschließen lassen wollten. Zu diesen ca. 205.000 Flügen wurden die ca. 55.000 verlagerbaren Auslandsflüge hinzuaddiert = 259.269 Flüge. Fast richtig Andi, so hoch ist das Verlagerungspotenzial aber bei weitem nicht. Dann das ganze durch die Anzahl aller Passagierflüge geteilt und mal 100 multipliziert. Hierbei hat das BMVI nun die 11,2 Mio. Flüge in der EU als Divisor angesetzt und nicht die 1,7 Mio. Flüge in Deutschland!?! Kein Scherz! So kam Andi auf seine 2,3%.

Auf diese Weise kommt man trotz einer völlig zu hoch angesetzten Zahl verlagerbarer Flüge doch noch auf ein mickriges Verlagerungspotenzial. Dass der Verkehrsminister kreativ mit Zahlen umgehen kann, hat er bei den Pkw-Mautverträgen ja bewiesen – aber sowas ist selbst für Herrn Scheuer eine reife Leistung.

Fehlstellen

Das BMVI hat sich nicht die Mühe gemacht, die Anzahl der verlagerbaren Auslandsflüge an den einzelnen Flughäfen zusammenzurechnen. Auf Frage 232 Antwortet die Bundesregierung ... nichts.

Zudem wurden keine Fragen zum Verlagerungspotenzial nach Realisierung aller Projekte des Bedarfsplanes Schiene beantwortet! Dies war bis zur Amtsübernahme Dobrindts noch die Regel und hat stets gezeigt, dass das Potenzial durch den Ausbau der Schiene stark erhöht werden kann. Da die Zeitersparnis bei jedem Neu- oder Ausbauprojekt bekannt ist – stellt sie doch die größte Nutzenfunktion bei den Nutzen-Kosten-Berechnungen dar – wären diesbezügliche Angaben mit einem nicht allzu großen Aufwand möglich gewesen.

Struktur der Flüge und reales Verlagerungspotenzial

Mit den von uns abgefragten Rohdaten können trotzdem fundierte Berechnungen angestellt werden, welche im Folgenden dargestellt werden und die vom BUND für das Jahr 2018 angegebenen Zahlen bestätigen.

Unter »Flugverkehr« stellt man sich meist Verkehre über sehr große Distanzen vor. Tatsächlich lag im Jahr 2019 gut die Hälfte aller Flüge im Entfernungsbereich von unter 1000 km, also im Bereich der mittleren Kurzstreckenflüge (bis 1500 km gelten Flüge als »Kurzstrecke«).

Ein Drittel aller Passagierflüge von und nach Deutschland lag im Entfernungsbereich von unter 600 km und waren damit Ultrakurzstreckenflüge: 2019 waren dies in Deutschland 31% aller Flugbewegungen des Linienverkehrs, welche sich auf 1.737.073 summierten.

Um sich die damit verbundenen realen Belästigungen vorzustellen, muss man sich die absoluten Zahlen ansehen: 532.410 Flüge im Jahr lagen im Entfernungsbereich unter 600 km. Das sind 1459 extreme Lärm- und Luftbelastungen am Tag bzw. 61 pro Stunde!

Unter den gegebenen Bedingungen eines nicht immer optimalen Schienenverkehrs könnten derzeit bei dem bestehenden Fahrplan 156.977 Flüge im Jahr, was neun Prozent aller Flüge ausmacht, durch Eisenbahnfahrten ab den angeschlossenen Hauptbahnhöfen mit weniger als vier Stunden Reisezeit ersetzt werden. Nimmt man sechs Stunden Bahnfahrtzeit als Grenze, so steigt der Anteil bereits auf knapp 23 Prozent, was 393.995 Flügen entspricht.

Für den Bereich der Inlandsflüge kann festgehalten werden, dass derzeit 42,4% dieser Kurzstreckenflüge sofort auf die Bahn verlagert werden könnten – mit

Übersicht über das Verlagerungspotential im Jahr 2019

Tabelle 1: Flüge in Deutschland – deren Struktur und deren Verlagerungspotential auf die Schiene

Alle Passagierflüge	Inlandsflüge	Flüge unter 600 km		Verlagerbar auf Schiene bei aktuellem Fahrplan/gesamt				Verlagerbar auf Schiene bei aktuellem Fahrplan/Inland			
				max. Fahrtzeit 4 Stunden		max. Fahrtzeit 6 Stunden		max. Fahrtzeit 4 Stunden		max. Fahrtzeit 6 Stunden	
		absolut	%	absolut	%	absolut	%	absolut	%	absolut	%
1.735.741	240.705	532.410	31	156.977	9,0	393.995	22,7	102.153	42,4	229.594	95,4

einer maximal sechsständigen Bahnfahrt fast alle! 4,4% aller Auslandsflüge könnten bereits jetzt durch vierständige Bahnfahrten ersetzt werden, bei sechsständigen sind es 13,1%.

An mehreren Flughäfen könnten sogar die Hälfte aller Flüge verlagert werden (sechs Stunden):

Münster-Osnabrück (59,6%), Dresden (53,2%), Friedrichshafen (47,8%), Bremen (54,2%) und Paderborn (49,1%). Angesichts solcher Zahlen muss die Debatte über den Unsinn von Regionalflughäfen eigentlich nicht mehr geführt werden.

Unter den verlagerbaren ins In- und Ausland sind zudem Flüge, die wirklich völlig absurd sind:

Inland: München-Nürnberg - 137 km und 2.400 Mal geflogen.

Ausland: Saarbrücken - Luxemburg - 80 km und 539 Mal geflogen.

Sonstiges

Die Bahnanbindung der Hauptverkehrsflughäfen insbesondere im Bereich Fernverkehr ist dürftig: Nur fünf der 23 Flughäfen haben einen Fernbahnhof (Frage 250). Insbesondere in München besteht Handlungsbedarf, denn die gut 100.000 Inlandflüge von und nach München wären mit Fernbahnanschluss zum Großteil überflüssig.

Tabelle 2: Verlagerungspotenzial an den einzelnen Hauptverkehrsflughäfen

Flughafen	Passagierflüge (Linienverkehr)	Verlagerbar (4 Std. Bahn) in Prozent			Verlagerbar (6 Std. Bahn) in Prozent		
		Gesamt	Inland	Ausland	Gesamt	Inland	Ausland
Frankfurt	484.962	21,3	94,6	7,6	29,2	99,5	17,3
München	398.585	9,1	36,8	0,1	32,7	98,4	11,7
Berlin	269.284	18,0	66,1	0,0	27,4	94,8	2,2
Düsseldorf	216.866	11,4	32,6	4,4	28,3	93,2	10,7
Köln/Bonn	97.679	5,6	17,0	0,2	34,0	98,3	4,3
Hamburg	139.679	15,3	44,3	0,0	37,9	94,1	8,2
Stuttgart	118.455	15,9	35,4	5,2	40,3	97,2	15,6
Halle/Leipzig	23.924	27,3	60,1	0,0	45,1	98,5	0,7
Hannover	53.800	11,1	49,5	0,0	27,9	98,7	7,4
Nürnberg	38.438	23,4	81,0	0,1	37,8	97,1	13,8
Bremen	22.758	16,2	36,1	0,0	54,2	97,8	18,8
Dortmund	18.943	0,9	6,2	0,1	12,1	87,6	0,4
Münster/OSN	11.712	32,0	51,2	1,9	59,6	97,6	5,4
Paderborn	7.828	16,7	33,1	0,0	49,1	97,0	0,5
Dresden	17.675	0,4	0,4	0,1	53,2	80,6	0,3
Karlsruhe	10.217	2,0	10,2	0,6	14,0	89,0	1,8
Friedrichshafen	7.900	0,8	0,7	0,4	47,8	75,7	2,4
Saarbrücken	5.687	19,5	0,9	19,1	24,7	6,7	44,3
Erfurt	1.408	9,5	60,9	0,0	12,5	68,2	2,2
Rostock	1.720	1,6	2,9	0,0	3,7	6,3	0,3
Hahn	10.045	0,8	52,2	0,1	1,1	63,8	0,2
Niederrhein	7.791	0,2	8,7	0,2	0,7	30,4	0,5
Memmingen	9.863	0,7	15,7	0,3	2,3	46,5	1,1
Gesamt	1.735.741	9,1	42,4	3,7	22,7	95,4	11,0



Laut Aussage der Bundesregierung könnten durch die Verlagerung aller Inlandsflüge unter 600 km (238.493 Flüge) insgesamt 1,68 Mio. t CO₂ gespart werden. Dies dürfte angesichts der Tatsache, dass 2018 insgesamt 2,5 Mio. t im inländischen Flugverkehr emittiert wurden, eher konservativ gerechnet sein. Fracht-, Post-, Rund-, und Privatflüge dürften nicht ein Drittel aller Emissionen ausmachen.

Angesichts der 532.000 Flüge von und zu den deutschen Hauptverkehrsflughäfen, welche im Entfernungsbereich von 600 km liegen, beträgt das Einsparpotenzial bei den Ultrakurzstreckenflügen insgesamt ca. 3,7 Mio. t CO₂. Das entspricht durch die sog. Nicht-CO₂-Effekte (v.a. Wolkenbildung, die einen doppelt so großen Strahlungsantrieb bewirkt wie CO₂) des Fliegens einer Klimawirkung von 11,1 Mio. t CO₂-Äquivalente. Das ist kein Pappenstil, sondern entspricht der Klimawirkung von gut 20% des hiesigen Lkw-Verkehrs oder 10% des Pkw-Verkehrs.

Fazit

In Deutschland ist bereits fast jeder zehnte Flug ohne Zeitverlust auf die Bahn verlagerbar, mit moderater Reisezeitverlängerung fast jeder vierte. Dieses Verlagerungspotenzial muss umgehend ausgeschöpft und durch den Ausbau der Bahn erhöht werden. Jeder Flug verursacht Klimaschäden, während die Bahn tendenziell klimaneutral unterwegs sein kann. Zudem wird auf Kurzstreckenflügen pro Person und Kilometer ca. sieben Mal mehr Energie aufgewendet als im Schienenfernverkehr – beim Einsatz synthetischer Kraftstoffe mindestens das Fünfzehnfache. Der Traum der Luft-

verkehrslobby vom Fliegen mit synthetischem Kerosin ist schlicht ein energiepolitischer Albtraum, der die Energiewende völlig ad absurdum führen würde. Da die Klima- und Energiebilanz von Kurzstreckenflügen im Vergleich zur Bahn verheerend ist und auch bleiben wird, lehnt DIE LINKE Kurzstreckenflüge ab und will sie möglichst vollständig auf die Bahn verlagern.

Dies wird nur gelingen, wenn die Milliarden an Steuerergeschenken, mit denen die Billigfliegerei allein in Deutschland jährlich subventioniert wird, nicht mehr verteilt werden und ein hartes Ausstiegsdatum für den Kurzstreckenverkehr in der Luft vorgegeben wird. Durch die Abschaffung der Subventionen für den Luftverkehr werden die Ticketpreise zwar steigen, jedoch Milliarden für eine sozial-ökologische Verkehrswende generiert. Dadurch könnten Bahn und ÖPNV schneller und besser ausgebaut werden und die Kosten für die Alltagsmobilität erheblich sinken – perspektivisch auch durch einen ÖPNV zum Nulltarif. Davon haben alle etwas. Soziale- und Klimagerechtigkeit im Verkehr beginnt an der Haustür und nicht am Flugsteig.

Verlierer in einer beflügelten Branche

Der Wandel von Beschäftigungsstrukturen und Arbeitsbedingungen im deutschen Luftverkehr

von Erik Sparn-Wolf, Jörg Cezanne und Martin Wegner

Angefacht durch EU-weite Liberalisierungsprozesse ab den 1990er Jahren erlebte die zivile Luftverkehrsbranche binnen drei Jahrzehnten einen beispiellosen Boom, der dieses Verkehrsegment grundlegend veränderte. Weitreichender Kapazitätssteigerungen und Preisrückgänge ließen Flugreisen für breite Bevölkerungsschichten zur Normalität werden.

ZITAT

»Das ist diese Attitüde: »Hauptsache Profit, maximaler Profit, und dafür opfern wir auch Sicherheit.«

*Langjährige/r Flugkapitän*in einer Traditions-airline*

Die Kehrseite sind dramatisch veränderte Beschäftigungsstrukturen und Arbeitsbedingungen, mit teils sogar sicherheitsrelevanter Dimension, für die hiesigen Arbeitnehmer*innen. Sie sind die Verlierer eines entfesselten wirtschaftlichen Kosten- und Verdrängungswettbewerbs, in dem Low-Cost-Anbieter mit minimierter Sozialverantwortung und Personalmanagementpraktiken am Rande der Legalität längst die Standards und ökonomischen Benchmarks setzen. Außerhalb einer sukzessive schwindenden Kernbelegschaft hat sich damit die Qualität von Arbeit und Beschäftigung in der Branche massiv verschlechtert.

So weit so schlecht – doch was heißt das nun genau für die Beschäftigten? Wie hat sich ihr Arbeitsalltag in diesem Zeitraum praktisch verändert? Kurzum: Was heißt es eigentlich konkret Arbeitnehmer*in dieser dynamischen Branche zu sein?

Ein noch unveröffentlichtes Forschungsprojekt des Wirtschaftssoziologen Erik Sparn-Wolf im Auftrag des

ZITAT

»Bei mir in der Abteilung sind jetzt sechs Leute weg, die werden nicht ersetzt. Die Arbeit bleibt die gleiche oder wird mehr. Wir können es aber nicht mehr bewältigen. [...] Mein Kollege hat nur noch gebrüllt und war am Rande eines Nervenzusammenbruchs. [...] Und so ging es mir auch.«

Speditionskauffrau/mann bei einem Flughafenbetreiber

Verkehrspolitikers Jörg Cezanne nimmt langjährige Beschäftigte dieses Bereichs als Expert*innen für dessen konkrete Veränderungsprozesse in den Fokus und macht diese entlang intensiver soziologischer Fallstudien sicht- und nachvollziehbar. Komplementär zur fach- und standortspezifischen Arbeit von Gewerkschaften wurden die sechs zentralen Beschäftigungsfelder Cockpit, Flugbegleitung, Groundhandling, Reinigungsdienst, Flugsicherung und Sicherheitsdienst eine übergreifende, gewissermaßen umgekehrte, Branchenanalyse aus Sicht der Arbeitnehmer*innen eingehend analysiert. Dabei wird schonungslos deutlich, wie sich jene politisch forcierte Dynamik konkret auf Einkommen, Leistungsanforderungen, Arbeitsalltag und -klima durchschlägt und die Beschäftigten mental und körperlich bis an und über ihre Belastungsgrenzen hinaus Stress und Arbeitsdruck aussetzt – mit weitreichenden Folgen auch für deren Privatleben.

Mit den spezifischen Eigenarten und Charakteristika jener höchst unterschiedlichen Tätigkeitsfelder unterscheiden sich prinzipiell auch die Dynamiken des Wandels und deren Wirkung. Jedoch lassen sich einige prägende Dynamiken und Bereiche ausmachen, die übergreifend hierdurch induziert beziehungsweise hiervon betroffen sind.

ZITAT

»Also es ist MODERNE SKLAVEREI, anders kann man's nicht sagen. [...] Das ZERSTÖRT die Menschen.«

*Fahrer*in und Kundenmanager*in bei einem traditionellen Cateringanbieter*

So zeigt die Analyse, dass die Optimierung der strukturellen Personalkosten in allen untersuchten Bereichen über eine entsprechende Anpassung der Dienstpläne erfolgt. Dabei werden Arbeitszeiten der Belegschaft so geplant, dass die Arbeitsaufgaben möglichst effizient, also mit niedrigstem Personaleinsatz, bewältigt werden können. Neben der Reduzierung der operativen Personalansätze erfolgt dies über eine flexibilisierte Planung, die »unproduktive« Zeiträume allenthalben minimiert und die Produktivität erhöht.

Diese Anpassung geht dabei in vielen Fällen systematisch auf Kosten mitarbeiterfreundlicher Dienstzeiten und schränkt Erholungsfunktionen und Privatleben der Betroffenen empfindlich ein – gerade in Berufsfeldern, die ohnehin durch herausfordernde Arbeitszeiten und Schichtdienst geprägt sind.

Unterstützt wird eine solche effizienzorientierte Personaleinsatzplanung oftmals durch flexible Vertragsstrukturen, bei denen nur ein Teil der Arbeitszeit vertraglich garantiert ist und darüber hinaus eine variable Dienst-

zuteilung erfolgt. Während dies dem betrieblichen Personalmanagement dazu dient, den Mitarbeiter*innen noch flexibler und damit kosteneffizienter zu planen, leiden die betroffenen Arbeitnehmer*innen in solchen Vertragsstrukturen unter der damit verbundenen Unsicherheit über die monatliche Einkommenshöhe, die gerade in den Niedriglohnbereichen prekär wirkt. Hierdurch manifestiert sich zudem eine starke Machtasymmetrie zuungunsten der Beschäftigten. Dadurch sind diese umso mehr genötigt, durch Einsatz- und Leistungsbereitschaft den Anforderungen des Arbeitgebers zu entsprechen, um ein auskömmliches Stundenkontingent zu erreichen.

ZITAT

*»Ich arbeite Vollzeit. Ich möchte bezahlt werden, dass mein Geld mir reicht aber das Geld reicht nicht aus. Gott sei Dank bin ich nicht verheiratet und hab' keine Kinder – ich muss nicht zum Amt gehen.«
Frachtfahrer*in einer outgesourceten
Groundhandlinggesellschaft*

Dabei hat sich die Einkommenssituation für die Beschäftigten im deutschen Luftverkehr insgesamt über die letzten Jahrzehnte deutlich verschlechtert. Mit dem steigenden Rationalisierungsdruck eines forcierten ökonomischen Wettbewerbs gerieten gerade in jenem Sektor, der historisch stark durch den öffentlichen Dienst geprägt war, die vormals vergleichsweise attraktiven Gehaltsstrukturen in den Fokus betrieblicher Anpassungsmaßnahmen. Neben der realen Lohnhöhe – durch Absenkung und/oder Mehrarbeit – kamen dabei insbesondere auch diverse weitere finanzielle Zuschüsse, Konditionen, Zugeständnisse und Vorteile unter Druck und wurden systematisch abgebaut.

Wo solcher Einkommensminderung durch langfristige Vertragsbindungen Grenzen gesetzt sind, avancierten strukturelle Geschäftsveränderungen durch Ausgründung, Outsourcing oder Teilverkauf zum heutigen Standardrepertoire in der gesamten Branche. Durch die doppelte Wirkung solcher Prozesse – direkt durch neue Vertragsstrukturen und Betriebsübergänge, indirekt durch den induzierten Druck auf die Gesamtbelegschaft – sinkt das Einkommensniveau insgesamt. Dabei entsteht parallel eine klassifizierende Personalstruktur, die die Belegschaften nach Vertragsjahr und Betriebs-

ZITAT

*»Unter uns als Team hat sich dabei auch die Stimmung enorm verschlechtert [...]. Es entstand eine Kultur und Stimmung, die von Misstrauen und Denunziation geprägt ist, und der Arbeitgeber fördert das.«
Flugbegleiter*in bei einem Low-Cost-Carrier*

zugehörigkeit mit teils sehr unterschiedlichen Gehalts- und Vertragskonditionen bei prinzipiell gleicher Arbeit spaltet.

In allen Untersuchungsbereichen lassen sich Tendenzen einer zunehmenden Prozessoptimierung identifizieren. Teilweise eng verbunden mit optimierten Dienst- und Arbeitsplänen werden dabei Arbeitsabläufe mit der Zielsetzung einer verbesserten Kosteneffizienz gestrafft und umstrukturiert. Neben technischen und infrastrukturellen Veränderungen geschieht dies vor allem über die systematische Erhöhung des Workloads der Mitarbeiter*innen. Deren Arbeitsalltag wird in der Folge in allen Teilbereichen fordernder und intensiver.

Neben der Prekarisierung durch niedrige Einkommen, die per sé zum Stressfaktor werden können, ist somit auch deren unmittelbarer Arbeitsalltag immer stärker durch Druck und Stress geprägt. Die vielfältigen Managementmaßnahmen zur Effizienzverbesserung schlagen sich so insgesamt in einer verstärkten physischen und auch mentalen Belastung der Arbeitnehmer*innen nieder.

Mit dem top-down durchgestellten Kostendruck werden zudem auch innerbetriebliche Hierarchien und Bewertungssysteme verschärft. Dadurch brechen in den besonders prekären Beschäftigungssegmenten mit zunehmender Belastung auch soziale Konflikte unter den Mitarbeiter*innen hervor – entlang ethnischer, kultureller und vertraglicher Unterschiede. Der zunehmenden Arbeits-, Zeit- und Kostendruck wird so in allen assoziierten Arbeitsfeldern des Luftverkehrs zur Nagelprobe für das hiesige Arbeitsklima, was gemeinsame Arbeitskämpfe erschweren kann.

Vor allem zweierlei macht diese Entwicklungen besonders bedeutsam: Zum einen die Radikalität und Tiefe jenes Wandels binnen nur weniger Jahrzehnte, in denen sich der zivile Luftverkehr in Europa von einem stabilen,

ZITAT

*»Man kann nicht erwarten, dass Leute viel, viel mehr arbeiten, immer noch besser werden, noch flexibler werden und das Ganze für die halben Kosten.«
Langjährige/r Fluglots*in bei der BFS/DFS*

staatlich geprägten Segment zu einem schnelllebigen ökonomischen »Haifischbecken« gewandelt hat, in dem heute eine Vielzahl verschiedener Anbieter und Subunternehmen einen harten Unterbietungswettbewerb auf dem Rücken der Beschäftigten austragen. Insofern kann der Luftverkehrssektor gewissermaßen als idealtypisches Reallabor für die Wirkung der zugrundeliegenden neoliberalen Wirtschaftspolitik angesehen werden. Zum Zweiten sind die induzierten Folgewirkungen auch von Bedeutung für die Flug- und Luftsicherheit und damit die Unfall- und Katastrophenprävention. So zeigen die Forschungsergebnisse, wie radikale Einsparungs-

Foto: Hans-Georg Weimar/pixelio.de



und Effizienzmaßnahmen vielfach im systematischen Widerspruch zu Arbeitsqualität und Störungsresistenz im Luftverkehr stehen.

Derzeit hält die Corona-Pandemie den Passagierverkehr noch weitgehend am Boden. Bei den Verantwortlichen in Bundes- und Landesregierungen sowie den Flughafenbetreibern und Fluggesellschaften ist bisher kein Veränderungswille erkennbar. Mehr noch: Im Schatten der Krise wurden branchenweit im Zeitraffer weitere weitreichende Restrukturierungsprogramme durchgedrückt, die die Lage vieler Arbeitnehmer*innen ver-

ZITAT

»Sicherheit, das ist ein Gewerbe, da musst du deine fünf Sinne beieinanderhaben. Da musst du aufpassen, dass da nichts durchrutscht. [...] Wenn du sechs Tage hintereinander jeden Morgen um 3 aufgestanden bist – wie fit bist du dann am 6. Tag um 11 Uhr mittags? Antwort: Nicht so fit.«

*Luftsicherheitsassistent*in bei einem outgesourceten Luftsicherheitsanbieter*

schärfen. Insolvenzen und Entlassungen sorgen zudem für ein Arbeitskräfteüberangebot und verschlechtern deren Position noch weiter. Während Luftverkehrsunternehmen und Aktionäre so vor dem Hintergrund steigender Impfquoten langsam auf besseres Wetter hoffen dürfen, stehen die Zeichen für die Belegschaften umso mehr auf Sturm.

ZITAT

»Also wir sagen immer mit den Arbeitskollegen, wenn wir arbeiten gehen: ‚Jetzt fängt Krieg an‘; ›Wir gehen in den Krieg‹. [...] Krieg gegen die Arbeit, gegen die Uhr – du musst alles schaffen!«

Langjährige Reinigungskraft bei verschiedenen Anbietern

Erik Sparn-Wolf ist Wirtschaftssoziologe und promoviert zur Dynamik sozioökonomischer Akteurskonstellationen im Kontext des Wandels von Wirtschaftsbranchen.

Jörg Cezanne ist Sprecher für Luft- und Schifffahrt der Linksfraktion im Bundestag.

Martin Wegner ist Wissenschaftlicher Mitarbeiter von Jörg Cezanne.

Für eine klimaneutrale Mobilitätswende ohne Arbeitsplatzverluste

von Thomas Lutze

Allein in Deutschland sind aktuell rund 54 Mio. Automobile zugelassen. Die meisten davon mit Verbrennungsmotor. Die Automobilindustrie ist eine wesentliche Säule der bundesdeutschen Industriegesellschaft. Rund 800.000 Menschen sind hier direkt beschäftigt, die meisten davon in Tarifverträgen überdurchschnittlich bezahlt und damit sozial abgesichert. Viele andere Industriezweige und Dienstleistungsunternehmen sind direkt und indirekt von der Automobilindustrie abhängig. Zahlreiche Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen haben ihren Schwerpunkt in diesem Produktionssektor.

Und nun kommt eine Klimaschutzdebatte und gefährdet diesen Wohlstand? Nein, Ursache und Wirkung darf man nicht verwechseln. Der motorisierte Individualverkehr ist ein Hauptverursacher der Erderwärmung und Umweltzerstörung durch Klimawandel. Zwar wurden seit den 80er Jahren des vorherigen Jahrhunderts auch immer wieder Maßnahmen ergriffen, die Ökobilanz des Autoverkehrs aufzubessern. Der Rußfilter und der Katalysator waren hier fast bahnbrechende Innovationen. Auch der Treibstoffverbrauch pro gefahrenen Kilometer konnte deutlich reduziert werden. Doch gleichzeitig wurden die Autos nicht nur schneller und schwerer, es wurden auch immer mehr Fahrzeuge. Unterm Strich brachte das alles nichts.

Die Lösung sollen nun batterieelektrische Autos bieten und damit die Massenmotorisierung retten. Nachdem deutsche Autokonzerne diese Entwicklung erst vollkommen verschlafen hatten, kennen sie jetzt scheinbar nichts anderes mehr als diese sogenannte Elektromobilität. Verdrängt wird dabei, dass auch Elektroautos durch Rollgeräusche Lärm machen, dass die Landschaft und die Städte durch Straßen und Parkplätze zugeteert werden und dass es vollkommen zurecht Kritik an der Rohstoffbeschaffung für die Batterien gibt. Das Öko-Image dieser meist tonnenschweren Fahrzeuge ist alles andere als positiv, wenn man diese Bilanz mit anderen Verkehrsmitteln vergleicht.

Und ob eine vollständige Umstellung von Verbrennern auf batteriegetriebene Automobile alle Arbeitsplätze retten kann, muss auch bezweifelt werden. Zwar sind diese Autos im Verkauf teurer als Autos mit Verbrennungsmotoren. Die Wertschöpfung im Arbeitsprozess ist aber vergleichsweise geringer. Das heißt: Ein Akkufahrzeug wird mit weniger Arbeitsschritten sowohl in der Teileproduktion als auch in der Endmontage gefertigt. Durch weitere Rationalisierung und Digitalisierung verringert sich das Produktionsvolumen auf bis zu 30 Prozent der derzeitigen Arbeitsleistung. Auch dieser Prozess gefährdet hunderttausende Arbeitsplätze in diesem Industriebereich. Und High-Tech-Abgasanlagen oder Automatikgetriebe werden schlicht weg nicht mehr benötigt.

Vollkommen vergessen wird auch, dass Autos heute zwischen 30 und 40.000 Euro kosten, aber schon lange keine Wertanlagen mehr sind. Der Wertverlust nach den ersten 10 Metern liegt bereits bei 5.000 Euro, nach drei Jahren oder 50.000 km bei 50 Prozent und nach 200.000 km oder 8-10 Jahren hat das Fahrzeug praktisch keinen Verkaufswert mehr. Kein Unternehmen würde eine Anlage kaufen, die nach einer vergleichbar kurzen Nutzungsdauer auseinanderfällt. Im Automobilsektor ist das der normale und feste Bestandteil des Systems.

Die Menschen geben riesige Summen für ein Auto aus (Anschaffung, Versicherung, KFZ-Steuer, Reparaturen und Zubehör, Abschreibung etc.). Würde man diese Summe für eine Bahncard 100, ein ÖPNV-Abo, ein modernes Fahrrad und in gelegentliche Taxifahrten investieren, wäre im Vergleich zum Auto noch Geld übrig. Doch so rechnet fast niemand. Noch immer sind und Fahrzeuge, die Kraft und Schnelligkeit ausstrahlen, Statussymbole einer meist männlich geprägten Autowelt.

Was sind die Lösungen? Die Linksfraction muss auch weiter darauf drängen, dass der öffentliche Nah- und Fernverkehr – vor allem der Bahnverkehr – ausgebaut und attraktiver gemacht wird. Genauso müssen Fuß- und Fahrradverkehre im öffentlichen Verkehrsraum zumindest gleichgestellt werden. Niemand soll mehr sagen können »ich bin auf mein Auto angewiesen«, nicht in der Stadt, nicht am Stadtrand oder nicht im ländlichen Raum. Das kostet Geld, aber nicht mehr, als heute der motorisierte Individual- und Güterverkehr verursacht.

Doch diese ganze Debatte nutzt den Menschen in den Industrie- und Dienstleistungszweigen nichts, die vom Automobilbau leben.

Die Lösung ist ein geregelter Transformationsprozess, bei dem neben den Unternehmen und dem Gesetzgeber bzw. den öffentlichen Haushalten auch die Gewerkschaften mitentscheiden. Aus einem Produkt – dem Auto – müssen zahlreiche Produkte und Industrieanlagen mit dem Potential von Exportschlägern werden. Langlebige Produkte, die Ressourcen schonen, regional hergestellt werden und beim Stichwort Digitalisierung ganz oben stehen: Umwelttechnik, Trinkwasseraufbereitung, Müllverwertung, Medizin- und Hygienetechnik, elektrisch betriebene Fahrräder und Kleintransporter, Solar- und Windenergieanlagen... Die Liste wäre beliebig zu verlängern.

Wichtig ist aber, dass Politik, Wirtschaft und Gewerkschaften einsehen, dass das Auto als Massenprodukt keine Zukunft haben wird. Auch nicht mit Batterieantrieb.

Thomas Lutze ist wirtschaftspolitischer Sprecher der Linksfraction und als stellvertretendes Mitglied im Verkehrsausschuss zuständig für Verkehrssicherheit.

Klimagerechtigkeit und sichere Arbeitsplätze

Was macht die IG Metall?

von Michael Erhard

Im Juni 2019 hatte die IG Metall zu einer bundesweiten Kundgebung nach Berlin gerufen zu der über 50 Tausend Aktive kamen. Eine der Kernbotschaften war, dass der sozial-ökologische Wandel so gestaltet werden muss, dass die Beschäftigten nicht die Verlierer sind. Auf ihrem Gewerkschaftstag hatte die IG Metall sich zu den Pariser Klimazielen eindeutig verpflichtet und diese Position auch beim DGB Bundeskongress gemeinsam mit anderen Gewerkschaften bekräftigt. Klar ist also »there are no jobs on a dead planet«. Eine Klimapolitik mit einer drastischen Reduzierung der CO₂-Emissionen wird von der Industriegewerkschaft Metall getragen.

Das hat Folgen für die Beschäftigten: Insbesondere bei der Produktion von Autos und Flugzeugen sind Kernbranchen der IG Metall betroffen. Klimaneutrale Verkehrsmittel wie Züge und Fahrräder können mit der Verkehrswende zwar wachsen, beschäftigen jedoch wesentlich weniger Menschen. Zudem sind in der Bahnindustrie und im Schiffbau in den letzten Dekaden extrem viele Arbeitsplätze abgebaut worden. Neben der Frage der Sicherung der Beschäftigung ist zusätzlich problematisch, dass zukünftig wohl wieder wachsende Branchen wie zum Beispiel die von der Energiewende profitierende Windkraftbranche (in der in den letzten Jahren wegen einer verfehlten Politik der Bundesregierung ebenfalls viele Arbeitsplätze abgebaut wurden) oft gewerkschaftlich schlecht organisiert sind. Andere wachsende Industrien wie die Solarbranche sind inzwischen verlagert nach China und in andere Niedriglohnländer. Damit sind neben der Beschäftigung auch Löhne und Arbeitsbedingungen unter Druck.

Diesen Herausforderungen stellt sich die IG Metall mit dem Anspruch, die Transformation so zu gestalten, dass Beschäftigung gesichert werden kann. Auch wenn Elektromobilität nicht die letzte Antwort auf die Notwendigkeiten des Klimawandels sein wird, macht es einen großen Unterschied, ob die Wertschöpfung von den Beschäftigten erbracht wird, die derzeit in den Branchen arbeiten, die die IG Metall vertritt. Ende 2019 bis Anfang 2020 hat die IG Metall eine bundesweite Initiative gestartet, in den Betrieben eine Bestandsaufnahme der Bedrohungslage, aber auch der Chancen der Transformation zu erarbeiten. Die Ergebnisse wurden in einem Transformationsatlas für die Betriebe verschriftlicht. Die Beteiligung an dieser Initiative war sehr gut. Die Kolleginnen und Kollegen sehen heute noch stärker als vor eineinhalb Jahren die Notwendigkeit aktiv zu werden.

In der Pandemie gab es etliche Unternehmen, die die Situation ausgenutzt haben. Es wurden Tausende und Abertausende von Arbeitsplätzen abgebaut. Schon lange angestrebte Verlagerungen in Niedriglohnländer wurden mit der Brechstange durchgesetzt. Die Maxime

der Unternehmen war dabei »wir sind Herr im Haus und entscheiden, was produziert wird und wo produziert wird«. Es gab in den letzten Monaten erhebliche Auseinandersetzungen um Verlagerungen, Betriebsschließungen und Massenentlassungen. Dabei kristallisierte sich immer stärker heraus, dass es ein Unding ist, dem Management die wirtschaftlichen Entscheidungen allein zu überlassen. Die Gegenstrategie der IG Metall könnte wie folgt skizziert werden:

Kurzfristig hat die radikale Arbeitszeitverkürzung in Form von Kurzarbeit wie schon 2009 erheblich geholfen, Beschäftigung zu sichern und durch die nahezu vollständige Übernahme der Kosten durch die Bundesagentur für Arbeit die Liquidität der Unternehmen zu schonen und so Insolvenzen zu vermeiden.

Kurz und mittelfristig wirken die Schritte der IG Metall, durch tarifpolitische Instrumente die Arbeitszeit abzusenken. Bereits vor der Krise wurde die Möglichkeit geschaffen für besonders belastete Beschäftigte acht zusätzliche freie Tage im Jahr zu gewähren. In einigen Unternehmen wurde dieses Instrument zusätzlich zur Kurzarbeit für alle Beschäftigten eingesetzt (meist mit allerdings nur sechs Tagen). Bei der letzten Tarifrunde in der Metall- und Elektroindustrie wurde die Forderung nach einer Viertagewoche erhoben. Im Ergebnis ist im Krisenfall ab Februar 2022 das sogenannte Transformationsgeld wandelbar in kürzere Arbeitszeit. Dazu kommen endlich erste Schritte zur 35 Stundenwoche im Osten. In der Kombination mit bereits vorhandenen tariflichen Instrumenten ist damit eine weitere Absenkung der Arbeitszeit möglich und kann zur Sicherung von Beschäftigung genutzt werden.

Die Verteilung des vorhandenen Arbeitsvolumens auf mehr Beschäftigte greift aber zu kurz. Es muss darüber geredet werden, wie durch Innovation zukunftsfähige, klimagerechte Produkte dort produziert werden, wo morgen und übermorgen Arbeitsplätze entfallen werden. Zu berücksichtigen ist dabei, dass die Wertschöpfungstiefe bei der Elektromobilität erheblich niedriger ist als beim Verbrenner. Die Frage, wie lang die Arbeitszeiten in der Industrie sind, stellt sich also auf jeden Fall. Wer jedoch entscheiden möchte über zukunftsfähige Produkte und die Frage, wo sie produziert werden und was produziert oder zugekauft wird, stößt schnell an die Mauer der »unternehmerischen Entscheidungsautonomie« oder wie andere sagen, die Eigentumsfrage.

Im Kampf um Beschäftigungssicherung bei drohenden Personalabbau haben die Gewerkschaften in den letzten Dekaden immer mehr Initiativen ergriffen, wirtschaftlich darstellbare Vorschläge zu entwickeln, was wo und wie produziert werden kann. In vielen Fällen wurden diese Vorschläge erarbeitet und qualifiziert mit Beschäftigten sowie internen und externen Sachverständigen. Ähnliche Konversionsinitiativen gab es in den achtziger Jahren bereits in der Rüstungsindustrie. Es hat sich herausgestellt, dass diese Prozesse der



Die Belegschaft von Conti Karben im Streik: Das Werk soll 2023 geschlossen werden.

Beteiligung auch gut geeignet sind zur Mobilisierung für die Durchsetzung der eigenen Vorschläge. Dabei stoßen die Gewerkschaften und ihre Aktiven immer wieder auf die Eigentumsfrage.

Bereits in der Folge der Finanzkrise 2008 wurde in der IG Metall das Konzept der Wirtschaftsdemokratie wieder diskutiert. Im Zusammenhang mit der Transformation hatte die IG Metall nun die »Initiative Mitbestimmung« ins Leben gerufen, mit der insbesondere die Mitbestimmungsrechte von Betriebsräten und Arbeitnehmervertreter:innen in den Aufsichtsräten unter anderem in wirtschaftlichen Fragestellungen gestärkt werden sollen. Diese Initiative zielt ab auf den Gesetzgeber und verlangt unter anderem die Abschaffung des Doppelstimmrechtes der Aufsichtsratsvorsitzenden, verbesserte Informationsrechte der Interessenvertretung, mehr Möglichkeiten zur Beteiligung der Beschäftigten bei der Erarbeitung von Vorschlägen und mehr Rechte der Interessenvertretung beim Kampf gegen Standortschließungen und Massenentlassungen. Von besonderer Bedeutung sind Initiativen zur Qualifizierung, die insbesondere dann notwendig ist, wenn Produktion und Dienstleistungen in den Unternehmen umgestellt werden und damit andere Qualifikationen der Beschäftigten erforderlich sind.

Die »Initiative Mitbestimmung« wird begleitet von der tarifpolitischen Initiative für »Zukunftstarifverträge«. Als Ergebnis der Tarifbewegung in der Metall und Elektro-

industrie in 2021 hatte die IG Metall durchgesetzt, dass auf Unternehmens- und Betriebsebene derartige Verträge abgeschlossen werden können. Erste Beispiele dafür gibt es z.B. bei dem Familienkonzern Schaeffler und dem IT Unternehmen Atos. Um einen Zukunftstarifvertrag zu erreichen wird es erforderlich sein, die Fragen zu beantworten: Wie kann mit Produkten und Dienstleistungen von morgen die Beschäftigung gesichert werden? Welche Investitionen und Innovationen sind dafür erforderlich und welche Qualifikation brauchen die Menschen zukünftig? Mehr Demokratie in der Wirtschaft ist also keine Frage, die vom Gesetzgeber allein gelöst werden kann, sondern sie muss durch eine Bewegung aus den Betrieben unterlegt werden.

Die vorstehend geschilderten Themen sind ureigene gewerkschaftliche Aufgaben. Es ist gut und richtig, dass die Industriegewerkschaften den Wandel zu mehr Klimagerechtigkeit in ihr Programm aufgenommen haben. Gewerkschaften arbeiten nicht unter der Glasglocke. Wer heute die Interessen der Mitglieder erfolgreich vertreten will, muss zusammenarbeiten mit der Politik und den Bewegungen. Die Umweltbewegung und die Gewerkschaften müssen sich weiter annähern und gemeinsam kämpfen und voneinander lernen. Klimagerechtigkeit und soziale Gerechtigkeit. Das wollen wir. So handeln wir!

Michael Erhardt ist Erster Bevollmächtigter der IG Metall Geschäftsstelle Frankfurt am Main.

Das Maut-Debakel – fortgesetzte Verantwortungslosigkeit

Schwere Fehler von Verkehrsminister Scheuer und seinem Ministerium bei der Pkw-Maut führen zu hohen Belastungen des Bundeshaushalts, aber vor allem zu einem weiteren ernsthaften Vertrauensverlust der Bevölkerung in die gesamte Bundesregierung und »die Politik« im Ganzen. Es ist unerträglich, dass Scheuer nicht zur Verantwortung gezogen wird.

Rede von Jörg Cezanne, 23. Juni 2021

Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren!

Dieser Untersuchungsausschuss war bitter nötig. Ohne ihn wäre das Versagen gleich mehrerer Verkehrsminister nicht aufgeklärt worden. Ein Versagen, das nicht nur zu hohen Belastungen für den Bundeshaushalt, sondern vor allem zu einem weiteren schweren Vertrauensverlust großer Teile der Bevölkerung in die Bundesregierung und die Politik insgesamt geführt hat. Es ist unerträglich, dass niemand hier die Verantwortung übernimmt.

Ohne diesen Untersuchungsausschuss wären auch die politischen Tricksereien im CSU-geführten Verkehrsministerium nicht aufgedeckt worden, Tricksereien, um das CSU-Wahlkampf- und Stammtischprojekt Ausländermaut gegen jede Vernunft durchzusetzen. Ausländer sollen Maut zahlen, Deutsche werden entlastet. Dieser Versuch, getreu dem Strauß'schen Motto: »Rechts von mir ist nur noch die Wand«, im Landtagswahlkampf 2013, Mehrheiten zu sichern, hat vor dem Europäischen Gerichtshof völlig zu Recht Schiffbruch erlitten. Die Rechnung kommt jetzt leider allen Menschen in diesem Land teuer zu stehen.

Bis heute hat sich niemand aus der CSU dafür entschuldigt. Leider haben auch die seit Jahren offensiv wegschauenden Koalitionspartner CDU und SPD hier stillgehalten. Ein ehrliches Schuldeingeständnis wäre angebracht.

Das Scheitern der Pkw-Maut-Gesetze vor dem Europäischen Gerichtshof wird vielmehr wie ein kleiner alltäglicher Betriebsunfall gehandelt. Die Rede von Nina Warken war hier ein eher kurioses Beispiel, um das zu belegen. Aber die Fakten sind eindeutig. Die Mautgesetze waren zu jeder Zeit europarechtswidrig. Das hat man auch vor dem EuGH-Urteil wissen können und nach dem EuGH-Urteil weiß man, dass der Europäische Gerichtshof genau so argumentiert hat wie beim Lkw-Maut-Urteil von 1992. Nur wer beide Augen verschlossen hat, konnte das oder wollte das nicht sehen.

Sie haben, Herr Minister Scheuer, die Mautverträge vergaberechtswidrig verhandelt und abgeschlossen. Der Öffentlichkeit und dem Parlament haben Sie das zunächst verschwiegen und später falsche Informationen dazu verbreitet. Das ist eines Ministers unwürdig.



Sie haben bewusst das Haushaltsrecht gebrochen, indem Kosten für die Pkw-Maut beim staatlichen Lkw-Maut-Betreiber Toll Collect zulasten des Haushalts versteckt wurden. Eine unerträgliche Täuschung des Parlaments!

Ihr Ministerium war überfordert und personell ungenügend aufgestellt. Alle Vorgänge rund um die Maut lagen in den Händen hochbezahlter juristischer und sonstiger externer Berater. Aber wenn man niemanden im Ministerium hat, der diese Berater politisch führen kann, ist man nicht gut beraten.

Das Angebot des Bieterkonsortiums, mit der Vertragsunterzeichnung bis nach dem EuGH-Urteil zu warten, haben Sie nicht nur ausgeschlagen, sondern dem Parlament gegenüber gelehnet und sich dabei auf Erinnerungslücken zurückgezogen – ein schwacher Auftritt. Sie haben schriftliche Nachweise Ihres Handelns gar nicht erst entstehen lassen und private Kommunikationswege für dienstliche Belange benutzt. Herr Scheuer, wer als Minister so eklatant gegen Grundsätze ordnungsgemäßen Verwaltungshandelns verstößt, handelt schlicht rechtswidrig.

Und zum Höhepunkt entschieden Sie sich für eine sofortige Kündigung der Mautverträge; Kollege Luksic hat das gerade angesprochen. Diese dürfte, nach dem, was uns vorgetragen wurde, rechtsmissbräuchlich sein und selbst vor einem Schiedsgericht schlechte Chancen haben, wieder zulasten der Steuerzahlenden und aus dem zwar verständlichen, aber für einen Minister unwürdigen Impuls heraus, sich der eigenen Verantwortung zu entziehen.

Herr Scheuer, wir hatten das Thema schon einmal: Sie werden als der Minister aus dem Amt scheiden, dessen Entlassung oder Rücktritt die größte Zahl von Bürgerinnen und Bürgern wünschen oder fordern.

Das ist nicht schön für Sie. Das ist nicht gut für die Verkehrspolitik. Vor allem aber ist es eine weitere schwere Beschädigung des Vertrauens in politisches Handeln. Sie haben dem Ansehen der Bundesregierung und der Politik im Allgemeinen schweren Schaden zugefügt.

Dass Sie dafür nicht selbst die politische Verantwortung übernehmen, macht es nur noch schlimmer. Aber, nun könnten Sie jetzt einwenden, personelle Konsequenzen allein reichen ja sowieso nicht aus, um solchen Machenschaften einen Riegel vorzuschieben. Ich will wenigstens drei ansprechen.

Europarechtlich fragwürdige Gesetzentwürfe sollten auch aus Koalitionsraison nicht das Kabinett passieren dürfen. Die Vergabestellen müssen in die Lage versetzt werden, zwielfichtigen Aufträgen konsequent die rote Karte zu zeigen. Und: Vor dem Hintergrund der drohenden Klimakatastrophe ist eine wirkliche Verkehrswende dringend notwendig.

Statt ausgetretener Pfade braucht es einen sozialen und ökologischen Aufbruch. Mit CDU und CSU – das kann man spätestens nach diesem Maut-Untersuchungsausschuss sagen – wird es das nicht geben. Aber das, liebe Kollegen von den Grünen, wisst ihr ja selbst.

Danke schön.

Rede als Video: <https://dbtg.tv/fvid/7530563>
(Mediathek des Bundestages)
oder <https://www.youtube.com/watch?v=xMXCOSTmsd8>



Der sehr umfangreiche Bericht zum Untersuchungsausschuss »Pkw-Maut« findet sich auf [Bundestagsdrucksache 19/30500](#) und enthält auch das gemeinsame Sondervotum der Fraktionen von FDP, DIE LINKE. und Bündnis 90/Die Grünen.

Der Parlamentarische Untersuchungsausschuss zur Pkw-Maut

von Jutta Matuschek

Von November 2019 bis Juni 2021 hat der Parlamentarische Untersuchungsausschuss PKW-Maut Licht ins Dunkel der Machenschaften des CSU-geführten Verkehrsministeriums gebracht. Die Ergebnisse hätten für mindestens mehrere Rücktritte des amtierenden Verkehrsministers Scheuer gereicht. Auch wenn dieser immer noch im Amt ist, war der Ausschuss bitter nötig.

Ohne ihn wären bisher unbekannte Fakten, wie seit Jahren im BMVI getrickt und getäuscht wurde, nicht an die Öffentlichkeit gelangt. Am Ende offenbarte sich das Bild eines völligen Regierungsversagens – über Jahre hinweg. Ein hoher finanzieller Schaden von schätzungsweise über 650 Mio. Euro wurde von Scheuer und Co. billigend in Kauf genommen. Doch die Schlussrechnung wird den Wählerinnen und Wählern erst nach der Bundestagswahl präsentiert. Die Beendigung des Maut-Desasters und der Ära Scheuer konnte der Untersuchungsausschuss nicht erzwingen. Seine Arbeit war aber nicht umsonst.

Der Untersuchungsausschuss Pkw-Maut hat 72 Zeugen und Sachverständige gehört, manche sogar mehrmals. Dennoch gelang es nicht, alle offenen Fragen zu klären. Das lag vor allem daran, dass die CDU/CSU/SPD-Koalition die Ausschussarbeit offen, zum Teil auch sehr subtil behinderte. Aber es gelang, einen sehr umfangreichen Bericht abzuliefern, der als [Bundestagsdrucksache 19/30500](#) die wichtigsten Fakten auf über 700 Seiten abbildet. Nicht verwunderlich ist, dass die Bewertung dieser Beweise durch Koalition bzw. Opposition unterschiedlich ausfiel. Die Koalition aus CDU/CSU und SPD hält das Scheitern der Pkw-Maut eher für einen betriebswirtschaftlichen Unfall, auch wenn die SPD-Obfrau Kirsten Lühmann in ihrer abschließenden Parlamentsrede am 23. Juni 2021 von Minister Scheuer die Übernahme seiner Verantwortung verlangte.

Für die Opposition ist das Maut-Desaster das Gemeinschaftswerk der CSU-Granden und der Koalitionsregierungen seit 2013 und das Ergebnis systematischer Verfehlungen im Bundesverkehrsministerium unter der Führung von Alexander Dobrindt (2013-2017) und Andreas Scheuer (seit 2018). In einem gemeinsamen Sondervotum haben die Fraktionen FDP, DIE LINKE. und Bündnis 90/Die Grünen ihre Schlussfolgerungen zusammengefasst (dieser ist im Gesamtbericht auf Drs. 19/30500 enthalten). Die wichtigsten Ergebnisse aus Sicht der Linksfraktion, die im Ausschuss durch den Abgeordneten Jörg Cezanne vertreten war, seien im Folgenden mit einigen Bezügen zum Sondervotum kurz zusammengefasst.

EU-Rechtsbruch mit Ansage

Das Projekt Pkw-Maut war von der CSU von vornherein als »Ausländer-Maut« konzipiert und durchgesetzt

worden. Dem ehemaligen Verkehrsminister Dobrindt gelang es jedoch, die Gesetze zur Umsetzung der Pkw-Maut als so genannte Infrastrukturabgabe dem Bundestag sowohl 2015 als auch 2017 als angeblich EU-rechtskonform darzustellen. 2016 war von der EU-Kommission gegen die deutschen Maut-Gesetze ein so genanntes Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet worden. Dieses Verfahren war von der EU-Kommission eröffnet worden, weil die Diskriminierung von EU-Bürgern durch die deutsche Gesetzgebung offensichtlich war.

Ein Vertragsverletzungsverfahren der EU-Kommission ist ein politisches Verfahren. Es kann bis zu einer Letztentscheidung vor den Europäischen Gerichtshof (EuGH) gebracht werden. Es kann aber auch – wie in diesem Fall 2017 geschehen – auf Grund eines politischen Kompromisses durch die Kommission selbst eingestellt werden. Eine juristische Entscheidung ist die Einstellung nicht.

Um den Gang vor den EuGH zu verhindern, einigten sich Ende 2016 der damalige Verkehrsminister Dobrindt und der Präsident der EU-Kommission J.-C. Juncker zusammen mit der damaligen EU-Verkehrskommissarin V. Bulc auf marginale Änderungen in den deutschen Maut-Gesetzen und auf die Unterstützung Deutschlands für die EU-Pläne zur Einführung europaweiter, nicht diskriminierender Maut-Regelungen. Auf dieser Grundlage stellte die EU-Kommission unter J.-C. Juncker das Verfahren gegen Deutschland ein.

Doch Dobrindt hielt sich nicht an seine Zusage. Zwar wurden die deutschen Gesetzestexte 2017 geändert, die Unterstützung Deutschlands für die EU-Kommission aber unterblieb. So hinterließ der deutsche Verkehrsminister in Brüssel den Eindruck, dass das Bundesverkehrsministerium zu Täuschungsmanövern neige. Dies wurde im Untersuchungsausschuss durch die Aussagen des damaligen Bürochefs von Juncker, Martin Selmeyr deutlich.

Aus der Einstellung des Vertragsverletzungsverfahrens schlossen Dobrindt, Seehofer und Co. fälschlicherweise eine juristische Bestätigung der EU-Rechtskonformität der deutschen Maut-Gesetze. Das war ein großer Fehler, der den handelnden Personen klar gewesen sein musste. Eine endgültige Klärung der Rechtskonformität kann und konnte nur der EuGH vornehmen, die EU-Kommission hatte und hat hierzu keine Kompetenz. Namhafte JuristInnen warnten vor dem besagten Fehlschluss. Der Wissenschaftliche Dienst des Bundestages und der juristische Dienst der EU-Kommission hatten in ihren Stellungnahmen 2017 deutlich gemacht, dass die deutschen Pkw-Maut-Gesetze auch nach der Einstellung des Vertragsverletzungsverfahrens eindeutig rechtswidrig und nicht mit dem EU-Recht vereinbar waren.

Es gab nur wenige JuristInnen, die die Hausmeinung des Bundesverkehrsministeriums vertraten. Zu ihnen gehörte der spätere Staatssekretär im BMVI Dr. Gerhard Schulz, dessen Rolle im weiteren Verlauf noch eine ganz besondere Wendung nahm. Während die Meinung des Wissenschaftlichen Dienstes des Bundestags von der CDU/CSU-SPD-Koalition schlicht ignoriert wurde, gelangte das Rechtsgutachten der EU-Kommission erst durch den Untersuchungsausschuss an die Öffentlichkeit. Das Scheitern der deutschen Pkw-Maut-Gesetze vor dem Europäischen Gerichtshof 2019 war ein Scheitern mit Ansage.

Im Ausschuss konnte leider nicht geklärt werden, ob der zuständige Minister Scheuer stur die ihm bekannten Risiken verdrängte, besonders gehorsam gegenüber der Münchener Parteizentrale agierte und/oder absichtlich das absehbare gerichtliche Scheitern der Pkw-Maut für seinen möglichen politischen Erfolg in Kauf nahm und daher bereit war, mit mehreren hundert Millionen Euro der SteuerzahlerInnen Roulette zu spielen.

Der Tatbestand der Diskriminierung von EU-BürgerInnen durch die deutschen Maut-Gesetze wurde schließlich durch die Klage Österreichs vor dem EuGH am 18. Juni 2019 voll und ganz bestätigt. Dabei wies das höchste europäische Gericht nach, dass seit 1992, als die damaligen LKW-Maut-Gesetze ebenfalls wegen des Diskriminierungsstatbestands aufgehoben werden mussten, sich die Rechtslage nicht geändert hatte. Das Urteil des EuGH 2019 war mehr als eine schallende Ohrfeige für die Bundesregierung. Das Ansehen der Bundesrepublik vor den europäischen Partnern hat durch ihr Agieren auf jeden Fall erheblichen Schaden genommen.

Die Lüge über die Vertragsunterzeichnung

Das Bieterkonsortium von KapschTrafficCom und CTS Eventim hatte bei einem Geheimgespräch am 29. November 2018 Minister Scheuer vorgeschlagen, mit der Unterzeichnung der Verträge bis nach einer Entscheidung des EuGH über die deutschen Pkw-Maut-Gesetze zu warten. Das hätte Rechtssicherheit für beide Seiten gebracht, wäre aber mit einer verspäteten Einführung der Maut verbunden gewesen.

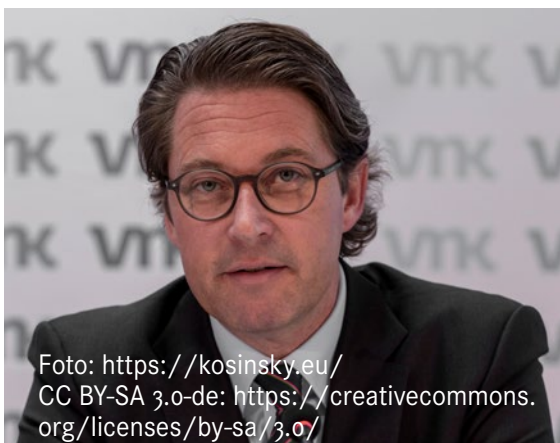


Foto: <https://kosinsky.eu/>
CC BY-SA 3.0-de: <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/>

Bundesverkehrsminister Scheuer: Wo es brisant wird, hat er nur Erinnerungslücken.

Sowohl Minister Scheuer als auch der damals anwesende Staatssekretär Schulz haben sich bei ihren Befragungen im Untersuchungsausschuss und Bundestag auf Erinnerungslücken zurückgezogen und leugneten den Sachverhalt. Sieben Zeugen hingegen bestätigten das Angebot. DIE LINKE. ist überzeugt davon, dass das Angebot den Tatsachen entsprach. Minister Scheuer und StS Dr. Schulz haben darüber den Bundestag und den Untersuchungsausschuss zu täuschen versucht.

Es hätte die Möglichkeit gegeben, die jetzt anfallenden hohen Schadensersatzansprüche des Bieterkonsortiums durch eine spätere Vertragsunterzeichnung zu verhindern. Auch rechtlich wäre es für Minister Scheuer als Herr des Vergabeverfahrens möglich gewesen, das Verfahren bis nach einem Urteil des EuGH zu verlängern und somit das Risiko im Projekt zu minimieren. Aus parteitaktischem Kalkül wurden beide Möglichkeiten ausgeschlagen, denn die Pkw-Maut sollte aus CSU-Sicht »pünktlich« im Herbst 2020 starten. Ein Mautstart kurz vor dem beginnenden Wahlkampf im Jahr 2021 sollte wegen möglicher Startschwierigkeiten wie bei der LKW-Maut und entsprechend »schlechter Presse« unbedingt vermieden werden. Stattdessen wollte Scheuer im Wahlkampf mit Versprechen über den Bau von neuen Autobahnen und Bundesstraßen glänzen. Diese parteitaktischen Erwägungen waren für Minister Scheuer wichtiger als der sorgsame Umgang mit den Steuergeldern der Bürgerinnen und Bürger.

Mangelhafte Dokumentation von Entscheidungen

Die Aktenlage zu den Entscheidungen rund um die Pkw-Maut ähnelt der von geheimen Aktionen des Bundesnachrichtendienstes in den 80er Jahren: Es gibt wenig Schriftliches. Entscheidende Sitzungen wurden nicht protokolliert, wie bspw. mindestens sechs Geheimtreffen mit den Firmen Kapsch und CTS Eventim vor Vertragsabschluss. Von den Verhandlungsrunden mit dem Bieterkonsortium gibt es nur spärliche und kaum verwertbare Protokolle.

Auch die Sitzungen der sogenannten Task Force, die wegen des negativen EuGH-Urteils in purem Aktionismus von Minister Scheuer einberufen wurde und in ihrer ersten Sitzung die Kündigung der Verträge beschloss, wurden nicht protokolliert. Es existieren keine von Minister Scheuer unterzeichneten Leitungsvorlagen. Es konnte nicht nachvollzogen werden, worüber und in welcher Detailtiefe die dienstliche Kommunikation zwischen dem Minister und seinem Staatssekretär Schulz ablief, weil hier keine entsprechenden Dokumente gefunden wurden.

Im Nachhinein war es unmöglich herauszufinden, welchen tatsächlichen Kenntnisstand Minister Scheuer über den Inhalt und das Zustandekommen der Verträge hatte. Es gab nicht ein einziges Dokument, das vor der Vertragsunterzeichnung das Risiko des Scheiterns vor dem EuGH untersuchte und einer Bewertung unterzog. Auch die vielen und teuren Berater des

Verkehrsministeriums wurden dazu nicht befragt oder zu Rate gezogen. Insbesondere Minister Scheuer wurde abgeschirmt, als ob es schon eine Vorahnung gab, dass das Pkw-Maut-Projekt früher oder später politisch explodiere.

Intransparente Abstimmungskanäle

Die mangelhafte Aktenlage legt nahe, dass die Leitungsebene im Verkehrsministerium fernab der dienstlichen Wege über private Mailadressen und die Abgeordneten-Mailadresse des Ministers kommuniziert hat, um heikle Entscheidungen und Informationen einer Überprüfung systematisch zu entziehen. Dies steht nicht im Einklang mit dem Dienstrecht und den Vorgaben der Bundesregierung zur Aktenführung und hätte bei normalen Beamten die sofortige Einleitung eines Kündigungsverfahrens zur Folge.

Leider hat sich der Minister einer Überprüfung seiner Abgeordneten-Mailadresse bis zum Schluss verweigert und dem dafür ernannten Ermittlungsbeauftragten die Kooperation verweigert. Die Aussage des Ministers, alle die Pkw-Maut betreffenden Mails herausgegeben zu haben, konnte damit nicht überprüft werden. Es bestehen schon nach Aktenlage- und auch nach der Vernehmung verschiedener Zeugen – erhebliche begründete Zweifel daran, dass Minister Scheuer dem Untersuchungsausschuss alle E-Mails vorgelegt hat, die einen Bezug zum Projekt hatten.

Kalkulierter Bruch des Haushaltsrechts

Der Bundesrechnungshof hatte in seinem Bericht vom Herbst 2019 schon aufgedeckt, dass Bundesminister Scheuer mit der Unterzeichnung der Betreiberverträge am 30. Dezember 2018 gegen das Haushaltsrecht des Bundes verstoßen hatte. Dieser Vorwurf konnte durch die Arbeit des Untersuchungsausschuss voll und ganz bestätigt und durch weitere Beweise untersetzt werden.

Das ursprüngliche Angebot des einzigen Bieters im Ausschreibungsverfahren der Maut-Verträge, des Konsortiums von Kapsch und CTS Eventim, belief sich auf über 3 Mrd. Euro. Im Haushaltsplan des Bundestages für das Jahr 2018 waren aber nur ca. 2 Mrd. Euro für einen Vertrag über 12 Jahre vorgesehen. Das Bietergebot hätte sofort abgelehnt werden müssen. Mit großer Verwunderung und heller Empörung musste der Untersuchungsausschuss jedoch zur Kenntnis nehmen, dass der als »Mister Maut« bekannte damalige Staatssekretär Schulz sich weder am Tag des Angebotseingangs über dessen Höhe informieren ließ, noch die gebotene Summe einzuordnen wusste. Er behauptete stattdessen, er sei vier Wochen lang in Unkenntnis geblieben. Für einen Gang in den Hauptausschuss und die Bewilligung einer höheren Summe durch den Bundestag war es da schon zu spät. So beschlossen StS Schulz und Minister Scheuer, mit dem Bieter über dessen Angebot zu verhandeln, obwohl es unwirtschaftlich war.

Was nicht passte, sollte also passend gemacht werden. So wurden in sechs nicht protokollierten Geheimgesprächen und sieben offiziellen Nachverhandlungen mit dem Bieterkonsortium Aufgaben und Leistungsanforderungen zwischen dem Konsortium und dem Bundesverkehrsministerium neu verteilt: Wesentliche Aufgaben hätte nun der Bund übernehmen müssen. Und die Zahlungsmodalitäten wurden so verändert, dass das Konsortium in einem zweiten »finalen« Angebot punktgenau auf den Vorgaben des Bundeshaushalts landen konnte.

Diese Leistungs- und Finanzierungsverschiebungen betrafen zum Beispiel die Regelungen über das Porto der zu verschickenden Mautbescheide oder vorher fixierte feste Kosten, die nunmehr als variable klassifiziert wurden. Diese variablen Kosten wurden dem Bundestag als nicht unbedingt anfallende Kosten dargestellt, deren Höhe angeblich nicht voraussehbar wäre.

Der wesentliche Hebel zur scheinbaren Einhaltung des Haushaltsrahmens durch das Bieterkonsortium war jedoch, dass Toll Collect GmbH wesentliche Teile des nötigen Zahlstellennetzes an den Bundesautobahnen dem Konsortium zu einem völlig unwirtschaftlichen Preis zur Verfügung stellen sollte. Das Konsortium hätte weniger Zahlstellen selbst errichten müssen und auf eine vorhandene Infrastruktur zu einem sehr niedrigen Preis zurückgreifen können. Der Vorschlag für die Einbeziehung der Toll Collect GmbH konnte erst erfolgen, nachdem dieses Unternehmen im September 2018 verstaatlicht wurde und der dauerhafte Besitz für die Bundesrepublik gesichert war.

Der Vorschlag, die Toll Collect ins Spiel zu bringen, kam von StS Schulz. Im Untersuchungsausschuss wurde schließlich aufgedeckt, dass Minister Scheuer ihm im November 2018 die Position des Geschäftsführers der Toll Collect angeboten hatte: Der Verdacht einer persönlichen Vorteilsnahme zugunsten von Schulz kann offensichtlich nicht sein.

Das Saldo der Kosten, die bei der Toll Collect anfallen würden und dem tatsächlichen Preis, den Kapsch/Eventim für die Nutzung der Toll Collect- Infrastruktur zu zahlen bereit war, sollte in einem Sondervertrag durch den Bundeshaushalt gedeckt werden. Alle Zeugen des Bundesverkehrsministeriums, einschließlich des Ministers beteuerten, dass die beim Bund abzuladenden Kosten zum Zeitpunkt der Vertragsunterzeichnung nicht bekannt gewesen seien. Der Untersuchungsausschuss fand aber Dokumente, aus denen geschätzte hohe Summen hervorgingen, die im Laufe des Vertrages an das Konsortium zusätzlich zu zahlen gewesen wären.

Das Haushaltsrecht ist eindeutig. Wenn zum Abschluss eines Vertrages der zur Verfügung stehende Haushaltsrahmen überschritten wird, darf ein Vertrag nicht abgeschlossen werden. Das Haushaltsreferat im BMVI, das die verdeckten, absehbaren Haushaltsbelastungen hätte prüfen müssen, konnte diese Aufgabe allerdings nicht erfüllen, da ihm der Vertrag gar nicht vorgelegt

wurde. Das ist ein Systemfehler im Bundesverkehrsministerium. Verträge wurden ohne eingehende Haushaltsprüfung unterzeichnet! So wurde der Bundestag systematisch und vorsätzlich getäuscht.

Auch der Minister musste dies gewusst haben. Er zog sich, als er in seiner Befragung mit den Fakten und bisherigen Zeugenaussagen konfrontiert wurde, darauf zurück, dass ihm sein damaliger Staatssekretär Schulz die haushaltsrechtliche Rechtmäßigkeit zweifelsfrei bestätigt habe. Wer rund ein Drittel der anfallenden Kosten eines Projektes verschleiert, verliert jegliches Vertrauen und würde in jeder Stadtverwaltung umgehend vom Dienst freigestellt werden.

Vergaberecht gebrochen

Alle vom Bundesrechnungshof festgestellten Vergaberechtsverstöße wurden bestätigt und weitere Verletzungen des Vergaberechts offengelegt. Das einzige eingegangene Bieterangebot hätte abgewiesen werden müssen. Vergaberechtlich geboten war ein Zurücksetzen des Verfahrens oder eine Aufhebung und Neuausschreibung.

Der Untersuchungsausschuss befragte die im Verfahren freiwillig ausgeschiedenen anderen Bieter, ob sie ein günstigeres Angebot als Kapsch/Eventim abgegeben hätten, wenn ihnen ebenfalls so günstige Konditionen angeboten worden wären. Der Umfang der Leistungsverchiebungen war den anderen Bietern vor deren Befragung im Untersuchungsausschuss gar nicht bekannt gewesen und einige Zeugen waren sehr überrascht über das Ausmaß.

Freimütig räumte zum Beispiel der Vertreter des ursprünglich mitbietenden Unternehmens T-Systems ein, dass dessen Angebot zu den unveränderten Konditionen der Ausschreibung bei 2,4 Mrd. Euro gelegen hätte, es aber wegen der Überschreitung des vorgegebenen Haushaltsrahmens von einem Angebot Abstand genommen hätte. Das Angebot von T-Systems hätte damit wesentlich unter dem eingegangenen Angebot von Kapsch/Eventim von 3 Mrd. Euro gelegen.

Keiner der Mitbieter ging von einer Nutzungsmöglichkeit der Toll-Coll-Infrastruktur aus. Keiner konnte bis zum Bieterschluss ahnen, welche Zugeständnisse Kapsch/Eventim gemacht worden waren. Wäre einer der Mitbieter vor Gericht gezogen, wäre das Vergabeverfahren auch juristisch geplatzt. Dann wären nicht nur die geänderten Konditionen aufgefliegen, sondern auch die Geheimverhandlungen. Das hat aber keiner getan. Warum blieb im Untersuchungsausschuss unklar. Da fällt einem nur die Geschichte von der Krähe ein, die der anderen kein Auge aushackt. Doch selbst dieser Sachverhalt wurde von Minister Scheuer und seinen Freunden für sich zum Selbstlob genutzt: Dass keiner gegen die Vertragsunterzeichnung geklagt hätte, so Scheuer, sei doch ein Beweis dafür, dass das Verfahren rechtmäßig gelaufen sei. Ein seltsames Rechtsverständnis des Ministers.

Vorgeschobene Gründe für Kündigung

Die überhastete Kündigung der Verträge am 18. Juni 2019 erfolgte ohne die fachliche Einbindung aller dafür notwendigen ExpertInnen und ohne Wissen über die sich daran anschließenden möglichen Kosten. Mögliche Alternativen wurden nicht ausreichend erwogen. Ohne das negative EuGH-Urteil hätte es keine Kündigung der Verträge gegeben – das hat selbst der Minister in Ausschüssen des Bundestages bestätigt.

Durch die Kündigung wurde der größtmögliche finanzielle Schaden für die öffentliche Hand jedoch in Kauf genommen. Zudem wurden die Kündigungsgründe, insbesondere eine angebliche Schlechtleistung, nach dem Urteil des EuGH aus politischen Erwägungen heraus konstruiert.

Die Akten im Untersuchungsausschuss belegten das: Bis zum Zeitpunkt der Kündigung gab es keine so schwerwiegenden Probleme, dass intern eine Kündigung erwogen wurde. Ohne die Konstruktion der »Schlechtleistungen« der Firmen Kapsch und CTS Eventim wäre aber umgehend eine Schadensersatzforderung von mehreren Hundert Millionen Euro gegenüber dem Bund entstanden, die auch zeitnah zu begleichen gewesen wäre. Dies wollte Minister Scheuer unter allen Umständen vermeiden. Eine Schadenssumme von dieser Höhe hätte er politisch nicht überlebt.

Mit den vorgeschobenen Kündigungsgründen wurde erreicht, dass sich seitdem ein geheimes, jahrelanges und für den Bund sehr teures Schiedsgerichtsverfahren mit der Schuldfrage beschäftigen muss. Es bleibt zu hoffen, dass es nicht über 14 Jahre wie bei den Toll-Coll-Schiedsgerichtsverfahren dauert und dabei nicht erneut eine halbe Milliarde Euro an Steuergeldern für Berater, Gutachter und Kanzleien des Bundes ausgegeben werden muss.

Ein Fest für die Berater des Ministers

Minister Scheuer gefällt sich in der Attitüde, dass er einen kollektiven Leitungsstil pflege und an dem Maut-Projekt sehr viele kompetente MitarbeiterInnen gearbeitet hätten. Tatsächlich war das zuständige Fachreferat im BMVI völlig unterbesetzt und in der letzten Phase des Ausschreibungsverfahrens sogar gänzlich ohne Referatsleitung und stellvertretende Leitung.

Der Untersuchungsausschuss musste zur Kenntnis nehmen, dass mit der Amtsübernahme der Ministerfunktion durch Andreas Scheuer die Organisationsstruktur für das Maut-Projekt geschwächt wurde.

Die verbliebenen MitarbeiterInnen im Maut-Referat hatten nicht nur das Vergabeverfahren Pkw-Maut zu bearbeiten, sondern auch das zeitgleich laufende, später eingestellte Verfahren zur Neuvergabe der LKW-Maut-Verträge. Personell war auffällig, dass hier überdurchschnittlich viele JuristInnen arbeiteten, es fehlte aber an wirtschaftlicher Kompetenz im Referat.

Dem Fachreferat stand ein Unterabteilungsleiter vor, auch ein Jurist, dessen Arbeitsverständnis nach eigener Aussage allerdings die Unterstützung des Abteilungsleiters gewesen sei. Dieser jedoch hielt sich vom Pkw-Projekt gänzlich fern, da er ja dem übergeordneten Staatssekretär, dem »Mister Maut« G. Schulz nicht ins Handwerk pfuschen wollte. So war der Staatssekretär Schulz der Flaschenhals aller Informations- und Entscheidungswege und konnte mit Minister Scheuer in mündlichen Absprachen die Dinge steuern.

Für das operative Geschäft hatte man ja immerhin mehrere Beratungsunternehmen gebunden – eins für die juristische Beratung, eins für die wirtschaftlich-technische Beratung und einen externen Projektsteuerer hatte man außerdem. Die Beratungsunternehmen hatten die uneingeschränkte Federführung des Verfahrens, auch wenn formal diese beim Fachreferat und letztlich beim Minister lag.

Aber auch in dieser Beziehung fand der Untersuchungsausschuss gravierende Ungereimtheiten. Die wirtschaftlichen Berater hatten zum Beispiel nicht den Auftrag, das eingegangene überteuerte Angebot von Kapsch/Eventim auf Stichhaltigkeit und Passfähigkeit zum Haushaltsrahmen zu prüfen, sondern angeblich nur darauf, ob es »marktgerecht« sei.

Die juristischen Berater, die den Vertragstext mit Kapsch/Eventim formulierten, bauten eine Entschädigungsklausel für den Fall des Scheiterns der Maut-Gesetze vor dem europäischen Gerichtshof ein, die weder StS Schulz noch Minister Scheuer vor Vertragsunterzeichnung verstanden hatten und auch nicht nachfragten. Diese versprach für diesen für unwahrscheinlich gehaltenen Fall eine Entschädigung, die annähernd dem Gewinn aus zwölfjähriger Vertragslaufzeit entsprochen hätte. Die hohen Schadensersatzansprüche, die jetzt zu Buche schlagen, resultieren aus dieser Vertragsklausel.

Der Minister und sein ganzes Ministerium hatten sich abhängig gemacht von den eingekauften Beratungsunternehmen, die dafür fürstlich belohnt wurden. Die Beratungstätigkeit ging sogar so weit, dass selbst Anfragen im Bundestag nicht durch das BMVI beantwortet werden konnten, sondern für viel Extrageld durch die Beratungsunternehmen. Minister Scheuer führte das Ministerium wie eine Werbeagentur für seine Person, aber ganz bestimmt nicht so, wie es dem Gemeinwohl auch nur annähernd entsprochen hätte.

Fazit

Das Fazit des Untersuchungsausschusses ist ernüchternd. Beweise für Fehlverhalten, Täuschung des Bundestages und Verschleierung von Rechtsverstößen wurden genügend gefunden. Außerdem wurden Hinweise für die dringend notwendige Verschärfung und Neuregelung von Verwaltungsabläufen formuliert, um ein Umgehen der Transparenzpflichten durch Verzicht auf schriftliche Dokumentation oder systematische Nutzung von privaten Emailadressen zu verhindern. Doch weder die maßgeblichen Personen Seehofer, Dobrindt und Scheuer, noch die handelnden Parteien CSU, CDU und SPD haben sich zu ihrer Verantwortung bekannt. Dennoch liefert der umfangreiche Abschlussbericht genügend Material, um das grandiose Versagen der Regierung am Beispiel der Pkw-Maut zu belegen.

Ein rechtlich zum Scheitern verurteiltes CSU-Wahlkampfprojekt wurde ohne Skrupel und inklusive schwerer Rechtsbrüche durchgeboxt, um am Ende mit einem großen finanziellen Schaden vor dem Europäischen Gerichtshof zu scheitern. Die Kanzlerin und sowohl die CDU als auch die SPD MinisterInnen schauten dem Treiben tatenlos zu und nahmen ein Scheitern der Pkw-Maut und damit Kosten von mehr als 600 Millionen Euro billigend in Kauf. Der dafür verantwortliche Bundesminister Andreas Scheuer ist nach wie vor im Amt.

Dieselskandal? Läuft!

von Heiko Balsmeyer, Umweltpolitiker der Linken

In der Umweltszene kursierte schon längere Zeit vor dem öffentlichen Bekanntwerden die Aussage, dass es Auffälligkeiten bei dem Ausstoß von Dieselfahrzeugen im Fahrbetrieb auf der Straße gäbe. Die Deutsche Umwelthilfe (DUH) hatte auch wiederholt das KBA und das Verkehrsministerium entsprechend informiert und zum Handeln aufgefordert, aber in der Autorepublik Deutschland herrschte eine Kultur des Wegschauens – es passierte zunächst nichts. Im September 2015 platzte dann die sich dahinter verbergende Bombe in der Öffentlichkeit.

US-amerikanischen Behörden waren die Abweichungen aufgefallen und hatten bei VW so lange hartnäckig eine Erklärung verlangt, bis die Vertreter des Konzerns in den USA den Betrug schließlich einräumten. In der Entwicklung bestimmter Fahrzeugmodelle wollte man es den Fahrer:innen nicht zumuten, den notwendigen Stoff zur Verminderung von Stickoxiden (Harnstoff, Markenname AdBlue) nachzufüllen, daher entschied man sich illegale Abschalteinrichtungen einzubauen. Auf dem Prüfstand konnten dann die Grenzwerte eingehalten werden, auf der Straße schaltete die Software die Abgasreinigung zeitweise ab.

Dies stellte nicht nur einen Betrug an den Käufer:innen der Fahrzeuge dar, sondern auch eine massenhafte vermeidbare Vergiftung der Bevölkerung. Der größte Industrieskandal der letzten Jahrzehnte offenbarte sich Schritt für Schritt.

Fast sieben Jahre sind seit dem Bekanntwerden vergangen. Diese Zeit sollte ausreichen, um eine vorläufige Bilanz zu ziehen. Wie hat sich die Bundesregierung im Dieselskandal verhalten? Welche Veränderungen haben in der Verwaltung stattgefunden und wie hat sich die deutsche Autoindustrie verändert?

Bundesregierung schützt Autokonzerne, nicht die Bevölkerung

Hätte die Bundesregierung gesetzeskonform gehandelt, hätte sie den betroffenen Fahrzeugen zu einem bestimmten Stichtag die Betriebserlaubnis zu entzogen. Bis dahin wäre es Aufgabe der Autokonzerne gewesen, die Autos mit einer in allen Betriebszuständen funktionierenden Abgasreinigungsanlage auszustatten. Entsprechendes haben wir als LINKE Bundestagsfraktion auch mit einem Antrag ([Drs. 19/1360](#)) in den Deutschen Bundestag eingebracht.

Die Bundesregierung, also sowohl CDU/CSU als auch die SPD, übte sich stattdessen im Verteidigen der Autoindustrie und Werfen von Nebelbomben. Obwohl auch ein Gutachten des Wissenschaftlichen Dienstes des Deutschen Bundestages schon sehr früh zu dem Ergebnis kam, dass die eingesetzten Abschalteinrichtungen illegal waren, wurde von der Bundesregierung das Gegenteil behauptet und im Gegenangriff der EU-Kom-

mission vorgeworfen, die Richtlinie sei nicht klar genug formuliert. Ein besonders ulkiger Vorwurf, weil jeder weiß, dass die Autoindustrie an allen sie betreffenden Regelungen in Brüssel mitformuliert.

Zu ihrer Verteidigung hatte die Autoindustrie schnell »Thermofenster« erfunden. Die Abschalteinrichtungen würden nur in einem bestimmten Temperaturbereich die Abgasreinigung abschalten. Diese Schutzbehauptung wurde auch von den Regierungsfractionen übernommen. Gesetzlich vorgesehene Strafen wurden nicht verhängt. Verkehrsminister Scheuer machte die inzwischen legendären Lungenärzte mit Schwächen in den Grundrechenarten zur wissenschaftlichen Grundlage, um die europäischen Grenzwerte für Stickoxide in Frage zu stellen. Selbst die Platzierung der Messstationen in Deutschland wurde überprüft, um vom Dieselskandal abzulenken. Im Regierungshandeln mischten sich Strategie und Vertuschung früherer Versäumnisse bzw. von bewusst einseitigem industriefreundlichem Handeln.

Unter dem Vorsitz des Bundestagsabgeordneten der LINKEN Herbert Behrens sammelte ein parlamentarischer Untersuchungsausschuss unter großem Zeitdruck erste Erkenntnisse. Der Abschlussbericht ([Drs. 18/12900](#)) enthält ein Sondervotum der Fraktion DIE LINKE. Schon darin wird kritisiert, dass die Bundesregierung die Interessen der Automobilindustrie zuerst vertritt und gesamtgesellschaftliche Notwendigkeiten hinter diesen Interessen zurücktreten müssen. Auch habe sie »nichts getan, um Hersteller von einer Wiederholung abzuschrecken und um einen Wiederholungsfall zu vermeiden.«

Das KBA schützt die Industrie und verschleiert ihr Handeln

Das Kraftfahrtbundesamt (KBA) hat eine zentrale Rolle im Dieselskandal, weil dort die Typgenehmigungen erteilt und ggf. auch wieder entzogen werden. Das KBA kann auch technische Änderungen an Fahrzeugen anordnen. Bis zur Aufdeckung des Dieselskandals fehlten dem KBA – gewollt oder nicht – die Mittel und die Fachkompetenz, um eigenständig Manipulationen in der Fahrzeugsteuerung aufdecken zu können. Vom KBA wurden allerdings weder die Betriebsgenehmigungen der Autos mit Abschalteinrichtungen in Frage gestellt, noch die gesetzlich vorgesehenen Strafzahlungen gegen die Autokonzerne verhängt.

Stattdessen wurden die von den Autokonzernen als Billiglösung hastig entwickelten Software-Updates angeordnet und diesen die Wirksamkeit bescheinigt. Die Ergebnisse der Nachmessungen wurden mit großer Verzögerung veröffentlicht. Man wollte wohl für die mageren Ergebnisse keine große Öffentlichkeit. Die Nachmessungen der Deutschen Umwelthilfe zeigten ein anderes Bild: Die Software-Updates bewirkten im realen Straßenbetrieb keine wirksame Verbesserung der zu hohen Stickoxidemissionen.

Gemeinsam wehrten sich Bundesregierung und KBA gegen die Herausgabe von Akten bezüglich des Dieselbetruges. ZDF und DUH benötigten 5 Jahre und mehrere Verfahren, um an lesbare Akten zu kommen. Die Akten zeigen noch einmal erschreckend deutlich, in welchem Ausmaß die Autoindustrie von Bundesregierung und Verwaltung unterstützt wurde. Auch nach Bekanntwerden des Betruges erteilte das KBA noch Typgenehmigungen von Autos mit illegalen Abschaltvorrichtungen.

KBA: Fortschritte bei Untersuchungsmöglichkeiten

In der Zwischenzeit wurde die technische und personelle Ausstattung des KBA verbessert. Nach eigenen Angaben kann das KBA nun – wie es den europäischen Anforderungen entspricht – auch Emissionsprüfungen im realen Straßenverkehr mit portablen Emissionsmesssystemen (PEMS) durch. Bei diesen stichprobenartigen Testfahrten können sich Verdachtsfälle für Abschaltvorrichtungen ergeben. Auch wird die Motorsteuerungssoftware gezielt auf Abschaltvorrichtungen untersucht. Ergebnis dieser zusätzlichen Untersuchungen des KBA ist, dass alle deutschen Hersteller Abschaltvorrichtungen verwendet haben. Neben VW wurden bei Audi, BMW, Mercedes, Opel und Porsche Abschaltvorrichtungen gefunden und Rückrufe veranlasst.

Die Fähigkeit zur Analyse der Software wird immer wichtiger, weil die Bedeutung der Software im Fahrzeug ökonomisch und technisch zunimmt. Durch reine Updates der Software können die Eigenschaften von Fahrzeugen erheblich verändert werden, daher muss es die Möglichkeit geben, die technische Wirkung dieser Updates zu prüfen und zu genehmigen.

Das Auffliegen weiterer Betrugsversuche durch die Autoindustrie zeigt aber auch, dass sich dort die toxische Kultur des Betrugs und Schweigens nicht entscheidend verändert hat. Dem KBA gegenüber muss bei der Typgenehmigung ausdrücklich erklärt werden, dass die Autos keine Abschaltvorrichtung enthalten. Das KBA wurde also von der Autoindustrie auch in den letzten Jahren wissentlich weiter belogen.

Diesel verliert Marktanteile und der nächste Skandal

Es ist kaum verwunderlich, dass das Vertrauen der Käufer:innen in die Dieselschiffahrt und seine Zukunft stark abgenommen hat. Dies äußert sich auch in einem veränderten Kaufverhalten, wie sich in der Zulassungstatistik ablesen lässt. Im Jahr 2015, also dem Jahr des Bekanntwerdens des Betruges, war mit 48 Prozent fast jedes zweite neu zugelassene Auto in Deutschland ein Diesel. Im Jahr 2020 lag dieser Anteil bei nur noch rund 28 Prozent. Die zunehmende Dominanz des Diesels wurde also durch den Betrug gebrochen.

Gleichzeitig hat der Dieselskandal – im Zusammenspiel mit vollkommen unangemessenen Kaufprämien von bis zu 9.000 Euro pro Auto – dem Elektroauto zum Durchbruch verholfen. Allein im ersten Halbjahr 2021 wurden



Der 5. Parlamentarische Untersuchungsausschuss des Deutschen Bundestages legte 2017 seinen **Abchlussbericht zum »Abgasskandal«** vor. Die Regierungsparteien CDU/CSU und SPD erklärten damit den Abgasbetrug in der deutschen Automobilindustrie und den Umgang der Bundesregierung mit dem Skandal für aufgeklärt. Dieser Bewertung folgte die Fraktion DIE LINKE nicht und erstellte ein eigenes **Sondervotum zum Abschlussbericht**.

Download unter nachhaltig-links.de/index.php/publikationen-mobilitaet

33.420 batterieelektrische Autos neu zugelassen, gegenüber dem Vorjahr ein Plus von 312 Prozent. Fast jedes achte neue Auto (12,2%) ist derzeit ein Elektroauto mit stark steigender Tendenz. Noch mehr im Trend liegen derzeit allerdings Hybrid-Pkw, Autos die neben dem Verbrennungsmotor auch einen Elektromotor haben und Plug-in-Hybride, die auch von außen mit Strom geladen werden können.

Bei den Plug-in-Hybriden deutet sich schon ein nächster Skandal an, denn auch diese werden mit bis zu 6.750 Euro pro Auto gefördert, aber es wird nicht überprüft, ob der elektrische Motor überhaupt genutzt wird. Vielen dieser als Firmenfahrzeuge angeschafften Autos soll das Ladekabel auch nach Jahren noch unbenutzt und originalverpackt beiliegen. Offenbar werden hier gleichzeitig Steuergelder verschleudert und die Umwelt durch den Aufwand für unbenutzte Elektromotoren und größere Batterien zusätzlich belastet. Nach dem Skandal bleibt vor dem Skandal.

Ist der Betrugsskandal nun zu Ende?

Zwei aktuelle Beispiele zeigen, dass die Aufarbeitung des Betruges noch lange nicht vorbei ist. So wird der Verbraucherzentrale Bundesverband auch eine Musterfeststellungsklage gegen Daimler führen, und die EU-Kommission hat Strafzahlungen gegen VW und BMW verhängt, weil sie in einem Kartell die Größe des Ad-Blue-Tanks und den Verbrauch des Additivs beschränkt haben. Daimler blieb straffrei, weil das Unternehmen als Kronzeuge gegen die anderen Konzerne ausgesagt hat. Dies ist besonders originell, weil Daimler bis heute behauptet, keine illegalen Abschaltvorrichtungen verwendet zu haben.

Der Skandal um den Dieselmotortrug hat eindrucksvoll vor Augen geführt, dass umweltpolitische wie auch soziale Vorschriften von Konzernen nur unter Vorbehalt akzeptiert werden. Dies zeigen die schon seit Ewigkeiten geschönten Verbrauchsangaben der Hersteller – auch bei Elektroautos – und wie oben schon angedeutet die Förderung von Plug-In-Hybriden. Zukünftig könnte es aber auch um die Missachtung sozialer Rechte in den Fabriken von Tesla gehen oder um das Ausmaß von Zeitarbeit und prekärer Beschäftigung. Die Autoindustrie war – wie alle wissen könnten – nie so sauber wie ihre auf Hochglanz polierten Produkte im Verkaufsräum.

Antrag

der Abgeordneten Sabine Leidig, Ingrid Remmers, Dr. Gesine Löttsch, Lorenz Gösta Beutin, Heidrun Bluhm-Förster, Jörg Cezanne, Kerstin Kassner, Caren Lay, Ralph Lenkert, Thomas Lutze, Victor Perli, Dr. Kirsten Tackmann, Andreas Wagner, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.

Kein weiter so mit dem Bundesverkehrswegeplan 2030

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 schreibt die bisherige Entwicklung der Zunahme des motorisierten Individualverkehrs und des Lkw-Verkehrs fort. Eine Trendwende ist aber unabdingbar, um die Klimaschutzziele zu erreichen und um Umwelt, Gesundheit sowie die öffentlichen Kassen zu schonen.

Deutschland besitzt mit über 13.000 Kilometern Autobahnen, rund 38.000 Kilometern Bundesstraßen und 179.000 Kilometern Landes- und Kreisstraßen eines der dichtesten überörtlichen Straßennetze der Welt. Hinzu kommen 660.000 Kilometer Gemeindestraßen.

Der aktuelle Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 sieht vor, dass 972 Kilometer Autobahnen zusätzlich neu gebaut und weitere 3.392 Kilometer Autobahn mehrstreifig ausgebaut werden. Darüber hinaus ist der Neu- oder Ausbau von 3.500 Kilometern Bundesstraßen geplant. Aus dem Umweltbericht zum BVWP 2030 geht hervor, dass dieser geplante Bundesfernstraßenbau eine Zunahme der CO₂-Emissionen um 545.323 Tonnen pro Jahr verursacht.

Die Emissionen aus dem Verkehrssektor wurden bisher nicht reduziert und betragen ein knappes Fünftel der Gesamtemissionen Deutschlands. Mit 163,5 Millionen Tonnen im Jahr 2019 übertrafen sie sogar den Wert des Jahres 1990 von 162 Millionen Tonnen CO₂. Damit wäre der Verkehrssektor wesentlich verantwortlich dafür, wenn auf Deutschland zusätzliche Haushaltsbelastungen für den Kauf von Emissionszuweisungen nach der EU-Klimaschutzverordnung zukämen. Diese hatte zuletzt Agora-Energiewende im Jahr 2019 wegen absehbarer Verfehlung der verbindlichen Klimaschutzziele im Nichtemissionshandelsbereich bei damaliger Trendfortschreibung auf insgesamt 5 bis 30 Milliarden Euro für den Zeitraum 2021 bis 2030 geschätzt.

Mit dem Ausbau des Bundesfernstraßennetzes werden Staus nicht reduziert. Die Stau- menge erreichte (vor dem durch die Corona-Pandemie im letzten Jahr bedingten Verkehrsrückgang) im Jahr 2018 einen Höchststand, den der ADAC auf die gestiegene Zahl von Baustellen und die Zunahme von Kfz-Fahrleistungen zurückführt. Das empirisch erwiesene Entstehen „induzierter Verkehre“ führt durch das Angebot neuer Fernstraßen zu mehr Straßenverkehr und nicht zu weniger Staus.

Die Bundesverkehrswegeplanung findet nicht ressortübergreifend statt, so dass Klima-, Umwelt- oder Gesundheitsschutz nicht gleichberechtigt zur Geltung gebracht werden, obwohl die Belastungen, insbesondere durch den Straßenverkehr, erheblich sind.

Das Handbuch der EU-Kommission über die externen Kosten des Verkehrs von 2019 weist folgende Berechnungen aus: ein Personenkilometer (Pkm) mit dem Pkw kostet die Allgemeinheit 12 Cent (ohne Staukosten 7,8 Cent/Pkm) und kommt uns damit erheblich teurer als Bahn (1,3 Cent/Pkm für elektrische Hochgeschwindigkeitszüge bis 3,9 Cent/Pkm für Dieselszüge) oder Bus (3,6 Cent/Pkm).

Auch die Entlastung der Anwohner*innen von Bundesstraßen wird durch die Bindung der Bundesmittel an den Bau von Ortsumfahrungen nicht mit der Möglichkeit sinnvoller, schneller und sparsamer Alternativen verknüpft. Dabei wurde im vorherigen BVWP (2003 bis 2015) die Entlastungswirkung bei fast 60 Prozent der beantragten Umfahrungen als „nicht nennenswert“ oder „gering“ und nur bei 5 Prozent als „sehr hoch“ bewertet. Lokale Verkehrsentwicklungskonzepte, die auch den öffentlichen Nah- und Fernverkehr einbeziehen und für bessere Fuß- und Radwege sorgen, können die Verkehrsabwicklung besser und letztlich kostengünstiger organisieren. Durchfahrverbote für Lkw, Geschwindigkeitsreduzierung und die Umgestaltung der Ortsdurchfahrten können schneller zu Entlastung führen.

Die Bundesverkehrswegeplanung findet bisher nicht verkehrsträgerübergreifend statt, so dass die Potentiale von Verkehrsverlagerung insbesondere von der Straße auf die Schiene nicht projektbezogen geprüft werden. Darüber hinaus stehen für den geplanten Ausbau der Schiene zu wenig Investitionsmittel zur Verfügung.

Die gesellschaftliche Akzeptanz für weiteren Straßenbau schwindet zusehends. Laut KfW-Research 2021 sprechen sich zwei Drittel der deutschen Bevölkerung dafür aus, den Autoverkehr zu reduzieren. Die Waldbesetzung im Danneröder Forst gegen den (Weiter-)Bau der A 49 kann als Vorgeschmack auf wachsenden Widerstand, einschließlich zivilen Ungehorsams, betrachtet werden. Auch gegen die A 20, die A 44, die A 100 oder die A 661 wächst der in bundesweiten und internationalen Bündnissen und lokalen Bürgerinitiativen organisierte Protest der Zivilgesellschaft.

Wir können uns diesen Bundesverkehrswegeplan nicht mehr leisten. Stattdessen soll ein Bundesmobilitätsgesetz die Grundlagen für eine Neuausrichtung der Planung der Verkehrswege nach neuen Kriterien schaffen:

Bundesweite Mindestbedienstandards für öffentliche Verkehre sollen Mobilität für alle gewährleisten. Grundlegende Maßstäbe der Planung sind die Pariser Klimaziele, der Schutz von Natur und Ressourcen sowie die Reduktion von Verkehrslärm und Luftschadstoffbelastungen. Priorität bekommt der Ausbau des Umweltverbundes aus Fuß, Fahrrad, ÖPNV, Bahn und Schifffahrt. Gute Bürgerbeteiligung an der ökologischen und sozialen Neugestaltung von Verkehrsprojekten wird garantiert.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. für den Neu- und Ausbau von Autobahnen bei allen in Bau befindlichen Projekten entsprechend der vertraglichen Bedingungen einen schnellstmöglichen Baustopp zu bewirken (substanzerhaltende und Modernisierungsmaßnahmen sind hiervon nicht betroffen) und die Autobahn GmbH des Bundes anzuweisen, alle laufenden Planungen zur Erlangung der Baureife für Neu- und Ausbau von Bundesautobahnen sowie diesbezügliche Vergabeverfahren unverzüglich einzustellen,
2. die aktuell laufende Bedarfsplanüberprüfung auszusetzen und hierfür keine weiteren Aufträge zu vergeben,
3. umgehend einen ressortübergreifenden, demokratischen Beteiligungsprozess zu starten, der Ziele und Maßnahmen für die Verkehrspolitik des Bundes formuliert,

4. darauf basierend einen Gesetzentwurf für ein Bundesmobilitätsgesetz vorzulegen, das die Ziele in Bezug auf Mobilität, Klimaschutz, Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit, Umwelt- und Gesundheitsschutz sowie die Stadt- und Raumverträglichkeit verbindlich festlegt und die jeweiligen Zuständigkeiten klar benennt,
5. auf diesen basierend einen Vorschlag zur Anpassung des Fernstraßenausbaugesetzes vorzulegen,
6. einen v. a. aus den Lkw-Mauteinnahmen gespeisten Verkehrswendefonds aufzulegen, der die bislang für den Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen vorgesehenen Finanzmittel verkehrsträgerübergreifend, transparent, klimagerecht umsteuert und damit die Verkehrswegeplanung komplett neu organisiert.

Berlin, den 20. April 2021

Amira Mohamed Ali, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

Begründung

Mehr Fernstraßen führen zu mehr Straßenverkehr

Die falsche Prioritätensetzung in der Infrastrukturentwicklung schlägt sich in der Verkehrsentwicklung nieder: Die Verkehrsleistung pro Einwohner*in ist in Deutschland seit 2002 um 20 Prozent gestiegen. Fast die Hälfte dieses Zuwachses geht auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) zurück, der in den 15 Jahren von 2002 bis 2017 um 17 Prozent bzw. 248 Millionen Personenkilometer gestiegen ist. Die Zahl der Pkw nimmt weiterhin jedes Jahr um 500.000 bis 700.000 Fahrzeuge zu, 2020 waren 6 Millionen Pkw mehr zugelassen als zehn Jahre zuvor, am 1.1.2021 waren es 48,2 Millionen Pkw (Kraftfahrt-Bundesamt – Bestand – Jahresbilanz – Bestand). Hingegen stieg die umweltfreundlichere Beförderung von Fahrgästen in Bussen und Bahnen im Jahr 2019 um nur 0,4 Prozent, ihr Marktanteil stagniert also nahezu (Statistisches Bundesamt: Personenverkehr).

Der Verkehrszuwachs im MIV ist verantwortlich dafür, dass die CO₂-Emissionen im Verkehrssektor steigen und Klimaziele nicht eingehalten werden. Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch von Pkw nahm von 1995 bis 2018 nur um knapp 9 Prozent ab, auch weil der Trend zu immer größeren und schwereren und damit energiehungrigen Fahrzeugen – wie SUVs – anhält. Entsprechend sind die CO₂-Emissionen durch Pkw in diesem Zeitraum um weitere 3,7 Prozent gestiegen, die durch LKW sogar um 22 Prozent, obwohl sich hier die Effizienz sogar um 33 Prozent verbessert hat (Emissionen des Verkehrs – Umweltbundesamt). Alle technischen Effizienzfortschritte wurden bislang durch das Wachstum des Verkehrs überkompensiert.

Der hohe Anteil des Straßenverkehrs hat nicht nur Klimabelastung, sondern auch eine massive Lärmbelastung, Feinstaub und Luftverschmutzung zur Folge. Dies trifft insbesondere die Anwohner*innen von großen Straßen, oftmals Menschen mit geringerem Einkommen. Außerdem ist die Herstellung von Fahrzeugen mit einem hohen Ressourcenverbrauch bei der Produktion verbunden und jeder Neu- und Ausbau von Verkehrswegen bedeutet einen hohen Emissionsausstoß und einen massiven Flächenverbrauch mit meist erheblichen Eingriffen in die Natur. So werden weitere Lebensräume vernichtet und die verbliebenen zerschnitten. Nicht zuletzt stellt der durch Reifenabrieb entstehende Feinstaub eine massive Umweltbelastung in den Städten und weiteren Lebensräumen dar. So stammen 28,3 Prozent der Mikroplastik in Meeren aus dem Abrieb von Reifen (vgl. BUND 2019). Die Menge an entstehendem Reifenabrieb steht dabei in einem linearen Zusammenhang zu dem Gewicht des Fahrzeugs.

Bundesverkehrswegeplanung

Die Grundlage für das aktuelle Fernstraßenausbaugesetz war der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030. Mobilität für alle Menschen zu gewährleisten und der Schutz des Klimas sind aber keine Ziele der Bundesverkehrswegeplanung, ganz im Gegenteil: „Der BVWP 2030 ist ein Plan für eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur. Er dient in erster Linie zur Herstellung eines bedarfsgerechten und sicheren Verkehrsnetzes.“ (Bundesverkehrswegeplan 2030, S. 35).

Die Bundesverkehrswegeplanung ist gänzlich ungeeignet, um gesellschaftliche Umbrüche und einen veränderten demokratischen Willen aufzunehmen. Klimakrise und schwindende Akzeptanz von Autoverkehr werden nicht berücksichtigt, die Logik der Bundesverkehrswegeplanung führt dazu, dass Straßenbau sogar klimapositiv bewertet wird. Auch auf aktuelle Krisen wie die Corona-Pandemie kann der BVWP nicht reagieren, ganz zu schweigen von den lokalen Protesten gegen Autobahnbauten.

Zudem erfolgt die Planung des BVWP auf einer sehr stark fachlichen Ebene mit wachstumsorientierten Annahmen, die für Bürger*innen weitgehend unverständlich ist. Dies erschwert eine demokratische Beteiligung erheblich. Dies wird noch dadurch verstärkt, dass die dennoch zahlreichen eingegangenen Stellungnahmen und Alternativvorschläge zu einzelnen Projekten gar nicht berücksichtigt wurden (BUND 2021, S. 11).

Der BVWP 2030 beruhte, wie seine Vorgänger, auf einer Verkehrsprognose. Diese wiederum beruhte im Wesentlichen auf Annahmen zum Wachstum des Bruttoinlandsprodukts (BIP) und der Bevölkerungsentwicklung. Die Verkehrsprognose 2030 sieht für den Straßenverkehr eine Zunahme im Vergleich zu 2010 von 4,6 Prozent im Personenverkehr und für den Lkw-Verkehr eine Zunahme von weiteren 16,8 Prozent vor (BMVI – Verkehrsprognose 2030).

In der Bundesverkehrswegeplanung wird dieses Verkehrswachstum nicht nur nicht in Frage gestellt, sondern es ist die Eingangsgröße für die Bewertung der einzelnen Maßnahmen. Der Neu- und Ausbau der Verkehrsinfrastrukturen dient dazu, die Verkehrswege zu bauen, die es braucht, damit sich das prognostizierte Verkehrswachstum realisieren kann. Die Grundannahme ist dabei, dass der Verkehr sowieso, quasi unvermeidlich, wachsen

wird. Sie verkennt dabei, dass neue Straßen bzw. Verkehrswege insgesamt erst die Möglichkeit dafür schaffen, dass sich Verkehr realisiert – dies nennt man induzierten Verkehr (s. dazu: Durant, G./Turner, M. A. (2009): *The Fundamental Law of Road Congestion: Evidence from US Cities* und Englmann, F. C./Haag, G./Pischner, Th (2001): *Berechnung und Bewertung des induzierten Verkehrs im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung*. S. 658 bis 674.). Der Wirkungszusammenhang ist also genau anders herum, es handelt sich hiermit um eine selbsterfüllende Prophezeiung. Noch schlimmer, der induzierte Verkehr wurde bei der Bewertung der Projekte sogar als „impliziter Nutzen“ positiv gewertet und entsprechend monetarisiert (BUND 2021, S. 6) – jede private Fahrt, egal für welchen Zweck, wird damit als volkswirtschaftlich sinnvoll angesehen.

Bedarfsplanüberprüfung

Die anstehenden Bedarfsplanüberprüfungen sollen laut Antwort der Bundesregierung zu Frage 2 der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. (Drucksache 19/23290) statt Ende 2021, wie es in den drei Ausbaugesetzen festgelegt ist („nach Ablauf von fünf Jahren“) erst Ende 2023 abgeschlossen werden. Im Jahr 2021 soll eine neue Verkehrsprognose veröffentlicht werden. Diese basiert aber auf der gleichen Methodik wie die bisherigen Verkehrsprognosen. Wegen der mittlerweile erfolgten politischen Beschlüsse, insbesondere die seit 1.1.2021 in Kraft getretene CO₂-Bepreisung, dürften sich zwar die Annahmen über die Preise ändern und die Wahl der Verkehrsmittel beeinflussen, so dass im Ergebnis Schienenprojekte besser abschneiden dürften und Straßenprojekte etwas schlechter. Es ist aber nicht davon auszugehen, dass Straßenprojekte bei einem durchschnittlichen Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) > 3 unwirtschaftlich werden, zumal die Wirtschaftlichkeit schon gegeben ist, wenn diese bei 1 steht. Damit sind praktisch alle Straßenbauvorhaben rechnerisch wirtschaftlich. Einen Beitrag zur Verkehrswende kann und wird die Bedarfsplanüberprüfung definitiv nicht bewirken, weil sie an der grundlegenden Systematik des BVWP festhält. Deswegen ist sie weitgehend wirkungslos und damit entbehrlich.

Bundesmobilitätsgesetz

Wir brauchen ein Verkehrssystem, das allen Menschen, insbesondere auch denjenigen, die sich kein eigenes Auto leisten können oder wollen und alle mobilitätseingeschränkten Personen flächendeckend Mobilität ermöglicht. Ein solches Verkehrssystem muss zudem das Klima, die Ressourcen und die Natur schützen und die Flächenversiegelung so gering wie möglich halten. Verkehr muss leise sein und darf die Luft so wenig wie möglich verschmutzen.

Um ein solches Verkehrssystem zu erlangen, reicht es nicht aus, nur die Alternativen zum Straßenverkehr auszubauen. Zusätzlich ist es ebenso wichtig, dass der Straßenverkehr zurückgedrängt wird. Wenn weiter neue Straßen gebaut werden, gibt es keinen Anreiz zum Umsteigen von MIV auf ÖPNV. Zudem sind die Mittel des Bundes und der Platz für Verkehrswege, vor allem in den Städten, sehr begrenzt. Wenn man sich von der Vorstellung unaufhaltsamen Wachstums des Verkehrs verabschiedet – wofür die aktuelle Pandemie ein guter Zeitpunkt ist – dann ist es kontraproduktiv, weiterhin alle Verkehrsträger gleichermaßen auszubauen. Nur die klimafreundlichsten und sozial gerechtesten Verkehrsmittel müssen ausgebaut werden. Dies bedeutet eine massive Umverteilung der Mittel und der personellen Ressourcen und Kapazitäten – eine Verkehrswende mit einem Bundesmobilitätsgesetz könnte sogar neue Jobs schaffen. Diese Umverteilung ist sogar eine notwendige Voraussetzung für den Ausbau der Alternativen, weil die Kapazitäten in den Planungsbüros ebenfalls begrenzt sind und der Aufwuchs der Mittel bei den Bundesfernstraßen in den letzten Jahren dazu geführt hat, dass Planungen bei der Schiene liegen bleiben.

Auch das Umweltbundesamt schreibt: „Eine gezielte Strategie zur koordinierten Planung und Umsetzung von Push- und Pull-Maßnahmen ist im derzeitigen Rechtsrahmen nicht möglich (...). Um die (...) Herausforderungen im Verkehrsbereich zu bewältigen, bedarf es eines Gesetzes, dass in Bezug auf die abgeleiteten verkehrsbezogenen Handlungsziele, Strategien und Maßnahmen an die für Verkehr zuständigen Stellen der Verwaltung gerichtet ist und unmittelbar mit den verkehrsbezogenen Gesetzen verzahnt wird. (...) Die Klimaschutzziele lassen sich oftmals nur im Zusammenwirken aller staatlichen Ebenen erreichen. Dieses gilt auch und insbesondere im Bereich des Verkehrs, wo es ein hohes Maß an Abstimmung und Verbindlichkeit in Bezug auf die zu erreichenden Handlungsziele und Strategien sowie Standards und Maßnahmen mit bundesweiter Bedeutung bedarf.“ (Umweltbundesamt Texte 213/2020: „Grundlagen für ein umweltorientiertes Recht der Personenbeförderung“, Teilbericht, November 2020).

Für die Entwicklung dieses neuen Bundesmobilitätsgesetzes bedarf es einer breiten demokratischen Beteiligung. In Frankreich wurde infolge der Gelbwestenproteste ein Bürgerkonvent ins Leben gerufen, welcher über einen mehrmonatigen Prozess Ziele und Maßnahmen diskutiert und vorgeschlagen hat, um die Pariser Klimaziele in

Frankreich verbindlich einzuhalten. Diese einzigartige demokratische Beteiligung in Form von Räten oder Konventen wäre auch im Verkehrssektor notwendig, um die grundlegende Transformation des Sektors in Richtung Nachhaltigkeit voranzutreiben.

Autobahn-Baustopp – der „Mietendeckel der Mobilität“

von Sabine Leidig

Was der „Hambi“ für den Kohleausstieg ist,
kann der „Danni“ für den Ausstieg aus dem
Autobahnbau sein

Der Bau neuer Autobahnen stellt das Rückgrat der Schneller-schwerer-weiter-Ideologie dar. Ein Baustopp für Autobahnen ist die rote Linie gegen die Fortsetzung falscher Verkehrspolitik in der Klimakrise. Es müssen alte Verbindlichkeiten und Verträge aufgekündigt werden, damit neue Abkommen nicht gebrochen werden, und zwar jetzt.

21. November 2020. Ich schreibe diesen Text, während Räumung und Rodung im Dannenröder Wald mit zunehmender Brutalität vorangetrieben werden. Während ein offener Brief namhafter Akteur*innen unverzügliches Innehalten fordert, und die evangelischen Pröbste darum bitten, wenigstens am Sonntag den Polizeieinsatz zu unterbrechen, schweigten die schwarze und die grüne Landesspolitikprominenz dröhnend. Während Solidaritätsaktionen vor Parteizentrale oder Landtag abgeräumt werden, verkündet Robert Habeck, der Co-Vorsitzende von Bündnis 90/Die Grünen, beim Online-Parteitag, dass der Bundesverkehrswegeplan gestoppt werden müsse. Derweil lässt der grüne Landesverkehrsminister im Einvernehmen mit dem CDU-Innenminister den Bau der anachronistischen A49 vorantreiben. Als Linkspartei in Hessen sind wir seit Jahren gut begründet gegen dieses fossile Infrastrukturprojekt aufgestellt und seit Monaten an der Seite der Widerstandsbewegung aktiv: mit Initiativen im Parlament, mit Öffentlichkeitsarbeit und mit Parlamentarischen Beobachter*innen im Wald¹.

Bus & Bahn statt Autobahn

Fünf Jahre nach dem Paris-Abkommen ist es ein fatales Signal, dass für noch mehr Autobahn und damit noch mehr Kfz-Verkehr wertvoller Mischwald verstümmelt und ein Natur- und Wasserschutzgebiet gefährdet werden. Der Bundesverkehrswegeplan 2030, der auch der A49 höchste Priorität einräumt, ist auf Zuwachs von Pkw- und Lkw-Verkehr ausgerichtet. In fast jedem Straßen-

bauprojekt werden örtliche Verkehrsprobleme zur Begründung benutzt, obwohl es im Kern um die transeuropäischen Verbindungen der „Exportnation“ geht. Beim „Lückenschluss“ der A49 sollen mehr als 1,4 Milliarden Euro in ein ÖPP-Projekt gepumpt werden. Die öffentlich-private-Partnerschaft (ÖPP) verspricht dem Kapitalinvestor Gewinne – zulasten der Allgemeinheit. Dabei geht es wie bei allen neuen Autobahnen gar nicht um Unterstützung für eine Region, sondern vor allem um den transeuropäischen Transportverkehr in wachsenden Lastwagenkolonnen, um Ausweichrouten für die „rollenden Lagerhallen“ und für die fortgesetzte „Amazonisierung“ der Warenwelt. Folgerichtig ist auch an diesem Autobahnabschnitt weitere Flächenversiegelung für den „Logistikstandort“ vorgesehen.

Für die Region liegen gute Alternativkonzepte vor. Mit ihnen könnten die Verkehrsprobleme schneller gelöst, Hunderte Millionen Euro gespart und die Umwelt geschützt werden. Verbände und Bürgerinitiativen machen sich für drei Bahnprojekte stark, die regionale Verbindungen schaffen, Gütertransporte auf der Schiene erleichtern, vielen Pendler*innen Staustrecken ersparen und eine Alternative zur Autofahrerei bieten können. Dabei müsste relativ wenig neu gebaut werden, weil stillgelegte Gleise reaktiviert werden können.

Bemerkenswerte Bewegung

Im Herbst 2019 begannen Aktivist*innen, erste Baumhäuser und eine Mahnwache zu errichten. Rasch gelang die Vernetzung mit den „alten“ Bürgerinitiativen gegen den bevorstehenden Baubeginn. Mit der gegenseitigen Unterstützung nahm die Auseinandersetzung schnell Fahrt auf: Im Juni urteilte das Bundesverwaltungsgericht gegen die Klage des Bund für Umwelt und Naturschutz

¹ Unseren Bericht haben wir am 20. Dezember 2020 fertiggestellt. Er ist unter anderem auf www.nachhaltig-links.de/mobilität unter dem Titel „Sicherheit vor Schnelligkeit – eine zweifelhafte Losung“ zu finden.

(BUND), dass dem wachsenden Verkehr ein höheres öffentliches Interesse zukomme als dem Natur-, Klima- und Wasserschutz. Innerhalb weniger Wochen entwickelte sich der Kampf um den „Danni“ von einer lokalen Protestaktion zu einem bundesweiten Bezugspunkt der Klimagerechtigkeitsbewegung. Die Strukturen des zivilen Ungehorsams zeigten im Zusammenspiel mit lokalen Bürgerinitiativen, betroffenen Dörfern und Verbänden wie BUND, Campact, Greenpeace oder Attac beachtliche Vernetzungskompetenz und zivilgesellschaftliche Größe. Ähnlich breite und zugleich radikale Zusammenarbeit gab es auch für den „Hambi“, den Hambacher Wald, vor dem (faulen) Kohleausstieg. Mit der Erfahrung und dem Können von Baumbeschützer*innen – auch aus anderen europäischen Ländern –, mit der gewaltfreien Blockadeübung von Ende Gelände oder Sand im Getriebe und mit der Dynamik von Fridays for Future, gelang der Sprung in die bundesweite Medienberichterstattung deutlich schneller, als das beim „Hambi“ der Fall war.

Allerdings sind die Bündnisgrünen hier nicht „natürliche Verbündete“. Zu tief ist die Kluft zwischen dem Bekenntnis zur sozialökologischen Verkehrswende und dem tatsächlichen Handeln unter grüner Regierungsbeteiligung. Die Enttäuschung in Teilen der Klimagerechtigkeitsbewegung ist zu Recht groß: Mit Verkehrsinfrastruktur wird zukünftige Entwicklung im wahrsten Sinne in Beton gegossen. Deshalb müssen die 850 zusätzlichen Autobahnkilometer, die im Bundesverkehrswegeplan bis 2030 vorgesehen sind, nicht nur auf den Prüfstand, sondern diese widersinnige Verschwendung muss schnellstens gestoppt werden.

Derzeit entwickelt sich eine Vernetzung, die auch an anderen Stellen den Neu- oder Ausbau von Autobahnen mit neuem Schwung in Frage stellt: Tausende radeln wieder gegen die A100 in Berlin, neue Bündnisse bilden sich in Oberhausen, Hamburg oder Kiel, in Niedersachsen oder Sachsen-Anhalt erstarkt der Widerstand ebenso wie im Rhein-Main-Gebiet. Der „Danni“ markiert schon jetzt einen Wendepunkt, den wir den „Wald statt Asphalt!“-Aktivist*innen verdanken.

Ein im Oktober 2020 vom Wuppertal Institut vorgelegtes Papier beantwortet Frage, was bis 2035 bei uns geändert werden müsste, damit die weitere Erderhitzung auf maximal 1,5 Grad begrenzt werden kann. Die Autor*innen treffen für den Verkehrssektor eine klare Ansage: Der Autoverkehr muss halbiert und der Lkw-Verkehr reduziert werden. Während die politische Rechte den

Automobil- und Logistikstandort sowie wachsende (transnationale) Verkehrsströme als Sinnbild des Wohlstandes zementieren will, steht die Forderung nach einem Baustopp neuer Autobahnen für einen Richtungswechsel in der Verkehrs- und Wirtschaftspolitik. Für die Hoffnung auf klimagerechte (Verkehrs-)Verhältnisse. Der „Autobahnausbaudeckel“ kann zu einem wichtigen Kristallisationspunkt der sozialökologischen Verkehrswende werden und hat das Potential zum „Mietendeckel der Mobilität“².

Ein Dreh- und Angelpunkt für solidarische Perspektiven

Der Autobahndeckel zeigt wie der Mietendeckel an: Ein „Weiter so“ darf es nicht geben! Wer weiter Autobahnen baut, ist im Unrecht! In diesem Zusammenhang ist der Beitrag von Carola Rackete und Luisa Neubauer im Spiegel vom 12. November 2020 bemerkenswert. Sie stellen fest, dass es nicht möglich sein wird, zugleich den völkerrechtlich verbindlichen Klimaschutzvertrag und die bereits geschlossenen Verträge im Bereich fossiler Rohstoffe und Infrastrukturen einzuhalten: „On paper [auf dem Papier] haben wir den globalen ökologischen Zusammenbruch schon längst vertraglich besiegelt. Wenn man alle Verträge zusammenzählt, die wir Menschen zum heutigen Zeitpunkt schon unterschrieben haben, kommen wir bei einer vertraglich abgestimmten globalen Erwärmung von weit mehr als zwei Grad Celsius an.“ Mit Blick auf den Koalitionsvertrag in Hessen und den ÖPP-Vertrag zum Bau der Autobahn schreiben sie: „Wir werden in den nächsten Jahren immer weiter, immer mehr Verträge brechen müssen. Die Frage ist nur, welche das sein werden – und wer die Macht hat zu entscheiden welche. Systemfragen halt.“ Damit haben die beiden Frauen eine zentrale Herausforderung formuliert, vor der sich kein*e Politiker*in hinter Verwaltungsgerichtsurteilen oder selbstgeschmiedeten Ausbaugesetzesketten verstecken kann. Die Zeit des „Abarbeitens“ alter Pläne ist vorbei.

² Der Begriff „Mietendeckel der Mobilität“ stammt von Mario Candeias, Leiter der Abteilung Politikanalyse bei der Rosa-Luxemburg-Stiftung: <https://www.zeitschrift-luxemburg.de/mietendeckel-der-mobilitaet/>.



Im Feld der Wohnungspolitik ist der Stopp für Mieterhöhungen, der „Mietendeckel“, ein Dreh- und Angelpunkt für linke Perspektiven geworden. Die ganze soziale Misere einer von Kapitalinteressen getriebenen Mietpolitik wird damit kritisiert; plötzlich kommen die Interessen auf den Tisch, wird die „Gesetzmäßigkeit“ von Immobilienrendite in Frage gestellt. In der Diskussion um diese rote Linie, werden viel weitergehende Veränderungen gefordert und Konzepte entwickelt. Auch in diesem Feld steht die gesellschaftliche Linke deutlich erkennbar gegen die gesellschaftliche Rechte. Mobilisierung entsteht dabei aus konkreter Betroffenheit, aus Solidarität und dem Wunsch nach gerechten (Wohn-)Verhältnissen.

Eine ähnliche Rolle kann der „Autobahndeckel“ spielen. Auch hier sind es zunächst meist direkt Betroffene, die ihr Anliegen politisieren und sich gegen die Zerstörung ihrer Lebensräume vor Ort einsetzen. Auch der Autobahndeckel ist eine Basis, von der aus weitergehende gesellschaftliche Veränderungen gedacht, diskutiert und erungen werden können. Das Umsteuern öffentlicher Investitionen zur Stärkung von Bahn, Öffis, Fuß- und Fahrradmobilität ist naheliegend. Die Unterstützung regionaler (Land-)Wirtschaft und Transparenz über die Frage, was eigentlich warum transportiert wird und wer darüber entscheidet, kommen auf die Tagesordnung. Solche Themen gehen kommunal-, landes- und bundespolitisch Hand in Hand, bieten Chancen für kleinere und größere Aktionen und viel Raum für Bündnisarbeit. Auch in die Betriebe hinein – zu Gewerkschaften und Betriebsrät*innen. Wir sollten Städte und Gemeinden für soziales Leben umgestalten, statt den Durchgangsverkehr zu verwalten.

Die neue Allianz der Gewerkschaften Ver.di und EVG mit Fridays for Future, BUND, BUND-Jugend, Attac, VCD, Changing Cities, NaturFreunden und Campact veröffentlichte im September 2020 ein gemeinsames Forderungspapier. Anlass war der Tariffkampf für bessere Arbeitsbedingungen im öffentlichen Personennahverkehr. Ein wesentlicher Punkt darin ist, „dass die autozentrierte Verkehrsplanung der letzten Jahrzehnte beendet und die Mittel aus dem Fernstraßenneubau zu Gunsten des Umweltverbundes umgewidmet werden“³. Immerhin geht es um zig Milliarden Euro, die nach den jetzigen „Bedarfsplänen“ des Bundes in den Bau zusätzlicher Fernstraßen gesteckt werden sollen. Mittel, die für sozial und ökologisch gerechte Verkehrskonzepte gebraucht werden, für Auswege aus imperialen Verkehrsverhältnissen und für solidarische Mobilität.

³ Das ganze Bündnis-Positionspapier zum Beispiel unter www.attac.de/kampagnen/verkehrswende/verdi-attac-tvn2020/positionspapier-verkehrswende/.

Verkehrsprognosen abschaffen!

von Gerrit Schrammen, Verkehrsreferent
der Bundestagsfraktion DIE LINKE

In der Verkehrspolitik begegnen einem an allen Ecken und Enden Verkehrsprognosen – grundsätzlich hinterfragt werden sie nicht. Zwar wird hier und da versucht, deren bislang meist entscheidende Auswirkungen durch zusätzliche Kriterien abzuschwächen, ohne aber dass die grundlegende Logik in Frage gestellt wird. Ich plädiere hier für einen radikalen Schnitt: ein Ende der Verkehrsprognosen.

Verkehrspolitik muss in Zeiten des offenkundig bereits eingetretenen Klimawandels und vor dem Hintergrund des historischen Urteils des Bundesverfassungsgerichtes vom 29. April 2021 ausschließlich an politischen Zielen ausgerichtet werden – zuvorderst am Klimaschutz. Prognosen hingegen sind immer eine Trendfortschreibung, eine Politik auf dieser Grundlage bedeutet ein Weiter-so, dass wir uns nicht mehr leisten können.

Prognosen überall

1. Am 25. Juni 2021 hat der Bundesrat einen Beschluss zur »Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zu Straßenverkehrsordnung« gefasst ([Bundestratsdrucksache 410/21](#)). Nicht nur wegen der unfassbaren Bezeichnung läuft so etwas normalerweise unter meinem »Radar«, schließlich muss der Bundestag solchen Verordnungen i.d.R. nicht zustimmen (zu dieser hatten die Grünen aber eine Selbstbefassung im Verkehrsausschuss beantragt). In dieser also auf den ersten Blick völlig nachrangigen Verordnung sollten aber entscheidende Weichenstellungen getroffen werden: Fahrradstraßen sollten nur »auf einer Straße mit einer hohen oder zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte« angelegt werden dürfen. Mit anderen Worten, wenn eine Kommune eine Fahrradstraße anlegen möchte, muss sie ggf. mittels einer Prognose nachweisen, dass der Radverkehr auch tatsächlich zunimmt. Erfreulicherweise hat der Bundesrat hierzu Änderungen beschlossen. Zum einen werden die Wörter »einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr« eingefügt – womit eben die Notwendigkeit entfällt, eine konkrete Menge Radverkehr nachweisen zu müssen. Zum anderen wurde noch der Satz angefügt: »Eine zu erwartende hohe Fahrradverkehrsdichte kann sich dadurch begründen, dass diese mit der Anordnung einer Fahrradstraße bewirkt wird.« In der Begründung dazu heißt es treffend, dass Fahrradstraßen so nun auch dann angeordnet werden können, wenn »aufgrund deren Einrichtung mit einer hohen Fahrradverkehrsdichte zu rechnen ist. Dies lässt sich damit begründen, dass durch die Einrichtung einer Fahrradstraße der Radverkehr auf diesem Abschnitt sicherer und attraktiver wird und es infolgedessen zu einer Erhöhung des Radverkehrsanteils kommt beziehungsweise kommen kann (»Anstoßwirkung«).«

2. Mit Datum vom 22. Juni 2021 wurde die Ausschussdrucksache 19(15)524 an die Mitglieder des Verkehrsaus-

schusses versandt. Hierin geht es um die »Grundsätze für die Förderung von Vorhaben im Rahmen des Bundesprogramms zum Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG).« Das klingt ähnlich »spannend« wie das erste Beispiel, aber auch hier wird versucht, die fatale Wirkung von Prognosen abzumildern. Jede Investition des Bundes muss für sich betrachtet wirtschaftlich sein. Dazu gibt es verschiedenen Nachweisverfahren; das für den schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr nennt sich Standardisierte Bewertung, kurz fast liebevoll »Standi«. Mit dieser ist der Nachweis zu führen, dass der gesellschaftliche Nutzen die Kosten überschreitet. Während die Kosten halbwegs leicht zu ermitteln sind (wobei da oft getrickt wird, wenn es knapp wird), werden die Nutzen mit Hilfe einer Verkehrsprognose und monetarisierten Nutzenfaktoren ermittelt. Allerdings sind Schienenprojekte oft teuer, so dass es oftmals nicht für eine Nutzen-Kosten-Verhältnis größer 1 reicht. Deswegen nun soll die »Standi« reformiert werden. Neben einer Überarbeitung der Grundsätze soll ein »Nutzwertanalytischer Indikator« gebildet werden, der die nicht monetarisierbaren Nutzen umfassen soll: Nachhaltigkeit im Verkehr, Daseinsvorsorge und Klimaschutz. Mit diesem ließen sich bis zu 30% bessere Gesamtergebnisse erzielen, mit anderen Worten viele Projekte über die Schwelle von 1,0 hieven.

3. »Königin« der Verkehrsprognosen ist die Verkehrsprognose 2030. Hierauf baut der gesamte Bundesverkehrswegeplan 2030 auf. Der wiederum ist die Grundlage aller Investitionen in die Bundesverkehrswege, also Autobahnen, Bundesstraßen, Schienenwege des Bundes und Bundeswasserstraßen bis 2030 und darüber hinaus (die konkreten Projekte wurden anschließend in drei sog. Ausbaugesetzen beschlossen). Diese Verkehrsprognose hatte einen Zielhorizont von 20 Jahren – von 2010 bis 2030. Sie basiert auf gesellschaftlichen Annahmen zur Bevölkerungsentwicklung und dem Wirtschaftswachstum, sowie zur Zu- bzw. Abnahme regionaler Disparitäten. Es wurde ein durchschnittliches jährliches Wirtschaftswachstum von 1,14 %, aber eine Zunahme des Außenhandels um jährlich ganze 3,8% angenommen. Die Bevölkerung hingegen sollte von 80,2 Mio. im Jahr 2010 bis 2030 um gut 2 % auf 78,2 Mio. Menschen abnehmen, »die Anzahl der Einwohner im Alter von über 18 Jahren, die sog. »fahrfähige« Bevölkerung, wird um 1 % zurückgehen« ([Bundesverkehrswegeplan 2030](#), S. 54). Kein Wunder, das auf Basis solcher Annahmen die Prognose – wie eigentlich immer – einen steigenden Verkehrsbedarf ergab: im Güterverkehr + 38% Prozent und im Personenverkehr +12,9 Prozent (ebd., S. 55f). Und eben damit wird der Bedarf für weiteren Straßenbau begründet! Dabei wurden durchaus weitere politische Annahmen getroffen. Diese beschränken sich aber auf monetarisierbare Faktoren, sprich, sie werden in Nutzerpreise umgerechnet. Da geht dann z.B. die Lkw-Maut oder der Benzinpreisanstieg ein, ebenso werden Annahmen zur »Effizienz« getroffen, die die Nutzerpreise senken.

4. Nicht nur die Behörden, auch die Agora Energie- und Verkehrswende fallen auf Verkehrsprognosen herein. Am 3. Dezember 2020 stellten beide in einer Web-Konferenz ihre 175-Seiten umfassende Studie »Klimaneutrales Deutschland« mit dem Zielhorizont 2050 vor. Erschüttert über den vorhergesagten sehr geringen Zuwachs im Schienengüterverkehr mit nicht einmal einer Verdopplung bis 2050 (ich kenne zwei Studien aus den 2010er Jahren, die die Möglichkeit einer Verdopplung bis 2030 skizzierten) vertiefte ich mich in die Studie. Und, Welch Wunder, auch diese Studie verwendet klassische Verkehrsprognosen: die Wirtschaft soll um 1,3% pro Jahr wachsen, die Pro-Kopf-Wohnfläche steigt weiter, die Bevölkerungszahl geht leicht zurück – und »die Mobilität bleibt vollumfänglich erhalten« (S. 39), wie es euphemistisch heißt. Deutlicher: Die »Szenarien setzen explizit nicht auf Verzicht als notwendige Voraussetzung für Klimaneutralität«. Unklar bleibt, ob dies eine Absage an eine echte Verkehrswende bedeutet oder nur verschleiern soll, dass man durchaus Verkehr reduzieren will, im Sinne unseres Mottos Mehr Mobilität mit weniger Verkehr. Fakt aber ist, der Güterverkehr steigt in der Studie wie in der Verkehrsprognose 2030 deutlich an, lediglich beim Personenverkehr gibt es eine weitgehende Stagnation (aufgrund einiger abweichender Annahmen). Weil aber der Güterverkehr so stark wachsen soll und die Schiene arg unterschätzt wird, kommt die Studie zum Schluss, man brauche so einen Quatsch wie Oberleitungen für Lkw – irgendwie muss man diese Masse an Verkehr ja klimaneutral kriegen.

Abschaffen oder reformieren?

Die ersten beiden Beispiele zeigen, dass auch »in der Politik« (wenn auch nicht bei jedem) mittlerweile angekommen ist, wie problematisch Verkehrsprognosen als Grundlage politischer Entscheidungen sind. In beiden Fällen werden dem mittels einer Prognose ermittelten Bedarf weitere Entscheidungskategorien zur Seite gestellt. Für diese Anwendungsbereiche ist das ein Fortschritt, aber es löst nicht das grundsätzliche Problem von Verkehrsprognosen bei langfristigen politischen Entscheidungen.

Gelegentlich erreichen mich Vorschläge oder Fragen zur Reform der Bundesverkehrswegeplanung. Ich bin mittlerweile fest davon überzeugt, dass diese nicht reformierbar ist. Warum?

1. Um die Fragwürdigkeit von Nutzen-Kosten-Analysen – für die Prognosen immer die Grundlage der Nutzenermittlung bilden – zu veranschaulichen, hier das fiktive Beispiel einer geplanten Ortsumfahrung um die Stadt X: Als Nutzen werden 200 Mio. € ermittelt. Wird die Straße ebenerdig gebaut, kostet sie 100 Mio. € – das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV)= ist also 2, lets go! Um aber Anwohner:innen von Lärm zu entlasten und einen Park anlegen zu können, wird der Bau eines Tunnels diskutiert. Damit würde das Projekt aber 300 Mio. € kosten und das NKV wäre nur 0,67 – geht also nicht. Die über Prognosen ermittelte Wirtschaftlichkeit lässt sich nicht darstellen, obwohl die Tunnel-Variante ein Gewinn für die Stadt, also gesamtgesellschaftlich vorteilhaft wäre.

Man kann natürlich, wie bei der »Standi«, versuchen, diese Effekte (Lärmentlastung, Park) anderweitig einzurechnen. Aber...

2. Verkehrsprognosen sind im Grunde immer eine Trendfortschreibung: Sie gehen davon aus, dass alles mehr oder weniger so weiter geht wie bisher, die Wirtschaft kontinuierlich weiter wächst und sich die Gesellschaft auch nicht groß ändert. Solche Annahmen können aber keine Grundlage für eine gesellschaftliche Trendwende sein, derer es für eine echte Verkehrswende bedarf. Gesellschaftliche Brüche oder extreme Ereignisse wie die Corona-Pandemie oder ein Wandel des demokratischen Willens können sie nicht abbilden. Die o.g. Zahlen zu den Annahmen der Verkehrsprognose 2030 zeigen, wie viele politische Annahmen in ihnen stecken. Eine Partei, die dafür kämpft, dass Deutschland ein offenes Einwanderland ist, wird den Rückgang der Bevölkerung sicher in Frage stellen (für den es ja bisher auch keine Belege gibt). Aber ein CSU-geführtes Ministerium darf natürlich keine Einwanderungspolitik unterstellen, sondern muss der alternden Bevölkerung Rechnung tragen. Auch Ansätze wie »die Stadt der kurzen Wege«, eine Regionalisierung der Produktion, die erforderliche massive Verteuerung des Luftverkehrs und der Schifffahrt für den Klimaschutz, mit dem Ziel und der Folge des Zurückdrängens des globalen Handels, werden in den Prognosen nicht berücksichtigt.

3. Die Szenarien der Verkehrsprognosen sind keine »echten« politischen Szenarien. Beim Bundesverkehrswegeplan 2003 (Zielhorizont 2015) gab es noch drei politische Szenarien. Hier wurden die Benzinpreise ein bisschen rauf- oder runtergesetzt, die Lkw-Maut auch, die Trassenpreise der Bahn variiert. Die so ermittelten Nutzerpreise beeinflussen die Verkehrsnachfrage insgesamt, wirken aber vor allem auf die Verteilung der Verkehre auf die Verkehrsmittel. Niedrigere Trassenpreise bei der Bahn und eine Verdopplung der Lkw-Maut führen zu mehr Schienen- und weniger stark wachsendem Straßenverkehr. Es werden aber auch die Effekte auf das Wirtschaftswachstum zurückgerechnet. Zu »scharfe« politische Maßnahmen werden dann mit Verweis auf die negativen Effekte auf das BIP verworfen, wie beim BVWP 2003 das bezeichnenderweise so benannte »Überforderungsszenario«. Im aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2030 wurde auf solche politischen Szenarien ganz verzichtet, es wurden lediglich drei verschiedene Investitionsszenarien erstellt, basierend aber auf der gleichen Prognose und ansonsten gleichen Annahmen.

4. Im Bundesverkehrswegeplan wird das Verkehrswachstum nicht nur nicht in Frage gestellt, sondern es ist die Eingangsgröße für die Bewertung der einzelnen Verkehrsprojekte. Mit der Bundesverkehrswegeplanung wird die Verkehrsinfrastruktur gebaut, die für das prognostizierte Wachstum des Verkehrs erforderlich ist. Und damit wird dieses Wachstum dann auch ermöglicht und gefördert: »Der BVWP 2030 ist ein Plan für eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur. Er dient in erster Linie zur Herstellung eines bedarfsgerechten und sicheren Verkehrsnetzes.« (Bundesverkehrswegeplan 2030, S. 35).

5. Natürlich ist allen klar, dass neue Straßen bzw. Verkehrswege insgesamt erst die Möglichkeit dafür schaffen, dass sich der Verkehr realisiert – dies nennt man induzierten Verkehr. Der Wirkungszusammenhang ist also eigentlich genau anders herum als im Bundesverkehrswegeplan: Dieser ist letztlich eine selbsterfüllende Prophezeiung. Noch schlimmer, der induzierte Verkehr wurde bei der Bewertung der Projekte sogar als »impliziter Nutzen« positiv gewertet und entsprechend monetarisiert (BUND: »Desaster im Dutzend: Zwölf Autobahnen, die kein Mensch braucht«, März 2021, S. 6) – jede Fahrt ist ein volkswirtschaftlicher Vorteil, einfach, weil sie unternommen worden ist – sie wird ja schon ihren Grund haben.

6. Entscheidend für meine grundlegende Ablehnung der Verkehrsprognosen ist die innere Logik der Nutzen-Kosten-Analysen. Jeder vernünftige Mensch würde die Emissionen des zu erwartenden Verkehrs von 2030 mit denen von heute vergleichen, also die 20 Prozent Verkehrswachstum als Emissionssteigerung zu Grunde legen und Effizienzgewinne und den Einsatz erneuerbarer Energien emissionsmindernd berücksichtigen. So wird allerdings nicht gerechnet: Um die (Umwelt-) Wirkung geplanter Maßnahmen zu untersuchen, wird nur innerhalb des Jahres 2030 verglichen, nicht mit dem Ausgangsniveau. Berechnet wird also nur, welche Klima- und Umweltbelastung der prognostizierte »unvermeidliche« Verkehr 2030 hätte, wenn es das fragliche Projekt nicht gäbe. Jede geplante Straße also, die dann einen – eigentlich fiktiven – Stau oder Umweg vermeidet, ist rechnerisch ein Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz (und bewirkt eine Zeitersparnis: das ist der größte Nutzenfaktor). Deswegen trägt die Realisierung aller Projekte des Vordringlichen Bedarfs des BVWP 2030 laut Umweltbericht auch zu einer CO₂-Minderung von 491.453 t CO₂ pro Jahr bei. In monetärer Bewertung entspricht dies 1.191 Mio. € (Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 145). Die Bundesfernstraßen isoliert betrachtet führen allerdings doch auch bei dieser Berechnungsmethode zu einem Anstieg von 545.323 t CO₂ pro Jahr (denn ein bisschen wird der induzierte Verkehr doch negativ bewertet). Der tatsächliche Anstieg der Emissionen von 2016 (Verabschiedung der Ausbaugesetze) bis 2030 bei Eintreten der Wachstumsprognosen hat mit diesen Zahlen natürlich nichts zu tun.

Wie weiter mit dem Bundesverkehrswegeplan?

Die Linksfraktion fordert in einem Antrag (19/28778, siehe hier S. 53) sehr deutlich einen grundlegenden Neuanfang. Was das mit Verkehrsprognosen zu tun hat, ist hier ausführlicher begründet. In den drei Ausbaugesetzen steht, dass sie nach Ablauf von fünf Jahren, also Ende dieses Jahres, überprüft werden müssen. Diese sog. Bedarfsplanüberprüfung lehnen wir ebenfalls ab: Sie ist sinnlos, weil sich an der grundlegenden Methodik nichts ändert. Mehr als die Änderung bei den Annahmen zu Nutzerpreisen ist nicht zu erwarten, und dadurch würde lediglich das ein oder andere Schienenprojekt über die Schwelle von 1 rutschen, aber mit Sicherheit kein einziges Straßenprojekt unwirtschaftlich werden. Denn der Durchschnitt liegt hier bei einem

Nutzen-Kosten-Verhältnis von etwa 3 – da müsste schon sehr viel passieren, damit es unter 1 rutscht.

Am 4. Juni 2021 hat die Agora Verkehrswende ein interessantes Gutachten vorgelegt ([Der Bundesverkehrswegeplan: Status Quo, Reformbedarf und Änderungsmöglichkeiten](#)). Hierin finden sich viele Aussagen, mit der die hier aufgezeigte grundsätzliche Kritik geteilt wird: Der BVWP »schreibt das historische Verkehrsaufkommen ohne Differenzierung nach Klimaschädlichkeit fort« (S. 4), »die Grundeinstellung, wonach das Wachstum des Verkehrsbedarfs ein naturgesetzliches Phänomen ist, an das die Kapazität der Infrastruktur angepasst werden muss« (S. 5). Die Autoren wollen auch »eine erneute Orientierung am Kriterium des Bedarfes« (S. 21) verhindern.

Die Konsequenzen, die das Gutachten zieht, gehen letztlich aber nicht weit genug. Neben einer »Schmalspurvariante« Neubewertung der Projekte wird durchaus auch die Entwicklung einer weitergehenden Strategie (S. 17) vorgeschlagen. Dabei wird sogar auf einen älteren, ähnlich gelagerten Antrag von uns verwiesen. Hierzu soll der Bundesverkehrswegeplan eine gesetzliche Grundlage bekommen, was gut ist. In dieser soll aber nun neben dem Klima- und Umweltschutz »selbstverständlich auch der bedarfsgerechte Ausbau der Infrastruktur« (S. 23) genannt werden. Etwas konkreter heißt es später, dass eine Orientierung allein am Ergebnis der Nutzen-Kosten-Analyse nicht mehr möglich sein soll, vielmehr die Umweltwirkungen vorrangig(er) zu beachten sind« (S. 26).

Vielleicht gehen die Autor:innen ja davon aus, dass durch die sonstigen Annahmen und Ziele sowieso nur noch Schienenstrecken gebaut werden. Bei mir aber schrillen bei den Worten »bedarfsgerechter Ausbau« die Alarmglocken – weil sie eigentlich immer dazu führen, dass man Verkehrsprognosen hinterherbaut. Entweder, die Autor:innen haben es doch nicht richtig verstanden, oder sie wollen wie bei der Reform der »Standi« eine zweite Bewertungssäule einführen. Oder sie hatten schlicht nicht den Mut zu schreiben, dass es auch um eine Einschränkung des motorisierten Verkehrs, des Straßenbaus gehen muss. Die Analyse ist super, der Vorschlag noch nicht ganz ausgereift.

Fazit

Zurzeit steht der Bundesverkehrswegeplan noch über allem, er ist der unangefochtene Ausgangspunkt der deutschen Verkehrspolitik. Das muss sich ändern. Wir brauchen den politischen Willen für eine radikale Verkehrswende, einen Stopp des Straßenbaus und ein Ende des »bedarfsorientierten Ausbaus« aller Verkehrswege. Bei großen politischen Entscheidungen wie der besten Strategie für den Klimaschutz im Verkehr oder der Investitionsstrategie haben Verkehrsprognosen deswegen nichts zu suchen.

Wir müssen vom heute ausgehend die Ziele definieren, die wir erreichen wollen. Dann brauchen wir ein umfassendes Bündel verkehrspolitischer Maßnahmen, wie

wir diese erreichen können. Alles gehört auf den Tisch (außer neuen Straßen...). Letztlich geht es um einen die gesamte Verkehrspolitik umfassenden Planungsprozess mit vielen Rückkopplungs-Schleifen. In offenen Handlungsszenarien müssen die Rückwirkungen der politischen Maßnahmen (Ordnungsrecht, Preise) auf die Zielerreichung (CO₂-Reduktion, Modal Split) und deren Auswirkungen auf den Verkehr berechnet werden – und so lange angepasst werden, bis die Ziele erreicht werden. Bezogen auf die Infrastruktur schaut man sich die bestehenden Defizite in den Verkehrsnetzen an und definiert ein Zielnetz, woraus sich dann die Investitionsbedarfe ergeben. Wo noch zu viel Verkehr auf der Straße ist, analysiert man, durch welches Bündel an Maßnahmen man diesen dort reduzieren kann.

Natürlich braucht man ein Entscheidungskriterien dafür, welches von mehreren Schienenprojekten oder Radwegen besonders vorteilhaft ist und welche zuerst

realisiert werden sollten. Dies sollten aber nicht auf Grundlage von Prognosen durch Nutzen-Kosten-Verhältnisse ermittelt werden, sondern mit Potenzialanalysen. Bei diesen wäre nicht der Pkw-Verkehr gesetzt, sondern man würde unabhängig vom Verkehrsmittel alle Wege von Menschen und Gütern betrachten und daraus ein Potenzial ermitteln, das mit ergänzenden Maßnahmen ggf. »gehoben« werden könnte.

Diese kurz skizzierten Ideen für ein »statt-dessen« sind noch nicht abgeschlossen. Ich bin auch nicht der erste, der sich über diese Fragen Gedanken gemacht hat. Mein Anliegen ist vor allem, einen Denkanstoß zu geben. Und ich hoffe sehr, dass es in den nächsten vier Jahren zur einer grundlegenden Neuausrichtung der deutschen Verkehrspolitik kommt – in der über diese und weitere zentrale Fragen offen diskutiert und um Lösungen gerungen wird.

Immer mehr Bewegung für die Verkehrswende!

Rückblick auf die #MobilitätswendeJetzt-Aktionstage vom 4. bis 6. Juni 2021

von Max Frauenlob

Vom 4. bis 6. Juni 2021 fanden an über 70 Orten bundesweit Aktionen für die Mobilitätswende statt. Die Vielfalt der Aktionen sowie der beteiligten Initiativen belegen die gegenwärtige Dynamik im Feld. Die Anlässe werden nicht weniger werden und von der Bewegung ist noch einiges zu erwarten. Anlass genug sich die aktuellen Entwicklungen etwas genauer anzuschauen.

Die Aktionstage waren schon in ihrer Entstehung eher ungewöhnlich. Anders als bei anderen Kampagnen gab es keinen zeitintensiven Bündnisprozess einschließlich der Sammlung möglichst vieler Logos von Organisationen. Stattdessen setzten die Initiator*innen darauf, durch den Impuls möglichst viel Eigeninitiative lokal verankerter Akteur*innen zu fördern. Entscheidend für den Erfolg der Aktionstage war die offene Vernetzung der neuen Autobahn-Proteste u.a. um das Wald-statt-Asphalt-Bündnis mit vielen bereits seit langen agierenden Bürgerinitiativen gegen lokale Straßenbauprojekte. Damit gelang es sowohl junge Klimaaktivist*innen als auch erfahrene Umweltschützer*innen einzubinden. Zu manchen Aktionen riefen breite lokale Bündnisse auf, andere wurden von einer Gruppe von Fridays for Future, Ende Gelände oder Extinction Rebellion veranstaltet. Zudem beteiligten sich auch viele BUND-Gruppen.

Aufruf und Aktionsrahmen waren so offen gehalten, dass sich viele Aktive erst kurz vor knapp mit eigenen Aufrufen an den Aktionstagen beteiligten konnten.

Sechs von über 70 Aktivitäten möchte ich hier vorstellen und damit die Vielfalt der beteiligten Initiativen und Aktionsformen zeigen. Die Beispiele sollen inspirieren, sich bei kommenden Anlässen ebenfalls mit eigenen Aktivitäten an offenen Mobilitätswende-Aktionstagen zu beteiligen.

Freitag 4.6. – Runter vom Gas

Bei dieser Aktion besetzten etwa 40 Klimaschützer*innen das Steinkohlekraftwerk sowie den Bau einer neuen Gaspipeline am VW-Werk in Wolfsburg. Die Aktivist*innen stiegen auf Bagger und Kräne und ketteten sich an Schienen, um die Produktionsabläufe zu stören. Durch die Aktion wurde die klimaschädliche Produktion neuer Automobile in den Blick gerückt: »Heute greifen wir das VW-Kohlekraftwerk im Automobilwerk an, ein sehr anschauliches Symbol des zerstörerischen und ausbeuterischen Wirtschaftssystems.« Weitere Infos zur Aktion: <https://unplugvw.noblogs.org/>.

Neben dieser großen »direkten Aktion« gab es auch viele kleinere direkte Aktionen etwa in Form symbolischer Baubesetzungen, Floßblockaden und Transpi-Aktionen.

Samstag 5.6. – Moor bleibt Moor – Kundgebung mit Riesen Banner an der A20

Gegen das größte, teuerste und zerstörerischste Straßenbauprojekt in Deutschland – die Küstenautobahn A20 – gab es gleich eine Vielzahl lokaler Fahrraddemos und Sternfahrten. An der Kundgebung in Rastede beteiligten sich auch der Bundesvorsitzende des BUND sowie Campact mit einem riesigen Banner und dem

Foto: Jannis Große



Slogan »keine neuen Autobahnen« in der Breite und Optik der geplanten Autobahn. Trotz schlechtem Wetter beteiligten sich über tausend Menschen an dieser Aktion.

Samstag 5.6. – Hunderte Radler*innen gegen die Bio in der Südpfalz

Bei einer Fahrraddemo zwischen Godramstein und Annweiler in der Südpfalz beteiligten sich hunderte Menschen. Die Aktion steht exemplarisch für die Reichweite der Vernetzung. Auch gegen die negativen sozialen und ökologischen Folgen neuer Bundesstraßen wird an vielen Orten, auch und insbesondere jenseits der Ballungsgebiete demonstriert. In zahlreichen ländlichen Gegenden beteiligten sich Initiativen an den Aktionstagen z.B. auch in Aurich, Cloppenburg, Kreuztal, Nienstädt oder in der Uckermark. Eine Übersichtskarte aller Aktionsorte ist unter https://wald-statt-asphalt.net/mobilitaetswendejetzt_juni_2021/ zu finden.

Samstag 5.6. – Blockade der A100 durch Sand im Getriebe in Berlin

Am frühen Samstagmorgen blockierten hunderte Klimaaktivist*innen in Ende Gelände Maleranzügen die Baustelle der Stadtautobahn A100 in Berlin. Diese Massenaktion des zivilen Ungehorsams sollte den städtischen Lebensraum aneignen, entsprechend dem Vorschlag, dort lieber ein Freibad und bezahlbaren Wohnraum zu bauen. Auch Robin Wood beteiligte sich mit einem Klettertranspi mit der Botschaft »Wer Straßen sät wird Verkehr ernten« an der Aktion. Luftaufnahmen von der Aktion wurden in bundesweiten Medien verbreitet. Weitere Infos: <https://sand-im-getriebe.mobi/>.

Samstag 5.6. – Spontane Straßenaneignung u.a. in Marburg

Im Anschluss an die Fahrraddemo der lokalen Verkehrswendeinitiative sperrten Aktivist*innen mit Bannern die zentrale Unistraße, um sie mit Bildern und Ideen klimagerechter Mobilität zu schmücken. Auch an anderen Stellen eignen sich Menschen Straßenraum als Lebensraum an, etwa mit der Errichtung von »PopUpBike-lines« (temporären Radwegen) in Düsseldorf und Köln. Auch wenn der Aktionstag den Fokus beim Straßenbau hatte, schlossen sich auch Initiativen für lebenswerte Stadtmobilität den Aktionen an.

Sonntag 6.6. – Bündnis Demo #Keine Autobahn durch die Leinemasch in Hannover

Bei einer der größten Fahrraddemos gegen den Ausbau des Südschnellwegs in Hannover beteiligten sich etwa 2.500 Menschen. Aufgerufen hatte hier ein breites lokales Bündnis unter Beteiligung von ADFC, BUND, Extinction Rebellion, Fridays for Future, Nabu, VCD und lokaler Umwelt- und Verkehrsinitiativen.

In den vorbereitenden Online-Treffen waren einige, aber längst nicht alle Vertreter*innen der Aktionsorte dabei. Es waren Multiplikator*innen wie das Bündnis Verkehrsinitiativen gegen Straßenbau, Attac, Fridays for Future, der BUND und Weitere, die dazu beigetragen haben, dass die Mobilisierung kurz vor den Aktionstagen zum Selbstläufer wurde.

Der Aufruf wurde unter dem Motto »sozial- und klimagerechte Mobilitätswendejetzt! Autobahnbau stoppen!« verbreitet. Im Aufruf werden auch einige gemeinsame Forderungen genannt:

»Im Sinne des Klimavertrags von Paris und der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts zum Klimagesetz fordern wir:

- Ein sofortiges Moratorium für Planungen und Baustellen von Autobahnen und Autostraßen!
- Der Bundesverkehrswegeplan muss gekippt und die geplanten Projekte müssen gestoppt werden!
- Die frei werdenden Gelder müssen zur Finanzierung einer sozial gerechten und ökologischen Verkehrswende eingesetzt werden!
- Für die Produktion von Autos braucht es dringend deutliche Beschränkungen für Neuzulassungen, beim Gewicht, bei der zulässigen Geschwindigkeit, beim Energieverbrauch und bei der produzierten Stückzahl insgesamt!
- In der Automobil- und Straßenbauindustrie wegfallende Arbeitsplätze sollten durch attraktive Stellen in einer neuen Mobilitätsindustrie ersetzt werden!«

Die Aktionstage haben die Kritik am Straßenbau sowie die Forderung nach mehr Platz fürs Rad und klimafreundliche Mobilität an vielen Orten auf die Straße getragen. Ihr Erfolg zeigte sich in einer vielfältigen Berichterstattung von lokalen Zeitungen bis zum Tagesschau-Beitrag am 5. Juni.

Noch ist es nicht gut gelungen, die Frage der sozialen Gerechtigkeit bei der Mobilitätswende stark zu machen. Noch fehlt auch der Schulterschluss zu Sozialverbänden und Gewerkschaften. Doch das kann noch werden: Nach dem Corona-Lockdown war dies ein guter Protest-Einstieg. Weiter geht es dann Anfang September bei diversen Aktionen gegen die IAA in München, die vor allem die Macht der Automobilkonzerne angreifen. Und unmittelbar nach der Bundestagswahl soll es die nächsten dezentralen Aktionstage geben (8.-10. Oktober 2021).

Interessierte können sich schon melden unter mobilitaetswendejetzt@riseup.net.

Informationen und Save-the-Date gibt es hier: <https://wald-statt-asphalt.net/mobilitaetswendejetzt/> und hier: <https://twitter.com/mobiwendejetzt>.

Max Frauenlob ist Mitarbeiter von Sabine Leidig (MdB) und hat einen Arbeitsschwerpunkt in der Vernetzung mit außerparlamentarischen Initiativen. Die Mobilitätswendejetzt-Aktionstage hat er mit unterstützt und sich besonders über das gute Zusammenwirken jüngerer und erfahrener Aktiver gefreut.

Makro-Ökonomie: kolossale Kosten

Die wahren Kosten des Verkehrs werden
abgewälzt und totgeschwiegen

*Für Arbeit, Freizeit und Handel werden immer größere Entfernungen zurückgelegt. Was eine Tankfüllung, die Kfz-Versicherung oder ein Flugticket kostet ist bekannt. Und Unternehmen wissen, wie viel sie für die Fracht kalkulieren müssen. Aber das ist längst nicht alles. Viele Verkehrsfolgen haben die Verursacher*innen gar nicht auf dem Zettel. Aber es sind gigantische Summen.*

Axel Troost

Das Abwälzen negativer Folgen des eigenen Verhaltens auf andere nennt man Externalisierung. Sie durchzieht inzwischen so viele Lebensbereiche, dass der Soziologe Stephan Lessenich von einer Externalisierungsgesellschaft spricht. Dabei hat er vor allem das westliche Wohlstandsmodell vor Augen, das Ausbeutung und Umweltzerstörung im Globalen Süden in Kauf nimmt. Auch der Verkehr hat längst ein Ausmaß angenommen, das die Lebensqualität und unseren Planeten ernsthaft bedroht. Wenn die Pole schmelzen, Lärm und Abgase die Gesundheit bedrohen und die Landschaft durch Straßen, Parkplätze und Schienen zerschnitten und versiegelt wird, dann liegt dies auch daran, wie wir uns fortbewegen. Wobei „wir“ den Kern der Sache nicht trifft, denn individuell gibt es große Unterschiede: Wer reich ist, kann sich nicht nur mehr Verkehrsaufwand leisten, sondern sich meist auch besser vor den negativen Folgen des Verkehrs schützen. Die Forschung hierzu ist unterbelichtet, aber Recherchen des Umweltbundesamts zur Umweltgerechtigkeit in Deutschland haben gezeigt, dass Haushalte mit hohem ökonomischem Status deutlich mehr Autos besitzen und auch die Unterwegszeiten mit dem Einkommen wachsen. Hingegen sind sozial benachteiligte Familien überproportional von Lärm, Schadstoffen und dem Straßenbau betroffen, mit drastischen Folgen für Gesundheit und Lebenserwartung. Besonders betroffen sind einkommensschwache Haushalte, Ältere, Kinder, Behinderte und Menschen mit Migrationshintergrund.

Um das Problem besser greifbar zu machen, versuchen Ökonomen und Ökonomen die Externalisierung zu messen. Jeder Schaden muss dazu in die gleiche Maßeinheit überführt werden,

typischerweise in Geld, und die Gesamtschäden werden dann addiert. Dies ist leichter gesagt als getan: Wie will man erfassen, welche Klimaschäden durch eine bestimmte Menge an Autoabgasen in den nächsten Jahrzehnten beziehungsweise Jahrhunderten verursacht werden? Welcher Wert wird einem Verkehrsunfallopfer zugewiesen, und soll es dabei einen Unterschied machen, ob ein Kind, ein Rentner oder eine Bankdirektorin zu Schaden gekommen ist? Es ist daher unvermeidlich, jede Menge Annahmen zu treffen. Entsprechend werden die Kostenschätzungen auch immer wieder mit guten und schlechten Argumenten in Frage gestellt. Doch klar ist: Die externen Kosten sind real und werden nicht etwa dadurch fiktiv, dass sie von den Verursacherinnen und Verursachern nicht getragen werden.

Dem aktuellen, von der EU-Kommission herausgegebenen Handbuch über die externen Kosten des Verkehrs¹ zufolge werden in der gesamten Europäischen Union durch den Verkehr jährlich externe Kosten von 987 Milliarden Euro verursacht, davon 83 Prozent durch den Straßenverkehr². Von den Gesamtkosten entfallen 70 Prozent auf den Personenverkehr, der Rest auf den Güterverkehr. Auf den Kilometer bezogen schneiden im Personenverkehr Motorräder wegen ihrer hohen Lautstärke und der hohen Unfallkosten mit 24,5 Cent pro Personenkilometer (Pkm) besonders schlecht

1 European Commission (2019): „Handbook on the external costs of transport“, Version 2019, als PDF abrufbar unter <https://ec.europa.eu>.

2 Inklusive Staukosten, bei denen umstritten ist, ob es sich tatsächlich um externe Kosten handelt, weil die Verursachenden auch die Geschädigten sind.

ab, gefolgt von Pkw mit 12 Cent/Pkm (ohne Staukosten 7,8 Cent/Pkm) mit weitem Abstand vor Bus (3,6 Cent/Pkm) und Bahn (1,3 Cent/Pkm für elektrische Hochgeschwindigkeitszüge bis 3,9 Cent/Pkm für Dieselszüge). Flüge weisen durchschnittlich 3,4 Cent/Pkm und auf Kurzstrecken mit 4,2 Cent/Pkm etwa dreimal so hohe externe Kosten pro Personenkilometer auf wie Hochgeschwindigkeitszüge. Dass der Unterschied nicht noch größer ist, liegt an den vergleichsweise geringen Kosten für Unfälle und Flächenverbrauch. Sie müssen jedoch in Verbindung mit hohen Kilometerzahlen gesehen werden, die Flugreisen in absoluten Zahlen zu echten Klimakillern machen.

Das Umweltbundesamt kommt für den deutschen Verkehr zu ein wenig anderen Kosten – Pkws und Motorräder schneiden etwas besser ab –, die hohen externen Kosten des motorisierten Individualverkehrs kommen dort aber gleichfalls zum Ausdruck³. Ebenfalls nur auf Deutschland bezogen errechnet eine Studie im Auftrag der Allianz pro Schiene jährliche externe Kosten in Höhe von 149 Milliarden Euro (ohne Staukosten), auch hierbei entfällt der Großteil auf den Straßenverkehr⁴. Der größte Teil entsteht durch Unfälle. Aber auch Klimaschäden und vor- und nachgelagerte Prozesse, also die Produktion und Entsorgung von Fahrzeugen, Verkehrswegen und Treibstoffen, schlagen mit 21 Prozent erheblich zu Buche. Im Unterschied zu den Zahlen der EU-Kommission werden (inländische) Flugreisen mit externen Kosten von 12,8 Cent/Pkm als schädlicher angesehen als Pkw-Fahrten (10,8 Cent/Pkm) und schneiden deutlich schlechter ab als die Bahn (3,2 Cent/Pkm). Grund ist der höhere Klimakostensatz von 180 statt 100 Euro pro Tonne Kohlendioxid.

Was folgt aus diesen Zahlen? Das Handbuch der EU-Kommission belegt, dass die Verkehrsteil-

nehmenden durch zweckgebundene Steuern und Abgaben nur zu einem geringen Anteil für die von ihnen verursachten Kosten (externe Kosten und Infrastrukturkosten) herangezogen werden. Für die meisten Fahrzeugkategorien sei höchstens ein Viertel dieser Gesamtkosten dadurch gedeckt. Viele sehen den Ausweg aus dem Externalisierungsdilemma in der vollständigen Internalisierung der externen Kosten in die Marktpreise: Spritpreise und Nutzungsentgelte wie Maut müssen soweit erhöht werden, dass mit den eingenommenen Geldern die Schäden vermieden, erhoben oder kompensiert werden können. Das entspricht dem Verursacherprinzip, beseitigt die unfaire Privilegierung umweltschädlicherer Fortbewegungsvarianten und ist insofern auch berechtigt. Abgesehen von den vielen praktischen Problemen, die der Internalisierungsansatz mit sich bringt, leidet er aber auch an einem verengten Blick auf die Wirklichkeit. Denn Ziel der Verkehrspolitik muss ein maßvoller und jeder und jedem offenstehender Zugang zu Mobilität sein. Hingegen interessiert bei der Internalisierung über Marktpreise vor allem die Tatsache, wie zahlungskräftig jemand ist. Sicher führt kein Weg daran vorbei, die Nutzung von Autos und Flugzeugen deutlich teurer zu machen, zum Beispiel durch eine stetig steigende Kohlendioxid-Steuer oder -Abgabe. Dies darf aber nicht dazu führen, dass ärmere oder in ländlichen Regionen wohnende Menschen vom gesellschaftlichen Leben ausgeschlossen werden. Preissteuernde Maßnahmen müssen daher stets auch in ihrem sozialen Kontext gesehen werden und durch einen Instrumentenmix aus Ge- und Verboten, Förder- und Strukturpolitik und eine Stadtplanungspolitik der kurzen Wege ergänzt werden, um soziale Schief lagen zu vermeiden und trotzdem die notwendige Verkehrswende zu meistern.

3 Umweltbundesamt: „Methodenkonvention 3.0 zur Ermittlung von Umweltkosten“, Kostensätze, Stand 02/2019, erstellt von Astrid Matthey und Björn Bünger, Dessau-Roßlau 2019.

4 Infras: „Externe Kosten des Verkehrs in Deutschland. Straßen-, Schienen-, Luft- und Binnenschiffverkehr 2017“, Studie im Auftrag von Allianz pro Schiene e. V., 2019.

» Axel Troost ist seit einer kleinen Ewigkeit Weggefährte, Geschäftsführer der Memorandum-Gruppe für Alternative Wirtschaftspolitik und Mitgründer des Institut Solidarische Moderne ISM

Lesetipp

Stephan Lessenich: „Neben uns die Sintflut. Die Externalisierungsgesellschaft und ihr Preis“, Hanser, Berlin 2016.

Arbeitsgruppe Alternative Wirtschaftspolitik: „Nachhaltige Mobilität aktiv gestalten“, in: Memorandum 2020: Gegen Markt- und Politikversagen – aktiv in eine soziale und ökologische Zukunft“, PapyRossa, Köln 2020. (kostenlos auf: alternative-wirtschaftspolitik.de)

Umweltbundesamt: „Umweltgerechtigkeit – Umwelt, Gesundheit und soziale Lage“, Dessau-Roßlau 2019, unter: umweltbundesamt.de.

Autonomes Fahren: Mehr Schein als Sein!

von Andreas Wagner

Noch in den letzten Sitzungswochen der Legislaturperiode des Bundestages brachte Andreas Scheuer einen Gesetzentwurf ein, der für das sog. »autonome Fahren« Regelung für Fahrzeuge zulässt, die technisch vielleicht in einigen Jahren überhaupt erst notwendig sind. Dass bereits vor Inkrafttreten des Gesetzes technische Nachbesserungen erforderlich sind, zeigt, dass das Gesetz mit heißer Nadel gestrickt ist. Doch es gibt ferner generelle Kritik an dieser Technologie und den Regelungen für diese.

(Rede zu Protokoll von Andreas Wagner am 20. Mai 2021)

Die Fraktion DIE LINKE sieht den Gesetzentwurf zum sogenannten »autonomen Fahren« sehr kritisch. Ich setze das »autonom« in Anführungszeichen, weil die Technik weit davon entfernt ist, dass sie selbstständig stets angemessen agiert und vor allem mit ihrer Umgebung, insbesondere Menschen, interagiert. Solcher Etikettenschwindel ist gefährlich, weil er Menschen dazu verleitet, zu glauben, dass die Technik mehr kann, als sie vermag – auch wenn im umfänglichen Handbuch dann etwas anderes stehen mag. So starben vor ein paar Wochen in den USA abermals zwei Menschen und vor ein paar Tagen wieder ein Mann, weil diese sich darauf verließen, dass ihr sogenannter »Autopilot« von Tesla funktionieren würde.

Dass die Fahrzeuge im Rahmen des ÖPNV vielleicht in ein paar Jahren von der Technischen Aufsicht fernüberwacht in eng umgrenzten sogenannten Betriebsbereichen fahren könnten, ist denkbar. Der Entwurf erlaubt aber ausdrücklich auch die Zulassung für Privatfahrzeuge.

Zum Stand der Technik: Die Fahrzeuge können ihre Umgebung bei Weitem nicht zuverlässig erkennen, könnten zum Beispiel ein Gebüsch für einen Stromkasten halten an einer Stelle, wo sie in das Gebüsch hineinfahren könnten, anstatt Schlimmeres zu verursachen. Die Technik funktioniert nicht zu jeder Tageszeit und nicht bei jeder Witterung. Die Software ist trotz gegenteiliger Behauptung nicht intelligent, sondern nur eine Ansammlung von, irgendwann, Tausenden, aber niemals vollständigen möglichen Szenarien auf der Straße. Diese logisch miteinander zu kombinieren, gegeneinander zu gewichten und zu entscheiden, vermag das Fahrzeug nicht. Und es kann auch nicht darauf reagieren, wenn etwa ein Polizist Anweisungen gibt oder Blaulicht-Fahrzeuge durchkommen müssen.

Zwar muss nach dem Entwurf in § 1e Absatz 2 c gewährleistet sein, dass das Fahrzeug bei – Zitat – »Gefährdung von Menschenleben keine weitere Gewichtung anhand persönlicher Merkmale vorsieht«. Mögliche Unfallszenarien habe ich in der Anhörung genannt. Die Regelung ist insofern eine Beruhigungsspielle, weil sie zwar etwas vorschreibt, was nicht gemacht werden

darf, aber es offenlässt, was stattdessen gemacht werden muss. Das ist aber genauso nötig wie die Offenlegung, Zertifizierung und vollständige Transparenz der Algorithmen und Daten. Das ist gerade für Unfallopfer extrem wichtig, damit diese ihre Rechte durchsetzen können.

Selbst wenn die Technik gegenüber Cyberangriffen und Manipulationen bis hin zu Terroranschlägen geschützt wäre – was nicht der Fall ist; es wurde in der Anhörung kritisiert –, selbst dann wäre der Gesetzentwurf allein schon wegen der Regelung der Haftungsfragen abzulehnen.

Nun gleich dazu: Nach dem Entwurf gilt wie beim normalen Pkw die sogenannte Gefährdungshaftung durch den Fahrzeughalter. Beim sogenannten »autonomen Fahren« gibt es aber jenseits des Halters zahlreiche weitere mögliche Quellen für Unfälle, die den Hersteller direkt betreffen, aber auch aus dem Betrieb des Fahrzeugs mithilfe weiterer Akteure resultieren. So könnte der Softwarekonzern zum Beispiel in Gestalt fehlerhafter oder versagender Algorithmen, die in gewissem Turnus ein Update erfordern, verantwortlich sein oder der Anbieter digitaler Karten. Natürlich könnte die Technische Aufsicht ihre Aufsichtspflicht grob vernachlässigen, was ebenfalls außerhalb des Einflusses des Halters ist. Ferner sei erwähnt, dass der Mobilfunkbetreiber, dessen Netzabdeckung zu langsam oder gar nicht vorhanden war, eine Unfallquelle sein kann.

Von Sachverständigen in der Anhörung haben wir auch erfahren, dass in ihrer Gesamtheit die möglichen Fehlerquellen und Unfallursachen, die aufseiten des Herstellers und der am Betrieb zwingend beteiligten Unternehmen liegen, gegenüber denen des Halters überwiegen. Daher fordern wir, im Grundsatz von der Halter- zur Herstellerhaftung überzugehen, wie es auch der Verbraucherzentrale Bundesverband verlangt, und ferner im Rahmen der Gesamthaftung die weiteren Akteure in die Pflicht zu nehmen.

Wie die fachlich-technischen und die versicherungsrechtlichen Aspekte im Gesetzentwurf geregelt bzw. falsch oder gar nicht geregelt sind, zeigt, dass dieser mit heißer Nadel gestrickt ist. Wir lehnen ihn daher ab.

Der Hype ums »autonome Fahren«

von Gerrit Schrammen, Verkehrsreferent der Linksfraktion

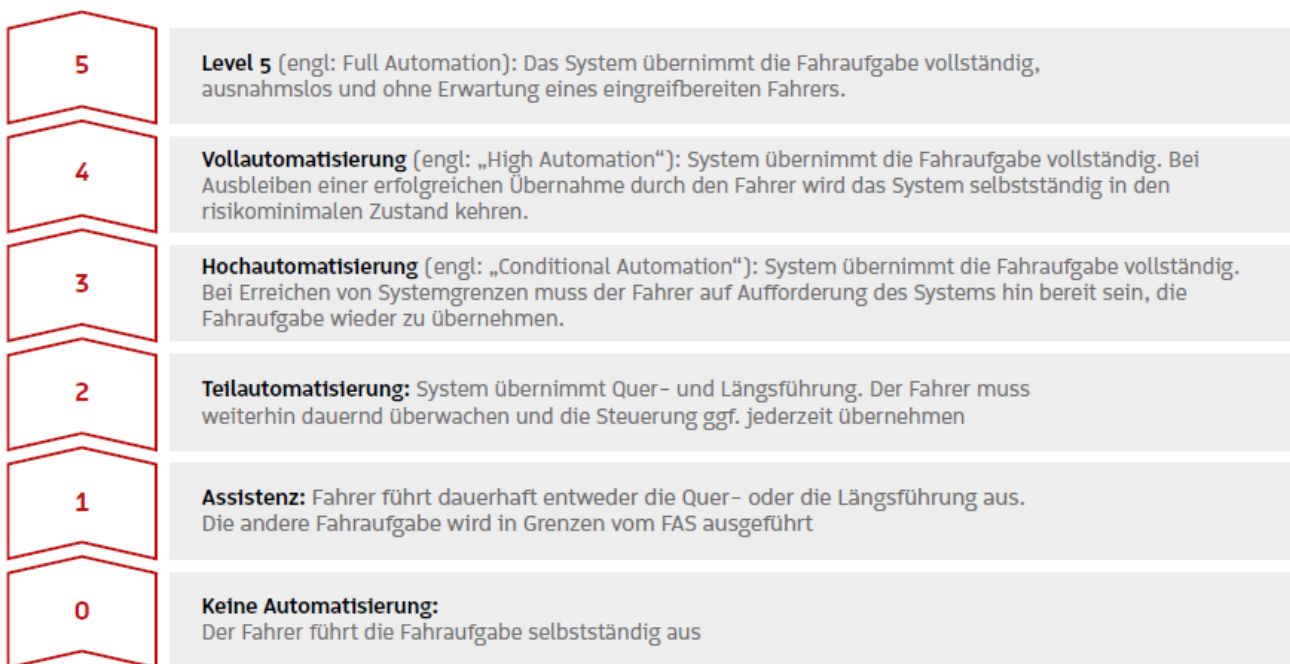
Die Zukunft des vollautomatisierten Fahrens klingt verheißungsvoll: Die einen versprechen Auto-Mobilität für alle vom Baby bis zum »Tattergreis« und das Ende von Verkehrsunfällen, die anderen träumen davon, mit Flotten billiger Robo-Taxen private Pkw überflüssig zu machen. Trotzdem halte ich es für einen Irrweg. Die Technik ist unausgereift, viele rechtliche Fragen ungeklärt. Die Kosten für Entwicklung und Infrastruktur sind enorm – und höher, als den öffentlichen Verkehr mit Menschen am Steuer auszuweiten.

Hintergrund des automatisierten Fahrens

Vorweg: Da ich »autonomes Fahren« für bewusst irreführend bzw. missverständlich halte, da eigentlich jede:r Autofahrer:in autonom fährt, spreche ich vom automatisierten Fahren. Man unterscheidet hierbei fünf Stufen der Automatisierung (siehe Grafik¹).

men, wenn die Technik am Ende ist. Stufe 4 bedeutet, dass in bestimmten Anwendungsbereichen (z.B. auf Autobahnen, die technisch am einfachsten sind, weil hier nur Autos verkehren, oder im Parkhaus) oder in bestimmten Gebieten (z.B. Messegelände o.ä.) generell der oder die Fahrer:in die Hände vom Steuer lassen kann – oder es gar keine:n Fahrer:in mehr gibt.

Grundsätzlich gibt es zwei technische »Pfade«. Der eine besteht darin, private Pkw noch komfortabler zu machen, mit eben der Möglichkeit, ab und zu – vor allem auf Autobahnen oder beim Einparken – die Hände vom Steuer nehmen zu können. Der andere bedeutet, dass – bei Stufe 4 begrenzt auf bestimmte Einsatzgebiete – Autos als Robo-Taxen unterwegs sind. Ersteres ist eher das Modell der deutschen Industrie, letzteres das des Silicon Valley, wo auch schon einige Testläufe stattfinden. Waymo scheint hier am weitesten zu sein. Stufe 5 bedeutet komplett fahrerlos, das Fahrzeug kann komplett ohne Lenkrad gebaut werden, es fährt immer und überall autonom.



Die Stufen 1 und 2 sind Fahrassistenzsysteme: Tempomat, Spurhalteassistent, Abstandshalter und Notbremsassistent (das bezeichnet man auch als Längs- und Quersführung eines Fahrzeuges). Diese sind durchaus sinnvoll, weil sie zusätzliche Sicherheit bringen, falls der bzw. die Fahrer:in unaufmerksam ist oder unvorhersehbare Situationen eintreten. Stufe 3 erlaubt das kurzzeitige Loslassen des Lenkrades. Der bzw. die Fahrer:in muss aber jederzeit unverzüglich das System übernehmen

Aktueller Stand der Regulierung

Seit diesem Jahr kann die neue S-Klasse von Mercedes auf Autobahnen automatisch fahren – mit maximal 60 Stundenkilometern (wobei die Geschwindigkeitsbegrenzung nicht in der Technik, sondern in internationalem Recht begründet ist) – es scheint aber keine offizielle Zulassung dafür vorzuliegen. Denn in einem Bericht der Bundesregierung vom 14. April 2021 (Bundestagsdrucksache 19/28800) wird bestätigt, dass bislang noch kein einziges Fahrzeug für die dritte von fünf Stufen der automatisierten automobilen Himmelsleiter zugelassen ist.

¹ Abbildung aus: »Handlungsempfehlungen zur Typengenehmigung und Zertifizierung für eine vernetzte und automatisierte Mobilität« der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität, S. 12.

Dabei wurde diese dritte Stufe bereits 2017 im deutschen Recht legalisiert. Der gesetzlich vorgeschriebene Bericht sollte die Anwendung evaluieren, musste sich nun aber auf den Stand der Technik und Forschung beschränken. Trotz ausbleibender realer Fahrzeuge auf den deutschen Straßen hat das CSU-geführte Bundesverkehrsministerium (BMVI) schon die nächste, die vierte Stufe gezündet: das »Gesetz zum autonomen Fahren« wurde Ende Juni 2021 beschlossen. Deutschland ist damit nach Aussagen des BMVI das erste Land der Welt, dass hierfür einen allgemeingültigen Rechtsrahmen geschaffen hat.

Mit diesem Gesetz werden Fahrzeuge insbesondere als Robo-Taxen oder für Lieferdienste in bestimmten Gebieten (z.B. auf Werksgeländen), die gesondert genehmigt werden müssen, erlaubt. Die möglichen Einsatzgebiete sind hier sehr vage formuliert, letztlich sollen die Länder festlegen, wo diese Fahrzeuge fahren können. Grundsätzlich gibt es drei Möglichkeiten: Bei der ersten fahren die Fahrzeuge immer die gleiche Strecke. Bei der zweiten fahren sie zwar immer von A nach B, können aber zwischen verschiedenen Routen wählen. Bei der dritten gibt es ein tatsächliches Bedienungsgebiet mit freier Wegewahl.

Die Nutzung als Privat-Pkw und insbesondere für Autobahnen ist nicht das primäre Ziel des Gesetzentwurfes, sie ist aber durchaus möglich und von der Koalition sogar explizit gewünscht. Das hat die Diskussionen im Verkehrsausschuss darüber und die Ablehnung der Koalition eines expliziten Verbotes der Nutzung dieser Fahrzeuge als private Pkw gezeigt. „Kein Wunder, hat sich doch der Verband der Automobilindustrie dies unbedingt gewünscht, will man doch damit Geschäfte machen und einen Vorsprung durch Technik erreichen! In vorauseilendem Gehorsam hat die Bundesregierung den Rechtsrahmen geschaffen, um den Unternehmen die Sicherheit für neue Absatzmärkte bieten.“

Der private Einsatz ist allerdings deswegen so gefährlich, weil Privatpersonen diese Funktion dann auch außerhalb der ausgewiesenen Bereiche nutzen könnten. Bei Tesla kommt dies – mit einer Technik etwa auf Stufe 3 – immer wieder vor. Dies hat gelegentlich Unfälle zur Folge, weil die »unverzügliche Übernahme« in Situationen, wo die Technik an ihre Grenzen kommt, nicht gelingt. Gegen das Fahren außerhalb der zugelassenen Gebiete gäbe es theoretisch die Möglichkeit des Geofencing, was im Gesetz aber nicht vorgeschrieben ist.

Grundsätzlich erlaubt das Gesetz (im Verbund mit den Anlagen und Verordnungen) komplett fahrerlose Fahrzeuge, die allerdings auch noch manuell, also aus dem Auto heraus, lenkbar sein müssen. Und sie müssen auch von außen gesteuert werden können – wenn das Auto nicht mehr weiter weiß. Dann darf es nur mit 6 Stundenkilometern fahren.

Eine Technische Aufsicht soll den Verkehr ähnlich der Flugsicherung überwachen. Diese muss »unverzüglich« eingreifen können, wenn das System an seine Grenzen

stößt oder Verkehrsregeln missachtet werden müssen, um weiterzukommen. Wenn z.B. auf einer Landstraße ein Auto oder ein Trecker die Spur blockiert und das Fahrzeug eine durchgezogene Linie überqueren muss, um weiterfahren zu können, geht das nur mit Freigabe, also einer »Erlaubnis« von außen. Denn diese Fahrzeuge müssen so programmiert werden, dass sie sich an alle Verkehrsregeln halten.

Der Verkehrsausschuss des Bundestages hat zu diesem Gesetzentwurf am 3.5.2021 eine öffentliche Anhörung durchgeführt, auch auf unseren Wunsch hin. Unser Sachverständiger war Stefan Hessel von Algoright e.V. Er monierte, dass diese Technik eine große Gefahr für Cyberangriffe bieten würde. So könnten Erpresser damit drohen, das Auto zu sperren. Oder Verkehrsschilder könnten für das menschliche Auge nicht sichtbar so manipuliert werden, dass diese Fahrzeuge dies nicht erkennen können, und eben viel zu langsam oder, deutlich gefährlicher, viel zu schnell fahren. Bei Cybersicherheit und beim Datenschutz müsste dringend eine Abstimmung mit dem europäischen Recht erfolgen. Ein weiterer Kritikpunkte in der Anhörung war, dass die Haftung mit zunehmender Automatisierung auf die Hersteller übergehen müsste, schließlich seien es immer mehr die Algorithmen der Hersteller, die die Entscheidungen trafen. Das Gesetz beschreitet aber genau den gegenteiligen Weg und verlagert die Haftung auf die Betreiber. Ebenfalls gefordert wurde eine externe Feldüberwachung dieser Fahrzeuge, damit auch Fehler, die die Systeme bzw. Hersteller nicht selber erkennen (oder melden!) erkannt werden könnten.

Grenzen der Technik

Seit ich im August 2020 begann, mich intensiver mit dieser Technik zu beschäftigen, dachte ich häufig, »Das Problem lösen sie nie«. Pustekuchen: immer hat die Industrie schon eine Lösung parat – aber mit jeder wächst der Aufwand, steigen die Kosten. Autos können keine Verkehrspolizisten erkennen und Signale hören? Nun erklärte mir ein Kollege, dass die Linienrichter im Profifußball bereits digitale Signale aussenden. Das ginge also zukünftig auch bei Polizisten. Sich in dem Gewirr weißer und gelber Fahrbahnmarkierungen auf Autobahnbaustellen, manchmal sogar auf der Gegenfahrbahn (verboten!), zurechtfinden? Unmöglich, dachte ich! Von wegen: zur Lösung gibt es längst einen sog. »digitalen Zwilling« für die Straßen, an dem sich die Fahrzeuge orientieren können (den man nur laufend aktualisieren muss).

Der o.g. Bericht der Bundesregierung zeigt weitere Beispiele für die Grenzen der Technik und die absurden Bemühungen, diese zu umgehen. Unfreiwillig zeigt er auch den Wahnsinn, wie die Menschen sich letztlich der Technik unterordnen sollen. Der Frage, welcher Zeitraum genau die »unverzügliche Übernahme« des Fahrens von der Maschine durch den Menschen sein soll, wurde viel Forschungsarbeit gewidmet. Vier Jahre nach Verabschiedung des Gesetzes ist diese Frage trotzdem noch immer nicht geklärt, aber immerhin, dass es mindestens acht Sekunden sein sollten. Man

hat aber festgestellt, dass – wenig überraschend – die Fahrer:innen deutlich mehr ermüden, wenn sie nicht aktiv fahren. Hier wird nun vorgeschlagen, dass sie sich aktiv beschäftigen sollen, um die Ermüdung zu vermeiden. Am besten sollten sich die Fahrer:innen mit motivierenden Tätigkeiten beschäftigen. Nur: Wie will man das kontrollieren? Wie vorschreiben? Die Menschen nutzen das System doch gerade, um sich anderen Beschäftigungen zuwenden zu können.

Außerdem hat man festgestellt, dass die nonverbale Kommunikation – also Nicken, mit der Hand die Vorfahrt geben – eine große Rolle im Verkehr spielt, die »dem Auto« naturgemäß nicht möglich ist. In einer Studie heißt es, 60 Prozent dieser nonverbalen Kommunikation könne man auf den Mischverkehr – also mit von Menschen und Maschinen gesteuerten Fahrzeugen – übertragen. Immerhin. Aber das heißt ja, dass 40 Prozent nicht übertragen werden können. Dafür sollen nun neue »Interaktions- und Kommunikationskonzepte« geschaffen werden. Ich habe schon den Vorschlag gesehen, Monitore an der Fahrzeugfront anzubringen, auf denen dann Textbotschaften an die menschlichen Fahrer:innen gezeigt werden.

Vor allem die europäischen Städte bereiten der Technik große Probleme. Viele Forscher gehen davon aus, dass man Leitplanken bauen müsste, um die Menschen von den Autos zu trennen. Das ist das Gegenteil dessen, was wir wollen! Auch das deutsche Wetter mit Regen, Nebel und Schnee macht den Ingenieuren Sorgen (die Testversuche finden nicht zufällig im fast durchgehend sonnigen bzw. Niederschlagsfreien Texas statt).

Kosten

Das automatisierte Fahren ist auf die Übertragung großer Datenmengen angewiesen, zwischen Fahrzeugen, zwischen Infrastruktur und Fahrzeugen, zum Herunterladen aktueller Verkehrsinformationen usw. Das 5G-Netz ist somit Voraussetzung, und dessen Ausbau zunächst an Autobahnen erfolgt ganz klar nicht nur, weil sich die Beifahrer:innen darüber freuen, besser streamen zu können. Aber der europaweit flächendeckende Ausbau des 5G-Netzes kostet 300 bis 500 Milliarden Euro. Das automatisierte Fahren benötigt zudem gigantische Rechenoperationen. Für Dinge, die ein Mensch mit einem schnellen Blick »scannt«, gibt es viele Sensoren und Kameras. Der Energiebedarf steigt um bis zu 15 Prozent. Und die Fahrzeuge selber kosten mindestens 10.000 € mehr. Auch um die »digitalen Zwillinge« der Straßen, die man wegen des schlechten Wetters und bei Baustellen braucht, zu erstellen und vor allem laufend zu aktualisieren, kostet sehr viel. Wer soll das bezahlen?

Die Industrie hat bereits über 100 Mrd. € investiert, mindestens die gleiche Summe ist noch nötig. Dieses Geld will die Industrie natürlich erwirtschaften, entweder durch den Verkauf von Privat-Fahrzeugen oder durch den Betrieb kommerzieller Flotten von Robo-Taxen à la UBER & Co.

Auch Robo-Taxen sind ein Irrweg

Grundsätzlich ist der Weg, den Klimawandel allein durch Technik aufzuhalten zu wollen, falsch. Er wird nicht ausreichen. Eine effizientere Antriebstechnik macht noch Sinn – wenn die Pkw nicht gleichzeitig größer und schwerer, sondern leichter werden und es nicht mehr, sondern weniger werden. Aber das vollautomatisierte Fahren macht das Auto eigentlich nur besser und bequemer, was dazu führt, dass mehr Auto gefahren wird, u.a. dürften die Pendeldistanzen steigen, wenn man auch als Fahrer:in nebenbei arbeiten oder lesen könnte.

Als Nischenprodukt in abgegrenzten Bereichen würde ich öffentliche Robo-Taxen noch hinnehmen. Aber Sinn machen Robo-Taxen nur in Regie der öffentlichen Hand. Aber auch die Anbieter des »RidePooling« wie UBER & Co. setzen auf diese Technik und die Testflotten in den USA sind ebenfalls kommerzielle RidePooling-Anbieter, nur eben ohne Fahrer:in (wobei die meisten noch eine Person zur Sicherheit an Bord haben, Waymo allerdings nicht mehr). Die gerade beschlossene Novelle des Personenbeförderungsgesetzes schränkt diese Flotten privater Betreiber leider nicht wirklich ein, auch wenn es ein – leider viel zu schwaches – Schwert gegen UBER & Co. gibt. Eine Schwemme von taxiähnlichen Verkehren (mit und ohne Fahrtenteilen bzw. RidePooling) droht bereits ohne die neue Technik Taxen und den ÖPNV zu ruinieren. Werden die Angebote deutlich billiger – und das ist ja das Versprechen fahrerloser Robo-Taxen, denn der bzw. die Fahrer:in macht den größten Kostenblock aus – droht ihr Untergang. Entscheidender als die Frage, ob diese Angebote mit oder ohne Fahrer:in angeboten werden, halte ich daher die Frage, wer diese Flotten betreibt: eine unregulierte, gewinnorientierte Plattform oder die öffentliche Hand, die entscheidet, wann und wo diese Flotten in Ergänzung des öffentlichen Verkehrsangebotes fahren?

Ob Robo-Taxen aber wirklich günstiger angeboten werden können als solche mit Fahrer:in, ist dabei durchaus fraglich. Der Einsparung der Fahrer:innen muss man einiges gegenrechnen. Zum einen die technische Aufsicht, wobei unklar ist, wie viele Fahrzeuge eine Person gleichzeitig beaufsichtigen kann. Falls mehrere auf einmal in einer kritischen Situation sind, könnte es brenzlig werden. Wer achtet zudem darauf, dass die Insassen angeschnallt sind, wer sortiert vergessenes Gepäck und wer reinigt die Fahrzeuge wann? Dazu gibt es natürlich schon Erfahrungen aus den USA, Details und Kosten sind mir allerdings nicht bekannt. Daten zu den tatsächlichen Betriebskosten werden die Unternehmen vermutlich nicht so gerne veröffentlichen, schließlich sitzen ihnen Investoren im Nacken, die auf die Zukunft wetten, da werden die Unternehmen sicher alles dafür tun, ihr Modell als erfolgversprechend darzustellen – und hohe Betriebskosten passen da nicht gut ins Bild.

Jedenfalls bietet Waymo seinen Service für etwa die gleichen Kosten an wie UBER & Lyft, billiger ist es also (noch?) nicht! Auch einige Studien kommen zu der Schlussfolgerung, dass die Betriebskosten nicht zu



Autonomer Kleinbus in Bad Birnbach: In öffentlicher Hand kann es sinnvolle Einsatzgebiete geben.

unterschätzen sind und der vermeintliche Kostenvorteil der Robo-Taxen gar nicht so groß sei. Zumal die Fahrzeuge wegen der zusätzlichen Technik auch deutlich teurer sind und auch bis zu 15% mehr Energie verbrauchen, was nicht nur schlecht fürs Klima ist, sondern ebenfalls Kosten verursacht. Der angebliche Effizienzvorteil des automatisierten Fahrens durch vorsichtigere Fahrweise bewegt sich übrigens ebenfalls in diesem Rahmen und die Parkplatzsuche, ebenfalls ein gern genanntes Argument der Befürworter:innen, ist nur für etwa 1% des CO₂-Ausstoßes von Pkw verantwortlich.

Fazit

Die Begeisterung für das autonome Fahren macht auch vor einigen in der LINKEN nicht halt, die Grünen sind schon fast gänzlich unkritisch. Deswegen will ich es einmal so formulieren: Auch ich kann mir eine Zukunft vorstellen, in der diese Fahrzeuge einen sinnvollen Beitrag zur Verkehrswende leisten. Als öffentlich betriebene Flotten in abgegrenzten Bereichen, mit weitgehend

autofreien Innenstädten und dem Verbot des Besitzes privater Pkw. Ich halte aber die Chance, dass sich genau diese eine Zukunft realisiert, und nicht eine der 99 anderen, bei denen das automatisierte Fahren absolut »nach hinten losgeht« für extrem unwahrscheinlich – in etwa so hoch wie die Chance, dass wir Ende des Jahrzehnts Weltfrieden haben.

Anders als viele, glaube ich auch nicht, dass die Technik sowieso kommt. Sie ist längst noch nicht so weit und auf massive öffentliche Investitionen sowie Forschung & Entwicklung angewiesen. Deswegen stehen wir vor der Wahl: Lassen wir es lieber bleiben und geben das schöne Geld dafür aus, jetzt die Verkehrswende voranzutreiben und in den Städten den ÖPNV massiv auszubauen und auf dem Land vernünftige Angebote zu etablieren. Oder warten wir auf die neue Wundertechnik? »Stufe 5« würde aber frühestens in 15 Jahren zur Verfügung stehen. So viel Zeit haben wir, hat das Klima, einfach nicht mehr.

Maritime Wirtschaft ökologisch und sozial aufstellen

Die Krise in der Maritimen Wirtschaft macht eine soziale und ökologische Neuausrichtung der Branche unausweichlich. Nur wenn konsequent auf umwelt- und klimaschonende Zukunftstechnologien gesetzt wird und die Beschäftigungsbedingungen deutlich verbessert werden, hat der Schifffahrtsstandort Deutschland eine Zukunft.

Rede von Jörg Cezanne am 6. Mai 2021

Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren!

Erhalt und Stärkung der maritimen Wirtschaft ist wichtig und notwendig für Deutschland, für die Beschäftigten in der Industrie und in der Schifffahrt. Dazu bedarf es aber einer strategischen, einer zukunftsorientierten Industriepolitik, die am besten auch europaweit koordiniert werden sollte. Die ist in der Fülle der unterschiedlichen Maßnahmen, Subventionen, Förderprojekte und internationalen Abkommen weder bei der Bundesregierung noch in dem maritimen Antrag der Koalition zu entdecken.

Dringend notwendig sind erstens eine noch stärkere Ausrichtung der Schiffbau- und Schifffahrtförderung auf Zukunftsthemen wie den Spezialschiffbau, maritime Technik für erneuerbare Energie, CO₂-neutrale Antriebe und ein umfassendes Ressourcenschonungs- und Recyclingkonzept für die Schiffe der Zukunft.

Genauso wichtig sind zweitens bessere Arbeitsbedingungen, bessere Entlohnung für die Beschäftigten und die Nutzung ihres Know-hows für die Zukunft des Schiffbaus in Deutschland.

Die Seeleute funken seit Jahren SOS, doch niemand wirft ihnen einen Rettungsring zu. Im Arbeitsalltag herrschen enorme Arbeitsverdichtung, Lohndumping – auch durch das Billigflaggen-Regime – und pure Existenzangst. Hier muss eingegriffen werden!

Immer weniger junge Menschen entscheiden sich für einen Ausbildungs- und Arbeitsplatz auf See. Anpassungen bei den Ausbildungsgängen können hier ein wenig helfen, sind aber keine durchgreifende Lösung. Der angestrebte Erhalt und Ausbau des maritimen Know-hows kann nur gelingen, wenn weitreichende Subventionen, zum Beispiel für die Reedereien, auch mit klaren Anforderungen für mehr Beschäftigung verbunden werden. »Keine Leistung ohne Gegenleistung!« muss auch hier gelten!

Schauen wir genauer hin: Deutsche Reeder zahlen für ihre Beschäftigten auf den Schiffen keine Sozialversicherungsbeiträge – das geht auch zulasten von Beschäftigten in anderen Wirtschaftsbereichen –, und sie stecken die Lohnsteuer, die ihre Beschäftigten abführen müssen, in die eigene Tasche. Die Zahlen der deutschen Seeleute gehen aber trotzdem Jahr für



Jahr zurück. Die Gewerkschaft Verdi schlägt deshalb völlig zu Recht vor, in der Schiffsbesetzungsverordnung verbindlich vorzuschreiben, künftig nicht nur wie bisher zwei Seeleute mit deutschem oder europäischem Pass einzusetzen; vielmehr sollen zusätzlich zwei in Ausbildung befindliche Offiziere die Chance erhalten, praktische Erfahrungen zu machen. Diese 2-plus-2-Regelung sollte dringend umgesetzt werden.

Genauso drängend ist die Situation in Sachen Klimaschutz. So erlauben die Regeln der Internationalen Maritimen Organisation weiterhin, billiges, aber extrem schwefelhaltiges Schweröl als Treibstoff zu verwenden. Immerhin sollen die Abgase mithilfe sogenannter Scrubber gereinigt werden. Der irrwitzige Haken an der Sache: Während die Abgase, die an die Luft abgegeben werden, dadurch weniger Schadstoffe enthalten, dürfen die herausgefilterten Schadstoffe in flüssiger Form ins Meerwasser geleitet werden. Das muss dringend, aber wirklich ganz dringend abgestellt werden.

Vielen Dank.

Rede als Video: <https://dbtg.tv/fvid/7519440>
(Mediathek des Bundestages)
oder <https://www.youtube.com/watch?v=Oak8siUU7bo>



Parlamentarische Initiativen der Bundestagsfraktion DIE LINKE zu Mobilität

Alle Bundestagsdrucksachen können heruntergeladen werden unter <https://pdok.bundestag.de>, eine stets aktuelle Übersicht über die parlamentarischen Initiativen der Linksfraktion zur Verkehrspolitik findet sich unter nachhaltig-links.de/index.php/parlamentarisches.

alle Gesetzentwürfe (GE) und Anträge (AN) 2019 bis 2021

inkl. Änderungsanträgen (ÄA) und Entschließungsanträgen (EA)

AN: Kein »weiter so« mit dem Bundesverkehrswegeplan 2030

21.04.21 - Drs. Nr. 19/28778

Wer die Klimaziele und die gegen unsinnige Straßenausbauprojekte protestierenden Bürger*innen ernst nimmt, der muss den Neu- und Ausbau von Autobahnen auf den Prüfstand stellen. Wir brauchen dafür ein Moratorium sowie endlich klare und verbindliche Ziele für den Verkehrssektor, denen sich die Infrastrukturplanung unterordnen muss: Mobilität für alle und wirksamer Klima- und Gesundheitsschutz. Wir wollen eine Demokratisierung der Verkehrspolitik, die in klare gesetzliche Vorgaben mündet. (Hier im Heft auf S. 53-58)

AN: Keine Schlupflöcher für Uber & Co - Mietwagen wirksam regulieren

27.01.21 - Drs. Nr. 19/26173

Die Angebote von UBER & Co. gehen zu Lasten des öffentlichen Nahverkehrs und der Taxen. Sie unterliegen keinerlei Auflagen für Löhne, Umweltverträglichkeit und einen tatsächlichen Nachweis der behaupteten Effizienz des Bündelns von Fahrten. Der Gesetzentwurf der Bundesregierung greift zu kurz, weil er das Schlupfloch »Mietwagen« nicht schließt. Das Teilen von Fahrten ist durchaus sinnvoll, sollte aber nur unter der Regie der öffentlichen Hand erfolgen, damit Standards durchgesetzt werden.

AN: Weiterbau der A 49 stoppen, ÖPP-Verträge kündigen, Alternativen prüfen und umsetzen

07.10.20 - Drs. Nr. 19/23114

Die Autobahn A 49 soll von Treysa in Hessen nach Gemünden (A 5) als ÖPP-Projekt gebaut werden. Vor Ort gibt es seit Jahrzehnten Proteste dagegen von Bürgerinitiativen und Umweltverbänden. Insbesondere im und um den Dannenröder Forst regt sich dazu aktuell massiver Widerstand, der bundesweit Aufsehen erregt (»Danni wird zum Hambiki«). Wir fordern ein Moratorium für den Weiterbau der A 49 und das Prüfen vorliegender Alternativen sowie aller Autobahnprojekte im Bundesverkehrswegeplan.

AN: Investitionsoffensive in den öffentlichen Nahverkehr – für eine echte Verkehrswende

16.09.20 - Drs. Nr. 19/22490

Am 4. September trat das Bündnis #ÖPNVbrauchtZukunft aus ver.di, Fridays for Future u.a. mit gemein-

samen öffentlichen Forderungen an die Politik auf. DIE LINKE. im Bundestag unterstützt mit dem Antrag sowohl deren inhaltliche Forderungen selbst als auch ver.di direkt in der aktuellen ÖPNV-Tarifauseinandersetzung. Grundlage für einen guten Abschluss ist mehr Geld vom Bund. Grundlage für eine echte Verkehrswende sind gute Arbeitsbedingungen im ÖPNV. (Hier im Heft auf S. 15-17)

AN: Rettungsschirm und Zukunftsoffensive für den öffentlichen Nahverkehr

17.06.20 - Drs. Nr. 19/20031

Der öffentliche Nahverkehr wird in diesem Jahr pandemiebedingte Verluste von rund 5-7 Mrd. Euro erleiden. Neben dem Ausgleich von pandemiebedingten Kosten wollen wir ein Investitionsprogramm, um dem Ziel der Verdopplung der Fahrgastzahlen im ÖPNV bis 2030 näher zu kommen. Weiterhin soll es eine Mobilitätsprämie für Bahncards und/oder Monats-/Jahrestickets des ÖPNV geben, um insbesondere Geringverdienenden zu helfen und für den ÖPNV die Ticketeinnahmen zu garantieren.

AN: Fahrradprämie für alle

27.05.20 - Drs.-Nr. 19/19488

Die Corona-Pandemie wirkt sich auf das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung und die Nutzung von Verkehrsmitteln aus. Es ist sinnvoll, Anreize für einen Umstieg auf das Fahrrad statt auf das Auto zu setzen - zumal sich nicht alle ein eigenes Auto leisten können oder wollen. Eine Fahrradprämie von 200 Euro für die Reparatur oder den Erwerb von Fahrrädern, E-Bikes oder Lastenrädern fördert gezielt den Radverkehr - und senkt das Infektionsrisiko, schützt das Klima und sichert Beschäftigung.

EA zum GE zur Sicherstellung ordnungsgemäßer Planungs- und Genehmigungsverfahren während COVID-19-Pandemie (Planungssicherstellungsgesetz)

14.05.20 - Drs. Nr. 19/19219

Durch Infektionsschutzmaßnahmen können viele Planungs- & Genehmigungsverfahren nicht wie gewohnt durchgeführt werden, da mit ihnen die körperliche Anwesenheit von Personen verbunden ist. Laut Koalition soll daher das Herzstück dieser Verfahren, der Erörterungstermin, online in sehr eingeschränkter Form stattfinden. Dadurch wird das Verfahren zur Farce. Im Windschatten der Corona-Krise könnten so umstrittene Großprojekte genehmigt werden, ohne dass die Öffentlichkeit wirksam Einfluss nehmen kann.

ÄA zum GE zur weiteren Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich

30.01.20 - Drs. Nr. 19/16913

Mit der Änderung von Planungsrecht für Eisenbahnen und Straßen sollen Verfahren verkürzt werden. Diese Regelungen sind bei der Eisenbahn-Planung sinnvoll,

die Schiene muss Vorrang haben bei der Verkehrsplanung. Für den Straßenbau lehnen wir diese ab, weil sie auch Ausbauten ohne Planfeststellung möglich machen sollen. Den Wegfall des Kostendrittels bei Eisenbahnkreuzungen begrüßen wir – das ist eine mehrfach von uns erhobene Forderung, die immer wieder abgelehnt wurde.

AN: Planungskapazitäten ausbauen und Bürgerbeteiligung wirksamer machen statt den Rechtsstaat durch Maßnahmengesetze aushöhlen

18.12.19 - Drs. Nr. 19/16042

Nach dem Willen der Regierung sollen Verkehrsinfrastrukturprojekte direkt per Gesetz umgesetzt werden ohne den üblichen Weg über Raumordnung und Planfeststellung. Das lehnen wir ab, weil hier Beteiligungsrechte ausgehebelt werden. Außerdem schlagen wir effektivere Maßnahmen zur Planungsbeschleunigung vor: die Schaffung ausreichender Kapazitäten bei den Behörden und eine frühzeitige Bürger*innenbeteiligung. Zudem soll der Bundesverkehrswegeplan zu einer Bundesmobilitätsplanung umgestaltet werden.

EA zum GE zur Änderung des Luftverkehrsteuergesetzes

15.11.19 - Drs. Nr. 19/15182

Mit der vorgeschlagenen Erhöhung der Luftverkehrsteuer betreibt die Große Koalition mehr Symbol- als Klimapolitik, denn von der moderaten Anhebung der Steuersätze wird kaum eine ökologische Lenkungswirkung ausgehen. Für einen effektiven Klimaschutz müssen vielmehr endlich die milliardenschweren Subventionen für den Luftverkehr abgebaut werden, allen voran die Kerosinsteuerbefreiung und die Umsatzsteuerbefreiung für Flüge ins Ausland.

AN: Elektrifizierungsprogramm für den Schienenverkehr

24.10.19 - Drs. Nr. 19/14376

Die Bahn soll klima- und umweltfreundlicher mit Energie versorgt werden, und daher soll der Dieselantrieb abgelöst werden. Zu diesem Zweck fordern wir eine umfassende Elektrifizierung des Schienennetzes sowohl mit Oberleitungen als auch mit Akkutriebwagen und Wasserstoffzügen sowie den Ausbau und stärkeren elektrischen Betrieb des öffentlichen Nahverkehrs.

AN: Öffentliche Infrastruktur erhalten – Investitionspflicht einführen

24.10.19 - Drs. Nr. 19/14375

Die sogenannte Schuldenbremse hat dazu geführt, dass notwendige Investitionen in Schulen, Straßen, Bahnanlagen und öffentliche Gebäude aufgeschoben wurden. Die ab 2020 in vielen Bundesländern greifenden Regelungen zur »Schwarzen Null« werden dieses Problem verschärfen. Der Zustand der öffentlichen Daseinsvorsorge muss professionell erhoben und in die Berechnung der Schuldenstände einbezogen werden. Auch verrottende Schulen und Kitas sind Schulden der nächsten Generation!

AN: Für eine bessere Bahn – Ausstieg und Umstieg bei Stuttgart 21

28.06.19 - Drs. Nr. 19/11235

Bei Stuttgart 21, dem größten Infrastrukturprojekt der Bahn, steigen erneut die Kosten. Mit der Halbierung der Gleiszahl von 16 (aktuell) auf 8 (Stuttgart 21) wird das zentrale Projekt der Bundesregierung im Bereich Schiene, die Verwirklichung eines integrierten Taktfahrplans im Südwesten Deutschlands verunmöglicht. Dies gefährdet auch die Umsetzung der Klimaschutzziele. Ein neues juristisches Gutachten belegt: Ein Ausstieg aus dem Projekt Stuttgart 21 ist für die DB AG auch einseitig möglich.

GE: Entwurf eines Gesetzes zur Aufhebung des Finanzierungskreislaufes Straße (Finanzierungskreislaufaufhebungsgesetz - FKAufhG)

19.06.19 - Drs. Nr. 19/10993

Der Finanzierungskreislauf Straße muss durchbrochen werden, weil er den Landverkehrsträger mit den höchsten Treibhausgasemissionen zu Lasten der umweltschonenden Alternativen strukturell begünstigt und damit dem Erreichen der Klimaziele zuwiderläuft. Die Einnahmen aus der Lkw-Maut müssen allen Verkehrsträgern zu Gute kommen, wobei der Fokus bei Aus- und Neubaumaßnahmen zukünftig auf der Schiene und den Wasserstraßen liegen muss.

AN: Ausverkauf von Bahnliegenschaften beenden

22.05.19 - Drs. Nr. 19/10349

Seit der Bahnreform vor 25 Jahren hat ein beispielloser Ausverkauf öffentlicher Flächen stattgefunden. Der Verkauf von Bahnliegenschaften zu Höchstpreisen geht nicht nur zu Lasten einer zukunftsfähigen Bahninfrastruktur. So gehen auch Flächen verloren, die dringend für den Bau von bezahlbaren Wohnungen und sozialer Infrastruktur sowie als Grünflächen gebraucht werden. Besonders betroffen sind Kleingärtner*innen auf zwischengenutzten Bahngrundstücken, die zunehmend unter Druck geraten.

AN: Taxigewerbe schützen

21.05.19 - Drs. Nr. 19/10350

Die Pläne des Verkehrsministers zur Liberalisierung der Mietwagendienste bedroht das Taxigewerbe massiv. Durch den Wegfall des Poolingverbotes und der Rückkehrpflicht für Mietwagen sollen den Autokonzernen neue Geschäftsfelder eröffnet werden. Die Taxidienste wären die großen Verlierer. DIE LINKE fordert, den Abstand zwischen Taxis und Mietwagen wiederherzustellen und die Kontrollen des Zolls im teils ungesetzlich agierenden Mietwagengewerbe auszuweiten. Das sog. Ride Pooling soll in kommunale Hand.

GE: Entwurf eines ... Gesetzes zur Änderung des Bundeseisenbahnneugliederungsgesetzes

12.04.19 - Drs. Nr. 19/9343

Ab 2020 laufen sukzessive die Erbpachtverträge von Eisenbahnergenossenschaften aus. Es besteht dann die reale Gefahr, dass die Wohnungen vor allem in Ballungsgebieten wie München und Frankfurt/M. zu Höchstpreisen veräußert werden. Der Gesetzentwurf hat zum Ziel, dieser Veräußerungspraxis einen Riegel

vorzuschieben, um die Eisenbahnergenossenschaften weiterhin in die Lage zu versetzen, sozial verträgliche Mietwohnungen anzubieten.

AN: Die Bahn wieder ins ganze Land bringen – Bahnstrecken reaktivieren

05.04.19 - Drs. Nr. 19/9076

Wir fordern die Reaktivierung von Bahnstrecken im ganzen Land, die in den letzten Jahrzehnten aufgrund angeblicher Unrentabilität stillgelegt worden sind. Erfolgreiche Reaktivierungsprojekte haben gezeigt, dass es oft einen großen Bedarf gibt und die Bahn dadurch für viele Menschen wieder eine echte Alternative für ihre Mobilität wird. Ziel der LINKEN ist eine stärkere Verlagerung von Personen- und Güterverkehr auf die Bahn im Sinne einer sozialökologischen Verkehrswende.

AN: Motorradfahrende besser schützen – Unterfahrschutz muss Regel werden

22.03.19 - Drs. Nr. 19/8647

Wir fordern eine verbindliche Anbringung von Unterfahrschutzplanken, um Motorradfahrende besser in gefährlichen Kurven zu schützen. Momentan verletzen sich Motorradfahrende immer wieder schwer an den Pfosten, die gängige Leitplanken tragen. Ein Unterfahrschutz ist kostengünstig und kann Tod oder Amputationsverletzungen verhindern. Aus den Einnahmen der Lkw-Maut sollen Mittel zur Finanzierung von Unterfahrschutzplanken für Kreise und Kommunen bereitgestellt werden.

EA: Entschließungsantrag zu der dritten Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung -19/6334, 19/6926, 19/8248- Entwurf eines Neunten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

13.03.19 - Drs. Nr. 19/8337

Fahrverbote werden von Gerichten erlassen, weil sich die Bundesregierung seit drei Jahren weigert, Dieselpkw technisch nachzurüsten. Die Bundesregierung weigert sich auch, eine sehr einfache und kostengünstige Kontrolle von Fahrverboten über eine blaue Plakette zu ermöglichen. Stattdessen soll nun Überwachungstechnik installiert werden. Das lehnen wir entschieden ab.

AN: Abbau von Bahninfrastruktur stoppen

20.02.19 - Drs. Nr. 19/7907

In den letzten Jahrzehnten wurden tausende Kilometer des Schienennetzes, Bahnhöfe, Stellwerke und andere Bahninfrastruktur zurückgebaut. Dieser Trend muss umgekehrt werden. In einem ersten Schritt soll künftig keine weitere Entwidmung von Bahnstrecken und kein Verkauf von Bahngrundstücken und -immobilien mehr zugelassen werden. Damit die Bahn künftig eine wirkliche Alternative zum Straßen- und Flugverkehr wird, muss die Bahninfrastruktur stark ausgebaut werden.

AN: Nationale Tourismusstrategie sozial-ökologisch gestalten

18.01.19 - Drs. Nr. 19/7120

Die Bundesregierung hat sich im Koalitionsvertrag vorgenommen, eine Nationale Tourismusstrategie zu vereinbaren. Bisher ist noch nichts passiert. DIE LINKE

fordert, dass vor allem soziale Aspekte enthalten sein sollen. Dazu gehören preiswerte Kinder- und Jugendreisen, bundeseinheitliche Kriterien für Schulfahrten und gute Arbeit für die im Tourismus Beschäftigten. Wir brauchen aber auch eine Strategie für mehr Umweltschutz im Tourismus.

AN: Drohenden Kollaps verhindern – Deutsche Bahn AG demokratisch umbauen

16.01.19 - Drs. Nr. 19/7024

Die Deutsche Bahn befindet sich 25 Jahre nach ihrer Gründung in einer tiefen Krise. Die Bahnreform von 1994 ist gescheitert, ohne ein deutliches Gegensteuern droht ein Kollaps der Bahn. DIE LINKE fordert zur Lösung der Bahn-Krise eine echte Bahnreform mit einer Demokratisierung des Unternehmens und einer massiven Umverteilung von Mitteln von der Straße zur Schiene.

AN: Hardware-Nachrüstungen statt Fahrverbote

30.11.18 - Drs. Nr. 19/6195

In vielen Städten wird der Grenzwert von 40 Mikrogramm Stickstoffdioxid (NO₂) pro Kubikmeter Luft im Jahresmittel überschritten. Gerichte mussten wegen der unzureichenden Maßnahmen der Bundesregierung Fahrverbote verhängen. Die Bundesregierung hält bei Überschreitungen bis 50 Mikrogramm Fahrverbote für unverhältnismäßig. Der Antrag entspricht einer vom Bundesrat am 19. Oktober gefassten Entschließung, welche die Nachrüstung von Dieselfahrzeugen auf Kosten der Hersteller fordert.

Große Anfrage

Verlagerungspotenzial von Flügen auf die Bahn in Deutschland

05.01.21 - Antwort auf Drs. Nr. 19/30670

Das Luftverkehrswachstum hat nicht nur die Lärmkonflikte im Umfeld der Flughäfen verschärft, es wird zunehmend zum Treiber des Klimawandels. Der wegen der Pandemie aktuell sehr geringe Luftverkehr bietet die Chance, die Weichen zu stellen, um den Luftverkehr dauerhaft zu reduzieren. Die Verlagerung von Flügen auf die Bahn ist dabei ein zentraler Baustein. Hierzu soll erstmals das gesamte Verlagerungspotenzial von Flügen auf die Bahn ermittelt werden.

Lobby-Anfragen

Diese Kleinen Anfrage zielen darauf ab, diejenigen Informationen über Lobbyaktivitäten zu erhalten, die von der Bundesregierung offengelegt werden müssten, wenn das verpflichtende Lobbyregister samt legislativem Fußabdruck gelten würde. Wir wollen wissen, wer wann und wie auf welchen genauen Gesetzesinhalt eingewirkt hat und mit wem sich die Bundesregierung im Zuge der Erstellung des Gesetzes getroffen hat und welche Auswirkungen dies auf den Inhalt des Gesetzentwurfes hatte.

Die dazu gestellten Kleinen Anfragen finden sich unter nachhaltig-links.de/index.php/parlamentarisches/1453-uebergreifend#lobby.

Kleine Anfragen Juni 2019 bis September 2021

Digitale Schiene – Stand und Probleme beim European Rail Traffic Management System (ERTMS) und der digitalen automatischen Kupplung (DAK)

20.06.21 - KA auf [Drs. Nr. 19/30742](#) - Antwort liegt noch nicht vor

Über das neue digitale Zugsystem European Rail Traffic Management System (ERTMS) mit dem European Train Control System (ETCS) und digitalen Stellwerken will die Deutsche Bahn mehr Kapazität, Qualität und Pünktlichkeit sowie weniger Kosten erreichen. Erfahrungen aus der Schweiz mahnen aber zur Vorsicht. Daneben soll die Digitale Automatische Kupplung große Vorteile bringen, aber eine Einführung wird nicht einfach. Die Anfrage will den Stand und das Problembewusstsein der Regierung erfragen.

Privatisierte Autobahnraststätten der Tank & Rast

28.05.21 - Antwort auf [Drs. Nr. 19/30154](#)

Die Privatisierung der Autobahnraststätten 1998 über die Tank & Rast hat dieser nahezu ein Monopol beim Eigentum und der Konzessionierung gegeben. Während die Tank & Rast schon zweimal seitdem den Eigentümer wechselte, müssen die Autoreisenden hohe Spritpreise und sogar Gebühren für die Toilettennutzung bezahlen. Die Tank & Rast ist damit ein exemplarischer Privatisierungsfall. Die Anfrage soll aktuelle Informationen abfragen und klären, was bei Auslaufen der Konzessionen passieren wird.

Sicherheit in Bahntunneln und Notwendigkeit der Anpassung der Tunnelrichtlinie

27.05.21 - Antwort auf [Drs. Nr. 19/30237](#)

Die kürzlich durch einen Bericht von »Report Mainz« angerissenen Probleme bei der Sicherheit der neuen, langen Tunnel im Zuge des Bahnprojekts Stuttgart 21 sollen aufgeklärt werden. Zugleich sollen konkrete Verbesserungsvorschläge erörtert werden.

Öffentlich-private Partnerschaften bei Bundesautobahnen

05.05.21 - Antwort auf [Drs. Nr. 19/29120](#)

Die Anfrage soll die Wirkung von Bau, Renovierung, Erhalt und Betrieb von Autobahnen in ÖPP-Variante gegenüber konventionellem Autobahnbau beleuchten, was Kosten und Baudauer angeht. Zugleich werden wesentliche Risikoelemente der ÖPP-Verträge abgefragt. Schließlich werden Details zu einzelnen ÖPP abgefragt, insbesondere zum ÖPP A7 Göttingen-Bockenem.

Stilllegung und Wiederbelebung von Bahnstrecken in Thüringen

25.03.21 - Antwort auf [Drs. Nr. 19/28588](#)

Seit der Wende wurden in Thüringen mehrere hundert Kilometer Bahnstrecken stillgelegt. Durch die Abfrage stillgelegter Bahnstrecken und noch vorhandenen Gleisanlagen auf diesen soll die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken angestrebt werden.

Neubau der A 20 in Niedersachsen (Küstenautobahn) und Schleswig-Holstein (Nordwestumfahrung Hamburg)

12.03.21 - Antwort auf [Drs. Nr. 19/28259](#)

Der Neubau der A 20 in Niedersachsen und Schleswig-Holstein ist seit Jahrzehnten eines der umstrittensten Autobahnprojekte in Deutschland, u.a. wegen der durchquerten moorigen Marsch. Eine neue Studie des BUND schätzt die Kosten der Autobahn auf bis zu 7 Mrd. Euro, wodurch sich die Wirtschaftlichkeit der Autobahn fast halbieren würde. Wir fragen nach dem aktuellen Bau- und Kostenstand der A 20 und der Qualität der bautechnischen Antwort auf drohende Absenkungen mithilfe des Überschüttverfahrens.

Unterstützung des Bundes für Tesla-Fabrik in Grünheide

25.01.21 - Antwort auf [Drs. Nr. 19/26423](#)

Das US-amerikanische Unternehmen Tesla baut derzeit eine Produktionsstätte für Elektroautos in Grünheide (Brandenburg) und plant am gleichen Ort eine Produktionsstätte für Batterien für Elektrofahrzeuge. Dafür sollen Fördermittel des Bundes fließen. Wir fragen nach den Kontakten der Bundesregierung zu Tesla, dem Umfang der Förderung und den Arbeitsbedingungen in Tesla-Fabriken.

Anpassungen der Verkehrspolitik an den europäischen Green Deal und das Konzept »TEE 2.0«

28.10.20 - Antwort auf [Drs. Nr. 19/24161](#)

Die EU plant einen »Green Deal« zur klimafreundlichen Umgestaltung der Wirtschaft und des Verkehrs. In dessen Rahmen hat Bundesminister Scheuer ein Konzept für einen »TEE 2.0« mit internationalen Bahnverbindungen bei Tag und Nacht vorgestellt, was einen radikalen Kurswechsel darstellt. Mit der Kleinen Anfrage wollen wir den Konzepten auf den Grund gehen, thematisieren, dass es sich bislang nur um Ankündigungen ohne konkrete Umsetzung handelt, und Druck für eben diese Umsetzung aufbauen.

Abbiegegeschwindigkeit von Lkw in novellierter Straßenverkehrs-Ordnung

25.10.19 - Antwort auf [Drs. Nr. 19/14716](#)

Ein Inkrafttreten aller Elemente der von Bundesverkehrsminister Scheuer vorgestellten StVO-Novelle noch in diesem Jahr könnte neue gefährliche Konfliktsituationen an Kreuzungen zwischen abbiegenden Lkw und dem Fuß- und Radverkehr provozieren. Wir fragen diesbezüglich nach der Einschätzung der Bundesregierung und möglichen Übergangsfristen.

Fremddienstleister, Subunternehmen und Arbeitsbedingungen bei der Deutschen Bahn AG

20.10.20 - Antwort auf [Drs. Nr. 19/24202](#)

Die Arbeitsbedingungen bei Subunternehmen und Sub-Subunternehmen der Deutschen Bahn AG sollen aufgeklärt und öffentlich thematisiert werden, da es Hinweise auf Verhältnisse gibt, die ähnlich denen in der Fleischindustrie sind. Wir wollen Druck aufbauen, dass die Bedingungen verbessert werden und prekäre Arbeitsverhältnisse durch gute Arbeit ersetzt werden. Dazu eine weitere KA: 22.12.20 - Antwort auf [Drs. Nr. 19/25884](#)

Anpassungen des Bundesverkehrswegeplans bzw. Bundesschienenwegeausbaugesetzes an die aktuellen Gegebenheiten

16.10.20 - Antwort auf *Drs. Nr. 19/23823*

Der Bundesverkehrswegeplan ist sowohl mit Blick auf den Klimaschutz als auch den zukünftigen Deutschlandtakt in wesentlichen Teilen überholt und muss durch mehr und veränderte Investitionen in die Schieneninfrastruktur angepasst werden. Dazu wollen wir Informationen einholen und öffentlichen Druck dafür aufbauen, dass mehr Geld in die Schieneninfrastruktur fließt und in die richtigen Projekte investiert wird.

Stilllegung und Reaktivierung von Bahnstrecken in Niedersachsen

04.09.20 - Antwort auf *Drs. Nr. 19/23539*

Die Fragen zielen auf den Stand der Stilllegung und Reaktivierung von Bahnstrecken und Bahnhöfen/Haltepunkten in Niedersachsen u. a. vor dem Hintergrund erster Reaktivierungen, die aber weit hinter dem Potenzial zurückbleiben. Durch Fragen zur Entwicklung von Bundesstraßen soll ein Vergleich der Bahn mit der Straße möglich werden.

Nutzung der Bahn-Infrastruktur für den Ausbau von Gigabitnetzen und Mobilfunk in Deutschland

01.09.20 - Antwort auf *Drs. Nr. 19/22993*

Die Bahn hat an ihren Gleisanlagen tausende Kilometer Glasfaserkabel bzw. Leerrohre, die zur Versorgung der Bevölkerung mit schnellem Internet und Mobilfunk in der Fläche geeignet sind. Ob die Bahn aufgrund des Telekommunikationsgesetzes auch private Firmen beim Ausbau beteiligen muss, ist unklar. Sinnvoller wäre, den Ausbau durch die Bahn selbst zu organisieren, Geld aus dem Digitalfonds stünde bereit. Warum hat die Bahn also nicht schon längst selbst den Netzausbau vorangetrieben?

Arbeitsbedingungen und Lohnentwicklung im Öffentlichen Personennahverkehr

10.08.20 - Antwort auf *Drs. Nr. 19/22646*

Die Beschäftigten haben als Folge der vor 20 Jahren begonnenen Privatisierungswellen im öffentlichen Personennahverkehr einen Preis bezahlen müssen. Die Fragestellenden wollen vor dem Hintergrund der anstehenden Tarifrunde im ÖPNV daher vor der Bundesregierung wissen, wie sich diese negative Entwicklung im ÖPNV auf die Löhne und Arbeitsbedingungen in den vergangenen 15 Jahren niedergeschlagen haben.

Stilllegung und Wiederbelebung von Bahnstrecken in Bayern

02.07.20 - Antwort der Bundesregierung auf *Drs. Nr. 19/21268*

In den vergangenen 40 Jahren wurden laut Medienberichten und Eisenbahnbundesamt in Bayern zahlreiche Bahnstrecken stillgelegt. Kritiker monieren, dass dadurch die Verkehrswende behindert und ganze Orte abgehängt würden.

Umsetzungsstand des Masterplans Binnenschifffahrt

16.04.20 - Antwort auf *Drs. Nr. 19/19054*

Am 14. Mai 2019 wurde der Masterplan Binnenschifffahrt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vorgestellt. Die Kleine Anfrage hat das Ziel herauszufinden, wie der derzeitige Umsetzungsstand des Masterplans Binnenschifffahrt ist. Wir gehen davon aus, dass als kurzfristige Maßnahmen gekennzeichnete Vorhaben zwischenzeitlich abgearbeitet sind bzw. im Prozess weit voran geschritten sein sollten und fragen nach den jeweiligen Sachständen.

Planung Bundesautobahn A 26-Ost und Köhlbrandquerung

08.04.20 - Antwort auf *Drs. Nr. 19/18874*

In Hamburg soll die Autobahn A 26-Ost (Hafenquerspange) als ÖPP-Projekt gebaut werden, parallel muss die Köhlbrandbrücke durch einen Neubau ersetzt werden. Letztere ist eine Stadtstraße, sie soll zur Bundesstraße umgewidmet werden, damit sich der Bund finanziell am Neubau beteiligt. Initiativen, die gegen das A26-Projekt kämpfen, unterstützen wir und fragen nach dem Stand der Gespräche zwischen Bund und Hamburg betreffend der Finanzierung und Umwidmung sowie dem Stand des ÖPP-Projektes.

Berichte zur erstinstanzlichen Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichtes sowie zur Tätigkeit der Autobahn GmbH

25.03.20 - Antwort auf *Drs. Nr. 19/18908*

Die Bundesregierung legt fast im Jahresrhythmus Gesetze zur Beschleunigung der Planung von Verkehrswegen auf und beschneidet dabei immer mehr die Rechte von Bürger*innen und Verbänden. Andererseits weigert sie sich, die Wirkungen der Gesetze konkret zu evaluieren. Dies soll - bezogen auf die Verkürzung des Klageweges - mit dieser Anfrage nachgeholt werden. Offen ist auch die Transparenz der neuen Autobahn GmbH des Bundes, dies betrifft insbesondere den Umfang ihrer Berichte.

Erneuerbare Energien bei der Bahn

25.03.20 - Antwort auf *Drs. Nr. 19/18808*

Wir wollen - insbesondere nach der von der Kohlekommission beschlossenen Inbetriebnahme von Datteln IV, das in erheblichem Umfang Bahnstrom produzieren soll - wichtige Fragen zur Umstellung der DB AG auf erneuerbare Energien thematisieren und damit auf die Notwendigkeit hinweisen, die Versorgungsenergie für die Bahn im Sinne des Klimaschutzes noch schneller auf Ökostrom umzustellen.

Stilllegung und Wiederinbetriebnahme von Bahnstrecken in Sachsen

04.03.20 - Antwort auf *Drs. Nr. 19/18387*

Seit der Wende wurden zahlreiche Bahnstrecken stillgelegt - die zweitmeisten davon in Sachsen. Durch die Kleine Anfrage soll herausgefunden werden, welche Regionen in Sachsen besonders stark von Stilllegungen betroffen sind und bei welchen der stillgelegten Strecken eine Wiederinbetriebnahme möglich ist.

Militärische Nutzung der Deutschen Bahn und Militärtransporte auf Wasserstraßen während des Großmanövers Defender Europe 2020

07.02.20 - Antwort auf [Drs. Nr. 19/17683](#)

Im Rahmen des Manövers Defender Europe 2020, das die US-Streitkräfte gemeinsam mit neunzehn NATO-Mitgliedsstaaten sowie Finnland und Georgien durchführen, werden zehntausende Soldat*innen der US Army, mit insgesamt 13.000 Panzer- und Radfahrzeugen sowie Ausrüstungs- und Versorgungscontainern aus Nordamerika in Richtung Osteuropa verlegt. Nach Angaben der Bundesregierung »wird Deutschland ... zur logistischen Drehscheibe.« Die Kleine Anfrage erkundigt sich nach den Modalitäten der Truppenbewegungen.

Lärmschutz an Schienenstrecken

06.01.20 - Antwort auf [Drs. Nr. 19/16968](#)

Wir fordern schon seit langem einen besseren Schutz der Anwohner*innen vor Schienenlärm - vor allem, um das von uns gewünschte Wachstum des Bahnverkehrs und die Verlagerung auf die Schiene zu ermöglichen und dabei die Folgen für die Betroffenen möglichst gering zu halten. Tatsächlich wird das Budget für Lärmschutz an der Schiene jedoch mit dem Haushalt 2020 sogar gesenkt, obwohl der Bedarf weiter riesig ist. Dies wollen wir mit den erfragten Informationen intensiv thematisieren.

Zukunft des Nachtzugverkehrs

17.12.19 - Antwort auf [Drs. Nr. 19/16579](#)

Drei Jahre nach der Abschaffung des Nachtzugverkehrs durch die Deutsche Bahn AG möchten wir klären, was aus den damaligen Ankündigungen der Bundesregierung zur Förderung des Nachtzugverkehrs geworden ist und wie sie die Bedeutung der Züge für den Klimaschutz im Sinne einer Verlagerung vom Flugverkehr auf die Bahn einschätzt - besonders da viele andere europäische Länder sich stark für die Wiederherstellung von Nachtzuglinien engagieren.

Hierzu eine Nachfrage aufgrund der unvollständigen Antworten der Bundesregierung

04.03.20 - Antwort auf [Drs. Nr. 19/18819](#)

Anwendung der Tonnagesteuer

06.12.19 - Antwort auf [Drs. Nr. 19/16185](#)

Mit der Anfrage sollen sowohl die Effekte der Tonnagesteuer, etwaige Weiterentwicklungsansätze als auch die Anwendung in der Europäischen Union (hint-)erfragt werden.

Umgang mit Niedrigwasser

25.10.19 - Antwort auf [Drs. Nr. 19/14836](#)

In den vergangenen Jahren traten Niedrigwasser am Rhein ausgeprägter auf als zuvor. Mit einem Aktionsplan Niedrigwasser möchte das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur Vorkehrungen schaffen, um die Schiffbarkeit auch in zukünftigen Niedrigwasserphasen realisieren zu können. Es wird nach dem Umsetzungsstand der einzelnen Vorhaben des Aktionsplans gefragt.

Mangel an Triebfahrzeugführerinnen und Triebfahrzeugführern bei der Deutschen Bahn AG

07.10.19 - Antwort auf [Drs. Nr. 19/14950](#)

Der Mangel an Triebfahrzeugführerinnen und Triebfahrzeugführern ist Grund für Ausfälle im Bahnverkehr als auch Hindernis beim angekündigten Ausbau der Deutsche Bahn AG. Die Kleine Anfrage soll in Erfahrung bringen, wie die Bundesregierung und die DB AG mit dem Mangel umgehen und welche Einstellungskorridore die Bahn plant.

Ausrangierte, aber einsatzfähige Eisenbahnwaggons bei der DB AG

02.10.19 - Antwort auf [Drs. Nr. 19/14576](#)

Mit der Anfrage wollen wir herausfinden, welche ausgedienten Wagen der DB AG in welcher Anzahl vorhanden und potenziell einsatzfähig sind. Mit zu darzustellenden Kosten renovierbaren Wagen könnten neue Züge auch für ein auf Niedrigpreise orientiertes Publikum aufs Gleis gesetzt werden, die - beispielsweise analog zu dem IRE zwischen Hamburg und Berlin - neue Kundengruppen für die Bahn gewinnen oder bisher nicht bediente Verbindungen (wieder) herstellen könnten.

Umleitungen für Radfahrende an gesperrten Bundesstraßen

01.10.19 - Antwort auf [Drs. Nr. 19/13895](#)

Im Falle von Straßensperrungen von Bundesstraßen und der Einrichtung von Umleitungen für Radfahrerinnen und Radfahrer bestehen bei den Eigentümerinnen und Eigentümern der Umleitungsstrecken oft Unklarheiten, wer die Winterwartung finanziert und übernimmt. Die Kleine Anfrage an die Bundesregierung soll die Zuständigkeiten abfragen und Anregungen geben, den unbefriedigenden Zustand zu ändern.

Subventionen, Vergünstigungen und Förderungen für die deutsche Automobilindustrie

01.10.19 - Antwort auf [Drs. Nr. 19/14691](#)

Wir fragen nach den verschiedenen Formen der Unterstützung, die die Automobilindustrie in den letzten zehn Jahren von der Bundesregierung und den Ländern erhalten hat. Bevor neue Steuergelder bereitgestellt werden, wie in den Debatten um eine Krise der Industrie wegen des Umstiegs auf Elektromobilität aufscheint, wollen wir eine Bestandsaufnahme: Welche Unterstützung hat die deutsche Automobilindustrie bereits erhalten, und wurden Erfolge dadurch erzielt?

Struktur der Autobahnraststätten-Betreiber Tank & Rast und vertragliche Beziehungen mit dem Bund

06.09.19 - Antwort auf [Drs. Nr. 19/13490](#)

Der Bund hat die deutschen Autobahnraststätten 1998 zum Nachteil für Beschäftigte und Kunden privatisiert, gibt jedoch weiterhin im Rahmen der allgemeinen Daseinsvorsorge für Bau und Erhalt der Raststätten-Infrastruktur jedes Jahr rund 100 Mio. Euro aus, erhält aber nur rund 16 Mio. Euro Konzessionsabgabe pro Jahr. Fragen nach Unternehmensstruktur der Konzessionsnehmer, Berechnung des Gewinns und der Konzessionsabgabe sollen Licht in die Struktur der Besitzverhältnisse der Tank&Rast GmbH bringen.

Freifahrtberechtigung für Menschen mit Schwerbehinderung im Regional- und Fernverkehr

20.08.19 - Antwort auf [Drs. Nr. 19/12895](#)

Mit dem Besitz von Schwerbehindertenausweisen mit den Merkzeichen G, aG, H, BI, GI und VB/EB sowie dem entgeltlichen oder unentgeltlichen Erwerb entsprechender Wertmarken sind Vergünstigungen bei der Nutzung öffentlicher Mobilität verbunden. Immer wieder gibt es Anregungen von Betroffenen, diese Regelungen zu ergänzen. So sollten die Nachteilsausgleiche im öffentlichen Verkehr auf schwerbehinderte Menschen aller Merkzeichen ausgeweitet werden.

Schwerguttransporte mit dem Binnenschiff

20.08.19 - Antwort auf [Drs. Nr. 19/12783](#)

Schwerguttransporte stellen eine besondere Kategorie des Güterverkehrs dar, welche grundsätzlich für die Realisierung mit dem Binnenschiff prädestiniert ist. Trotz steigenden Güterverkehrsaufwandes profitiert die Binnenschifffahrt davon bislang nicht. Die Anfrage will mögliche Ursache dafür erfragen sowie Strategien der Bundesregierung, diesen Misstand zu überwinden.

Defekte Aufzüge und Rolltreppen der Deutschen Bahn AG an Bahnhöfen

16.08.19 - Antwort auf [Drs. Nr. 19/13092](#)

Gerade Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sind auf ein tadelloses Funktionieren von Personenaufzügen und Rolltreppen an Bahnhöfen angewiesen. Eine Bestandsaufnahme kann auf systemische Mängel hinweisen und die Bahn zu verstärktem Handeln anregen.

Entwicklung des Kombinierten Verkehrs in Deutschland

29.07.19 - Antwort auf [Drs. Nr. 19/12490](#)

Der verstärkte Einsatz intermodaler Transportketten, bei dem der Großteil der Strecke auf den umweltschonenderen Verkehrsträgern Schiene und Wasserstraßen (als Hauptlauf) zurückgelegt wird, kann einen erheblichen Beitrag zur Reduktion der Treibhausgasemissionen des vom Lkw dominierten Güterverkehrs leisten. Wie sich diese sog. Kombinierten Verkehre (KV) in Deutschland entwickelt haben und mit welchen Maßnahmen die Bundesregierung den KV stärken will, steht im Mittelpunkt dieser Anfrage.

Kündigung der Verträge zur Erhebung und Kontrolle der Infrastrukturabgabe

24.07.19 - Antwort auf [Drs. Nr. 19/12209](#)

Das Verkehrsministerium hat die Verträge zur Pkw-Maut wegen Schlechtleistung gekündigt. Genauere Angaben zu Problemen bei der Vertragsumsetzung sind bisher ebenso ungekannt wie die Höhe möglicher Schadensersatzforderungen seitens der Betreiber sowie anstehender (Schieds)Gerichtskosten.

Wiederbelebung der Siemensbahn in Berlin

22.07.19 - Antwort auf [Drs. Nr. 19/12076](#)

Die DB Bahn AG beabsichtigt die ehemalige Siemensbahn zu reaktivieren. Offen ist, in welchem Zeitraum das passieren und wer welche Kosten dafür tragen soll. Das Projekt soll nach Aussagen der Deutschen Bahn

prioritär behandelt werden. Es soll transparent gemacht werden, wer wofür finanziell Verantwortung tragen soll und wie der Planungshorizont ist. Wir haken nach.

Neubau der Cäcilienbrücke in Oldenburg

27.06.19 - Antwort auf [Drs. 19/11253](#)

Mit der Kleinen Anfrage wird die aktuelle Debatte in Oldenburg um den Neubau der Cäcilienbrücke aufgegriffen. Mit den Antworten soll die Debatte um eine Querungsmöglichkeit über den Küstenkanal für den Fuß- und Radverkehr unterstützt werden. Ohne Querungsmöglichkeit drohen kilometerlange Umwege.

Potenzial der Verlagerung von internationalen Flügen auf die Bahn am Flughafen Frankfurt

14.06.19 - Antwort auf [Drs. Nr. 19/11669](#)

Wie die Bundesregierung auf Anfrage der LINKEN ausführte, können fast alle Inlandsflüge von und zum Frankfurter Flughafen ohne weiteres auf die Bahn verlagert werden. Da Inlandsflüge nicht einmal die Hälfte am Frankfurter Flughafen abgewickelter Kurzstreckenflüge ausmachen, soll nun das Verlagerungspotenzial von Auslandsflügen erhellt werden. Neben Kurzstreckenflügen sind dabei auch Flugverbindungen von Interesse, die durch ein europäisches Nachtzugsystem auf die Bahn verlagert werden könnten.

Ausbau des Bahnknotens München

07.06.19 - Antwort auf [Drs. Nr. 19/11034](#)

Das Konzept einer - an sich wünschenswerten - verbesserten Bahnanbindung des Flughafens München ist bislang noch unklar und soll mit dieser Anfrage beleuchtet werden. Ziel aller Maßnahmen sollte eine Fernbahnanbindung des Flughafens sein, durch die möglichst viele Zubringerflüge zum zweitgrößten Flughafen in Deutschland auf die Bahn verlagert werden können.

Feinstaubbelastungen in unterirdischen Bahnhöfen

07.06.19 - Antwort auf [Drs. 19/11047](#)

Während für die Umgebungsluft die bekannten (und im Zuge des Dieselskandals viel diskutierten) Grenzwerte für Feinstaub gelten, scheinen diese in Bahnhöfen keine Gültigkeit zu haben. Doch auch dort besteht eine erhebliche Gesundheitsgefährdung. Diesen Widerspruch wollen wir in der Anfrage an die Bundesregierung thematisieren und aufklären.

Publikationen der Bundestagsfraktion DIE LINKE zu Mobilität

Vollständig, aktuell und zum Download unter nachhaltig-links.de/index.php/publikationen-mobilitaet

Dort finden Sie auch dieses Heft sowie die früheren Ausgaben des Verkehrspolitischen Zirkulars.



Mobilität für alle

Forderungen für einen attraktiven öffentlichen Verkehr



Bus und Bahn statt Autobahn

Jetzt umsteuern:
In soziale
und ökologische
Verkehrswege
investieren!



Nulltarif für Bus und Bahn

Weniger Autos. Mehr Gerechtigkeit. Bessere Lebensqualität.



Bahn für alle und alles

Bahnpolitik für eine sozialökologische Verkehrswende



Radfahren für alle

Für gerechte Verkehrsverhältnisse: Radverkehr fördern! Zum Thema gibt es auch ein Positionspapier der Linksfraktion zu bundespolitischen Maßnahmen für den Fahrradverkehr.



Nachhaltig mobil – für gute Lebensqualität auf dem Land

Neue Wege zu mehr Mobilität mit weniger Verkehr.



Ein Internetportal, das vereint, was zusammen gehört: Gerechtigkeit und Ökologie, Sozial- und Umweltpolitik, Nachhaltigkeit und Fairness. Wir wollen informieren und diskutieren. Über Futtertröge und grüne Wiesen. Über Klima- und Lebenswandel. Über Mobilität für alle und Gegenwehr zum (Flug-)Verkehr. Über den Strom aus der Steckdose und die Kohle aus der Lausitz. Über Wachstumskritik und den sozial-ökologischen Umbau. Wir informieren aus den Parlamenten über Positionen und Initiativen. Und wir blicken auf die Straße, schauen über Schultern und legen unsere Finger in Wunden.

Das Portal wird getragen von Abgeordneten der Fraktion DIE LINKE. im Bundestag. Autorinnen und Autoren sind Aktive in und bei der Partei DIE LINKE, von Initiativen und Verbänden.

Im Bereich Mobilität finden Sie aktuelle Beiträge, Publikationen und alle Parlamentarischen Initiativen sowie ein umfangreiches Archiv der verkehrspolitischen Arbeit der Linksfraktion und unseres linken Umfeldes.



Aktuelle Seite: Startseite » MOBILITÄT

NAVIGATION MOBILITÄT

- AKTUELLES MOBILITÄT
- PUBLIKATIONEN MOBILITÄT
- PARLAMENTARISCHES

THEMEN MOBILITÄT

- BAHN
- ÖFFENTLICHER VERKEHR
- STRASSE / INDIVIDUALVERKEHR
- LUFTVERKEHR
- SCHIFFS- und GÜTERVERKEHR
- ALLGEMEINES / VERKEHRSWENDE

NEWSLETTER MOBILITÄT

NEUE BEITRÄGE

Die Verkehrswende ist eine soziale Frage!

Die Verkehrswende ist eine soziale Frage!

24 Juni 2021 von Fraktion Die Linke

Arbeitskreis II »Sozial-ökologischer Umbau und Haushaltsbeschluss vom 20. April 2021

Zwölf Thesen zur Mobilitätsgerechtigkeit Klimakrise, Luftverschmutzung, Lärmbelastungen – die Krise unseres Verkehrssystems wird oft als eine rein ökologische diskutiert. Grünere Antriebe oder hohe Parkraumgebühren aber greifen das einseitig auf das Auto ausgerichtete System kaum an. Noch mehr Autos können nicht die Lösung sein, denn Autos bieten keine Mobilität für alle Menschen. Die Verkehrswende muss sozial gerecht sein, unterschiedliche Zugänge und Verteilungsfragen beachten. Denn nur auf technische Lösungen zu setzen, löst diese sozialen Schietlagen nicht auf, wodurch sie sich verschärfen. Eine Verkehrswende muss als soziale und ökologische Transformation gedacht werden. Dazu müssen endlich alle Menschen in den Mittelpunkt von Verkehrspolitik gestellt werden – nicht nur Autofahrer*innen.

Flyer als PDF



VIDEOSTREAM

LINKE Stimmen zur Nachhaltigkeitswoche im Bundestag





Aktionsplan Klimagerechtigkeit: der umfassende Plan, mit dem die Linksfraktion im Bundestag der Klimakrise begegnen will. Das Kapitel »Der Rote Faden für Klimagerechtigkeit« schildert die Ausrichtung, die linke Klimaschutzpolitik haben muss: Der ökologische Umbau ist eine existenzielle Notwendigkeit. Er kann umso schneller und breiter erfolgen, je mehr er den Geist sozialer Gerechtigkeit atmet und die Menschen demokratisch ermächtigt. Die Freiheit von Angst und die Gewissheit, dass die Zukunft nicht nur für wenige, sondern für alle zu gestalten ist – das sind die mobilisierenden Triebkräfte, die wir jetzt brauchen. Wie wir uns Klimagerechtigkeit konkret vorstellen, wird anhand der Sektoren Energie, Verkehr, Industrie, Gebäude und Ernährung/ Landwirtschaft erläutert. Eingerahmt wird dies von Kapiteln zum Investitionspakt, zu linker Strukturpolitik, zu internationaler Solidarität (Handel und Rohstoffe) und Konfliktprävention.

Download und weiteres zum Thema unter
www.linksfraktion.de/klimagerechtigkeit

www.linksfraktion.de