

# Besser verkehren

Verkehrspolitisches Zirkular  
Ausgabe 6, Anfang 2012

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



Verkehrswachstum bis zum Kollaps?  
Warum wir dringend eine neue Mobilitätspolitik brauchen!

## Die Themen dieses Heftes

Verkehrswachstum // EU-Verkehrspolitik + EU-Weißbuch // Investitionsrahmenplan setzt falsche Prioritäten // Fernbusliberalisierung stoppen, Schienenausbau vorantreiben // Bürgerbeteiligung

bei Verkehrsprojekten // Fußverkehr // Fluglärm // Emissionshandel + Luftverkehrssteuer // Bahnpreiserhöhung // DB-Trassenpreise // Stuttgart 21 // Inselbahnhof Lindau // Ortsumfahrungen // Straßenbaulobby // Elektroautos // WSV // Sportboote

# Inhaltsverzeichnis

<b>Mehr Markt, mehr Wachstum, mehr Wettbewerb – die alte Leier blockiert zukunftsfähige Verkehrspolitik</b>	<b>3</b>	<b>Keine Liberalisierung des Buslinienverkehrs – für einen Ausbau des Schienenverkehrs in der Fläche</b>	<b>43</b>
<b>A Verkehrspolitik allgemein, Lärm und Flugverkehr</b>	<b>4</b>	Antrag der Fraktion DIE LINKE	
<b>Wachstumswahn Verkehr – 33 Thesen zu 8 Tabellen</b>	<b>4</b>	<b>Trassenpreise und die Trennung von Netz und Betrieb – Zehn Thesen</b>	<b>50</b>
von Winfried Wolf		von Winfried Wolf	
<b>Öffentlichkeitsbeteiligung und Umweltmediation bei großen Infrastrukturprojekten – Studie und Kleine Anfrage</b>	<b>11</b>	<b>C Straße</b>	<b>57</b>
<b>Der Entwurf des Investitionsrahmenplans setzt falsche Prioritäten!</b>	<b>12</b>	<b>Keine 10 Mitarbeitende auf Bundesebene für 82 Millionen Fußgänger zuständig</b>	<b>65</b>
von Karl-Heinz Ludewig		Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE und ein Kommentar von Karl-Heinz Ludewig	
<b>Zum Stand der Transeuropäische Verkehrsnetze (TEN)</b>	<b>13</b>	<b>Illusion Ortsumfahrung zerstäubt vielerorts: Jetzt mit Alternativen in die Offensive!</b>	<b>66</b>
von Malte Riechey		von Karl-Heinz Ludewig	
<b>Das EU-Weißbuch Verkehr 2011 – Eine Kritik</b>	<b>15</b>	<b>Methode Bürgerinitiative: Die Straßenbaulobby GSV</b>	<b>68</b>
von Winfried Wolf		von Karl-Heinz Ludewig	
<b>Lärmsanierung von Bundesfernstraßen und Schienenwegen – nicht so teuer wie behauptet!</b>	<b>24</b>	<b>Elektroautos auf Steuerzahlerkosten? Bundesregierung antwortet zum »Regierungsprogramm Elektromobilität«</b>	<b>69</b>
von Gerrit Schrammen		von Tobias Schulze	
<b>Fluglärm: Über die Hälfte des Flugverkehrs von Berliner Flughäfen wäre verzichtbar!</b>	<b>26</b>	<b>D Schifffahrt/Maritime Themen</b>	<b>71</b>
von Bernhard Knierim und Winfried Wolf		<b>Vom Duisburger Hafen zu den Arbeitsbedingungen auf den Weltmeeren – Ein Überblick über die maritimen und schifffahrtspolitischen Schwerpunkte der Linksfraktion</b>	<b>71</b>
<b>Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel</b>	<b>29</b>	von Malte Riechey	
von Tanja Girod und Dominik Fette		<b>Zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV)</b>	<b>75</b>
<b>B Öffentlicher Verkehr/Bahn</b>	<b>32</b>	von Malte Riechey	
<b>Die geplanten Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) widerspricht europäischem Recht und versucht Sozialstandards und Direktvergabemöglichkeiten auszuhebeln</b>	<b>32</b>	<b>Sportboote und Wassersport-Tourismus</b>	<b>77</b>
von Gerrit Schrammen		<b>Nein zur Festen Fehmarnbeltquerung!</b>	<b>78</b>
<b>Bahnpreiserhöhung nicht gerechtfertigt</b>	<b>35</b>	von Malte Riechey	
von Dominik Fette		<b>Feste Fehmarnbeltquerung auf den Prüfstand – Ausstieg aus dem Staatsvertrag mit dem Königreich Dänemark verhandeln</b>	<b>80</b>
<b>Bahnpreiserhöhung stoppen!</b>	<b>37</b>	Antrag der Fraktion DIE LINKE	
Antrag der Fraktion DIE LINKE		<b>Arbeitsgruppe Verkehr, Bau und Stadtentwicklung</b>	<b>88</b>
<b>Schienenverkehr gewährleisten statt Fernbusse liberalisieren</b>	<b>42</b>	<b>Hinweis</b> Alle genannten Bundestagsdrucksachen können unter Eingabe der Drs.-Nr. als pdf herunter geladen werden unter <a href="http://drucksachen.bundestag.de/drucksachen/index.php">http://drucksachen.bundestag.de/drucksachen/index.php</a> .	
Bericht über ein Fachgespräch von Gerrit Schrammen			

# **DIE LINKE.**

**I M B U N D E S T A G**

Fraktion DIE LINKE. im Deutschen Bundestag  
Platz der Republik 1, 11011 Berlin  
Telefon: 030/22751170, Fax: 030/22756128  
E-Mail: [fraktion@linksfraktion.de](mailto:fraktion@linksfraktion.de)  
V.i.S.d.P.: Ulrich Maurer, Stellvertretender Vorsitzender  
der Fraktion DIE LINKE. im Bundestag

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

**Mehr Informationen zu unseren parlamentarischen  
Initiativen finden Sie unter: [www.linksfraktion.de](http://www.linksfraktion.de)**

# Mehr Markt, mehr Wachstum, mehr Wettbewerb – die alte Leier blockiert zukunftsfähige Verkehrspolitik



Sabine Leidig

Wenn man sich die ungebrochene Entwicklung zu mehr fossilem Verkehr anschaut, kann einem Angst und Bange werden. Und betrachtet man die »Antworten« der Bundesregierung, dann wirken auch die wie Relikte aus dem vergangenen Jahrhundert: Markt, Wachstum, Wettbewerb sind die Begriffe, die wie Monstranzen vorangetragen werden. Als hätte es keine Finanzmarktkrisen gegeben, die den Glauben an diese Dreieinigkeit zutiefst erschüttert haben...

In der Gesellschaft reift die Erkenntnis, dass nicht weniger, sondern mehr gesamtgesellschaftliche Planung und Steuerung, umweltpolitische Ziele und Vorgaben, Kooperation und Allgemeinwohlorientierung nötig sind, um Mobilitätsangebote und Verkehrsströme sozial-ökologisch umzugestalten.

Dabei spielen Bahn und ÖPNV eine zentrale Rolle: Mit der geradezu absurden Forderung, dass private Anbieter (so genannte »eigenwirtschaftliche Verkehre«) bei der Vergabe von Bus- und Bahnangeboten im Nahverkehr generell bevorzugt werden sollen, treibt die FDP-Ideologie wahre Stilblüten. Fakt ist, dass erhebliche Summen öffentlicher Mittel aufgewendet werden, um solche Angebote zu finanzieren – und das ist gut so. Es bleibt das Geheimnis der Regierungskoalition, warum der Gewinn in private Taschen fließen soll und nicht an kommunale Unternehmen, die vernünftige Arbeitsverhältnisse garantieren und auch anderen Zielen als der Profitmaximierung verpflichtet sind. Die Anhörung im Ausschuss Verkehr, Bauen und Stadtentwicklung zur Neufassung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) hat gezeigt, dass die regionalen Verkehrsgesellschaften bereit und in der Lage sind, den Gestaltungsauftrag zu übernehmen, dem sich die Bundespolitik verweigert. Dafür brauchen sie verlässliche Rahmenbedingungen.

Beispielsweise hat die Odenwald-Regional-Gesellschaft (OREG) ein Konzept für garantierte Mobilitätsangebote im ländlichen Raum entwickelt.<sup>1</sup> Dazu werden Mitfahr-

Sabine Leidig



Herbert Behrens

Herbert Behrens



Thomas Lutze

gelegenheiten über ein öffentliches Portal eingebunden. Derzeit ist es nur als Modellprojekt möglich und das Konzept wird scheitern, wenn der Vorrang der kommerziellen Anbieter nicht dauerhaft aufgegeben wird.

Marktkonkurrenz scheint auch im Fernverkehr die einzige Idee zu sein. Mit der Liberalisierung des Fernbusverkehrs wird dieser vorsätzlich gegen die Schiene organisiert – und auch hier ohne Konzept und ohne dass der Bund seiner grundgesetzlichen Verantwortung für ein bedarfsgerechtes Bahn-Angebot nachkommt.

Übrigens deutet einiges darauf hin, dass privatwirtschaftliche Konkurrenz (trotz geringerer Löhne) insgesamt teurer wird. Das belegen die Zahlen aus dem McNulty-Report, der die privatisierte britische Bahn mit anderen europäischen Bahnen vergleicht.<sup>2</sup> Die Kosten für einen Personenkilometer sind hier rund 65% höher als z.B. in Frankreich, Schweden und den Niederlanden. Ein Kostenfaktor ist laut der Studie eine große Ineffizienz durch fragmentierte Strukturen. Das Interesse, den eigenen Gewinn zu maximieren, stünde über der »Kultur der kontinuierlichen Verbesserung«.

Wenn es wirklich um fairen Wettbewerb ginge, dann müssten endlich die steuerpolitische Benachteiligung der Schiene abgebaut und die Anlastung der externen Kosten auf den Straßenverkehr auf die Tagesordnung gesetzt werden. Doch dazu ist Schweigen im Walde.

Wir wünschen Ihnen eine erkenntnisreiche und spannende Lektüre.

Das nächste Verkehrspolitische Zirkular wird ein Sonderheft zum Luftverkehr. Daher ist dieses Themenfeld trotz der aktuellen Ereignisse hier nur gering vertreten. Seien Sie also schon gespannt. Wachstumswahn Verkehr –

Thomas Lutze

<sup>1</sup> [www.odenwaldmobil.de/obilitaetskonzept.171.0.html](http://www.odenwaldmobil.de/obilitaetskonzept.171.0.html)

<sup>2</sup> Siehe dazu den Artikel von Bernhard Knierim »Der McNulty-Report – Bahnprivatisierung in Großbritannien schöngeredet«, der in der Zeitschrift Lunapark21, Ausgabe 17 erscheinen wird und hier zu finden ist: [www.nachhaltig-links.de/index.php/bahn/1036-mcnulty](http://www.nachhaltig-links.de/index.php/bahn/1036-mcnulty).

# A Verkehrspolitik allgemein, Lärm und Flugverkehr

33 Thesen zu 8 Tabellen

von Winfried Wolf

## 1. Weltweite Situation

### Grundaussagen von Tabelle 1

Die Weltbevölkerung hat sich im Zeitraum 1985 bis 2005 um knapp 50% (oder rund um die Hälfte) erhöht – von 4,4 auf 6,4 Milliarden Menschen. Im gleichen Zeitraum wurde die Zahl der Pkw fast verdoppelt – von 337 Millionen auf 625 Millionen Einheiten (Personenwagen = Pkw einschl. SUV und Kleintransporter).

In den OECD-Staaten kommen 590 Pkw auf 1000 Einwohner (Greise und Menschen unter 18 Jahren inbegriffen). In Lateinamerika sind es 90 Pkw je 1000 Einwohner, in Afrika kommen 19 Pkw auf 1000 Einwohner, in Indien und China 10 respektive 11.

Spitzenreiter bei der Pkw-Dichte bleiben die USA mit bereits 770 Pkw auf 1000 Einwohner. Wenn einige Statistiken deutlich niedrigere Pkw-Zahlen ausweisen, dann liegt das daran, dass die SUVs in den USA offiziell als Nutzfahrzeuge geführt werden (und damit steuerlich begünstigt sind). Deutschland hat dabei mit 560 Pkw auf 1000 Einwohner einen EU-Spitzenwert. Das Beispiel der USA zeigt, wohin der Trend trotz Krise, trotz Armut in der Gesellschaft geht.

**THESE 1** Die Verteilung der Pkw ist auf weltweiter Ebene extrem ungleich. Die entwickelten Industriestaaten (OECD) bilden die »Autowelt«. 2005 konzentrieren sich gut 70% aller weltweit registrierten Pkw auf die OECD-Staaten, in denen nur 16,8% der Weltbevölkerung leben.

**THESE 2** Die viel zitierte Nivellierung dieser Autoverteilung, das diesbezügliche Aufholen des »Südens« ist ein relatives und bezieht sich vor allem auf die Schwellenländer. 1985 waren 81% der Welt-Pkw-Flotte auf die OECD konzentriert. 2011 dürften es rund 65% aller Autos gewesen sein, die sich auf die OECD-Staaten konzentrieren, wobei deren Anteil an der Weltbevölkerung auf rund 15% fiel. Das Grundverhältnis blieb bestehen.

**THESE 3** Eine Verallgemeinerung der Pkw-Motorisierung auf weltweiter Ebene nur auf dem aktuellen Niveau der OECD erfordert mehr als drei Milliarden Pkw (50% von 6,4 Milliarden = 3,2 Mrd.) oder eine Verfünffachung der Welt-Pkw-Flotte. Da ein solches Ziel rein technisch erst in ca. 15 Jahren erreicht werden kann und da dann die Weltbevölkerung deutlich größer wäre, ginge es real um mindestens die Versechsfachung des Pkw-Bestands.

**THESE 4** Selbst wenn man nur eine Pkw-Dichte von 250 Pkw je 1000 Einwohner (ein Auto auf jeden Vierten, wie es dies in Westdeutschland 1973 oder in der DDR

1989 gab) als Auto-Mobilitäts-Ziel setzt, so erfordert dies mehr als 1,6 Milliarden Pkw oder eine Steigerung der Welt-Pkw-Flotte um das Zweieinhalbfache. Wenn dieses Ziel in einer Dekade erreicht werden soll, geht es um die Verdreifachung des aktuellen Pkw-Bestands.

**THESE 5** Alle diese Steigerungen der Welt-Pkw-Flotte sind hinsichtlich des Ressourcen- und Kraftstoff-Verbrauchs nicht darstellbar. Doch die weltweite Autoindustrie rüstet für eben diese Ziele und tätigt heute bereits Investitionen, die z.B. in Indien und China das Ziel haben, dass hier ein Pkw auf vier Einwohner kommt.

## 2. EU – Schaffung der Voraussetzungen für Verkehrswachstum

### Grundaussagen von Tabelle 2

Zwischen 1990 und 2007 wurde das Straßennetz in Europa massiv ausgebaut. Die Angaben zu den Straßen aller Kategorien (kommunale, Kreis-, Länder-, Bundesstraßen und Autobahnen) sind unvollständig. Vieles spricht dafür, dass es im Gesamtnetz in diesen 17 Jahren zu einer Vergrößerung um zwei Drittel und zu einer Erhöhung der Kapazitäten auf das Doppelte kam.

Beim besonders teuren Autobahnnetz liegen vergleichbare Zahlen vor: Danach wurde die Länge des Autobahnnetzes allein in diesem 17-Jahres-Zeitraum auf dem Gebiet der gesamten EU mit 27 Mitgliedstaaten um 55% vergrößert. Zwar war die Vergrößerung in Mittel- und Osteuropa besonders deutlich – hier gab es eine Verdopplung der Autobahnnetzkilometer (allerdings von niedrigem Niveau ausgehend). Doch auch in der Kern-EU, auf dem Gebiet der EU-15, wurde die Netzlänge noch um 53% gesteigert – von 39.600 km im Jahr 1990 auf 60.617 Autobahn-km im Jahr 2007, obgleich es hier bereits eine große Autobahn-Dichte gab.

Im gleichen Zeitraum kam es zu einem deutlichen Rückbau des Schienennetzes. In Mittel- und Osteuropa um 11%, in der EU-15 auch noch um knapp 7%. Und im EU-27-Durchschnitt um 8%. Nimmt man die Kapazitäten des Schienennetzes als den wichtigeren Bezugspunkt, so ist hier der Rückbau deutlich größer. In Deutschland wurden allein zwischen 1995 und 2010 mehr als 40% aller Weichen und Ausweichgleise aus dem Netz herausgenommen.

In Deutschland wurde die Länge des Autobahnnetzes im genannten Zeitraum um 16% vergrößert. Die Kapazitätssteigerung ist deutlich größer, da viele bestehende Autobahnen ausgebaut wurden. Auch im Zeitraum 2000 bis 2007 – nach Beseitigung des sogenannten Nachholbedarfs in Ostdeutschland – wurde das Autobahnnetz Jahr für Jahr um mehr als 100 Kilometer verlängert. Der Abbau des Schienennetzes

Region	Bevölkerung in Mio.			Millionen registrierte Pkw // Kfz				Zahl der Menschen pro				Pkw-Zahl je
	1985	1995	2005	Pkw	Pkw	Pkw	Kfz	Pkw	Pkw	Pkw	Kfz	1000 Einwohner
				1985	1995	2005	2005	1985	1995	2005	2005	2005
USA/Kanada	269	296	328	142	161*	152*	255	1,9	1,8*	2,2*	1,3	770**
Australien/Neuseeland	18	22	25	8	10	13	16	2,3	2,2	1,9	1,6	640
EU-15	319	366	386	106	151	197	226	3,0	2,4	2,0	1,7	510
Deutschland***	62	82	82	25	41	46	49	2,5	2,0	1,8	1,7	561
Österreich	7,5	7,8	8,2	2,5	3,6	4,2	5,0	3,0	2,2	2,0	1,6	512
Frankreich	54	58	60	22	26	30	36	2,5	2,2	2,0	1,7	500
Großbritannien	56	58	60	17	25	31	35	3,3	2,3	1,9	1,7	517
Schweiz	6,5	7,0	7,5	2,6	3,2	3,9	4,2	2,5	2,2	1,9	1,8	520
MOE****	–	–	100	–	–	29	34	–	–	3,4	2,9	290
Japan	118	125	128	27	43*	57*	74	4,4	2,9*	2,2*	1,7	530**
Autowelt / OECD	731	816	975	286	368*	452*	609	2,6	2,2*	2,2*	1,6	ca. 590**
in vH der Welt insg.	16,5	14,1	16,8	81,0	77,1	70,5	69,3	–	–	–	–	–
UdSSR	269	–	–	11	–	–	–	25	–	–	–	–
Russland	–	145	144	–	14	25	31	–	10	5,8	4,7	174
Türkei	50	62	73	0,8	2,8	6	8	63	22	12	9,1	82
Lateinamerika+	385	485	554	22	32	50	70	18	15	11	7,9	90
Mexiko	75	95	106	5	8	14	21	15	12	7,6	5,0	132
Brasilien	126	164	188	9	13	19	23	14	13	9,9	8,2	101
Asien o. Japan++	2.400	3.310	3.663	10	22	75	118	240	150	49	31	20
China	1.008	1.234	1.307	0,1	1	15	31	10.080	1.234	87	42	11
Indien	695	950	1.095	1,0	1,5	11	15	695	731	100	73	10
Afrika	504	748	893	7,0	9,5	17	25	72	79	53	36	19
<b>Summen in Tabelle</b>	4.339	5.566	6.302	337	448	625	861	–	–	–	–	–
<b>Welt insg.+++</b>	4.441	5.801	6.403	353	477	641	879	12,5	12,0	9,9	7,3	100

**Tabelle 1** Die weltweite Automotorisierung 1985 – 2005

\* Die SUVs sind in den 1995er und 2005er Zahlen der Pkw-Bestände und der Pkw-Dichte nicht enthalten. Sie tauchen erst als Teil der Summe der Kfz auf

\*\* Hier die Pkw-Zahl auf 1.000 Einwohner nach der Berechnung der EU-Statistik (unter Einschluss der SUVs)

\*\*\* 1985 = Westdeutschland/BRD

\*\*\*\* Polen, Ungarn, CSSR bzw. Tschechische und Slowakische Republik, Lettland, Estland, Litauen, Bulgarien, Rumänien

+ Einschließlich der karibischen Staaten

++ Asien ohne Japan, ohne neue GUS-Staaten und ohne die asiatischen Teile Russlands

+++ Bei Pkw/Kfz: Welt gesamt, insoweit Statistiken zu registrierten Kfz existieren

Grunddaten in der Tabelle nach: Tatsachen und Zahlen aus der Kraftverkehrswirtschaft, a.a.O., Ausgaben 1985, 1995 und 2006. Angaben für USA und Japan zur Zahl der Pkw je 1.000 Einwohner nach: EU-Energy and Transport in Figures, a. a.O., Ausgabe 2006, Tabelle 3.1.10

	1990	2000	2007	2008	Entwicklung in %
<b>Länge des Autobahnnetzes im km</b>					
<b>EU-15 Westeuropa</b>	39.616	51.471	60.617	-	+ 53%
<b>EU-12 Mittel- u. Osteuropa</b>	2.269	3.229	4.483	-	+ 97,6%
<b>EU-27</b>	41.885	54.700	65.100	-	+ 55,4%
<b>davon:</b>					
<b>Deutschland</b>	10.854	11.712	12.594	-	+ 16%
<b>Frankreich</b>	6.824	9.766	10.985	-	+ 60,5%
<b>Länge des Eisenbahnnetzes in km</b>					
<b>EU-15</b>	162.132	151.939	150.875	151.119	- 6,8%
<b>EU-12</b>	69.450	65.411	61.573	61.723	- 11,1%
<b>EU-27</b>	231.582	217.349	212.448	212.842	- 8,1%
<b>davon:</b>					
<b>Deutschland</b>	40.981	36.588	33.890	33.855	- 17,4%
<b>Frankreich</b>	34.070	29.272	29.918	29.901	- 12,2%
<b>Schweiz</b>	3.215	3.216	3.563	3.557	+ 10,6%

**Tabelle 2** Autobahnnetz und Eisenbahnnetz 1990-2007/2008

ist in Deutschland mit -17% im Zeitraum 1990 bis 2008 mehr als doppelt so groß wie in der gesamten EU und größer als in Mittel- und Osteuropa (= EU-12).<sup>3</sup>

**THESE 6** Die Straßennetze werden weltweit massiv ausgebaut. Auch in Europa, wo es 1990 bereits ein dichtes Straßennetz gab, kam es in den letzten zwei Jahrzehnten zu einem massiven Ausbau desselben.

**THESE 7** Gleichzeitig werden im Weltmaßstab die Schienennetze abgebaut. In einigen Ländern wurde das Schienennetz gerade seit 1990, wo alle Welt von umweltverträglichem Verkehr redet, komplett ruiniert, so in Mexiko und Argentinien. In der aktuellen Euro-Krise besteht einer der ersten Schritte der Troika (IWF, EU-Kommission und EZB) darin, die Eisenbahnen in Griechenland und Portugal zu privatisieren, was bei den gegebenen Verkehrsmarktbedingungen auf den deutlichen Abbau des Schienenverkehrs hinausläuft.

**THESE 8** In Deutschland ist die scherenartige Auseinanderentwicklung von Straßennetz und Schienennetz überdurchschnittlich ausgeprägt. In keinem anderen Land der Kern-EU erfolgte ein derart drastischer Abbau des Schienennetzes.

**THESE 9** Es sind demnach nicht primär die Verkehrsbedürfnisse, die die Automotorisierung bewerkstelligen. Es ist überwiegend die Verkehrspolitik und hier der Bau respektive der Abbau von Verkehrsinfrastruktur, wodurch spezifischer Verkehr erzeugt wird.

### 3. Die Automotorisierung setzt sich auch in Europa fort – und hier nicht nur in Mittel- und Osteuropa

#### Grundaussagen von Tabelle 3

Die Pkw-Zahl auf dem Gebiet der 27 EU-Länder stieg zwischen 1990 und 2008 von 163 auf 234 Millionen Pkw, also um 43,6% oder um knapp die Hälfte. Dass sich dabei die Zahl der in Mittel- und Osteuropa (EU-12) registrierten Pkw fast verdreifachte, wird mit einem »Nachholbedarf« erklärt. Doch auch in Kerneuropa gab es einen Anstieg um ein Drittel (+33,5%). Interessanterweise liegt dieser Anstieg in Deutschland mit + 12,5% unterproportional. In Frankreich gab es einen größeren Anstieg der Pkw-Zahl – obgleich es dort keine Integration eines »untermotorisierten« Ostgebietes (wie bei Westdeutschland mit der Integration der DDR) gab.

**THESE 10** Die vielfach geäußerte Ansicht, in hochindustrialisierten und damit zugleich in hochmotorisierten Ländern sei eine »Sättigung« bei der Pkw-Dichte erreicht, deckt sich nicht mit der Auto-Realität bzw. mit der Pkw-Zulassungsstatistik auf dem Gebiet der EU. Es gab und gibt hier ein fortgesetztes Wachstum der Pkw-Zahl. Dies deckt sich mit den Erfahrungen in den USA.

**THESE 11** Das unterproportionale Wachstum des Pkw-Bestands in Deutschland trotz Wiedervereinigung erklärt sich dadurch, dass es in der DDR 1989 bereits einen hohen Motorisierungsgrad (250 Pkw / 1000 Einw.) gab, sodass v.a. eine Pkw-Flotte bestehend aus Lada/Wartburg/Trabant in VW-Ford-Opel-BMW-Daimler-Renault-Fiat-Modelle »umgetauscht« wurde.

**THESE 12** Relativ mag das fortgesetzte Wachstum der Pkw-Flotte niedrig erscheinen. In absoluten Zahlen ist es weiterhin hoch. In der EU-27 erhöht sich der Bestand an Pkw jedes Jahr um 4,5 Millionen. In Deutschland liegt dieses jährliche Plus bei 200.000. Die Bevölkerung nimmt derzeit ziemlich genau im glei-

<sup>3</sup> Ab Tabelle 2 sind die Daten, wenn nicht anders angegeben, der offiziellen EU-Statistik »Energy and Transport in Figures – Statistical Pocketbook, letzte Ausgabe 2010, entnommen.

	1990	2000	2005	2008	Entwicklung in %
EU-15	148	175,5	189,6	197,7	+ 33,5%
EU-12	15	25,3	30,6	36,3	+ 142%
EU-27	163	201	220	234	+ 43,6%
Deutschland	36,7	39,1	40,7	41,3	+ 12,5%
Frankreich	27,0	29,8	30,5	31,1	+ 15,2%

**Tabelle 3** Auto-Motorisierung – Pkw in Millionen

	1990	1995	2000	2008	Entwicklung in %
EU-15	3.130	3.550	3.890	4.099	+ 31%
EU-12	-	344	432	626	+ 82%
EU-27	-	3.894	4.322	4.725	+ 21,3%
Deutschland	683	815	831	852	+ 24,7%
Frankreich	585	640	700	720	+ 23,1%

**Tabelle 4** Pkw-Verkehr in Milliarden Personenkilometern (Pkm)\*

\*) Zahl der beförderten Personen multipliziert mit der zurückgelegten Entfernung

chen Umfang ab, ebenfalls mit 200.000 jährlich – eine grotesk entgegengesetzte Entwicklung (2007: 82,2 Mio; 2008: 82,0 Mio, 2009: 81,8 Mio Einw.).

#### 4. Die reale Verkehrsentwicklung folgt den materiellen Vorgaben

##### Grundaussagen der Tabelle 4

Die reale Verkehrsleistung mit Pkw steigt in der EU in allen ihren Regionen weiter deutlich an. Allein zwischen 1995 und 2008 von 3894 Milliarden Personenkilometern auf 4725 Milliarden Pkm oder um 21,3%. Zahlen für 1990 liegen für die EU-12 und für den gesamten EU-27-Raum nicht vor (jedenfalls nicht bei der Statistik EU Energy and transport in figures).

Auf dem Gebiet der EU-15 lag das Wachstum der Pkw-Pkm-Leistung bei 31%.

**THESE 13** Der fortgesetzte Bau von Straßen und die wachsende Zunahme der Pkw-Zahl und der Pkw-Dichte münden logisch in ein fortgesetztes Wachstum des motorisierten Individualverkehrs. Dies ist auch der Fall bei Kern-Europa und keineswegs ausschließlich – und auch nicht primär – ein Resultat einer nachholenden Motorisierung in den neuen EU-Mitgliedsländern (EU-12).

**THESE 14** Auch in Deutschland gab es zumindest bis zum Jahr 2008 ein deutliches Wachstum des Pkw-Verkehrs, auch der Personenkilometer-Leistung. Die EU-Statistik widerspricht hier teilweise der offiziellen deutschen (von Verkehr in Zahlen – ViZ), die zwischen 2002 und 2008 von einer Stagnation der Pkm-Leistung ausgeht, dann allerdings 2009 gegenüber 2008 wieder einen Anstieg (von 888 auf 904 Mrd. Pkm; +1,8%) nennt. Das kontinuierliche Wachstum der Pkw-Flotte spricht eher dafür, dass es auch ein relativ kontinuierliches Wachstum der Pkw-Pkm-Leistung gibt.

**THESE 15** Die letztgenannte These deckt sich mit den breiter gefassten Zahlen für die 15 Kern-EU-Ländern (wo im Übrigen der in Deutschland relevante Faktor

des »Tanktourismus« kaum eine Rolle spielt). In dieser Region mit einem bereits sehr hohen Pkw-Bestand und einem extrem hohen Anteil des motorisierten Individualverkehrs am modal split (siehe Tabelle 6) liegt das Wachstum der Transportleistung mit 31% nur unwesentlich unter dem Wachstum der Pkw-Zahl (= 33,5%; siehe Tabelle 3). Die oft vorgetragene These, dass es zwar ein Wachstum der Pkw-Zahl, jedoch zumindest eine Stagnation der Pkw-Pkm-Leistung geben würde, wird mit diesen Zahlen nicht gestützt bzw. teilweise widerlegt

#### 5. Differenziert sich entwickelnder Schienenverkehr – auf niedrigem Niveau

Grundaussage in Tabelle 5: Auf dem gesamten Gebiet der EU gibt es eine de-facto-Stagnation des Schienenverkehrs im Zeitraum 1990 bis 2008 (+ 2%). Bei den EU-12 gab es einen massiven Rückgang (- 63%), bei der EU-15 eine Steigerung um ein Drittel (+ 33,4%). Die Steigerungen der Pkm-Leistungen in Deutschland und in Frankreich liegen vergleichbar hoch (+34,4 und +33,4%). In der Schweiz liegt die Steigerung des Schienenverkehrs mit knapp 42% am höchsten, wobei es vor allem im Zeitraum ab 2000 solche Steigerungen gab.

**THESE 16** Trotz vieler guter Vorsätze, die es in den Jahren nach 1990 gab, wonach man den höheren Anteil der Schiene in den neuen EU-Ländern erhalten müsste, kam es zur entgegengesetzten Entwicklung. In Mittel- und Osteuropa brach der Personenverkehr auf Schienen förmlich ein.

**THESE 17** Der Anstieg des Schienenpersonenverkehrs in der Kern-EU muss relativiert und differenziert werden. Relativiert hinsichtlich des inzwischen sehr niedrigen erreichten Niveaus (siehe die folgende Tabelle zum modal split). Differenziert hinsichtlich der Sektoren, in denen es ein Wachstum gab. In Frankreich wuchs so gut wie ausschließlich der Schienenfernverkehr (TGV-Verkehr). In Deutschland gab



	1990	2000	2005	2008	Entwicklung in %
EU-15	269	309	327	359	+ 33,4%
EU-12	132	61	50	49	- 63%
EU-27	401	371	377	409	+ 2%
<b>Deutschland</b>	61,0	75	75	82	+ 34,4%
<b>Frankreich</b>	63,7	70	76	85	+ 33,4%
<b>Schweiz</b>	12,7	12,6	16,1	18,0	+ 41,7%
<b>Nachrichtlich Verkehrsaufkommen:</b>					
<b>Deutschland Mio Fahrgäste Eb-Fernverkehr</b>	130	145	119	124	- 4,6%

**Tabelle 5** Personenverkehr mit Eisenbahnen – in Mrd. Pkm (= Verkehrsleistung)

Europäische Union 27 Mitgliedsstaaten								
	Pkw	Mot. Zweiräder	Flugzeug (Binnen)	Summe Pkw/ Mot. Zweiräder + Flugzeug	Busse	Tram + Metro	Eisenbahn	See
1995	73,1	2,3	6,5	81,9	9,4	1,3	6,6	0,8
2000	73,0	2,3	7,7	83,0	8,8	1,3	6,3	0,7
2005	72,8	2,4	8,4	83,6	8,4	1,3	6,0	0,6
2008	72,4	2,4	8,6	83,4	8,4	1,4	6,3	0,6
Deutschland								
	Pkw und Mot. Zweiräder	Flugzeug (Binnen!)	Summe	Busse, Tram, Metro (ÖPNV)	Eisenbahn	-	-	-
1991	81,6	2,6	84,2	9,3	6,5	-	-	-
2000	82,2	3,2	85,4	7,6	7,0	-	-	-
2008	79,6	5,6	85,2	7,3	7,5	-	-	-

**Tabelle 6** Verkehrsmarkt motorisierter Personenverkehr (Pkm, modal split); Anteile in %

es die entgegengesetzte Entwicklung: Es wuchs nur der Schienenpersonennahverkehr – in starkem Maß stimuliert durch die im EU-Vergleich hohen Regionalisierungsmittel. Gleichzeitig war der Schienenpersonenfernverkehr sogar um 4,6% rückläufig – trotz massiver Investitionen insbesondere in den Fernverkehr (ICE-Strecken).

**THESE 18** Beide Entwicklungen im Bereich der Schiene – die deutsche und die französische – sind kritisch zu sehen. In Frankreich führt die Konzentration auf den TGV bei einem Abbau des Gesamtnetzes (von 34.000 auf 29.500 km im Zeitraum 1990-2008) zum Abhängen der Regionen und zur verstärkten Siedlungszentralisation. In Deutschland förderte die Dualität Nah- und Regionalverkehr vs. ICE-Verkehr bei Kappung des Bindeglieds InterRegio und bei Abbau des Netzes um 10.000 km ebenfalls ein Abhängen der Regionen. Mittlerweile sind über 30 Oberzentren ohne Fernverkehrsanschluss.

**THESE 19** In der Schweiz ist das Wachstum des Schienenverkehrs das größte in ganz Europa. Es erfasst alle Schienensektoren gleichermaßen, wobei es dort – nicht nur wegen der Größe des Landes, sondern auch aufgrund der spezifischen Schienenverkehrs-Politik – eine so starke Trennung zwischen Regionalem und Fernverkehr nicht gibt. Hier gibt es am ehesten eine

umfassende Stärkung der Schiene, bei der man zumindest erkennen kann, wie eine alternative Verkehrspolitik aussehen könnte – und vor allem: dass diese machbar und bezahlbar ist. Interessanterweise kostet der »luxuriöse« Schienenverkehr in der Schweiz die Steuerzahlenden nicht mehr, sondern eher weniger je Leistungseinheit (PRIMON-Gutachten von Booz Allen Hamilton; 2007).

## 6. Verkehrsmarkt insgesamt – in Europa und in Deutschland Grundaussagen in Tabelle 6

In der EU (EU-27) sank der Anteil des Pkw-Verkehrs (Pkm) im Verkehrsmarkt von 73,1 auf 72,4%. Auch der Anteil der Schiene ist deutlich rückläufig – von einem Anteil von 6,6 auf 6,3%. Der Bereich, in dem es ein deutliches Wachstum gibt, ist der Flugverkehr, wobei es sich dabei ausschließlich um den EU-Binnenflugverkehr handelt.

**THESE 20** Der rückläufige Anteil des Pkw-Verkehrs im gesamten EU-Verkehrsmarkt kann nicht gleichgesetzt werden mit einer rückläufigen Belastung. Es handelt sich um einen leicht rückläufigen Anteil in einem Verkehrsmarkt, in dem alle motorisierten Verkehrsmittel weiter anwachsen. Absolut steigt der Pkw-Verkehr (wie dokumentiert in Tab.4) kontinuierlich an.

	1990	1995	2000	2005	2008	Entwicklung in %
<b>Straßengüterverkehr (Lkw)* *</b>						
<b>EU-15</b>	1.144	1.138	1.329	1.489	1.467	+ 28%
<b>EU-12</b>	-	150	190	312	411	+ 174%
<b>EU-27</b>	-	1.289	1.519	1.800	1.878	+ 45,7%
<b>davon: in Deutschland</b>	Ca. 210***	297,7	346,3	398,4	460,1	+ 120%
<b>Schienengüterverkehr (Eisenbahnen)</b>						
<b>EU-15</b>	257	223	257	263	292	+ 13,6%
<b>EU-12</b>	270	163	147	151	150	- 44,4%
<b>EU-27</b>	526	386	404	414	442	- 16%
<b>Deutschland</b>	102	71	83	95	115	+ 12,7%
<b>Frankreich</b>	52	48	58	41	41	- 21,5%
<b>Schweiz</b>	9	9	11	12	12	+ 33,3 %

**Tabelle 7** Güterverkehr Transportleistung (in Mrd. Tonnenkilometern – tkm\*)

\* Beförderte Güter in Tonnen multipliziert mit der zurückgelegten Entfernung in km

\*\* Bei EU-Angaben (außer zu D): = »registered in the reporting country«

\*\*\* 1990: BRD + DDR; im Fall Deutschland der gesamte Lkw-Verkehr (nach ViZ), allerdings „ohne Transporte von Lkw bis 6 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht oder einer Nutzlast von 3,5 Tonnen“.

**THESE 21** Bei der Verkehrsmarktentwicklung ist die Summe der kritisch zu bewertenden Verkehrsarten Pkw-Verkehr, Verkehr mit motorisierten Zweirädern und (Inlands-)Flugzeugverkehr entscheidend. Diese addierten drei Verkehrsarten vereinigen von Jahr zu Jahr einen größeren Anteil auf sich; er stieg von 81,9% im Jahr 1995 auf 83,4% im Jahr 2008. Diese Entwicklung wäre noch deutlicher, wenn die Zahlen für 1990 (und nicht nur diejenigen ab 1995) vorliegen würden.

**THESE 22** In Deutschland liegt der Anteil des im Sinne von Nachhaltigkeit und Klimaverträglichkeit als kritisch zu bezeichnenden Blocks »Auto-Mofas-Motorräder-Flugzeug« nochmals deutlich höher als in Gesamt-Europa. Auch hierzulande gab es trotz dieser enormen Höhe seit 1995 nochmals eine deutliche Steigerung dieses Block-Anteils von 84,2 auf 85,2%. Der erfreuliche Anstieg des Schienenanteils ist – siehe Tabelle 5 und These 17 – ausschließlich dem Anstieg des Schienenpersonennahverkehrs geschuldet.

**THESE 23** Besonders kritisch muss die Entwicklung des Flugverkehrs in Deutschland gesehen werden. Hier gab es im Zeitraum 1991 bis 2008 mehr als eine Verdopplung des Anteils des Flugverkehrs am gesamten motorisierten Verkehrsmarkt.

## 7. Güterverkehr in Europa und in Deutschland

### Grundaussagen in den Tabellen 7 und 8

Der Straßengüterverkehr wuchs in der EU-27 allein im Zeitraum 1995 bis 2008 um fast 50% (+45,7%). In Mittel- und Osteuropa um 174% und in Deutschland um 120%. Im gleichen Zeitraum ging die Verkehrsleistung des Schienengüterverkehrs auf dem Gebiet der EU-27 um 16% zurück.

**THESE 24** Der Güterverkehr wächst insgesamt in Europa stark überproportional – mehr als doppelt so schnell wie das Bruttoinlandsprodukt. Dies ist Ausdruck einer ständig gesteigerten Transportintensität (es stecken immer mehr Transportkilometer aller Transportarten in den Waren/Gütern) und einer immer weiter getriebenen Arbeitsteilung, die durch stark subventionierte Transportarten begünstigt wird.

**THESE 25** Der Straßengüterverkehr ist die in der EU am schnellsten wachsende Transportart. Er erlebte auf dem Gebiet der EU im Zeitraum 1990 bis 2008 rund eine Verdopplung. Damit wächst diejenige Transportart, die die Umwelt und das Klima am stärksten belasten.

**THESE 26** Im Transitland Deutschland ist das Wachstum des Güterverkehrs im Allgemeinen und des Straßengüterverkehrs im Besonderen überproportional. Dabei muss die Tatsache berücksichtigt werden, dass Transporte mit »leichten Lkw« (Lkw mit weniger als 6t zulässigem Gesamtgewicht) nicht berücksichtigt sind und dass aufgrund der Lkw-Maut-Konstruktion es gerade dieses Segment ist, in dem der Straßengütertransport boomt.

**THESE 27** Der Modal split im EU-Güterverkehr verschlechtert sich kontinuierlich – mit einem Anstieg des Anteils der Straße (Lkw) und einem Rückgang von Schiene, Pipelines und Binnenschiff. Dabei wird hier nicht auf die extrem die Umwelt, das Klima und die Menschen schädigende Luftfracht eingegangen, da diese im EU-Binnenverkehr noch eine geringe Rolle spielt, beim internationalen Güterverkehr jedoch die höchsten Zuwachsraten unter allen Verkehrsträgern ausweist.<sup>4</sup>

<sup>4</sup> Siehe dazu ausführlich das folgende Verkehrspolitische Zirkular VZ07, das voraussichtlich im April 2012 vertrieben wird.

	Straße (Lkw)	Küstenschifffahrt	Luftfracht	Pipelines	Eisenbahn	Binnenschifffahrt
<b>Europäische Union mit 27 Mitgliedstaaten (EU-217)</b>						
<b>1995</b>	42,1	37,5	0,1	3,7	12,6	4,0
<b>2000</b>	43,4	37,6	0,1	3,8	11,5	3,8
<b>2005</b>	45,5	37,0	0,1	3,4	10,5	3,5
<b>2008</b>	45,9	36,6	0,1	3,0	10,8	3,6
<b>Deutschland</b>						
<b>1991</b>	61,5	-	-	3,9	20,6	14,0
<b>2000</b>	67,8	-	-	2,9	16,3	13,0
<b>2008</b>	70,8	-	-	2,3	17,3	9,6

Tabelle 8: Güter-Verkehrsmarkt (tkm, modal split) (Marktanteile in %)

**THESE 28** Der hohe und weitgehend gleichbleibende Anteil der Küstenschifffahrt bedarf einer gesonderten Untersuchung. Er ist auf alle Fälle nicht unproblematisch – weil er Teil der Güterverkehrsinflation ist (gewaltige Umweg-Fahrten; wie beim Flugverkehr keine Besteuerung des Kraftstoffs) und vor allem aufgrund der Nutzung von Schweröl (Heavy Fuel Oil), was mit hohen Schadstoffbelastungen verbunden ist und vor allem insbesondere küstennahe Regionen leiden.

**THESE 29** Die teilweisen – bescheidenen – Steigerungen, die es im Schienengüterverkehr gab (EU-15 1990-2008: +13,6%), wurden mehr als überkompensiert von den Rückgängen anderswo (vor allem bei den EU-12). Der Anteil der Schiene im gesamten modal split des EU-Güterverkehrs sinkt damit weiter deutlich – allein im Zeitraum 1995 bis 2008 von 12,6 auf 10,8%. Nimmt man den Verbund »akzeptable Gütertransportarten« mit Schiene, Pipelines und Binnenschiff, dann sank dieser Block-Anteil von 20,3% 1995 auf 17,4% 2008.

**THESE 30** Im deutschen Güterverkehr dominieren die gleichen Tendenzen: Der Anteil des Lkw-Verkehrs wächst weiter deutlich. Und auch der Schienengüterverkehr, dessen absoluter Anstieg (1990-2008: +12,7%) viel hervorgehoben wird, ist im Verkehrsmarkt rückläufig. Nimmt man hier den Block Pipelines/Schienen/Binnenschiff so ist der Rückgang von 38,5% 1991 auf 29,2% 2008 nochmals deutlicher.<sup>5</sup>

## 8. Drei Schlussthesen

**THESE 31** Die Struktur des weltweiten Verkehrssektors im Bereich der Personenbeförderung und des Gütertransports ist nicht nachhaltig und nicht zukunftsfähig. Der Verkehrssektor ist zusammen mit der Industrie – derjenige Bereich, der die Umwelt und die Menschen am stärksten belastet und der sogar am stärksten unter allen Sektoren zum Treibhauseffekt und zur Klimaerwärmung beiträgt.<sup>6</sup> Das absehbare weitere Wachstum des Straßen- und des Luftverkehrs auf weltweiter Ebene wird verheerende Konsequenzen für Umwelt, Menschen und Klima haben.

**THESE 32** Die Europäische Union, die sich gerne in Abgrenzung zu den USA als Vorreiter in Sachen Umwelt und Klimaschutz gibt, befindet sich im Verkehrssektor auf demselben falschen Entwicklungspfad, den die USA vorgeben und vorgeben.

**THESE 33** Die bestehende Struktur des Verkehrssektors und die sich abzeichnende weitere Entwicklung desselben befinden sich in offenem Widerspruch zur Verkehrspolitik, die auf weltweiter Ebene und insbesondere auf EU-Ebene einen Vorrang der Schiene und eine Internalisierung von externen Kosten propagiert.

<sup>5</sup> Ein direkter Vergleich mit dem EU-modal-split verbietet sich, da bei Deutschland – anders als bei dem EU-modal split – die Küstenschifffahrt beim Binnenverkehr keine Rolle spielt und daher als Anteil nicht auftaucht.

<sup>6</sup> In diesem Text wird die Seeschifffahrt nicht berücksichtigt bzw. nur am Rande angesprochen. Dies trägt in ihrer jetzigen Form (Schweröleinsatz) ebenfalls erheblich zur Umweltbelastung bei.

## **Öffentlichkeitsbeteiligung und Umweltmediation bei großen Infrastrukturprojekten – Studie und Kleine Anfrage**

Über zwei Jahrzehnte hinweg sind die demokratischen Beteiligungsrechte an Planungsverfahren für Verkehrsprojekte und Industrielle Anlagen hinter dem Rücken der Öffentlichkeit schrittweise abgebaut worden. Doch mit dem Streit um Stuttgart 21 erlebt das Thema Bürgerbeteiligung allgemeine Aufmerksamkeit. An allen Orten beziehen sich Bürgerinitiativen auf diesen demokratischen Protest – sei es »München 21« (gegen den Flughafenausbau), oder »Baden 21« (Ausbau der Güterbahnstrecke). Überall monieren die Betroffenen, dass Stellungnahmen, Vorschläge und Einwände erst am Ende der Planungen überhaupt eingebracht werden können: Dann, wenn das »Ob« einer Maßnahme gar nicht mehr zur Debatte steht, sondern nur noch das »Wie« ein wenig verändert werden kann. Das Problem ist offensichtlich. Unter dem Druck der Protestbewegung gegen S21 hat sich selbst die Bundeskanzlerin für mehr Bürgerbeteiligung ausgesprochen.

Immerhin wurde Anfang 2011 ein Gesetzentwurf des Innenministeriums, mit dem die unseligen Planungsbeschleunigungsgesetze der großen Koalition ins allgemeine Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) übertragen werden sollten, gestoppt. Damit wurde allerdings vorerst nur der weitere Abbau von Beteiligungsrechten verhindert. Weder die Regierung, noch die Opposition haben seitdem aber einen konkreten Entwurf für eine tatsächliche Verbesserung der Beteiligungsverfahren auf den Tisch gelegt. Viele sind auf der Suche, allerdings nach Unterschiedlichem: Der jetzigen schwarz-gelben Koalition und den Wirtschaftsverbände geht es darum, ihre Vorhaben besser zu legitimieren, um störende Proteste zu vermeiden.

Für uns steht hingegen die Frage im Zentrum, wie die gesellschaftliche Infrastruktur möglichst gut, bürgernah und demokratisch gestaltet werden kann. Das heißt, dass zu Beginn eines Verfahrens öffentlich breit diskutiert und entschieden werden muss, ob dieser Umbau, Ausbau oder Neubau überhaupt zukunftsfähig und gewünscht ist. Nach dieser grundsätzlichen Entscheidung über das Ob ginge es dann darum, im Dialog Lösungen zu finden, die an die Bedürfnisse der Menschen angepasst sind.

Die von der Fraktion in Auftrag gegebene Studie wurde von Felicia Petersen und Michael Zschiesche vom Unabhängigen Institut für Umweltfragen (UfU) erarbeitet. Sie beleuchtet die Grenzen und Möglichkeiten der Öffentlichkeitsbeteiligung und zeigt Möglichkeiten auf, wie Bürgerinnen und Bürger frühzeitig beteiligt werden könnten, wenn über das Ob sowie über Alternativplanungen noch ergebnisoffen diskutiert werden kann. Für die Fraktion DIE LINKE. Im Bundestag geht es um Wege, wie insbesondere der notwendige sozial-ökologische Umbau von unten mit breiter Unterstützung gestaltet werden kann. Dieses Gutachten soll dazu beitragen, dass die breite und bundesweite

Diskussion um Stuttgart 21 keine Eintagsfliege bleibt. (aus dem Vorwort der Studie)<sup>7</sup>

Bei Interesse senden wir auf Anfrage gerne gedruckte Exemplare zu, außerdem steht die Studie als Download bereit unter [www.nachhaltig-links.de/index.php/allgemeines/796-buergerbeteiligung](http://www.nachhaltig-links.de/index.php/allgemeines/796-buergerbeteiligung).

Die Antworten der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage der Fraktion zum Thema vom Dezember 2011 ergaben nicht viel Neues. Neben der mehrfachen Aussage, dass an einem Gesetz zur Verbesserung der Öffentlichkeitsbeteiligung bei Planfeststellungsverfahren gearbeitet wird, wurde ein »Handbuch Bürgerbeteiligung« für Vorhabenträger und Genehmigungsbehörden aus dem Verkehrsministerium avisiert. Und die im letzten Jahr geplante Übertragung der Fakultativstellung des Erörterungstermins ins VwVfG (s.o.) wurde definitiv ausgeschlossen. Die Antworten finden sich in der Bundestags-Drucksache 17/8118. (khl).

<sup>7</sup> Auf Grund der unterschiedlichen Rechtsgrundlagen und Verfahren beschränkt sich diese Untersuchung auf Verkehrsinfrastrukturprojekte. Wesentliche Teile der Ergebnisse sind aber auch auf Planungsprozesse bei Industrieanlagen und Kraftwerken übertragbar.

## Der Entwurf des Investitionsrahmenplans setzt falsche Prioritäten!

von Karl-Heinz Ludewig

Innerhalb der Laufzeit eines Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) wird die mittelfristige Finanzierung über Investitionsrahmenpläne (IRP) geregelt. Der Entwurf des neuen »Investitionsrahmenplan 2011-2015 für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes« aus dem Hause des Bundesverkehrsministers (BMVBS) liegt nun seit dem 14. Dezember 2011 vor. Sind im abgelaufenen Zeitraum 2006-2010 etwas mehr als 10 Mrd. € pro Jahr investiert worden, so liegt der Ansatz für 2011-2015 in etwa in der gleichen Größenordnung – aufgrund der Preissteigerungen kann dafür jedoch um rund 20-30% weniger Bauvolumen realisiert werden. Für die Fertigstellung aller laufender Projekte wären rund 41 Mrd. € nötig, in der mittelfristigen Finanzplanung sind bis 2015 jedoch nur rd. 15 Mrd. € gesichert. Lag im Vorgängerplan die Verteilung der Mittel auf West- und Ostdeutschland noch beim Verhältnis 74 zu 26, so verändert sich die Verteilung nun auf 83 zu 17.

alle Angaben in Mio. Euro	2006-2011 (tatsächl. Inv.):	2011-2015 (Ansatz):
<b>Gesamtsumme</b>	50.957	50.072 <sup>1</sup>
<b>Schienen</b>	19.881 (39%)	20.631 <sup>1</sup> (41%)
davon Neu-/Ausbau	6.429	6.423
davon Erhalt	12.725	12.640
sonstiges <sup>2</sup>	727	1.568 <sup>1</sup>
<b>Straßen</b>	26.850 (53%)	24.795 <sup>1</sup> (50%)
davon Neu-/Ausbau	13.046	7.465
davon Erhalt	9.623	12.423
sonstiges <sup>2</sup>	4.181	952 <sup>1</sup>
<b>Wasserwege</b>	4.227 (8,3%)	4.647 <sup>1</sup> ( %)
<b>Verhältnis Erhalt : Neubau</b>	1,25 : 1	1,93 : 1
<b>Verhältnis Neubau Straße : Schiene</b>	2,0 : 1	1,2 : 1
<b>West-/ Ost-Verteilung:<sup>3</sup></b>	74 zu 26	83 zu 17

### Anmerkungen

<sup>1</sup> incl. Infrastrukturbeschleunigungsprogramm 2012/2013

<sup>2</sup> u.a. Lärmschutz

<sup>3</sup> Ostdeutschland hat ohne Berlin einen Flächenanteil von 30,2% und an der Bevölkerung von 16,5%.

### Fast keine Neubeginne im Straßenbau

Der zum IRP gehörende »Fünfjahresplan für den Ausbau der Bundesfernstraßen 2011-2015« enthält geplante Ausgaben in Höhe von 24,8 Mrd. €. Dabei wird der Ansatz für die Erhaltung von Straßen deutlich erhöht –

jetzt 12,4 statt 9,6 Mrd. € in den fünf Jahren vorher. Für die Investitionen in Neu- und Ausbau stehen nur noch 7,5 statt 13 Mrd. € zur Verfügung. Das im vorherigen Fünfjahreszeitraum überproportional viele Neubeginne erfolgten und diese jetzt abfinanziert werden müssen (sie erfordern sogar 7,9 Mrd.€), bedeutet, das »sich in den nächsten Jahren Spielräume für Neubeginne aber nur in einem sehr begrenzten Umfang ergeben.« In dieser Kategorie der noch nicht begonnenen Vorhaben (genannt als »C. Prioritäre Vorhaben im IRP-Zeitraum«) sind insgesamt 196 Projekte mit einem Investitionsvolumen von 11,3 Mrd. € enthalten, für die Planfeststellungsbeschlüsse vorliegen oder für die nächsten Jahre erwartet werden. Davon sind 83 Projekte Ortsumfahrungen; in der Kategorie »D. Weitere wichtige Vorhaben« sind für nach 2015 nochmal allein 78 OUs!

Das heißt im Klartext: Die Planungen in den Ländern laufen fleißig weiter; es entsteht eine Halde rechtskräftiger Projekte, von denen kaum eines begonnen werden kann. Neben der Verschwendung von Planungsleistungen wird damit deutlich, wie allerorten mit dem Versprechen für neue Straßen Illusionen genährt werden. Insbesondere bei Ortsumfahrungen, die sich zu hunderten in der Planung befinden, wird das Spielen mit Bürgererwartungen deutlich. Und sie führen gerade in diesem Bereich zu einer Denkblockade im kommunalen Bereich: Mit der Illusion, die Ortsumfahrung komme bald, werden alternative Planungen zur Entlastung der Ortsdurchfahrten erst gar nicht in Angriff genommen. Genau hier muss jetzt umgeschaltet werden: Vor Ort müssen Maßnahmen wie Lkw-Durchfahrtsverbot oder Tempo 30 ergriffen werden, um Verkehrsentlastungen zu erreichen, und Konzepte zur Reduzierung des Autoverkehrs erarbeitet werden. Diese Maßnahmen müssen zukünftig auch aus Bundesmitteln gefördert werden können. (siehe auch den Beitrag »Illusion Ortsumfahrung« ab Seite 66)

Unter Verkehrsminister Ramsauer also so wenig Straßenbau wie nie in den letzten Jahrzehnten? Nein, das wohl leider nicht, aber auf alle Fälle so wenig Neubeginne wie nie. Dieser Trend erschließt sich schon aus den letzten Straßenbauplänen (als Teil des Haushaltes): So wurden im Haushalt 2011 nur zwei neue Projekte aufgenommen sowie nachträglich noch acht hinzugefügt. Im Straßenbauplan 2012 waren es erst einmal auch nur zwei Neue und im Dezember 2011 wurden 10 weitere hinzugefügt. Es wird ein Hauen und Stechen um die Finanzierung neuer Projekte in den nächsten Jahren geben (nur ein Auswahlkriterium für Neubeginne ist ein möglicher Baubeginn bis 2015). Das sich der Bundesverkehrsminister für sein Heimatland Bayern dafür bereits gut in Stellung gebracht hat, zeigt folgendes: Im ersten Entwurf des Fünfjahresplan für die Bundesfernstraßen vom August 2011 waren noch 815 Mio. € für das Südländ im Kapitel C enthalten, jetzt sind es 1,8 Mrd. € - allein 24 Ortsumfahrungen sind enthalten (zum Vergleich: für NRW mit fast 1,5-mal so vielen Einwohnern sind nur 1,56 Mrd. € eingeplant). Zu befürchten ist, dass es 2013 als Wahlkampfgeschenke viele Neubeginne geben wird – das obligatorische Band-Durchschneiden gilt leider immer noch als Prestige fördernd.

### **Ausweg PPP?**

Um das Finanzierungs-Dilemma aus Sicht der Straßenbau-Fans zu beheben, wird fieberhaft nach neuen Quellen gesucht – so war der neuerliche Vorstoß in Sachen Pkw-Maut zu verstehen. Die Lkw-Maut fließt ja jetzt schon vollständig über den Finanzierungskreislauf Straße in den Straßenbau – bei der Einführung der Maut bekam die Schiene noch etwas ab. Die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) soll weiterentwickelt werden (Schaffung einer begrenzten Kreditfähigkeit) und die PPP-Projekte mit dem Einstieg von Privatinvestoren laufen weiter und sollen fortentwickelt werden, obwohl wirtschaftlich sehr fragwürdig. Hier gilt es wachsam zu sein und die Privatisierung öffentlicher Daseinsvorsorge auch im Straßenbau zurück zu drängen.

### **Sinnvolle Verkehrsprojekte auf die Schiene setzen!**

Im Bereich Eisenbahnverkehr lautet das Grundprinzip des neuen IRP Erhalt vor Neubau und folgerichtig soll in den nächsten Jahren nicht mit dem Bau neuer Verkehrsprojekte gestartet werden. Ausnahmen gibt es aber, wie z.B. für die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm; für dieses Schienenprojekt mit relativ geringem Nutzen stehen Milliarden zur Verfügung. Sabine Leidig kommentiert: »Nur 6,5 Milliarden Euro bis 2015 für den Schienenverkehr reichen hinten und vorne nicht. Allein 12,6 Milliarden Euro wären nach der Auflistung des Ministeriums nötig. Auch die Prioritätensetzung ist weiterhin völlig falsch: Für Schienenprojekte stehen deutlich weniger Mittel zur Verfügung als für den Straßenverkehr. Die chronische Unterfinanzierung der Bahn muss beendet werden – mit der Aufgabe der Autobahnprojekte würden Finanzmittel frei.«

Herbert Behrens, ebenfalls Mitglied im Verkehrsausschuss für die Fraktion DIE LINKE fügt hinzu: »Die neue Einsicht des Verkehrsministers Ramsauer, Erhalt vor Neubau zu setzen, ist lange überfällig. Seine abenteuerlichen Verkehrsvisionen sind weder sinnvoll, noch zu finanzieren. Anstatt aber bei der dringend notwendigen Schienenanbindung der Seehäfen zu sparen, sollten endlich umstrittene Großprojekte gestrichen werden. Projekte, wie die heftig kritisierte Anbindung einer festen Fehmarnbelt-Querung und die sogenannte Y-Trasse sollten endgültig aufgegeben werden, nachdem sie bereits zurückgestellt worden sind. Jahrelang hat der Minister für alle Verkehrsprojekte Zusagen gegeben, ohne Konzept und Blick ins Portemonnaie. DIE LINKE fordert schon seit Jahren einen Vorrang von Erhalt statt Neubau.«

Bis Ende Januar 2012 waren die Länder aufgefordert, Stellung zu dem IRP-Entwurf zu nehmen. Die uns vorliegenden Stellungnahmen fordern allesamt mehr Geld und mehr Projekte für »ihr« Land, insbesondere werden mehr Straßenbauprojekte gewünscht. Auch das grün-rot regierte Baden-Württemberg macht da keine Ausnahme, wenngleich hier der Schwerpunkt auf höhere Schieneninvestitionen liegt. Der nächste BVWP soll 2015 kommen, für das Ende der Legislaturperiode 2013 hat das Bundesverkehrsministerium die Vorlage einer neuen Grundkonzeption angekündigt.

### **Zum Stand der Transeuropäische Verkehrsnetze (TEN)**

*von Malte Riechey*

Das Transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) ist so etwas wie der europäische Bundesverkehrswegeplan. Dazu gehören derzeit 95.700km Straße, 106.000km Schiene und 13.000km Binnenwasserstraße sowie 411 Flughäfen und 404 Seehäfen. Teile hiervon befinden sich noch in der Planung oder sind im Bau. Die Hauptlast der Finanzierung des TEN-V tragen zwischen 2007 und 2013 mit 196 Mrd. € die Mitgliedsstaaten. Die EU selbst stellt über den TEN-V-Haushalt 8 Mrd. € sowie über den europäischen Fonds für regionale Entwicklung und den Kohäsionsfonds 43 Mrd. € bereit. Bisher wurden in das TEN-V insgesamt 400 Mrd. € investiert, davon rund ein Drittel aus EU-Mitteln. Die nächste Förderperiode wird nun bis 2020 beschlossen.

Momentan wird die zukünftige Struktur des TEN-Netzes nach 2013 diskutiert. Im Oktober 2011 hat die EU-Kommission dazu einen Vorschlag erarbeitet, der neben dem Konzept auch eine Investitions-offensive zum Ausbau der Infrastruktur von Verkehr-, Energie- und Datennetze enthält. Diese werden in dem Projekt »Connecting Europe« zusammengefasst. Der Gesamt-Investitionsbedarf an öffentlichen (ca. 50 Mrd. €) und vor allem privaten Mitteln wird in Gesamteuropa auf rund 1 Billion € bis 2020 geschätzt (davon Verkehr 500 Mrd. €, Elektrizitäts- und Gasnetze 200 Mrd. €, Datennetze 270 Mrd. €). Da die EU so viel Geld natürlich nicht aufbringen kann, soll dies über »innovative Finanzierungsinstrumente« und sogenannte Europa-2020-Projektanleihen laufen. Abgewickelt werden soll es wohl über die Europäische Investitionsbank. Damit soll eine Beschaffung von Privatkapital für langfristige Fremdfinanzierungen gesichert werden. Es wird dafür eine Verstärkung von Public Private Partnership (PPP) Projekten und von privater Nutzerfinanzierung erwartet. Eine Pilotphase mit 5-10 Projekten, die in der Planung ausreichend fortgeschritten sind, sollen noch in dem aktuellen Finanzierungsrahmen 2012-2013 gestartet werden.

Von den 50 Mrd. € öffentlicher Mittel in den nächsten acht Jahren finanziert Deutschland ca. 20%. 31,7 Mrd. € sollen in die Verkehrsinfrastruktur fließen, zur Modernisierung, Schaffung fehlender Verkehrsverbindungen und Beseitigung von Engpässen. 10 Mrd. € sind speziell für Kohäsionsländer vorgesehen, also für die neuen Mitgliedsländer aus Osteuropa. Die verbleibende Summe kann in andere Projekte fließen, wird aber im Wesentlichen in das sogenannte Kernnetz fließen, dass die europäischen Metropolen verbinden soll. Hierzu hat die Kommission verschiedene Karten mit Straßen, Schienen, Wasserstraßen, Flughäfen etc. vorgelegt. Es wurden 10 Korridore definiert, die zukünftig den Kern des Europäischen Verkehrsnetzes bilden sollen. Grenzüberschreitende Projekte können zukünftig sogar bis zu 40% von der EU mitfinanziert werden. Der grundsätzliche Ansatz liegt in einer bes-

seren Ost-West-Anbindung der neuen Mitgliedsländer, einer Verbindung der europäischen Metropolen und einer besseren Verkehrsträger übergreifenden Verzahnung. Neben der früheren Konzentration auf Straße und Schiene sind jetzt auch Flughäfen, Wasserstraßen und Seehäfen hinzugekommen. Von der Bundesregierung wird allerdings kritisiert, dass die Wasserstraßen pauschal aufgenommen und nicht wie andere Verkehrsträger in Kern- und Gesamtnetz unterteilt werden. Gerade dies wird national mit der WSV-Reform derzeit vorangetrieben, die meisten Mitgliedstaaten sprachen sich jedoch dagegen aus.

Vorbehalte gibt es in allen Fraktionen des Bundestages momentan gegen die Verbindlichkeit der Umsetzung der europäischen Projekte, die als Eingriff in die Planungs- und Finanzhoheit der Mitgliedsstaaten angesehen wird. Es wird befürchtet, dass damit haushalterische und verkehrsplanerische Kompetenzen an die EU verloren gehen. Auch wenn die Debatte um TEN wesentlich komplexer geführt werden müsste, ging es im Bundestag zunächst darum, der EU Schranken in den Eingriff in unsere Haushaltshoheit und unser Planungsrecht zu setzen. Mit Ausnahme der Grünen haben daher alle anderen Fraktionen im Bundestag einen Entschließungsantrag verabschiedet, in dem »grundsätzlich die Förderung grenzüberschreitender trans-europäischer Infrastrukturprojekte« begrüßt wird, um eine Verknüpfung zentraler Verkehrsknotenpunkte zu einem zusammenhängenden Kernnetz zu ermöglichen, jedoch klar gestellt wurde, dass die Verordnung »in der vorgelegten Form die Grundsätze der Subsidiarität und der Verhältnismäßigkeit gemäß Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union (EUV) in Verbindung mit Artikel 5 des Protokolls Nr. 2 zum Vertrag von Lissabon verletzt.« Dies wird damit begründet, dass »aufgrund ihrer Finanzierungsverantwortung nur die Mitgliedstaaten selbst entscheiden [können], welche Infrastrukturprojekte in welchem zeitlichen Rahmen vordringlich umgesetzt werden.« Der Einwand ist grundsätzlich berechtigt, die Planungshoheit für Verkehrsprojekte darf nicht ausschließlich der EU übertragen werden.

Während bislang mit dem TEN System vor allem umstrittene Großprojekte finanziert wurden, stellt das neue System auf eine Förderung von bestimmten Maßnahmen innerhalb von zentralen Verkehrskorridoren ab, die nach objektiven Kriterien bestimmt werden sollen. Dies ist ein deutlicher Fortschritt zu der früheren Einzelprojektförderung, ohne das Gesamtnetz zu sehen. Es ist jedoch im Volumen völlig überdimensioniert. Zudem müssten Effizienz-, Kosten- und Umweltkriterien einbezogen werden, anstatt an alten Großprojekten innerhalb der Korridore festzuhalten (z.B. Beltquerung, Y-Trasse o.ä.)

### **Bausteine eine sinnvollen Förderung**

Es sollte bei der Finanzierung des europäischen Kernnetzes der Schwerpunkt der Förderung zunächst auf grenzüberschreitende Abschnitte gelegt werden. Dabei soll es um die Verbindung zweier Metropolen in einem bestimmten Korridor gehen. Es besteht keine

Notwendigkeit ein konkretes Projekt zu fördern, sondern es sollte ein fixer Zuschuss pro km Verbindung gezahlt werden, jedoch differenziert nach Verkehrsträger. Dies erhöht einerseits den Anreiz, nicht teure Prestigeprojekte, sondern kosteneffiziente Verbindungen zu wählen. Andererseits soll die Differenzierung der Förderung nach Verkehrsträger dazu führen, dass ökologische Verkehrswege über Wasserstraßen und Bahnverbindungen einen höheren Förderzuschuss erhalten, als Straßenverbindungen. Verbindungen könnten ausdrücklich auch durch intermodale Verkehrswege geschlossen werden (Kombination unterschiedlicher Verkehrsträger).

Dies heißt z.B., dass zur Bewältigung der Transportströme der Knotenpunkte Hamburg-Kopenhagen der Personenverkehr durch eine intelligente Optimierung der Schienen-Hinterlandanbindungen von Hamburg nach Puttgarden und Rodby nach Kopenhagen erfolgen und das Zwischenstück Puttgarden-Rodby, intermodal durch eine »schwimmende Brücke«, also einem optimierten Fährkonzept mit reduzierten Transportzeiten, ergänzt werden kann. Intermodaler Verkehr soll ja gefördert werden und grenzüberschreitende Seeverkehrsverbindungen und »Meeresautobahnen« sind ebenfalls Bestandteil des TEN-Netzes. Der Schienengüterverkehr kann weiterhin über die Jütlandroute laufen.

Mit diesem Ansatz würden also die von uns kritisierten Großprojekte aus der Förderung rausfallen und kosteneffizientere, dezentrale und kleinere aber ebenfalls grenzüberschreitende Konzepte endlich eine Chance haben.

## Das EU-Weißbuch Verkehr 2011 – Eine Kritik<sup>8</sup>

von Winfried Wolf

Am 28. März 2011 legte die EU-Kommission das Weißbuch »Fahrplan zu einem einheitlichen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem« vor. Bereits der Titel dieses neuen Weißbuchs Verkehr verdeutlicht auf zweierlei Weise die Widersprüchlichkeit des Projekts:

- Ein »einheitlicher Verkehrsraum« unterstellt Harmonisierung, sozialen Ausgleich; Zugänglichkeit für alle – ein »wettbewerbsorientiertes Verkehrssystem« unterstellt dagegen Unterschiedlichkeit und die Durchsetzung des Prinzips, wonach der Stärkere die besseren Chancen hat.
- Ein »ressourcenschonendes Verkehrssystem« zielt auf Umweltschutz, geringen Energieverbrauch und die Senkung der sogenannten externen Kosten des Verkehrs – ein »wettbewerbsorientiertes Verkehrssystem« jedoch zielt auf niedrige Kosten der Betreiber und erhöhte externe Kosten und huldigt dem Prinzip von Schnelligkeit und Effizienz, was in der Regel mit einem hohen Ressourcenverbrauch verbunden ist.

Diese Widersprüche bereits im Titel sind kein Zufall. Insofern könnte man sagen, dass der Titel einigermaßen ehrlich und durchaus Programm ist.

Das neue EU-Weißbuch stieß zwar nicht auf Enthusiasmus; es erhielt jedoch durchaus Lob. In einer Stellungnahme der Europäischen Verkehrs-Gewerkschaft EVG heißt es: »Das Weißbuch enthält eine Reihe von guten Ansätzen, die die Schiene im internationalen Wettbewerb stärken könnte.« Und: »Die Ziele (in diesem Weißbuch; W.W.) sind nicht neu. Gut aber ist, dass sie auf höchster Ebene nun als offizielle Ziele definiert werden.«

Ich komme zu anderen Schlussfolgerungen. Die in diesem Weißbuch vorgetragenen Ziele werden durch die EU seit mehr als eineinhalb Jahrzehnten vorgetragen – immer auf höchster Ebene. Und es sind gerade diese Ansätze der EU-Verkehrspolitik, welche die Schiene seit geraumer Zeit schwächen und welche die Schiene gerade in der nächsten Zukunft verstärkt schädigen müssen.

Bevor ich auf Details eingehe, möchte ich etwas zum Charakter der EU-Weißbücher sagen und zugleich das neue EU-Weißbuch einordnen in die Galerie der EU-Weißbücher zum Thema Verkehr.

<sup>8</sup> Der Text beruht auf zwei Referaten, die der Autor zum Thema EU-Weißbuch 2011 am 9. November 2011 in Bautzen für den Branchenausschuss Bahnindustrie der IG Metall und am 30. November 2011 in Brüssel für die European Metal Worker´s Federation (EMF) – 1st workshop of the EMF train project – hielt. Die Zitate aus den EU-Weißbüchern folgen dem deutschen Text; im Fall des Weißbuchs Verkehr 2011 dem EU-Dokument »KOM(2011) 144 endgültig« (Brüssel, 29. März 2011).

## I. Charakter und Galerie der EU-Weißbücher zum Thema Verkehr

Es gibt auf nationaler Ebene unterschiedliche Ebenen der Formulierung und Festlegung von Politik. Da gibt es feierliche Reden zur »Lage der Nation«. Das sind ausgesprochen unverbindliche Reden mit viel Lyrik. Es gibt Regierungserklärungen und Koalitionsverträge. Das sind bereits konkretere Aussagen zur Politik – aber weiterhin lediglich Absichtserklärungen. Es folgen sodann Gesetze, Verordnungen und Beschlüsse über den Haushalt. Hier handelt es sich meist um konkrete, für die Bürgerinnen und Bürger spürbare Politik – ganz besonders, wenn es um Geld – Einnahmen, Ausgaben, Kredite und Steuern – geht. Es ist nicht selten, dass die konkrete, für die Menschen vor Ort spürbare Politik in krassem Gegensatz zu den wohlfeilen Erklärungen zur allgemeinen Politik stehen.

Zwei Beispiele: In den Regierungserklärungen der 1998 und 2002 gewählten rot-grünen Koalition war viel die Rede von sozialer Verantwortung, sozialem Ausgleich, Friedenspolitik und »integrierter Verkehrspolitik«. In Wirklichkeit wurden in der Ära Schröder-Fischer die Hartz-IV-Gesetze beschlossen, im Kosovo der erste Krieg mit deutscher Beteiligung seit dem Ende des Zweiten Weltkriegs geführt und die Bahnprivatisierung vorangetrieben.

Das Programm, mit dem die PASOK Ende 2009 als neue führende Regierungspartei in Griechenland gewählt und mit dem sie die konservative Regierung Karamanlis abgelöst hatte, bekannte sich ausdrücklich zum sozialen Ausgleich und dazu, dass die sich abzeichnende Krise Griechenlands nicht auf dem Rücken der Bevölkerung bekämpft werden dürfe. Die tatsächliche Politik unter Papandreou und seit Ende 2011 unter Papademos (die allerdings in starkem Maß von der EU und dem IWF bestimmt wurde) führte binnen zweier Jahre zur Verdopplung der Arbeitslosigkeit und zur Verdreifachung der Menschen, die unterhalb der Armutsgrenze leben.

Auf EU-Ebene gibt es vergleichbar unterschiedliche Ebenen der Politik-Verlautbarung. Es gibt allgemeine – und weitgehend unverbindliche – Statements der Kommission und ihres Kommissions-Präsidenten. Es gibt die Weißbücher, die ebenfalls einen relativ geringen Grad der Konkretion aufweisen. Es gibt sodann die »Eisenbahn-Pakete« und die konkreten EU-Richtlinien und Verordnungen, die, umgesetzt auf nationaler Ebene, dann Gesetzeskraft erhalten. Schließlich gibt es EU-Finanzprogramme und Finanzbeschlüsse – im Fall des Verkehrssektors beispielsweise die TEN-Programme einerseits und die Unterstützung des Flugverkehrs durch die fehlende Kerosinsteuer und durch die Förderung von Regionalairports andererseits, die in erheblichem Maße die konkrete Verkehrspolitik bestimmen.

Damit soll nicht gesagt werden, dass Weißbücher uninteressant sind und zur Seite gelegt werden können. Die Analyse dieser Texte ist lohnend – doch es gilt, die Lyrik in Abzug zu bringen und diese Weißbücher und



die ähnlich interessanten Grünbücher<sup>9</sup> zum Thema Verkehr in einen größeren Zusammenhang zu stellen.

Seit 1992 veröffentlichte die EU-Kommission zwei Grünbücher Verkehr (1992 und 1995); daneben gab es Grünbücher zu spezifischen Verkehrsthemen wie TEN, Stadtverkehr und Seehäfen. Außerdem erschienen drei Weißbücher Verkehr (1992, 2001 und 2011). Das neue Weißbuch ist also das fünfte »Buntbuch« zu diesem Thema. Rein rechnerisch gab es alle vier Jahre eine solche Grundsatzklärung der EU-Verkehrspolitik. Das neue Weißbuch ist allerdings die erste Veröffentlichung dieser Art seit einem Jahrzehnt. Dies verführt meines Erachtens auch dazu, sich »blenden« zu lassen. Und so trat der gegenwärtige Verkehrskommissar Siim Kallas auch nach dem Motto »Hoppla, jetzt komm ich« mit diesem Weißbuch auf. Ich behaupte an dieser Stelle und vor dem Hintergrund, alle diese Weiß- und Grünbücher gelesen und dazu eine vergleichende Studie verfasst zu haben: Alles, was im neuen Weißbuch steht wurde bereits mal gesagt – und alles wurde in vorausgegangenen Texten besser (präziser, klarer, umweltbewusster) formuliert.<sup>10</sup>

## 2. Sechs grundlegende Fehler in den Weiß- und Grünbüchern

Unter Berücksichtigung der Aspekte, die für die Gewerkschaften in der Bahntechnik und im Schienenbereich sowie für Umweltverbände wichtig sind, komme ich auf sechs entscheidende Punkte oder Webfehler, die in allen Weiß- und Grünbüchern auftauchen und die aus verkehrspolitischer und sozialer Sicht jeweils falsche Schwerpunkte setzen.

**Erstens.** In allen Grün- und Weißbüchern gibt es den Glaubenssatz »Wachstum, Wachstum über alles«. Insbesondere wird dem Verkehrswachstum gehuldigt und dieses als Teil eines wachsenden Lebensstandards oder als Beitrag zu einer höheren Lebensqualität dargestellt. In diesem Verkehrsmodell gibt es keine Krisen; der Zusammenhang zwischen Verkehrswachstum und Umweltbelastung wird ignoriert. Die Behauptung, menschliches Glück und Lebensqualität würden in dem Maß gesteigert werden, wie mehr Personenkilometer zurückgelegt und Tonnenkilometer geleistet werden, ist schlicht Unsinn.

**Zweitens.** Die Grün- und Weißbücher gehen von einer Ineffizienz der bestehenden Infrastruktur aus. Gefordert werden mehr Verkehrswege, oft als »Lückenschluss« und »Beseitigung von Engpässen« (bottle necks) bezeichnet. In der Regel wird dabei nicht offen gesagt, doch faktisch darunter verstanden: Ausgebaut werden müssen Straßen, Flughäfen; eventuell noch Wasserwege und Seehäfen. Auf den parallel laufenden systematischen Abbau der Schiene komme ich noch zu sprechen.

<sup>9</sup> Die Grünbücher dienen dazu, auf diesem Sachgebiet eine öffentliche Diskussion herbeizuführen und sicher auch schon mal in eine bestimmte Richtung zu prägen. Oft folgt einem Grünbuch dann ein Weißbuch, welches offizielle Vorschläge zusammenfasst. Mit Blick auf die Umweltpolitik waren die Verkehrs-Grünbücher in der Regel fortschrittlicher als die Weißbücher.

<sup>10</sup> Siehe Winfried Wolf, Die Verkehrspolitik der Europäischen Union, 2004. Die – unveröffentlichte – Studie wurde im Rahmen einer Forschungsarbeit für das Wissenschaftszentrum Berlin (WZB) und die Hans Böckler-Stiftung des DGB verfasst.

**Drittens.** Das für Verkehrspolitik so wichtige Thema »externe Kosten« taucht auf. Doch einerseits zunehmend in verwässerter Form und andererseits ohne jegliche Folgen.

Damit ist gemeint: Der Verkehr verursacht in Form von Belastungen und Schäden auf den Gebieten Gesundheit, Umwelt, Klima, Landschafts- und Städtezerschneidung usw. enorme Kosten, die in den Verkehrspreisen nicht enthalten sind. Dieses Thema ist seit mehr als zwei Jahrzehnten bekannt. Die Weiß- und Grünbücher der EU bekennen sich durchaus zu dieser Problematik. Eine auf EU-Ebene vorgenommene und im Auftrag des Internationalen Verbandes der Eisenbahnen (UIC – Union International des Chemins de Fer) erstellte Studie kam bereits für das Jahr 2000 zu dem Ergebnis, dass diese in den Verkehrspreisen nicht enthaltenen Kosten zum genannten Zeitpunkt insgesamt bei 650 Milliarden Euro lagen. Was gut sieben Prozent des Bruttoinlandsprodukts der damaligen EU entsprach und dass mehr als 90 Prozent dieser externen Verkehrskosten dem Straßen- und Flugverkehr zuzurechnen sind.<sup>11</sup> Die Logik der Marktwirtschaft besagt, dass solche nicht in den Marktangeboten enthaltenen Kosten in die Marktpreise integriert (oder »internalisiert«) werden müssen. Und dass es auf diese Weise zu einer Art gerechter Marktordnung käme, auf deren Basis dann die Konsumentinnen und Konsumenten und die Investoren die »richtigen« Entscheidungen treffen würden. Diese Theorie hat durchaus ihre Tücken – was ist beispielsweise ein »gerechter Preis« für einen Verkehrstoten (oder für den Erhalt menschlichen Lebens)? Wie viel soll demjenigen bezahlt werden, der durch Fluglärm psychisch krank wurde? Wie viel demjenigen, der als Folge eines Straßenverkehrsunfalls verkrüppelt und an den Rollstuhl gefesselt wurde? In der genannten Studie sind auch für solche Resultate dieser spezifischen Verkehrsorganisation Geldsummen angesetzt. Tatsächlich sollten die jährlich rund 40.000 Straßenverkehrstote in der EU oder die jährlich mehr als 100.000 Menschen, die als Folgen eines Straßenverkehrsunfalls verkrüppelt werden, auf die eine oder andere Art Berücksichtigung in einer Gesamtbilanz finden. Ich möchte hier die Problematik dieser rein marktwirtschaftlichen Betrachtungsweise nur kurz ansprechen, aber nicht weiter ausführen.

Es geht an dieser Stelle um das Grundsätzliche: In all den genannten Grün- und Weißbüchern taucht das Thema externe Kosten auf – doch von Buch zu Buch wird es in immer stärker verwässerter Form angesprochen. In der realen Verkehrspolitik gibt es nicht nur keinen Ansatz zu einer Internalisierung dieser Kosten. Vielmehr findet das Gegenteil statt – es gibt eine

<sup>11</sup> Die Studie »Externe Kosten des Verkehrs« wurde von den Instituten INFRAS in Bern und IWW in Karlsruhe verfasst; sie wurde erstmals 1994 erstellt und 2000 und 2004 aktualisiert. Autoren: Christoph Schreyer (INFRAS), Christian Schneider (INFRAS), Werner Rothengatter (IWW), Claus Doll /IWW) und David Schmedding (IWW). Die exakte geographische Basis bezog sich auf ein Gebilde namens »EUR-17«; damit war die damalige EU mit 15 Mitgliedstaaten und die Nicht-EU-Länder Schweiz und Norwegen gemeint. Aufgrund der internationalen Transporte wurden die »Inseln« Schweiz und Norwegen in die Untersuchung einbezogen. Studie 2004 unter [www.dflid.de/Downloads/041028j1.pdf](http://www.dflid.de/Downloads/041028j1.pdf), Aufdatierung 2005 unter <https://www.allianz-pro-schiene.de/publikationen/studie-externe-kosten-des-verkehrs-in-deutschland/>.

fortgesetzt scherenartige Auseinanderentwicklung der realen Verkehrskosten – die Kosten im Straßenverkehr und im Flugverkehr sinken teilweise real, in jedem Fall aber relativ zu den Kosten des Schienen- und des übrigen bodengebundenen öffentlichen Verkehrs (ÖPNV). Siehe dazu im folgenden Abschnitt.

Entscheidend ist hier, dass auf diese Weise und aufgrund solcher »falscher Marktsignale« eine problematische Verkehrsordnung, die »verkehrten Verkehr« zur Folge hat, sich nachgerade verfestigen muss.

**Viertens.** Eisenbahnen und Schienenverkehr tauchen in den Grün- und Weißbüchern – wenn überhaupt – fast nur als Hochgeschwindigkeitsverkehr (und hier oft als Teil der TEN-Projekte<sup>12</sup>) auf. Das heißt, im Zentrum steht hier der großräumige Verkehr. Doch dieser macht gerade mal rund 10 Prozent aller Verkehrsleistungen – und höchstens 25 Prozent der Verkehrsleistungen im Eisenbahnsektor aus. Das aber heißt: Der entscheidende Massenverkehr im Schienenbereich findet in diesen Grundlegendokumenten der EU einfach nicht statt. Vielmehr entspricht das Bild von Verkehr, das hier auftaucht, den spezifischen Verkehrsbedürfnissen der Eurokraten.

**Fünftens.** Die genannten Grün- und Weißbücher sind von einer Markt- und Wettbewerbsgläubigkeit geprägt. Ich deutete bereits an, dass eine solche Orientierung generell problematisch ist; dass man auf die großen Themen, mit denen wir es aktuell zu tun haben, nicht allein mit marktwirtschaftlichen Maßnahmen antworten kann. Nehmen wir in Ergänzung des Aspekts Straßenverkehrstote und -verletzte das Thema Klimaveränderungen. Auch hier gibt es den Versuch, darauf rein marktwirtschaftlich – beispielsweise mit einem Emissionshandel – zu reagieren. Tatsächlich aber steigen die Emissionen der Treibhausgase weiter deutlich an, was, wenn dies weiter ungebremst stattfindet, katastrophale Folgen haben wird. Offensichtlich wird eine sinnvolle Klimapolitik vor allem auch auf konkret eingreifender Politik beruhen müssen, also auch auf Verboten, konkreten Einschränkungen und anderen Maßnahmen. Ich werde darauf noch beim Beispiel des aktuellen Weißbuches Verkehr 2011 eingehen.

Allgemein mündet dieser fünfte Webfehler in den EU-Dokumenten in der Forderung nach einer »Öffnung der Verkehrsmärkte«, nach einem »freien Zugang zum Schienennetz« und vor allem zur Forderung nach einer Trennung von Netz und Betrieb (siehe Abschnitt 3).

**Sechstens.** Die EU-Grundlagen-Bücher zum Thema Verkehr entwickelten das Postulat einer Art neuen Menschenrechts, dem des »Rechts auf Mobilität«.

<sup>12</sup> TEN = Trans European Networks; Großprojekte der EU im Verkehrssektor. Zu diesen zählen u.a. die Scanlink-Verbindungen Dänemark-Schweden, die Fehmarnbelt-Verbindung zwischen Deutschland und Dänemark, der Brennerbasistunnel, die Hochgeschwindigkeitsstrecke Turin – Lyon (Val di Susa), Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm, Hochgeschwindigkeitsstrecken in Normalspurbreite auf der iberischen Halbinsel wie Madrid – Barcelona, Madrid – Sevilla, Madrid – Lissabon.

Wobei es vor allem um das Wachstum der im Rahmen der Mobilitäts-Praxis gesteigerten zurückgelegten Personenkilometer geht. Das hängt eng mit dem ersten genannten Webfehler der EU-Grün- und Weißbücher, dem Glaubensbekenntnis zum fortgesetzten Wachstum zusammen. Bereits im EU-Weißbuch Verkehr im Jahr 2001 wurde diese Auffassung wie folgt festgehalten: »Es gibt ein Grundrecht auf Mobilität. Dieses und der Anstieg an Mobilität wird von den EU-Bürgern als Besitzstand angesehen und sogar als Recht beansprucht.«

### 3. Das EU-Weißbuch Verkehr 2011

Das neue EU-Weißbuch Verkehr ist mit Abstand das dünnste in quantitativer und qualitativer Form. Die 35 locker beschriebenen Seiten des eigentlichen Dokuments machen nur ein Drittel des 2001er Weißbuchs aus. Dem entspricht der Inhalt, der fast durchweg allgemein gehalten ist, wo kaum eine präzise Aussage, mit der das Weißbuch jetzt oder in Zukunft einem Bewährungstest unterzogen werden könnte, zu finden ist.

Zwei Vergleiche. Im 2001er Weißbuch stand noch der konkrete Wert, wonach »der Marktanteil der Schiene im Güterverkehr bis 2020 von acht auf 15 Prozent erhöht« werden sollte. Das war ehrgeizig und präzise. In absoluten Zahlen hätte das rund einer Verdreifachung der Transportleistung auf Schienen entsprochen. Im neuen Weißbuch wird diese Zielsetzung nicht einmal erwähnt. Der Grund liegt auf der Hand: Im vergangenen Jahrzehnt konnte der Anteil der Schiene im Güterverkehr nicht erhöht werden. Nun wird in diesem 2011er Weißbuch als Zielsetzung wie folgt formuliert:

»30 Prozent des Straßengüterverkehrs über 300 km (Distanz; W.W.) sollten bis 2030 auf andere Verkehrsträger wie Eisenbahn- und Schiffsverkehr (letzteres meint Küstenschifffahrt; W.W.) verlagert werden; mehr als 50 Prozent bis 2050.«

Hier fehlt bereits der Bezug zur aktuellen Situation: Wie viel Prozent des gegenwärtigen EU-weiten Straßengüterverkehrs mit mehr als 300 km Distanz, bitteschön, werden denn gegenwärtig mit Lkw transportiert? Und wie viel davon sind dann »30 Prozent« respektive »50 Prozent«? Diese Zielsetzung sagt ja auch im Umkehrschluss, dass der Güterverkehr mit kürzeren Distanzen als 300 km Entfernung bei dieser Verlagerungsoption außen vor bleibt. Wenn man sich der Frage, wie viel Lkw-Transporte über eine Distanz von mehr als 300 km verlaufen zuwendet, dann gibt die deutsche Transportstatistik die folgende ernüchternde Antwort: Die durchschnittliche Transportweite im gewerblichen deutschen Lkw-Verkehr lag 2009 bei nur 100 km (2000 sogar nur noch 84 km). Zwar gibt es auch den – nicht unwichtigen – internationalen Lkw-Verkehr (in der deutschen Statistik als Lkw-Verkehr mit ausländischen Lkw ausgewiesen), der grundsätzlich eine deutlich größere Transportweite hat. Es gibt aber als eine Art Gegengewicht noch den Lkw-Werksverkehr, das sind Lkw-Transporte mit Fahrzeugen derjenigen Unternehmer, die mit eigenen Lkw die eigenen Erzeugnisse transportieren. Dieser Werksverkehr ist nicht im erwähnten »gewerblichen Lkw-Verkehr« enthalten; er läuft über deutlich kürzere Distanzen. In der

Gesamtbilanz dürfte also die mittlere Transportweite im gesamten Lkw-Verkehr auf deutschen Boden tatsächlich bei rund 100 km liegen. Der entsprechende Wert für den gesamten EU-Lkw-Verkehr dürfte ähnlich aussehen, da Deutschland ein großes Land ist und viele Lkw-Verkehre in den kleineren Ländern – und erst recht auf den Inseln Großbritannien und Irland – deutlich kürzere mittlere Transportweite haben.

In der Summe heißt das: Die Lkw-Transporte mit Transportweiten von mehr als 300 km Distanz stellen ein außerordentlich kleines Marktsegment dar. Die Zielsetzung des Weißbuchs, diese Transporte in 20 Jahren zu einem Drittel zu verlagern ist unernst; die entsprechende Formulierung läuft auf einen Bluff hinaus. Und diese Unernsthaftigkeit, die an vielen Stellen dieses Weißbuchs festgestellt werden kann, wirft ein bezeichnendes Licht auf den gesamten Charakter des Dokumentes.

Ein anderes Beispiel: Im 2011er Weißbuch gab es eine eindrucksvolle Grafik zur Auseinanderentwicklung der Schienen- und der Straßeninfrastruktur: Das Straßennetz in der EU wird von Jahr zu Jahr länger, wohingegen das Schienennetz gekappt wird. Dazu formulierte die damalige Verkehrskommissarin Loyola de Palacio tapfer: Es könne nicht angehen, »dass im Durchschnitt der vergangenen dreißig Jahre weiterhin in Europa jährlich 600 Bahnkilometer verschwinden, aber 1200 Autobahnkilometer neu gebaut werden.«

Das 2011er Weißbuch schweigt sich zu dem Thema aus. Warum bloß? Weil just dieser Trend, von dem es im Weißbuch vor zehn Jahren hieß, dass der nicht fortgesetzt werden dürfe, sich exakt so fortsetzte. Siehe im Detail dazu noch weiter unten.

Die Grundphilosophie des neuen Weißbuches formulierte EU-Kommissar Siim Kallas wie folgt: »Das künftige Wohlergehen unseres Kontinents wird davon abhängen, dass alle seine Regionen ihre umfassende und wettbewerbsorientierte Integration in die Weltwirtschaft aufrechterhalten können. Ein effizienter Verkehr ist dabei die Grundvoraussetzung.«

Das Weißbuch Verkehr, das weitgehend 2010 erarbeitet, allerdings erst Ende März 2011 vorgelegt wurde, konnte die neue tiefe Krise der EU und insbesondere die neue Euro- und Finanzkrise nicht in Gänze erfassen. Vor dem Hintergrund dieser Krise lässt sich heute jedoch feststellen: Die »Integration in die Weltwirtschaft« – verkürzt auch Globalisierung genannt – ist mit eine Ursache für die tiefe Strukturkrise, die wir in den EU-Peripherieländern seit Ende 2010 erleben, und die zunehmend auf Kern-EU übergreift. Es könnte durchaus sein, dass sich diese Krise nochmals verschärft und wir als Kombination von Finanzkrise, Bankenkrise, Eurokrise und einer neuen Krise der Realwirtschaft im Jahr 2012 eine neue allgemeine Krise erleben, die diejenige von 2008/2009 in den Schatten stellt – und die erneut mit das Resultat der »Integration« von nicht vorbereiteten und wirtschaftlich schwachen Ländern in die EU und in die Weltwirtschaft ist.

Auch vor diesem Hintergrund erweist sich das EU-Weißbuch Verkehr als blauäugig und ideologisch orientiert.

#### **4. Konkretisierung der »sechs Webfehler« hinsichtlich des 2011er Weißbuchs**

Im folgenden will ich die bereits erwähnten sechs Webfehler, die seit gut zwei Jahrzehnten die EU-Weiß- und Grünbücher prägen, für das neue Weißbuch konkretisieren.

##### ***Wachstumsoptimismus***

Im neuen Weißbuch wird gefordert: »Das Verkehrswachstum ist zu gewährleisten«. Kallas postuliert: »Die weit verbreitete Annahme, dass zur Bekämpfung des Klimawandels die Mobilität eingeschränkt werden muss, ist einfach nicht wahr.«

Der Mann macht es sich sehr einfach. Tatsächlich sind inzwischen in der EU 25 Prozent aller Treibhausgase, die für den Klimawandel verantwortlich sind, dem Verkehrssektor zuzurechnen. Davon entfallen rund 90 Prozent auf den Straßen- und Luftverkehr. Der Verkehrssektor ist in der EU der einzige Wirtschaftssektor, in dem die CO<sub>2</sub>-Emissionen weiter anwachsen. Sie wachsen sogar so schnell an, dass sie den Rückgang, den es in anderen EU-Wirtschaftsbereichen gab und gibt, kompensieren. Die viel zitierten Emissionseinsparungen, die es bei den Pkw, bei den Lkw und bei Flugzeugen gibt, werden bei weitem wettgemacht von der allgemeinen Zunahme des Pkw-, Lkw- und Flugverkehrs.

Das heißt: Die deutliche und schnelle Reduktion der klimarelevanten Gase im Straßen- und Luftverkehr müsste ganz oben auf der Tagesordnung einer verantwortungsvollen Verkehrspolitik stehen. Das wird nur mit einer Verkehrspolitik zu realisieren sein, zu der auch eine deutliche Reduktion der in diesen Bereichen zurückgelegten Verkehrsleistungen zählt. Dass damit nicht und insbesondere nicht im gleichen Maß die »Mobilität« eingeschränkt werden muss, steht auf einem anderen Blatt. Völlig absurd – und vor dem Hintergrund der sich deutlich abzeichnenden Klimakatastrophe ausgesprochen unverantwortlich – ist die Forderung des Weißbuchs, dass das »Verkehrswachstum gewährleistet« werden müsste. Damit wird faktisch einer Verkehrspolitik das Wort geredet, welche zu ständig erhöhten Belastungen des Klimas beitragen muss.

##### ***Ineffizienz und Überlastung***

Im neuen Weißbuch Verkehr wird festgestellt: »Überlastung ist ein Hauptproblem im EU-Verkehrssektor. Dies beeinträchtigt die Zugänglichkeit.« In der für dieses Dokument typischen Art heißt es dann unvermittelt und ohne nähere Belege, wie die entsprechende Behauptung zustande kommt: »Die überlastungsbedingten Kosten werden bis 2050 um rund 50 Prozent ansteigen.« Anstieg von welcher Basis aus? Wie hoch liegen diese »überlastungsbedingten Kosten« denn heute? Wie werden sie berechnet?

Überhaupt: Welche Infrastrukturen sind denn »überlastet«? Kennern der Materie ist klar, dass Kallas hier vor allem auf die sogenannten »Staukosten« im Straßenver-

kehr abhebt. Allerdings wird von maßgeblichen Verkehrswissenschaftlern zu Recht bestritten, dass diese Art »Kosten« Relevanz haben; insbesondere dürften sie nicht in den Rang der externen Kosten gehoben werden.<sup>13</sup>

Interessant ist, dass Staukosten immer nur im Autoverkehr (Pkw und Lkw) angeführt werden – während zugleich das Autobahnnetz ständig ausgebaut wird. Gleichzeitig gibt es – durchaus systembedingt – im Eisenbahnverkehr keine Staus und keine Staukosten – wobei das Eisenbahnnetz ständig reduziert wird.

Womit wir den Abgleich Weißbuch 2011 zu Weißbuch 2001 in diesem Punkt konkretisieren können. Das Autobahnnetz auf dem Gebiet der 27 EU-Staaten (EU-27) hatte im Jahr 2000 einen Umfang von 54.700 km; 2007 waren es bereits 65.100 km; 2012 dürften 70.000 km überschritten sein. Im gleichen Zeitraum wurde auf dem Gebiet der 27 Mitgliedstaaten der EU das Schienennetz von 217.349 auf 212.842 km (im Jahr 2008) abgebaut. Auf das Jahr umgerechnet ergibt sich (für die Periode mit exakten Zahlen) ein Abbau des Schienennetzes von 563 km im Jahr und ein Ausbau des Autobahnnetzes um 1306 km pro Jahr! Welche Relation nannte 2001 nochmals Kommissarin Loyola de Palacio? 600 km Abbau des Schienennetzes und 1200 km Ausbau des Autobahnnetzes ... als »Entwicklung, die nicht fortgesetzt werden« dürfe. Jetzt erleben wir ein weiteres Jahrzehnt, in dem – gespenstisch und fast wie in einer Planwirtschaft! – sich diese Auseinanderentwicklung Jahr für Jahr mit exakt diesen Kilometer-Zahlen fortsetzt.

Die Verkehrsinitiativen prägten den folgenden Merksatz: »Wer Straßen sät, wird Straßenverkehr ernten«. Genau dies findet in der EU (und weltweit) statt. In gewissem Sinn lässt sich auch sagen, dass die EU »vorbetonieren« lässt: Das Autobahnnetz wird schneller ausgebaut als der Pkw-Verkehr steigt.

### **Externe Kosten**

Dieses Thema wird im neuen Weißbuch Verkehr weitgehend ausgeklammert und dann, wenn es angesprochen wird, bagatellisiert. Dies steht in deutlichem Kontrast zu den Grün- und Weißbüchern aus den Jahren 1992 und 1995. Siim Kallas argumentiert im Weißbuch: »Wir können die Abhängigkeit des Verkehrssystems von Öl aufheben. Ohne seine Effizienz zu opfern und die Mobilität einzuschränken, sodass sich rundherum Vorteile ergeben.«

Das ist blanker Unsinn. Die Abhängigkeit von Öl ist gerade im Verkehrssektor so groß wie nie zuvor. Agrokraftstoffe und Elektroautos spielen eine geringe Rolle – und sind mit systemimmanenten Problemen

<sup>13</sup> Staukosten sind Kosten, die in der Regel nur im Straßenverkehr anfallen, da nur bei dieser Verkehrsart aufgrund seiner anarchischen Organisation (»jeder fährt dann mal los«) Staus in großem Umfang produziert werden, während Flug- und Schienenverkehr nach Plan und den vorhandenen Kapazitäten entsprechend organisiert sind. Daher muss eine Erfassung sogenannter Staukosten als »externe Kosten«, wie dies in einigen Grün- und Weißbüchern der EU zum Thema Verkehr erfolgte, ein verzerrtes Bild ergeben. Generell gilt, dass Straßen Straßenverkehr und Staus produzieren und gerade auch die Region mit dem dichtesten Autobahnnetz der Welt, Los Angeles, die meisten Staus kennt.

verbunden. Es ist rein technisch nicht vorstellbar, dass diese sogenannten Alternativen zur Ölabhängigkeit in Zukunft eine große Rolle spielen. Selbst die offiziellen – viel zu optimistischen – Pläne der EU oder der Regierungen in Berlin und Paris sehen bis 2025 bei den Elektroautos nur einen Anteil von weniger als 5 Prozent am gesamten Fuhrpark und weniger als 3 Prozent bei den Verkehrsleistungen vor.

Die seit mehr als zwei Jahrzehnten auf der Tagesordnung stehende Forderung nach einer Internalisierung externer Kosten in die tatsächlichen Verkehrskosten ignoriert das Weißbuch weitgehend. Stattdessen heißt es hierzu: »Die EU-Kommission wird Leitlinien entwickeln für die Anwendung von Internalisierungsentgelten – Wohlgermerkt: Seit mindestens 15 Jahren gibt es anerkannte Studien über die Höhe der externen Kosten im Verkehr und die Forderung, diese zu integrieren. Doch das 2011er Weißbuch will dazu erstmals »Leitlinien« entwickeln«, was purer Ausdruck von Nichtstun und dem fortgesetzten Spielen auf Zeit ist.

Im Flugverkehr ist das Thema externe Kosten besonders augenfällig; die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Flugverkehrs gelten als besonders kritisch, da diese zusammen mit Wasserdampf überwiegend in großen Höhen auftreten und diese dort das Klima deutlich mehr als Emissionen in Bodennähe belasten. Dennoch unterliegt Kerosin nicht einmal einer Mineralölsteuer. Der vielfache Verweis, den es in den nationalen Umweltdebatten gibt, ein einzelnes Land könne schwerlich mit einer solchen Kerosinbesteuerung beginnen, »so etwas« müsse auf Weltebene, zumindest aber auf EU-Ebene einheitlich geregelt werden, wird im EU-Weißbuch wie folgt gekontert: »Es ist darauf zu achten, dass der Flugverkehr in der EU keinen übermäßigen Belastungen ausgesetzt wird, die die Rolle der EU als globales Luftverkehrskreuz beeinträchtigen könnten. Die Flughafenkapazität muss optimiert und ( ) erhöht werden, um die steigende Flugverkehrsnachfrage zu bewältigen.«

Tatsächlich entfällt die Mehrheit aller Flüge der europäischen Airlines auf Binnenflüge in einem EU-Land bzw. auf Binnenflüge innerhalb Europas (= innereuropäische Flüge). Ausländische Airlines müssten im Fall einer europäischen Kerosinsteuer (oder einer adäquaten Abgabe, etwa einer Emissionsabgabe) diese Steuer (oder Abgabe) auch innerhalb der EU entrichten. Man kann auch getrost davon ausgehen, dass eine solche Steuer, wenn sie denn in einem großen Wirtschaftsblock wie der EU eingeführt wird, bald in Nordamerika und in großen Teilen Asiens eingeführt werden würde. Wenn das EU-Weißbuch hier den »Standort der EU als globalem Luftverkehrskreuz« zu verteidigen behauptet und eine Kerosinsteuer nicht fordert, dann allein aus dem Grund, dass auch hier den Interessen der großen Flugzeugbauer, hier vor allem denjenigen von EADS-Airbus, gefolgt – und damit die massive Schädigung des Klimas fortgesetzt – wird. Im übrigen will die EU als Resultat der Finanzkrise durchaus einen vergleichbaren Sonderweg gehen und eine »Finanztransaktionssteuer« einführen, möglicherweise sogar nur für die Euro-Staaten. Es geht also...

Der Verweis all das erfolge, weil man »die Flugverkehrsnachfrage bewältigen« müsse, ist unglaublich. Diese Nachfrage steigt nicht aus natürlichen Gründen. Sie steigt in erster Linie als Ergebnis einer Verkehrsmarktpolitik, die Fliegen extrem billig gemacht hat, während sich der Schienenverkehr erheblich verteuerte (um mindestens 45% nominal bzw. über 25% inflationsbereinigt im Schienenfernverkehr). Das führte beispielsweise in Deutschland dazu, dass die Inlandsflüge – als Flüge innerhalb der deutschen Grenzen – im Zeitraum 1995 bis 2010 um 70 Prozent gesteigert wurden, wohingegen der Schienenfernverkehr im gleichen Zeitraum stagnierte – trotz des Bestehens von vielen Hochgeschwindigkeitsverbindungen.

### **Einseitiges Verständnis von Schienenverkehr**

Im neuen Weißbuch Verkehr wird gefordert: »... die Vollendung eines europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes bis 2050, mit einer Verdreifachung der Länge des bestehenden Netzes bis 2030. ( ) Bis 2050 sollte der Großteil der Personenbeförderung über mittlere Entfernungen auf die Eisenbahn entfallen.«

Erneut klingen diese Ziele ehrgeizig. Einmal abgesehen davon, dass beispielsweise eine »Verdreifachung der Länge des bisherigen Hochgeschwindigkeitsnetzes« illusionär und zugleich irreführend ist<sup>14</sup>, bleibt die banale Wahrheit: Obgleich es in den letzten 25 Jahren zum Aufbau von Hochgeschwindigkeitsnetzen und zu einer Ausweitung des Hochgeschwindigkeitsverkehrs (HGV) kam, wurde die Gesamtlänge der Schienennetze – also einschließlich dieser HGV-Netze – Jahr für Jahr und wie dokumentiert abgebaut. Der Anteil der Schiene an allen Verkehrsleistungen konnte nicht gesteigert werden.

Der Grund, warum das so ist, kann in einer Abwandlung eines berühmten Ausspruches von Bill Clinton wie folgt formuliert werden »It´s the economy of railways, stupid!« »Das liegt in der Ökonomie – und Struktur – des Eisenbahnverkehrs begründet, Dummerchen!« 90 Prozent aller Fahrten mit Eisenbahnen finden in Deutschland – also in einem großen Flächenstaat – im Bereich des Nahverkehrs und unter 50 km Entfernung pro Reise statt. Nimmt man anstelle des Verkehrsaufkommens die Verkehrsleistung<sup>15</sup>, so entfallen immer noch gut 50 Prozent aller Personenkilometer im Eisenbahnverkehr auf den so definierten Nahverkehr. Dabei ist die Tendenz sogar steigend; der Anteil des Nahverkehrs nimmt in Deutschland zu. Selbst wenn der gesamte Nahverkehr außen vor bleibt und nur der Fernverkehr betrachtet wird – das sind in Deutschland im wesentlichen Zugreisen in den Zuggattungen IC, EC, ICE und in Nachtzügen – dann

liegt die durchschnittliche Reiseweite je Fernverkehrsfahrt bei rund 250 km. Oder: Die Hälfte dieser Reisen erfolgt auf einer Distanz unter 250 km und die Hälfte auf Distanzen mit mehr als 250 km. Das aber heißt, dass es selbst bei der Mehrheit der reinen Fernverkehrsreisen keine größere Rolle spielt, ob der Zug mit Hochgeschwindigkeit oder mit normaler Geschwindigkeit verkehrt. Die möglichen Zeitgewinne sind in diesem Bereich von rund 250 km Reiseweg relativ gering. Auch für den Durchschnittsreisenden im Eisenbahnfernverkehr sind Kriterien wie Pünktlichkeit, Komfort, freier Sitzplatz und Preis des Tickets weit wichtiger als die Frage, ob der Zug mit Top-Geschwindigkeit oder mit »normaler Eisenbahngeschwindigkeit« verkehrt.

Indem das EU-Weißbuch Verkehr erneut – wie fast alle vorausgegangenen Weißbücher – nur den Hochgeschwindigkeitsverkehr mit Eisenbahnen erwähnt und in erster Linie diesen weiterentwickeln und puschen will, setzen dessen Autoren auf eine ausgesprochen minoritäre Klientel im Schienenverkehr. Eine umfassende Berechnung unter Einbeziehung der Kosten für die Infrastruktur ergibt im übrigen, dass Hochgeschwindigkeitsverkehre deutlich defizitärer sind als konventionelle Eisenbahnverkehre.

Im EU-Weißbuch Verkehr wird auch gefordert, »möglichst alle größeren Flughäfen in das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz einzubinden.« Diese Position klingt gut, ist jedoch absolut kontraproduktiv. Wenn etwas für den Hochgeschwindigkeitsverkehr spricht, dann die Reduktion der Fahrtzeiten zwischen großen Metropolen, womit Flugverkehrsverbindungen entfallen könnten. Wenn jedoch zusätzliche Halte im Umfeld der Metropolen eingelegt und möglicherweise sogar zusätzliche Umwege gefahren werden, um diese Airports »einzubinden«, so werden die Zeitgewinne, die zuvor mit hohen Geschwindigkeiten eingefahren werden, wieder abgegeben. Gelegentlich wird auch bereits der Airport selbst zum Eisenbahnknoten und Fahrgäste, die in die Metropole reisen wollen, müssen dort umsteigen. Damit aber dient der Hochgeschwindigkeitsverkehr zunehmend als Zubringer zu Airports und dazu, Airports miteinander zu vernetzen und die Slots (Landrechte) der Airlines zu optimieren, letztlich also zur Förderung des Flugverkehrs und nicht zum Ersetzen von Flugverkehr. In Deutschland lässt sich das längst für einzelne Städteverbindungen wie Köln – Berlin (wo der Flugverkehr deutlich ansteigt und der ICE-Verkehr stagniert) belegen.

### **Marktgläubigkeit: Konzentration auf Wettbewerb und Privatisierung**

Im 2011er Weißbuch wird als »Ziel der EU-Kommission« formuliert, »im nächsten Jahrzehnt ( ) einen tatsächlich einheitlichen europäischen Verkehrsraum zu schaffen, in dem alle noch verbliebenen Hindernisse zwischen Verkehrsträgern und nationalen Systemen beseitigt ( ) und das Entstehen multinationaler und multimodaler Betreiber gefördert wird.« Insbesondere im Eisenbahnsektor soll eine umfassende »Marktöffnung« erreicht werden. Proklamiert wird dabei die »Öffnung der inländischen Schienenpersonenverkehrsdienste für

<sup>14</sup> In Frankreich und in Deutschland erfolgte der Aufbau eines Hochgeschwindigkeitsnetzes parallel mit dem Abbau des Gesamtnetzes. Oft ersetzen Hochgeschwindigkeitsstrecken schlicht bestehende Strecken für konventionelle Eisenbahnverkehre. Der Begriff Aufbau eines Hochgeschwindigkeitsnetzes suggeriert, dass etwas Zusätzliches und das klassische Netz Ergänzendes entstehen würde. Das trifft bisher nur bei einem kleineren Teil der neuen Hochgeschwindigkeitsstrecken zu.

<sup>15</sup> Verkehrsaufkommen = Zahl aller Fahrten; Verkehrsleistung = Zahl der Fahrten multipliziert mit den zurückgelegten Kilometern (= »Personenkilometer«).

den Wettbewerb, u.a. durch obligatorische Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Rahmen von Ausschreibungen ( ) Gewährleistung eines effektiven und diskriminierungsfreien Zugangs zur Schieneninfrastruktur einschließlich schienenbezogener Leistungen, insbesondere durch die strukturelle Trennung zwischen Infrastrukturbetrieb und Dienstleistungserbringung.«

Die Forderung nach Trennung von Netz und Betrieb ist für die EU-Kommission nicht neu. Sie wird allerdings in diesem EU-Weißbuch in einer äußerst harten Form vorgetragen. Den Hintergrund bildet dabei pure Ideologie beziehungsweise die absolute Unterstützung für Privatisierungen im Eisenbahnbetrieb und die Zerschlagung der einheitlichen Eisenbahngesellschaften, wie sie heute in ganz Europa noch vorherrschend sind. Das Ziel ist dabei definitiv nicht ein verbesserter Eisenbahnbetrieb.

Das zeigen die zwei Pole im europäischen Eisenbahnwesen – die Schweiz und Großbritannien. Niemand bestreitet, dass die weltweit beste Eisenbahn diejenige in der Schweiz ist. Es handelt sich zugleich um eine Eisenbahn, die die Steuerzahler je Leistungseinheit deutlich weniger kostet als andere europäische Eisenbahnen.<sup>16</sup> Und es handelt sich um eine integrierte Eisenbahn – Infrastruktur und Betrieb sind in der Hand einer Gesellschaft, der Schweizerischen Eisenbahnen (SBB).

Den Gegenpol bilden die Eisenbahnen in Großbritannien. Zu deren Bewertung legte jüngst die konservativ-liberale Regierung einen umfangreichen Report, den McNulty-Report vor. Dieser kommt bei der Bilanzierung der britischen Bahnprivatisierung zu den folgenden Ergebnissen: Mit der Bahnprivatisierung stiegen die Ticketpreise massiv; die britischen Eisenbahnen haben inzwischen EU-weit die mit Abstand höchsten Eisenbahntarife. Die staatlichen Zuschüsse für das Eisenbahnwesen haben sich verdreifacht. Die Effizienz der britischen Eisenbahnen liege um ein Drittel niedriger als diejenige vergleichbarer europäischer Eisenbahnsysteme.<sup>17</sup> Es handelt sich in Großbritannien bekanntlich um das Parademodell einer Eisenbahn mit der strikten Trennung von Fahrweg und Betrieb, wobei die Infrastruktur zwischen 1996 und

2001 auch privatisiert betrieben wurde (mit katastrophalen Folgen); seit 2002 befindet sich der Fahrweg wieder unter staatlicher Kontrolle.

Die Schlussfolgerungen, die die britische Regierung aus dieser desaströsen Bilanz zieht, entsprechen der Grundausrichtung dieser Regierung: Die Beschäftigung soll weiter abgebaut und Bahnhöfe sollen geschlossen werden.

Die Forderungen nach »Wettbewerb«, Konkurrenz, Privatisierung und Trennung von Netz und Betrieb sind unrealistisch; in keinem Fall dienen sie dem Ziel eines verbesserten Eisenbahnbetriebs. Selbst in Japan, einem Land mit einem relativ erfolgreichen privatisierten Eisenbahnsektor, agieren die verschiedenen Eisenbahngesellschaften alle als integrierte Unternehmen und auf Basis von regionalen Monopolen (wobei sich das Monopol oft auf eine ganze Insel bezieht). Auch gab es in der 180-jährigen Geschichte der Eisenbahnen keine erfolgreiche Eisenbahn, bei der Infrastruktur und Betrieb getrennt gewesen wären. Wenn die EU und das neue EU-Weißbuch gerade diesen Aspekt zu einer zentralen Forderung erheben, dann hat dies nichts mit dem Ziel einer verbesserten Eisenbahn zu tun. Vielmehr wird dabei die umfassende Schädigung des Eisenbahnverkehrs durch eine weitere Zerschlagung und Segmentierung und eine massive Erhöhung der erforderlichen staatlichen Unterstützungszahlungen für den Eisenbahnsektor (was ja den konkurrierenden Verkehrsträgern indirekt zugute kommt) zumindest billigend in Kauf genommen.

### **Kollektivgut Mobilität**

Im EU-Weißbuch Verkehr heißt es hinsichtlich des sechsten »Webfehlers« wie folgt: »Mobilität ist das Lebenselixier des Binnenmarktes ( ) Verkehr ermöglicht wirtschaftliches Wachstum und die Schaffung von Arbeitsplätzen ( ) Die Einschränkung der Mobilität ist keine Option.«

Das Weißbuch verwechselt hier Mobilität mit Kilometerleistung. Die Menschen sind nicht dann mobil, wenn sie möglichst viele Kilometer zurücklegen. Mobilität definiert sich qualitativ – nach der optimalen Befriedigung von Mobilitätszielen. Dabei wird die Zeit, die für die Mobilitätsleistung aufzubringen ist, eher als Verlust angesehen. Eine Verkehrspolitik, die die im Verkehr verbrachte Zeit reduziert, bringt daher Gewinn an Lebensqualität. Ein ständiger Ausbau der Verkehrswege, insbesondere der Straßen, war bisher immer mit einer Zunahme an Verkehrszeit verbunden –unter anderem, weil Autostädte mit Zersiedelung und mit weiteren Wegen verbunden sind und weil Straßenverkehr immer mit Stau und viel Straßenverkehr immer mit noch mehr Stauzeiten verbunden ist. Darauf wird zurückzukommen sein. Hier ist festzuhalten, dass der im EU Weißbuch verwandte Mobilitätsbegriff fragwürdig ist.

Die Behauptung, »Mobilität« sei mit der »Schaffung von Arbeitsplätzen« verbunden, ist extrem verkürzt. Gemeint ist wohl, dass die vorherrschende Struktur des Verkehrssektors mit wachsendem Pkw- und Lkw-

<sup>16</sup> Laut PRIMON-Gutachten von Booz Allen Hamilton betragen »die durchschnittlichen jährlichen staatlichen Zuwendungen in €-Cent je Einheitskilometer (Ptkm) der Eisenbahnen im Zeitraum 1995 bis 2003« in der Schweiz 2,4 Cent, in Schweden 4,0, Großbritannien 5,3, Frankreich 6,2, Österreich 6,6, Deutschland 7,0, Dänemark 6,7, Niederlande 9,2 und Italien 9,4 Cent. Das heißt: die ziemlich miserablen Schienenverkehrsangebote in Österreich oder Deutschland kosten die steuerzahlenden je Leistungseinheit fast drei Mal mehr als die Schweizerinnen und Schweizer für das einigermaßen luxuriöse Schienenverkehrsangebot in ihrem Land zahlen müssen. Dabei wurde das Gutachten (PRIMON = Privatisierung mit und ohne Netz) von Leuten verfasst, die die sich Privatisierung der Deutschen Bahn AG als Ziel setzten. Privatisierungsvarianten der Deutschen Bahn AG – mit und ohne Netz, Booz Allen Hamilton, Januar 2006, S. 77 (Fassung für die Bundestags-MdB). Die Einheit »Ptkm« ist eine – sinnvolle – Kunstgröße, die Personenkilometer (Pkm) und Tonnenkilometer (tkm) addiert und damit eine einheitliche Leistungsgröße herausbildet, auf die die staatlichen Zuschüsse bezogen wird. Übersetzt heißt dies: Um die Leistung von einem Personenkilometer und einem Tonnenkilometer zu ermöglichen, wenden die Schweizer Steuerzahler 2,4 Cent auf.

<sup>17</sup> Siehe dazu den Artikel von Bernhard Knierim »Der McNulty-Report – Bahnprivatisierung in Großbritannien schöngeredet«, der in der Zeitschrift Lunapark 21, Ausgabe 17 erscheinen wird und hier zu finden ist: [www.nachhaltig-links.de/index.php/bahn/1036-mcnulty](http://www.nachhaltig-links.de/index.php/bahn/1036-mcnulty).

Verkehr und massiv ansteigendem Flugverkehr mit der Schaffung von Jobs verbunden sei. Tatsächlich blieb jedoch die Zahl der Arbeitsplätze in der europäischen gesamten Autoindustrie in den letzten 25 Jahren weitgehend stabil; in klassischen Ländern mit Autoproduktion wie Spanien, Großbritannien und Frankreich und Italien hat sie sich sogar massiv reduziert. In Deutschland konnte das Niveau gerade mal gehalten werden (mit 800.000). Nur in Mittel- und Osteuropa wurde sie nach der Wende erheblich vergrößert.

Im gleichen Zeitraum kam es jedoch auf dem Gebiet der EU-27 zu einer Reduktion der Beschäftigten im Eisenbahnsektor und in der Bahnindustrie um rund eine Million Menschen. Es ist auffallend, wie einseitig das Thema »Arbeitsplätze« aufgegriffen und wie der Begriff »Schaffung von Arbeitsplätzen« immer nur dann auftaucht, wenn es sich um spezifische Arbeitsplätze handelt. Bei Arbeitsplätzen im öffentlichen Sektor – beispielsweise bei Eisenbahnen, im öffentlichen Personennahverkehr, bei Stadtwerken, oder auch in Bildung und Erziehung und im Gesundheitssektor – heißt es oft, man habe hier Jobs »einsparen« können.

Die pauschale Feststellung im EU-Weißbuch, wonach eine »Einschränkung der Mobilität keine Option« sein könne, ist fragwürdig. Politik ist immer auch mit Einschränkungen verbunden. Umwelt, Natur und physikalische Gesetze sind mit Einschränkungen verbunden. Wenn der Vulkan Eyafjallayökull Vulkanasche speit, dann führt dies zu Einschränkungen der Mobilität (während zugleich Hunderttausende Menschen im Umfeld großer Airports aufatmeten und erstmals seit Jahrzehnten ihre Umgebung in Ruhe genießen und ohne Fluglärm schlafen konnten). Jede Citymaut ist mit Einschränkungen einer spezifischen Mobilität verbunden (während mit ihr zugleich die Mobilität von Fußgängern, Fahrradfahrenden, Kindern, Menschen mit Behinderungen sich vergrößert).

Die Gesetzmäßigkeit der Klimaveränderung legt dringend eine Reduktion der motorisiert zurückgelegten Verkehrsleistungen nahe – was am Ende eine Voraussetzung dafür sein kann, dass spätere Generation ein lebenswertes Dasein – unter anderem mit Mobilität – genießen können.

### **5. Welche Ziele sollten sich die Gewerkschaften und umweltverbände im Verkehrssektor stellen – wie könnte ein Weißbuch mit dem Titel »Solidarische Mobilität« strukturiert sein?**

In Rahmen dieses Referates bzw. Textes kann ein alternatives Verkehrsmodell bei besonderer Berücksichtigung gewerkschaftlicher und umweltpolitischer Verantwortung nicht ausführlich dargestellt werden. Die folgenden sieben Elemente können jedoch die Struktur einer solchen Alternative umreißen.

#### **Realismus und Verantwortung**

Notwendig ist eine realistische und verantwortungsvolle Einschätzung der Rolle des Verkehrssektors und seiner Bedeutung für die menschliche Mobilität einerseits und hinsichtlich der Umwelt und des Klimas anderer-

seits. »Peak oil« – die Endlichkeit von Öl und eines auf Öl und seinen Derivaten basierenden Wirtschafts- und Verkehrsmodells – muss dabei eine zentrale Rolle spielen. »Peak soil« sollte mit bedacht werden – also die Endlichkeit des Bodens und damit der innere Zusammenhang zwischen einem massenhaften Einsatz von »Agrokraftstoffen« und dem Anstieg der Lebensmittelpreise bzw. der Zunahme des weltweiten Hungers.

#### **Notwendiger Umbau des Verkehrssektors – Neudefinition (oder richtige Definition) von »Mobilität«**

Im Rahmen einer solchen richtigen Definition von »Mobilität« gilt als erste Priorität, dass motorisierter Verkehr vermieden werden sollte. Im Güterverkehr gilt die Zielsetzung der erforderlichen massiven Reduktion der Transportleistungen (durch Vermeidung unnötiger Transporte). Die Internalisierung externer Kosten (siehe unten) spielt dabei ebenso eine Rolle wie konkrete politische Entscheidungen und Einschränkungen (z.B. weitreichende Nachflugverbote bei Flughäfen; Gütertransporte müssen ab einer bestimmten Entfernung dort, wo dies möglich ist, im Schienengüterverkehr befördert werden).

#### **Verantwortungsvolle Verkehrsmarkordnung**

Die bestehende weltweite, EU- und nationale Verkehrsmarkordnung begünstigt ausgerechnet diejenigen motorisierten Verkehrsarten, die die Umwelt und das Klima besonders schädigen und die menschliche Gesundheit besonders belasten.

Notwendig ist die Besteuerung von Kerosin wie bei anderen Kraftstoffen und die schrittweise Integration der externen Kosten insbesondere beim Straßen- und Flugverkehr – parallel zur Schaffung von Alternativen. Tempolimits, Citymaut-Regelungen, strenge Stellplatzverordnungen; Aufhebung des Steuerprivilegs bei Dienstwagen.

#### **Neue Infrastrukturpolitik**

Die Infrastrukturpolitik ist völlig neu auszurichten. Dies könnte – als Alternative zum »Bundesverkehrswegeplan« – in einem »Alternativen Bundesverkehrs-Plan« gebündelt werden. Ein Element ist dabei der Rückbau von Raum, der bisher dem motorisierten Straßenverkehr gewidmet war, zugunsten nichtmotorisierter Verkehre, von Flächen, die nun der Erholung, der Kultur und der Freizeitgestaltung dienen. Es gibt eine neue »Strukturpolitik der kurzen Wege«. Generell gilt, dass keine neuen Straßen gebaut, keine neuen Airports und Landebahnen eingerichtet werden, während gleichzeitig öffentliche Verkehrsmittel systematisch gefördert und das Schienennetz großzügig ausgebaut wird.

#### **Flächenbahn**

Beim Ausbau der Schiene steht nicht Hochgeschwindigkeit, sondern das gesamte Netz und die Einheit von Nah-, Regional- und Fernverkehr im Mittelpunkt. Das Bindeglied bildet dabei ein Integraler Taktfahrplan (ITF), mit Hilfe dessen die Zeitgewinne im Eisenbahnverkehr vor allem durch verkürzte und optimale Anschlüsse erreicht werden. Pointiert gesagt macht es bei einer solchen Ausrichtung – und unter Berücksichtigung anderer Aspek-

te wie Energieverbrauch, Lärmemission und Sicherheit – Sinn, von einem »Tempolimit« für Schienenfahrzeuge (von z.B. 200 oder 220 km/h) zu sprechen.

### **Integrierte Bahnen in öffentlichem Eigentum**

Wie dargelegt ist eine Trennung von Infrastruktur und Betrieb im Eisenbahnwesen besonders kontraproduktiv. Ziel eines alternativen Verkehrsprogramms muss der Erhalt bzw. die Wiederherstellung der Einheit von Betrieb und Infrastruktur sein, wobei bei Existenz mehrerer Betreiber der vorherrschende Betreiber zugleich Infrastrukturbetreiber sein sollte.

Grundsätzlich erscheint bei Eisenbahnen der Ausschluss des Gewinnmaximierungsprinzips besonders wichtig und damit eine Unternehmensform in öffentlichem Eigentum sinnvoll. Allerdings ist die Kritik an den real existierenden Bahnen in Staatseigentum wie DB AG, SNCF, FS (Italien), RENFE (Spanien), PKP (Polen), ÖBB (Österreich) weitgehend berechtigt – und es gibt einige gute Argumente, die gegen ein »Zurück zur Staatsbahn alten Typs« sprechen, wie es diese vor den 1990er Jahren gab.

Notwendig ist eine Organisationsform, bei der das öffentliche Eigentum mit einer gewissen Autonomie gepaart und die Aufgabenstellung des Eisenbahnunternehmens mit einem Statut klar umrissen wird (z.B. muss dort als eine Zielsetzung die Erhöhung des Marktanteils der Schiene zu finden sein), dezentrale Formen öffentlichen Eigentums können sich mit zentralen verschränken (Kreisbahnen, Landesbahnen, Bundesbahnen). Die Fraktion DIE LINKE. brachte den Vorschlag in den Bundestag ein, die Deutsche Bahn AG in eine Anstalt des öffentlichen Rechts umzuwandeln.<sup>18</sup>

### **Gute Arbeit**

Gewerkschaften in Deutschland entwickelten den Begriff »gute Arbeit«. Das ist sinnvoll, weil wir damit wegkommen von der abstrakten Verherrlichung, wonach »Arbeit als solche« – auch üble Arbeit, zerstörerische Arbeit, menschenunwürdige Maloche – bereits ein sinnvolles Ziel sei. Damit wird der schöpferische Gehalt von Arbeit und der Sinn – und Unsinn – menschlicher Arbeit angesprochen.

Es gibt viele Bereiche, in denen »gute« und »sinnvolle Arbeit« in diesem inhaltlichen Sinn geleistet wird. Oft handelt es sich um Arbeit, die von den Medien in einer männlich geprägten Umwelt kaum wahrgenommen wird – im Haushalt, in der Erziehung, in Schulen, Hochschulen, im Gesundheitssektor usw. Dies gilt natürlich auch für den Sektor der Umwelttechnik und den alternativer Energien usw., wo in den letzten 15 Jahren viele Hunderttausende neue und gesellschaftlich sinnvolle Arbeitsplätze entstanden.

<sup>18</sup> Antrag »Die Bahn im Einklang mit dem Grundgesetz am Wohl der Allgemeinheit orientieren« (Drs. 17/4433). In der Schweiz haben die SBB (Schweizerischen Bundesbahnen) zwar die Unternehmensform einer Aktiengesellschaft (mit 100-prozentigem Staatsanteil), doch es handelt sich um eine sog. Eigengesetzliche Aktiengesellschaft, die per Gesetz spezifischen vor allem verkehrspolitischen Zielsetzungen verpflichtet ist.

Oder nehmen wir einen kaum debattierten Bereich – den der Arbeit für und um das Fahrrad. Für Deutschland rechnete die Bundesregierung 2002 vor, dass hierzulande rund 65.000 Menschen in der Fahrradfertigung und im Fahrradgewerbe (Handel, Reparatur) arbeiten. Ich füge hinzu: Das sind mehr, als in der gesamten deutschen Rüstungsindustrie Beschäftigung finden. Es gibt oft, leider auch seitens der Gewerkschaften, das Argument, die Jobs in der Rüstungsbranche müssten verteidigt werden – obgleich es sich hier um zerstörerische Arbeit handelt, um »Verkehrsarbeit« insofern, als damit Menschen vom Leben in den Tod befördert werden. Arbeitsplätze um das Fahrrad waren in jüngerer Zeit wohl noch nie Thema gewerkschaftlicher Betrachtung – obgleich das »gute Arbeit« für sinnvolle Verkehrspolitik ist (und im übrigen zu gesundheitlich positiven Wirkungen beiträgt).

Vor allem aber ist Arbeit in den Bereichen Bahnindustrie und Eisenbahnen (Schienenverkehr) in diesem Sinn »gute Arbeit« – Arbeit in einem zukunftsfähigen Sektor mit dem Ziel nachhaltiger Verkehrspolitik.

Auf diesem Gebiet lassen sich ausgezeichnet drei Aspekte kombinieren:

- Das Aufstellen eines umfassenden Plans für eine alternative Verkehrspolitik, bei der es unter anderem um die Verlagerung von motorisierten Verkehren auf die Schiene geht. Ein solcher Plan muss mit konkreten Parametern verbunden werden – z.B. mit einer Verdopplung des Anteils der Schiene im Verkehrssektor binnen einer Dekade und einer Verlängerung des europäischen Schienennetzes um 35.000 km, womit dieses wieder auf den Stand von 1950 gebracht werden würde.
- Die Schaffung von mehr als einer Million neuer Arbeitsplätze in den Bereichen der europäischen Bahnindustrie und bei den Eisenbahnen Europas.
- Die Präsentation eines solchen Plans mit »guter Arbeit« als Teil eines erforderlichen neuen Konjunkturprogramms, um der Krise, die sich für 2012 abzeichnet, eine gewerkschaftspolitische Antwort entgegensetzen zu können. Dabei wäre ein solches Programm mittelfristig nicht mit neuer Verschuldung verbunden, weil mit ihm enorme externe Kosten, die in anderen Teilen des Verkehrssektors entstehen und real auf anderen Konten (z.B. bei den Krankenkassen) auftauchen, reduziert werden.<sup>19</sup>

<sup>19</sup> Ein solches Programm wurde bereits im Mai 2009 entwickelt und gemeinsam von der britischen Verkehrsgewerkschaft RMT (National Union of Rail, Maritime & Transport), dem Bündnis Bahn für Alle, den Grünen in NRW und Johannes Hauber als Betriebsratsvorsitzendem von Bombardier Transportation vorgestellt. Siehe »Reverse European transport policy NOW! – Fight the Crisis – Program RailwayEurope2025; Europäische Verkehrswende JETZT – Der Krise begegnen – Programm Schiene Europa2025«, in: Lunapark 21 Extra 01, Juli 2009. In diesem – in englischer und deutscher Sprache vorliegendem – »Programm Schiene Europa 2025« werden vergleichbare Parameter, wie oben erwähnt, aufgestellt und mit Euro-Beträgen quantifiziert. Das gesamte Programm wird für den Zeitraum 2010 bis 2025 auf 500 Milliarden Euro Kosten quantifiziert – dem jedoch bereits nach einem Jahrzehnt eine höhere Ersparnis bei den externen Kosten gegenübersteht. Anfang 2009 wurde dieses Programm inmitten der damals neuen Krise verfasst. 2012 könnte es eine Situation geben, die Vergleichbares nahelegt.



## **Lärmsanierung von Bundesfernstraßen und Schienenwegen – nicht so teuer wie behauptet!**

Von Gerrit Schrammen,  
Verkehrsreferent der Fraktion DIE LINKE.

Immer weniger Menschen haben Verständnis dafür, dass beim Neu- und Ausbau von Straßen und Schienenwegen relativ strenge Grenzwerte nach der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) gelten, wohingegen Menschen, die an bestehenden Strecken wohnen, auf die freiwilligen Lärmsanierungsprogramme des Bundes angewiesen sind. Deswegen fordert DIE LINKE, auch für bestehende Strecken die Grenzwerte der 16. BImSchV anzuwenden und diese bzw. das Bundesimmissionsschutzgesetz entsprechend zu ändern. Da die Lärmsanierung natürlich nicht von heute auf morgen flächendeckend zu realisieren ist, haben wir vorgeschlagen, dass bis zum Jahr 2020 alle Autobahnen, Bundesstraßen und Schienen die Werte der 16. BImSchV einhalten müssen. Die 20 Prozent der am meisten belasteten Abschnitte hingegen sollten bis 2015 umgestellt sein, damit die 3,3 Millionen Menschen, die sogar nachts Lärm von mehr als 55 dB(A) ausgesetzt sind, endlich wieder ruhig schlafen können! Diese Forderungen und einige weitere haben wir bereits in einem Antrag Anfang 2011 anlässlich der Diskussion um den Ausbau der Rheintalbahn in den Bundestag eingebracht (Drs. 17/5036).

Seitens der Regierung werden als Gegenargument die hohen Kosten einer Lärmsanierung angeführt. Deswegen haben wir Anfang 2012 eine Kleine Anfrage an die Bundesregierung gestellt, mit der wir die offiziellen Kostenangaben kritisch hinterfragt haben (»Kosten der Lärmsanierung von Bundesfernstraßen und Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes«, Antwort der Bundesregierung in Drs. 17/8733). Bestätigt hat die Bundesregierung die bereits vorher bekannte Zahl von 3,9 Mrd. € Kosten für die Angleichung der Werte bei Autobahnen und Bundesstraßen. Für die Schienenwege konnte oder wollte die Bundesregierung keine konkrete Zahl nennen. Sie nannte aber Kosten für die (gesondert abgefragte) Absenkung des Schienenbonus<sup>20</sup> in Höhe von 5 dB(A) für Bestandsstrecken in Höhe von nur 1,2 Mrd. €.

Verwiesen wird allerdings darauf, dass dies auch Neu- und Ausbaustrecken erheblich verteuern würde, weswegen einige Projekte nicht realisiert werden könnten, wenn es nicht mehr Mittel gäbe. Genau hier liegt der Denkfehler des Ministeriums. Natürlich muss die chronische Unterfinanzierung der Schiene beendet werden! Außerdem sehen 1,2 Mrd. € gar nicht mehr so viel aus, wenn man bedenkt, dass die Großprojekte alle mit einem Vielfachen zu Buche schlagen, und dabei auch noch wenig verkehrspolitischen Nutzen haben, wenn sie nicht sogar kontraproduktiv sind wie Stuttgart 21!

<sup>20</sup> Der Schienenbonus wird von den errechneten sog. Mittelungspegeln abgezogen, weil offiziell noch immer davon ausgegangen wird, dass Lärm durch periodisch verkehrende Züge weniger belästigt als kontinuierlicher Straßenlärm.

Die – allerdings nur schrittweise – Abschaffung des Schienenbonus hat schwarz-gelb in ihrem Koalitionsvertrag festgehalten. Darum gibt es nun seit Monaten eine Hängepartie und sogar zwei unterschiedliche Initiativen, einerseits aus dem Ministerium, andererseits aus den Fraktionen. Beide liegen aber noch nicht offiziell vor. DIE LINKE unterstützt die Abschaffung des Schienenbonus als ersten Schritt zu mehr Lärmschutz.

### **Straßenlärm**

Die Kosten für eine Angleichung der Werte für die Lärmsanierung an bestehenden Autobahnen und Bundesstraßen an die deutlich strengeren Werte (der 16. BImSchV) für den Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen in Höhe von insgesamt 3,9 Mrd. € (Frage 1) sind zwar viel Geld. Das muss es uns aber wert sein, weil es nicht hinnehmbar ist, dass der Verkehr die Lebensqualität und Gesundheit von so vielen Menschen derartig belastet.

Die tatsächlichen Kosten liegen aber höchstwahrscheinlich unter diesen Angaben, denn aus den Antworten zu den Fragen 4-10 geht hervor, dass die Ermittlung der Kosten der Lärmsanierung von Bundesfernstraßen wichtige Faktoren außer Acht lässt. Ermittelt wurden diese Kosten übrigens durch die Studie eines externen Beratungsbüros, die trotz Anfrage unter Verschluss bleibt, wir die Daten also nicht nachprüfen können. In dieser Studie jedenfalls blieben einige Faktoren unberücksichtigt, die die berechneten Kosten eventuell höher erscheinen lassen, als sie tatsächlich sind! Nicht eingeflossen in die Kostenberechnung sind z.B. zukünftig mögliche Einnahmen durch den Strom (bzw. die Zahlungen der Privaten Betreiber), der an Lärmschutzwänden mit integrierten Photovoltaik-Anlagen erzeugt wird. Hier gibt es einige Pilotprojekte. Ebenfalls unberücksichtigt wurden lärm-mindernde Maßnahmen wie zukünftig leisere Autos und leisere Reifen. Zur Senkung der Motor-Geräusche ist kürzlich ein Entwurf der EU-Kommission vorgestellt und im Verkehrsausschuss des Bundestages auch schon diskutiert worden. Für Reifen wurden auf EU-Ebene bereits im Juli 2009 strengere Grenzwerte für die Abrollgeräusche von Reifen beschlossen, die ab November 2012 gelten.<sup>21</sup> Werden aber die Fahrzeuge leiser, dann reduziert sich auch der entstehende Lärm – zumindest wenn diese Senkung nicht durch das Verkehrswachstum wieder »aufgefressen« wird.

Keine konkreten Angaben macht die Bundesregierung leider auf die Frage Nr. 11, wie groß die Lärm-minderung durch Tempolimits wäre. Eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 130 auf 100 Stundenkilometern bringe nur »eine als eher gering einzuschätzende Geräuschpegelminderung«. Dazu ist natürlich zu sagen, dass Tempolimits vor allem wegen der höheren Verkehrssicherheit und des niedrigeren

<sup>21</sup> Bei niedrigen Geschwindigkeiten überwiegt der Motorenlärm, bei höheren Geschwindigkeiten »übertönen« die Abrollgeräusche der Reifen die Motoren. Siehe zu den EU-Grenzwerten: [www.umweltbundesamt.at/umweltsituation/laerm/laermschutz/massn\\_strasse/reifenlaerm/reifen\\_grenzwerte/](http://www.umweltbundesamt.at/umweltsituation/laerm/laermschutz/massn_strasse/reifenlaerm/reifen_grenzwerte/).

Kraftstoffverbrauchs eingeführt werden müssen. Aber auch nur eine geringe Lärminderung ist ein weiteres Argument für Tempolimits, das man auch unter dem Aspekt der Kosten für die Einhaltung von Lärmgrenzwerten anführen kann!

Verwunderlich und nicht hinnehmbar ist zudem, dass der Bund nicht sagen kann, was die Länder, die für Bau und Betrieb der Bundesfernstraßen im Auftrag des Bundes tätig sind, beim Lärmschutz an Autobahnen und Bundesstraßen tun (zu Fragen 12+13). Das ist unvereinbar mit der grundgesetzlichen Regelung dieser sog. Auftragsverwaltung.

### **Schienenlärm**

Für die Kosten von 1,2 Mrd. € für die Absenkung des Schienenbonus (Antwort Frage 19/20) gilt, was auch für die Lärmschutz-Kosten an Straßen gilt: Das muss es uns wert sein! Eine Verzögerung der Lärmsanierung missachtet das Recht auf körperliche Unversehrtheit der Menschen, die an einigen Strecken wohnen und von unvorstellbarem und stark gesundheitsgefährdendem Lärm betroffen sind.

In ihrer Strategie zur Verminderung des Schienenlärms setzt die Bundesregierung auf die so genannte LL-Sohle. Mit ihr wären tatsächlich nennenswerte Entlastungen verbunden: Lärmreduktion um sieben, teilweise sogar bis zu 10 dB(A), was einer Halbierung des Lärms entspricht!

Das Problem ist aber, dass die LL-Sohle seit Jahren auf die Zulassung wartet. »Bereits Anfang 2013« werden erste Erkenntnisse aus Forschungsprojekten vorliegen, weitere dann 2014 (zu Fragen 25-28). Da kaum vor Abschluss dieser Forschungsvorhaben die Zulassung der LL-Sohle zu erwarten ist, ist diese kaum datierbar – jedenfalls wird es kaum vor 2015. Da jedoch Eisenbahngüterverkehrsunternehmen in Erwartung der LL-Sohle alternative Lärminderungsmaßnahmen zurückstellen, bedeutet dies, dass AnwohnerInnen weitere Jahre ungeschützt unzumutbarem Schienenlärm ausgesetzt werden! Auch das neue lärmabhängige Trassenpreissystem der Bahn, das Ende 2012 eingeführt werden soll, ist auf diese LL-Sohle ausgerichtet. Zu befürchten ist deswegen, dass weiterhin nichts beim Lärmschutz an Schienenwegen passiert, bis irgendwann doch die LL-Sohle zugelassen wird – oder doch nicht zugelassen wird. Die Schweiz setzt auf die K-Sohle, die wegen des erforderlichen Umbaus des Bremssystems bei bestehenden Güterwagen teurer, bezüglich des Lärms aber gleichwertig zur LL-Sohle ist. Ein Umrüstprogramm für die K-Sohle ist mit etwa 1,2 Mrd. € über eine Laufzeit von sieben Jahren zu veranschlagen, wie die Diskussion im Verkehrsausschuss am 7. März 2012 zeigte, als es um eine (umstrittene) Studie ging, die ursprünglich im Auftrag des Verkehrsministeriums erstellt wurde. Demgegenüber ist das Förderprogramm von Bund und Bahn – wobei die Bahn ihren hälftigen Anteil über die o.g. lärmabhängigen Trassenpreise finanzieren will – nur auf etwa 300 Mio. € ausgelegt. Nach Auffassung der LINKEN wäre es am sinnvollsten, ein europäisches

Förderprogramm aufzulegen, da es im Güterverkehr ohnehin viel grenzüberschreitenden Verkehr gibt und rein nationale Programme ohnehin unter dem Damoklesschwert des EU-Beihilferechts stehen. Wenn der Eisenbahnsektor die Umrüstung selber finanzieren müsste, bedeutete dies höhere Kosten und damit im Vergleich zu den Konkurrenten Lkw und Flugzeug einen Wettbewerbsnachteil.

Immerhin schließt die Bundesregierung die Anpassung des »Besonders überwachten Gleis« (BüG) nicht vollständig aus (zu Fragen 29-39). Während in den ersten Fragen darauf verwiesen wird, dass der Abzug von 3 dB(A) für das BüG wissenschaftlich und richterlich gerechtfertigt ist, wird in der Antwort auf die Frage 38 dann doch ein kleines Fenster geöffnet, auch wenn die Antwort an sich ein Witz ist: »Möglicher Änderungsbedarf ist durch den Ordnungsgeber zu prüfen.« Denn der Ordnungsgeber ist natürlich die Bundesregierung, wobei hier das Umwelt- und nicht das antwortende Verkehrsressort gemeint ist.

Die angeführten Argumente gegen eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Schiene (Kapazitätsbeschränkung, keine Rechtsgrundlage, Fahrzeitverlängerung; zu Frage 42) greifen bzw. überzeugen nicht. Sie erklären nicht, warum bei der Schiene nicht möglich sein soll, was auf vielen Straßenabschnitten inkl. Autobahnen zu Recht gängig ist: dass aus Lärm-schutzgründen langsamer gefahren werden muss. Der Bundesrat fordert nun, den Ländern analog zur Straße ein solches Recht einzuräumen. Zumindest solange der Schienenlärm durch keine anderen Maßnahmen reduziert wird, sollten solche Geschwindigkeitsbeschränkungen im Einzelfall, insbesondere nachts, durchaus möglich sein. Immerhin will die Bundesregierung die Möglichkeiten eines solchen Tempolimit auf der Schiene prüfen (zu Frage 42).

Die Antwort auf Frage 44 macht deutlich, dass das Pilot- und Innovationsprogramm Leiser Güterverkehr ein Rohrkrepiierer ist: Ohnehin nur auf die Umrüstung von 5.000 Fahrzeugen angelegt, ist es bislang bei dem einzigen Förder-Antrag der DB geblieben, die aber auch nur 1.250 Fahrzeuge umrüsten lassen will. Der Bescheid wurde im Oktober 2010 bewilligt, seit anderthalb Jahren ist also nichts mehr passiert! Es sollten jetzt unverzüglich die Förderkriterien geändert und an die Situation der EVU angepasst werden.

## Fluglärm: Über die Hälfte des Flugverkehrs von Berliner Flughäfen wäre verzichtbar!

von Bernhard Knierim und Winfried Wolf

Im Herbst 2011 stellte die Bundestagsfraktion DIE LINKE. eine Große Anfrage »Flughafen Berlin Brandenburg: Flugrouten, Lärmauswirkungen« an die Regierung, die sich vor allem mit dem Verlagerungspotenzial vom Flugverkehr auf die Bahn befasst. Flüge, die gar nicht notwendig sind, verursachen keinen Lärm und haben keine negativen Folgen für Umwelt und Klima. Wir haben zu dem Thema auch unsere eigenen Recherchen durchgeführt, die wir hier präsentieren. Im nächsten verkehrspolitischen Zirkular (VZo7), das sich dem Schwerpunkt Flugverkehr widmen wird, werden wir noch eine ausführlichere Analyse der Antwort der Bundesregierung auf unsere Große Anfrage (Drs. 17/8514) liefern.

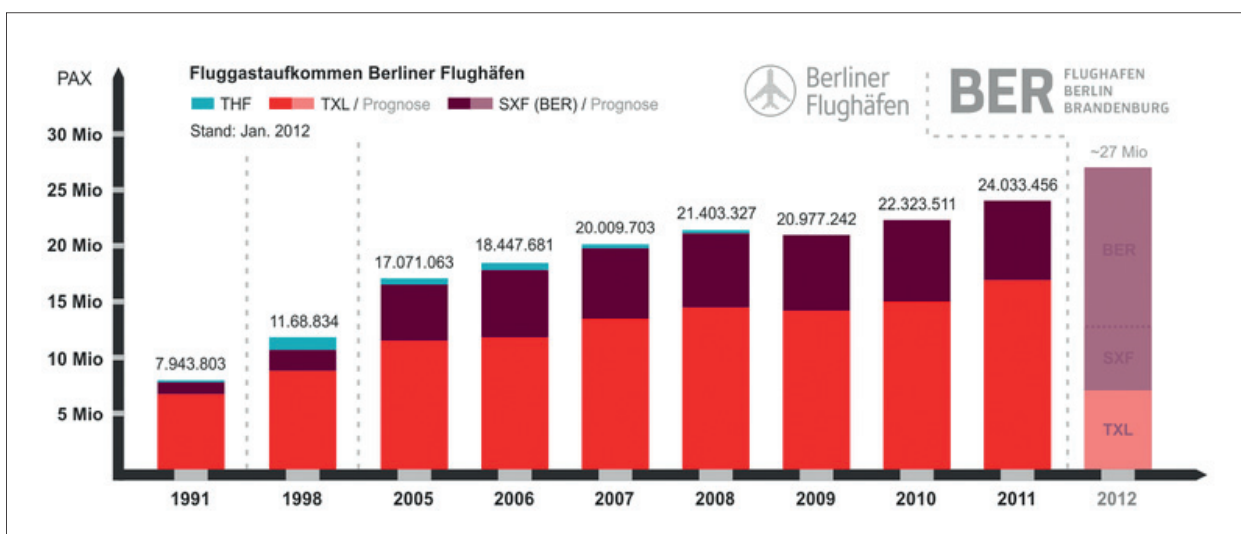
Jährlich stellen die Berliner Flughäfen neue Rekorde bei den Passagier- und Flugzahlen auf. 2011 nutzten über 24 Millionen Passagiere die Flughäfen der Hauptstadt; auf jeden EinwohnerIn der Stadt kommen also rund sieben Flüge pro Jahr. 2011 dürfte das Ergebnis noch einmal übertroffen worden sein. Die Berliner Flughafen-Gesellschaft mbH spricht stolz von den Flughäfen als »Schwungrad für die heimische Tourismuswirtschaft«. Zwei Drittel der ausländischen Berlin-BesucherInnen reisen per Flugzeug an – vor allem mit den zahlreichen Billigfluglinien.

Im Juni 2012 soll nun der neue Großflughafen Berlin-Brandenburg International (BER) in Schönefeld eröffnet werden. Er soll bei der Eröffnung bereits eine Kapazität von 27 Millionen Passagieren pro Jahr haben, Tendenz weiter steigend, und sich schnell zum dritten wichtigen Luftdrehkreuz in Deutschland neben Frankfurt und München entwickeln.

Die geplante Eröffnung des neuen Großflughafens ist seit Monaten mit heftigen Protesten verbunden. Die EinwohnerInnen im gesamten südlichen Bereich

Berlins werden massiv vom Fluglärm betroffen sein, obwohl ihnen in den ursprünglichen Planungen versprochen worden war, dass sie kaum mehr von Lärm betroffen sein würden als heute: Der für den damals noch als Flughafen Berlin Brandenburg International (BBI) bezeichnete gültige Planfeststellungsbeschluss vom 13. August 2004 ging von Flugroutenplanungen aus, die sich nur unwesentlich von den für den existierenden Flughafen Berlin Schönefeld (SXF) bisher gültigen Flugrouten mit Geradeausstarts unterschied. In der Sitzung der Fluglärmkommission am 6. September 2010 wurden hingegen deutlich davon abweichende Flugrouten für den BBI/BER präsentiert. Viele der von den durch diese veränderten Flugrouten potenziell betroffenen Städte und Gemeinden waren nicht in das Planfeststellungsverfahren für den Flughafen BBI/BER einbezogen, obwohl sie nach den neuen Planungen nun inmitten der Flugkorridore lagen. In der Folge gründete sich eine Vielzahl von Bürgerinitiativen in den betroffenen Städten und Gemeinden.

In der abschließenden Sitzung der Fluglärmkommission am 4. Juli 2011 wurden daraufhin noch einmal veränderte Flugrouten präsentiert, durch die wiederum andere Städte und Gemeinden betroffen wären. Insbesondere neu betroffen wäre die Region um den Müggelsee, immerhin ein geschütztes Flora-Fauna-Habitat-Gebiet und wichtiges Naherholungsgebiet für Berlin. Auch viele von diesen Gemeinden waren nicht in das Planfeststellungsverfahren eingebunden und sind auch nicht in der Fluglärmkommission repräsentiert. Nach Angaben der Deutschen Flugsicherung wären von den neuen Flugrouten 619.000 Menschen in Berlin und Brandenburg als Neubetroffene verstärktem Lärm ausgesetzt. Auch hier gründeten sich in der Folge neue Bürgerinitiativen. Seitdem gibt es insbesondere in der Müggelsee-Region mindestens wöchentlich Demonstrationen und immer wieder gemeinsame Großdemonstrationen der Betroffenen aus den unterschiedlichen Gemeinden mit mehreren tausend Teilnehmerinnen und Teilnehmern.



**Grafik 1**

Fluggastaufkommen in Berlin (Ersteller: Robert Aehnelt unter Creative Commons Lizenz 3.0)

von/nach	Land	Flüge pro Tag (beide Richtungen)	Anteil der Flüge	Fahrzeit Bahn (kürzeste)	Fahrpreis Bahn (Normalpreis 2011)
Frankfurt	DE	46	7,5%	03:36	113,00 €
München	DE	45	7,3%	06:08	116,00 €
Köln/Bonn	DE	34	5,5%	04:47	109,00 €
Düsseldorf	DE	26	4,2%	04:23	102,00 €
Stuttgart	DE	26	4,2%	05:48	129,00 €
Nürnberg	DE	12	2,0%	04:46	90,00 €
Karlsruhe	DE	6	1,0%	05:21	127,00 €
Mannheim	DE	6	1,0%	05:07	119,00 €
Saarbrücken	DE	6	1,0%	06:41	129,00 €
Osnabrück/ Münster	DE	6	1,0%	03:10	68,00 €
Friedrichshafen	DE	4	0,7%	08:01	129,00 €
Aachen / Maastricht	DE	2	0,3%	05:33	114,00 €
<b>Summe Inland</b>	<b>DE</b>	<b>219</b>	<b>35,6%</b>		
Prag	CZ	4	0,7%	04:40	62,00 €
Warszawa	PL	4	0,7%	05:27	48,60 €
Krakow	PL	2	0,3%	10:12	56,60 €
Budapest	HU	6	1,0%	11:47	138,00 €
Brüssel	BE	12	2,0%	06:51	
Luxemburg	LX	4	0,7%	08:47	139,60 €
Amsterdam	NL	14	2,3%	06:20	105,80 €
Zürich	CH	22	3,6%	08:15	141,60 €
Bern	CH	4	0,7%	08:14	156,40 €
Genf	CH	4	0,7%	10:16	177,00 €
Wien	AT	16	2,6%	09:16	121,20 €
Salzburg	AT	4	0,7%	08:17	129,00 €
Klagenfurt	AT	2	0,3%	11:26	167,40 €
Kopenhagen	DK	12	2,0%	06:44	134,40 €
Göteborg	SE	4	0,7%	10:51	171,20 €
Paris	FR	24	3,9%	08:28	188,00 €
Mailand	IT	8	1,3%	12:02	227,90 €
Verona	IT	2	0,3%	12:40	176,60 €
Venedig	IT	4	0,7%	14:07	188,60 €
Rom	IT	6	1,0%	16:15	

**Tabelle 1** Europäische Flugziele von den Berliner Flughäfen<sup>20</sup> und alternative Reisezeiten mit der Bahn

### Wachstum des Flugverkehrs

Aber nicht nur in Berlin gilt: Der Flugverkehr ist unter den motorisierten Verkehrsarten diejenige mit den höchsten Wachstumsraten. Auf weltweiter Ebene gab es zwischen 1990 und 2010 eine Steigerung des Flugverkehrs um das Zweieinhalbfache (auf 4400 Milliarden Personenkilometer). Rund 40 Prozent dieses Weltflugverkehrs erfolgt über kurze und mittlere Distanzen (»regionaler Flugverkehr«, womit Flugverkehre innerhalb der USA, innerhalb Europas usw. gemeint sind).

In Deutschland gab es im Jahr 1975 (Bundesrepublik und DDR) 30 Millionen Fluggäste. 2008 waren es mit 192 Millionen Fluggästen gut sechs Mal mehr. Auch der reine Inlandsflugverkehr weist hohe Wachstumsraten auf: 1980 wurden in (West-)Deutschland 8,7 Millionen Inlandsflüge (mit vier Milliarden Personenkilometern) zurückgelegt. 2008 waren es in der Bundesrepublik Deutschland mit 18,2 Millionen Flügen (und elf Milliarden Personenkilometern) gut doppelt so viele Flüge mit einer fast dreimal größeren Leistung. Dies steht in deutlichem Kontrast zum Schienenfernverkehr, der in Deutschland seit 1993 stagniert. Die Folge ist ein schnell steigender Anteil

<sup>22</sup> Flüge mit Stand August 2011

des Flugverkehrs an der gesamten (inländischen) Personenverkehrsleistung; 1991 lag der Anteil des Flugverkehrs an der Binnenverkehrsleistung noch bei 2,6 Prozent; 2008 waren es bereits 5,6 Prozent, während der Anteil der Bahn im Fernverkehr sogar leicht abgesunken ist.

Die meisten Prognosen – so diejenigen der Flugzeugindustrie – gehen von einer weiteren Verdopplung des Flugverkehrs im Zeitraum 2010 bis 2025 aus. Dabei soll das Wachstum des »regionalen« Flugverkehrs überproportional sein. Für diese Perspektive werden neue Flughäfen und neue Landesbahnen gebaut.

Die Steigerung des Flugverkehrs hängt in erheblichem Maße mit den niedrigen und im Verlauf der letzten zwei Jahrzehnte (inflationsbereinigt) deutlich gesunkenen Flugverkehrspreisen zusammen. Diese wiederum sind Ergebnis einer umfassenden Subventionierung des Flugverkehrs (in Form von staatlich getragenen Verlusten vieler Airports, der staatlich finanzierten Infrastruktur, der Steuerfreiheit des Kerosins, der Mehrwertsteuerbefreiung internationaler Flüge und der hohen staatlichen Zuschüsse für die Flugzeugbauer Boeing und EADS/Airbus).

Der Flugverkehr entwickelt sich damit zunehmend zu einem Faktor, der die gesetzten Klimaziele torpediert. So konnten in der EU im Zeitraum 1990 bis 2008 die Gesamtemissionen der Treibhausgase bei Ausklammerung des Transportsektors weitgehend stabil gehalten werden. Deutlich angestiegen sind in diesem Zeitraum jedoch die Emissionen des Transportsektors. Dabei stiegen innerhalb des Transportsektors die dem Flugverkehr zugeschriebenen Emissionen um 80 Prozent, diejenigen des Straßenverkehrs um 25 Prozent. Die Treibhausgasemissionen des Schienenverkehrs konnten im gleichen Zeitraum um 50 Prozent reduziert werden.

Der Flugverkehr hat erheblich negative Folgen für das Wohlbefinden und die Gesundheit der Menschen. In Deutschland klagen bereits vier Millionen Bundesbürger über »äußerst starke Belästigung« oder »starke Störung und Belästigung« durch Fluglärm; weitere 7,2 Millionen fühlen sich durch Fluglärm »mittelmäßig gestört«. Eine umfangreiche, durch den Epidemiologen Prof. Eberhard Greiser durchgeführte Studie im Großraum Köln, bei der Daten von mehr als einer Million Versicherter ausgewertet wurden, zeigte, dass die gesundheitlichen Folgen des Fluglärms von einem Dauerschallpegel von 40 dB(A) an linear steigen. Fluglärm wird in dieser Studie als mitverantwortlich gesehen für Schlafstörungen, Herz-Kreislauferkrankungen bis hin zu Krebserkrankungen.<sup>23</sup>

In der Koalitionsvereinbarung von CDU/CSU und FDP heißt es: »Neben einer Kapazitätsentwicklung der Flughäfen werden wir insbesondere international wettbewerbsfähige Betriebszeiten sicherstellen. Die dazu erforderliche Präzisierung im Luftverkehrsgesetz

soll eine gleichberechtigte und konsequente Nachhaltigkeitsabwägung von wirtschaftlichen, betrieblichen und dem Lärmschutz geschuldeten Erfordernissen auch bei Nachtflügen sicherstellen.« In diesem Sinn will die Bundesregierung das Luftverkehrsgesetz (LuftVG) so ändern, dass das Nachtflugverbot faktisch aufgehoben bzw. dass die – von den Menschen vor Ort als unzureichend empfundenen – Nachtflugbeschränkungen an den deutschen Flughäfen nochmals deutlich reduziert werden.

### **Mindestens die Hälfte der Flüge wäre vermeidbar**

Dieses Wachstum des Flugverkehrs ist kein Naturgesetz, sondern wäre vermeidbar. Besonders auffällig dabei ist, dass viele der Flüge auf sehr kurzen Strecken stattfinden und problemlos durch Bahnfahrten ersetzt werden könnten – oft nicht einmal mit längeren Reisezeiten. So gehen insgesamt 46 und damit 7,5 Prozent der Flüge von Berlin nach Frankfurt (Main) oder umgekehrt. Frankfurt ist mit der Bahn in gut dreieinhalb Stunden erreichbar, während man mit dem Flugzeug mindestens ebenso lange benötigt, wenn man den Weg zum Flughafen, Check-In, Sicherheitskontrolle etc. berücksichtigt. Mit dem Auto ist man gar über fünf Stunden unterwegs. Und während man durch diese Reise mit der Bahn gerade einmal 19 kg CO<sub>2</sub>-Ausstoß verursacht, sind es mit dem Flugzeug 78 kg, als Alleinreisender in einem PKW sogar 89 kg.

Über ein Drittel der Flüge von und zu den Berliner Flughäfen sind Inlandsflüge – eigentliche eine absurde Erscheinung in einem kleinen Land wie Deutschland. Fliegen bietet auf den meisten dieser Strecken kaum einen Zeitgewinn, verursacht aber ein Vielfaches der Umweltbelastung: Bezogen auf die Reiseleistung ist der CO<sub>2</sub>-Ausstoß des Flugzeugs gegenüber der Bahn im Schnitt mehr als siebenmal größer, die Stickoxidemissionen sind über achtmal so hoch.<sup>24</sup>

Insgesamt sind die Ziele von 20,8 Prozent der Flüge an den Berliner Flughäfen schon heute in unter fünf Stunden mit der Bahn erreichbar; 42,8 Prozent immer noch in unter sieben Stunden. Mit entsprechenden Ausbaumaßnahmen der Bahnstrecken – insbesondere in Richtung Osten – könnte man diesen Anteil noch deutlich erhöhen bzw. die jetzigen Zeiten verkürzen und damit das Bahnfahren gegenüber dem Fliegen attraktiver machen.

Zunächst wirken die vermeintlich längeren Fahrzeiten mit der Bahn abschreckend. Dabei muss bedacht werden, dass die reinen Flugzeiten (von meist rund einer Stunde) mindestens verdreifacht werden müssen, wenn eine realistische Fahrtzeit von Stadtmitte zu Stadtmitte ermittelt werden soll. Dabei sind bei Flügen oft enorme Umwege erforderlich, um zu dem entsprechenden nächsten Airport und insbesondere zu dem, für den ein Billigticket erworben wurde, zu gelangen.

<sup>23</sup> [www.umweltbundesamt.de/una-infomedien/dateien/3153.htm](http://www.umweltbundesamt.de/una-infomedien/dateien/3153.htm)

<sup>24</sup> Zahlen nach »Daten zum Verkehr, Ausg. 2009« (UBA)

In der Tabelle sind die aktuellen Fahrtzeiten mit der Bahn genannt. Auf einigen Strecken können diese dann noch deutlich kürzer werden, wenn das Fernverkehrsnetz der Bahn sinnvoll ausgebaut und optimiert wird – wobei wir uns aus strukturpolitischen, energiepolitischen, umweltpolitischen und sicherheitstechnischen Gründen gegen Höchstgeschwindigkeiten und für eine Begrenzung der maximalen Zuggeschwindigkeit auf 220 km/h aussprechen. Schließlich sei darauf verwiesen, dass der Aufbau eines optimalen Netzes mit Nachtfahrtzügen – teilweise handelt es sich um den Wiederaufbau eines solchen Netzes, das schon einmal existierte – faktisch mit enormen Zeitgewinnen verbunden ist. Dies ist bereits interessant für die weiten Entfernungen in Deutschland wie München-Berlin oder München-Hamburg, bei denen Nachtzüge, die in den späteren Abendstunden starten, bereits zur Frühstückszeit am Zielort sein können. Das gilt ganz besonders auch für europäische Verbindungen – also für das Ersetzen von innereuropäischen Flügen. So kann man bequem abends um 20 Uhr in Berlin in einen CityNightLine-Zug steigen und kommt am nächsten Morgen ohne Umsteigen um halb zehn ausgeschlafen in Paris an. Oder man steigt um 18 Uhr in einen EuroNight-Zug nach Wien, um dort am nächsten Morgen bereits um 6:30 pünktlich zum Frühstück anzukommen. Mit einem Wieder-Ausbau dieses transeuropäischen Nachtzugnetzes ließen sich auf vielen Strecken noch deutlich bessere Verbindungen realisieren.

Abschreckend wirken natürlich auch die hohen Fahrpreise, die derzeit für das Bahnfahrten noch zu bezahlen sind. Oft zahlt man für die Flugstrecke sehr viel weniger als für die Bahnfahrt. Dafür ist insbesondere die oben dargestellte Subventionierung des Flugverkehrs verantwortlich. Dazu kommt aber auch noch die indirekte Subventionierung dadurch, dass die externen Kosten des Verkehrs nicht im Preis enthalten sind – also sämtliche Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschäden. Kostenwahrheit des Verkehrs, also das volle Tragen der Gesamtkosten mit den Tickets, wäre bereits ein großer Schritt in die richtige Richtung. Im Sinne einer ökologisch sinnvollen Lenkung des Verkehrs wäre jedoch auch eine Subventionierung des Bahnverkehrs auf Kosten von Flug- und Autoverkehr sinnvoll, um die Menschen möglichst auf schonendere Verkehrsmittel zu verlagern. Damit wäre dann nicht nur dem Klima gedient, sondern ebenso den lärmgeplagten Anwohnern am neuen Großflughafen BER und an anderen Flughäfen.

## **Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel**

*Zusammenfassung und Bewertung der Antworten der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage der LINKEN von Tanja Girod und Dominik Fette*

Am 21. Dezember verkündete der EuGH das Urteil zur Rechtmäßigkeit der Einbeziehung internationaler Fluggesellschaften in den Emissionshandel (siehe dazu die Pressemitteilung von Eva Bulling-Schröter und Herbert Behrens am Ende dieses Artikels). Fast zeitgleich erreichte uns eine umfangreiche Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der LINKEN »Einbeziehung des Luftverkehrs in den Emissionshandel« (Drs.-Nr. 17/8264).

Nach der EU-Richtlinie 2008/101/EG zur Einbeziehung des Luftverkehrs in das europäische Emissionshandelssystem hat ab Januar 2012 für diesen Bereich die erste Handelsperiode begonnen. Sowohl gewerbliche als auch nicht-gewerbliche Luftfahrzeugbetreiber müssen seitdem für jede aus ihrer Luftverkehrstätigkeit resultierende Tonne Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) eine Emissionsberechtigung (EB) abgeben. Vom Emissionshandel betroffen sind grundsätzlich alle Luftfahrzeugbetreiber, die Flüge durchführen, welche im Hoheitsgebiet des europäischen Wirtschaftsraumes (Territorium der EU-Mitgliedstaaten sowie Island, Norwegen und Liechtenstein) starten oder landen. Der Anwendungsbereich umfasst alle Flüge mit Luftfahrzeugen über 5,7 Tonnen Höchstabfluggewicht. Allerdings gibt es eine lange Liste mit vom Emissionshandel grundsätzlich ausgenommenen Flügen (Militär und Polizei; Rettungs-, Lösch-, Übungs-, Sicht-, Zulassungs- und Rundflüge etc.).

Zum Stand der Umsetzung schreibt die Bundesregierung in ihrer Antwort, dass erst 43 Prozent der 145 deutschen Luftfahrzeugbetreiber, die der Bundesrepublik als so genannten Verwaltungsmitgliedstaat zugeordnet wurden, einen Zuteilungsantrag auf kostenlose Emissionszertifikate gestellt hätten. Diese verursachten jedoch 99,7% der Emissionen aller Deutschland zugeordneten Betreiber (Frage 2). Von den 264 Deutschland zugeordneten internationalen Luftfahrzeugbetreibern hätten erst 27,3% einen Zuteilungsantrag auf kostenlose Emissionszertifikate gestellt. Unter Berücksichtigung von Korrekturen entfielen auf diese jedoch 99% der dieser Gruppe zuzuordnenden Emissionsmenge (Frage 3).

Die Art und Weise, wie die Versteigerung der Luftverkehrszertifikate organisiert werden soll, ist zwischen den europäischen Mitgliedstaaten noch nicht abschließend geregelt. Die Höhe des deutschen Versteigerungsanteils an der Gesamtmenge der zur Verfügung stehenden Zertifikate - und damit der auf Deutschland entfallende Anteil an den Versteigerungserlösen - wird noch festgelegt. Sie berechnet sich aus dem Anteil des Mitgliedstaats an der Gesamtmenge der einbezogenen Luftverkehrsemissionen des Jahres 2010. Die Bundesregierung rechnet mit Einnahmen in Höhe von 100 Mio.

Euro aus den Versteigerungen im Luftverkehr, die direkt in den Energie- und Klimafonds (EKFG) fließen. Dabei wird ein CO<sub>2</sub>-Zertifikatspreis von 17 Euro pro Tonne unterstellt. Seit Monaten bewegen sich die Preise aber deutlich unter 10 Euro (Frage 6).

Zu möglichen Mitnahmegewinnen (»windfall profits«) der Flugunternehmen infolge der kostenlosen Vergabe der CO<sub>2</sub>-Zertifikate und der (teilweisen) Weitergabe der Kosten an die Kunden kann die Bundesregierung derzeit keine Einschätzung abgeben. Sie verweist jedoch auf Studien, die derartige Zusatzprofite zumindest für einen Teil der Branche erwarten (Frage 9). Die Preissteigerungen für einen Transatlantikflug liegen abhängig von der Weitergabe der Opportunitätskosten zwischen voraussichtlich 2 und 12 € (Frage 10).

Auch angesichts dieser geringen Preisaufschläge bezeichnen Umweltverbände die EU-Richtlinie 2008/101/EG, die die Grundlage für die Einführung ist, bereits seit Jahren als einen zahlosen Tiger. Sie sind enttäuscht, dass mit diesem Instrument nur so wenig ökologische Lenkungswirkung verbunden ist. Die Bundesregierung selbst hat zur Lenkungswirkung keine eigene Einschätzung, hält diese aber mit Berufung auf Folgeabschätzungen der EU-Kommission für »äußerst gering«. Selbst wenn der Zertifikatspreis auf 30 Euro steigen sollten, würde sich die Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen bis zum Jahr 2020 statt um 142% um 135% gegenüber 2005 erhöhen (Frage 12). In geringen Umfang komme es zur Verlagerung von Luftfracht auf andere Verkehrsträger, vorwiegend auf die Schiene, und bei Passagieren auf Busse. Unter dem Strich eignet sich also der Emissionshandel in seiner gegenwärtigen Form nicht dazu, das bedrohliche Wachstum des Flugverkehrs zu begrenzen. Nachhaltige Verkehrspolitik sieht anders aus.

Der Anteil militärischer Emissionen im Luftverkehr beträgt laut Bundesregierung nur 1% (rund 220 kt pro Jahr, ohne Auslandseinsätze). Besonders überraschend war die Anmerkung der Bundesregierung, dass militärische Einrichtungen, die zum öffentlichen Sektor gehören, eine Vorbildfunktion haben und daher keine Sonderrechte für sich beanspruchen, sondern nachhaltig Umweltbelastungen vermindern sollten (Frage 15). Dieser hehre Wunsch der Bundesregierung in diesem Fall vertreten durch das BMU ist sicherlich von der militärischen Realität weit entfernt.

Ein interessantestes Ergebnis der Antwort der Bundesregierung ist die Gesamtbetrachtung der klimawirksamen Prozesse des Luftverkehrs. Flugzeuge emittieren neben CO<sub>2</sub> u.a. Schwefel und Rußpartikel sowie Wasserdampf, aus dem sich Kondensstreifen und zusätzliche Zirruswolken bilden. Außerdem bewirken die NO<sub>x</sub>-Emissionen die Bildung von Ozon.

»Strahlungsantrieb der einzelnen Klimaeffekte des Flugverkehrs (mittlere Werte, für das Jahr 2005, für Zirruswolken für 2002, der Wert für 2005 dürfte höher liegen)

Prozess	Strahlungsantrieb [mW/m <sup>2</sup> ]
CO <sub>2</sub>	28,0
Ozonbildung	26,3
Abnahme von Methan	-12,5
Wasserdampf	2,8
Sulfatpartikel	-4,8
Rußpartikel	3,5
Kondensstreifen	11,8
Zirruswolken* (contrail cirrus)	37,5
Gesamt [ohne Zirruswolken, DF]	55,0

\* Angaben nach Burkhardt und Kärcher für das Jahr 2002.

Die Tabelle zeigt, dass der Strahlungsantrieb der Emissionen und Effekte des Luftverkehrs (ohne den Effekt der zusätzlichen Zirruswolken) im Jahr 2005 etwa zweimal so groß ist wie der Strahlungsantrieb von CO<sub>2</sub> allein. Die Ergebnisse zu den Zirruswolken zeigen, dass der Strahlungsantrieb des Luftverkehrs durch die Bildung von Zirruswolken größer ist als der Effekt von CO<sub>2</sub> allein.« (asl der Antwort zu Frage 23).

Mit den Zirruswolken zusammen ergeben sich 92,5 mW/m<sup>2</sup> Strahlungsantrieb. Der Luftverkehr hat also die rund 3,3-fache Klimawirkung seiner reinen CO<sub>2</sub>-Emissionen. Trotzdem bleibt allein der CO<sub>2</sub>-Ausstoß die Berechnungsgrundlage für die zulässigen Gesamtemissionen und zugeteilten Zertifikatsmengen.

Bezüglich der Agrotreibstoffe erwartet die Bundesregierung bis zum Jahr 2025 nur einen Anteil von 5% der Flug-Treibstoffe in der EU. Treibstoffe aus Algen könnten regulär nicht vor dem Jahr 2015 eingesetzt werden. Die baldige Marktreife von Algenkraftstoffen ist also reine Zukunftsmusik.

Wie zu erwarten, will die Bundesregierung keine Kerosinsteuer einführen. Dabei verwendet die Bundesregierung die selbe Begründung, die die Luftfahrtindustrie auch als Totschlagargument benutzte, um sich gegen die Einführung des Emissionshandels im Luftverkehr zu wehren: Wettbewerbsverzerrungen.

Ernüchternd waren die Schätzungen der Bundesregierung über die zukünftigen Emissionen im Luftverkehr. Zwischen 2004 und dem Jahr 2030 werden sich die Emissionen in Deutschland verdoppeln. Die Bundesregierung schätzt die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Luftverkehrs im Jahr 2030 auf 49,9 Millionen Tonnen.

Die Klagen amerikanischer Luftverkehrsgesellschaften und Verbände gegen die Einbeziehung ihrer Europaflüge in den europäischen Emissionshandel wurden durch den europäischen Gerichtshof abgewiesen. Sie sind völkerrechtskonform. Allgemeine Drohungen

von Drittstaaten, die sich auf mögliche Konflikte, also einen Handelskrieg beziehen, sieht die Bundesregierung lassen.

Was ist das Fazit des Ganzen? Wie schon beim Emissionshandel für den Energiesektor und die Industrie, scheint die Bilanz des Emissionshandels für den Flugverkehr absehbar: kaum Klimaschutz, aber millionenschwere Zusatzgewinne für Airlines und Flugindustrie.

## **Pressemitteilung der Fraktion DIE LINKE. im Bundestag vom 21.12.2011**

*Eva Bulling-Schröter und Herbert Behrens*

### **Europäischer Gerichtshof gibt Klimaschutz Rückenwind**

»Die Europäische Union muss den Rückwind durch das EuGH-Urteil für ein beherztes Voranschreiten beim Kampf gegen die globale Erwärmung nutzen. Dies bedeutet auch deutliche striktere Vorgaben für den Flugverkehr im Emissionshandel, für das Klima und gegen die Lobbyinteressen der Flugindustrie.« kommentiert die umweltpolitische Sprecherin der Fraktion DIE LINKE und Vorsitzende des Umweltausschusses des Bundestages, Eva Bulling-Schröter, das heutige Urteil des Europäischen Gerichtshofes (EuGH) zur Rechtmäßigkeit der Einbeziehung internationaler Fluggesellschaften in den Emissionshandel. Die Abgeordnete weiter:

»Der Emissionshandel für die Flugunternehmen in seiner jetzigen Form bringt den Klimaschutz keinen Deut weiter. Die Emissionsobergrenze ist viel zu großzügig festgelegt, CO<sub>2</sub>-Zertifikate aus anderen Bereichen des Emissionshandels sind derzeit für'n Appel und'n Ei zu haben. Die ökologische Lenkungswirkung des Emissionshandels für den Flugverkehr wird in den kommenden Jahren gegen Null tendieren. Durch die weitgehend kostenlose Vergabe der CO<sub>2</sub>-Zertifikate wird die Flugindustrie zudem millionenschwere Zusatzgewinne einfahren.«

Herbert Behrens, Mitglied im Verkehrsausschuss des Bundestages, ergänzt: »Die ökologische Lenkungswirkung des Emissionshandels für den Flugverkehr wird `äußerst gering sein'. Das bestätigte uns bereits die Bundesregierung in ihrer Antwort auf eine Kleine Anfrage unserer Fraktion. Das Urteil des EuGH zeigt in die richtige Richtung. Jetzt müssen schleunigst Korrekturen am Emissionshandel vorgenommen werden.«

Eva Bulling-Schröter resümiert: »Trotz unserer Kritik am Emissionshandel werten wir das heutige EuGH-Urteil als Erfolg. Denn das Urteil gibt Vorreiter-Allianzen im Klimaschutz Rückenwind. Der Klimagipfel in Durban hat abermals gezeigt, dass wir nicht auf globale Einigungen warten können. Eine Woche nach dem Rückzug Kanadas vom Kyoto-Protokoll hätte eine erfolgreiche Klage der US-Flugunternehmen einen gefährlichen Domino-Effekt für internationale Klimaschutzbemühungen auslösen können.«



# B Öffentlicher Verkehr/Bahn

## **Die geplanten Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) widerspricht europäischem Recht und versucht Sozialstandards und Direktvergabemöglichkeiten auszuhebeln**

von Gerrit Schrammen,  
Referent für Verkehrspolitik

### **Kein Rosinenpicken im Nahverkehr – und keine Freigabe für Fernbusse zu Lasten der Bahn**

Am 29. Februar 2012 führte der Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestags eine öffentliche Anhörung zur geplanten Neuregelung des Personenbeförderungsgesetzes durch. Hinter dieser etwas sperrigen Bezeichnung verbirgt sich die Rechtsgrundlage für den gesamten öffentlichen Personennahverkehr mit Bussen, Straßenbahnen, U-Bahnen und auch Taxen. Lediglich die schienengebundenen Verkehre sind rechtlich woanders geregelt. Gegenstand dieses Gesetzes sind auch die Vorgaben für so genannte Fernbusse, also Busse, die nicht innerhalb von Orten und Regionen verkehren, sondern die wie die Bahn quer durch Deutschland und ins Ausland fahren. Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer hat es geschickt verstanden – das muss man ihm zugestehen – die Gesetzesreform öffentlich ausschließlich mit der geplanten Freigabe der Fernbusse zu verbinden. Dabei sind die geplanten neuen Regelungen im öffentlichen Nahverkehr, der sehr viele Menschen tagtäglich betrifft, weitaus gravierender. Allerdings ist dies ein rechtlich sehr anspruchsvolles und komplexes Thema, weswegen die juristischen Feinheiten nur wenige Experten in Deutschland verstehen. Dazu kommt, dass diese auch noch unterschiedliche, völlig gegensätzliche Auffassungen vertreten. Dies schlägt sich auch in den zwei vorliegenden Gesetzentwürfen nieder. Denn neben der Regierung haben auch SPD-geführte Bundesländer einen konkurrierenden Gesetzentwurf erarbeitet. Wenig verwunderlich, dass der eine Teil der Sachverständigen den einen, und der andere den anderen Gesetzentwurf lobte.

### **Fernbusse**

Zunächst zu den Fernbussen, hier liegen die Dinge etwas einfacher. Fernbusse sind auch bislang schon erlaubt und es werden ja auch einige Linienverkehre angeboten, insbesondere von und nach Berlin. Allerdings werden neue Fernbusverbindungen nur dann genehmigt, wenn sie nicht zu Lasten des Bahnverkehrs gehen. Hierzu wird tatsächlich die Deutsche Bahn gefragt, was sie denn von dieser neuen Linie eines konkurrierenden privaten Busunternehmens hält. Wenig verwunderlich, dass die Antwort meistens negativ ausfällt. Will die Bahn aber selber Busverkehre anbieten, dann hat sie natürlich nichts dagegen – und die Bahn ist bereits Deutschlands größter Busanbieter! Dagegen regt sich nun schon länger Widerstand.

Die Koalition will ermöglichen, dass solche Busse zukünftig praktisch überall verkehren können, wo Unternehmen meinen, dass sie damit Geld verdienen können – denn öffentliche Zuschüsse gibt es für Fernbusse, anders als im Nahverkehr, nicht! Allerdings gibt es indirekte Subventionen und sonstige Wettbewerbsvorteile gegenüber der Bahn. Denn während die Bahn für jeden Kilometer so genannte Trassenpreise zahlen muss, sollen nach dem Willen der Koalition die Fernbusse auch zukünftig keine Maut zahlen. Hier fordern die drei Oppositionsfraktionen einmütig, auch Fernbusse zukünftig wie Lkw mit einer Maut auf Autobahnen zu belasten, um Wettbewerbsgleichheit herzustellen. Auch das Lohnniveau ist bei der Bahn deutlich höher als bei Busunternehmen. Hier forderten insbesondere die Gewerkschaftsvertreter, dass Sozialstandards verbindlich im Gesetz verankert werden müssen, um Lohndumping zu verhindern. Sabine Leidig, verkehrspolitische Sprecherin unserer Fraktion, wies in ihrem Statement darauf hin, dass sie die Situation bei der Bahn so nicht hinnehmen will und kann. Sie warb dafür, die Bahn attraktiver und billiger zu machen, statt durch Dumpingbusse auch noch Fahrgäste von der Bahn wegzulocken.

### **Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)**

Zur grundsätzlichen Einschätzung der Gesetzentwürfe hier aus der Stellungnahme von Dr. Winnes<sup>25</sup> (Ausschussdrucksache (A-DS) 17(15)340-A):

»Die Gesetzentwürfe der Bundesregierung und der Fraktionen von SPD und Bündnis90/Die Grünen verfehlen beide das Ziel einer rechtssicheren und klaren Adaption der VO 137026 in das nationale Recht [Anpassung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)].

Grund hierfür ist ein Missverständnis in der Interpretation der zentralen Regelungen der VO 1370: Beiden Gesetzentwürfen liegt offensichtlich die Rechtsauffassung zu Grunde, eine Marktintervention im Sinne der VO 1370 liege nur vor, wenn die öffentliche Hand monetäre Ausgleichsleistungen oder ausschließliche Rechte gewährt, was wiederum gleichgesetzt wird mit dem Betreiben von Daseinsvorsorge. Daseinsvorsorge ist dabei Sache des kommunalen Aufgabenträgers, der deshalb zuständige Behörde nach der VO 1370 sein soll (siehe § 8a Abs. 1 Regierungsentwurf/§ 8 Abs. 5 Fraktionsentwurf). Daneben steht die gewerberechtliche Regulierung des Personenverkehrs

<sup>25</sup> Dr. Michael Winnes ist Justitiar beim Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) und Mitglied im Lenkungskreis der Bundesarbeitsgemeinschaft der ÖPNV-Aufgabenträger im Rahmen der Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände (BAG ÖPNV).

<sup>26</sup> Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 23.10.2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates, auch gerne abgekürzt als ÖPNV-Verordnung.

durch die staatliche Genehmigungsbehörde, die nicht der VO 1370 unterfallen soll, weil sie aus Sicht des Gesetzgebers keine Marktintervention darstellt. Das Europarecht kennt den deutschen Begriff der Daseinsvorsorge nicht. Die europäischen Regelungen zu den »Dienstleistungen von allgemeinem Interesse« orientieren sich am westeuropäischen Modell des »service public«. Unter »service public« versteht man nicht nur die klassische deutsche Daseinsvorsorge der Leistungsverwaltung, sondern jedes staatliche Handeln, das im öffentlichen Interesse regulierend in einzelne Sektoren des Binnenmarktes eingreift. Auch die gewerberechtliche Regulierung durch die PBefG-Genehmigungsbehörde ist deshalb nach europäischer Rechtsauffassung staatliche Reglementierung zur Sicherstellung bestimmter im öffentlichen Interesse liegender Qualitätsstandards der Dienstleistung Personenbeförderung. Die Betriebspflicht gem. § 21 PBefG, die Beförderungspflicht nach § 22 PBefG sowie die Tarifpflicht gem. § 39 PBefG beschränken massiv die Berufsfreiheit der Beförderungsunternehmer im Interesse der Versorgungssicherheit für die Fahrgäste. Diese Grundlage des Genehmigungssystems nach dem PBefG bleibt in beiden Gesetzentwürfen unverändert. Der Genehmigungsvorbehalt ist damit eine staatliche Maßnahme.«

### **Ein Vorrang kommerzieller Verkehre ist mit dem EU-Recht nicht vereinbar**

Union und FDP haben sich in ihrem Koalitionsvertrag darauf verständigt, bei der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes den Vorrang für so genannte kommerzielle Verkehre beizubehalten. Die EU-Verordnung 1370 selbst gilt nur für Verkehre, bei denen Betreiber eine finanzielle Ausgleichsleistung erhalten und/oder ihnen ausschließliche Rechte gewährt werden. Kommerzielle, rein marktwirtschaftliche Verkehre, werden nicht erfasst. Einen etwaigen Vorrang für kommerzielle oder eigenwirtschaftliche Verkehre enthält die EU-VO hingegen nicht. Es gibt lediglich in Erwägung 8 die Aussage, dass deregulierte Märkte, in denen keine ausschließlichen Rechte gewährt werden, von der Anwendung dieser EU-VO ausgenommen sind. Dies bezieht sich auf Großbritannien, wo es Wettbewerb auch auf einzelnen Linien gibt. Ein solcher Wettbewerb im Markt soll aber auch nach dem Willen der Bundesregierung in Deutschland nicht eingeführt werden. Deswegen ist diese Erwägung, auf die sich die Bundesregierung wie die Interessenverbände bdo und VDV berufen, nicht auf das deutsche System übertragbar, soll dennoch aber zum Kronzeugen einer entsprechenden Regelung werden. Ziel eines durch den nationalen Gesetzgeber eingeräumten Vorrangs kommerzieller Verkehre ist, den Anwendungsbereich der Verordnung so weit wie möglich einzuschränken. Dies widerspricht der Intention des europäischen Gesetzgebers. Die aktuelle Bundesregierung bestätigt damit auch auf diesem Feld den Vorwurf der Klientel-Politik, da hiermit der Forderung des bdo und des VDV entsprochen werden soll.

Diese Rechtsauffassung wurde auch von vielen Sachverständigen in der öffentlichen Anhörung des

Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages am 29. Februar 2012 vertreten. So verweisen Deutscher Städtetag (DST) und Deutscher Landkreistag (DLT) in ihrer gemeinsamen Stellungnahme (Ausschussdrucksache (A-Drs. 17(15)340-G) »nachdrücklich darauf, dass sie angesichts der Rechtswirkungen, die von einer PBefG-Liniengenehmigung ausgehen, in Deutschland eine umfassende Anwendung der [VO 1370] auf sämtliche Linienverkehre für europarechtlich zwingend geboten halten. Dabei ist gleichgültig, ob die Verkehre [nach bisherigem Verständnis] »eigenwirtschaftlich« oder »gemeinwirtschaftlich« finanziert werden: In Gestalt der Betriebs-, der Beförderungs- und der Tarifpflicht (§§ 21, 22, 39 und 45 PBefG) enthält jede Liniengenehmigung »Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes« im Sinne der Vorgängerverordnung Nr. 1191/69/EWG (vgl. BVerwG 3 C 1.09 und BVerwG 3 C 2.09, jeweils Rn. 29) und damit gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Sinne der [VO 1370] (vgl. nur EuGH Rs. C 504/07 vom 5.7.2009, Rn. 18). Als Kompensation für diese gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erhält der Inhaber einer Liniengenehmigung nach dem deutschen Personenbeförderungsgesetz im Gegenzug ein linienbezogenes Monopol (sog. Verbot der Doppelbedienung). Dieses ist als »ausschließliches Recht« nach Art. 2 f) VO 1370/2007, jedenfalls aber als sonstige, nicht-finanzielle Ausgleichsleistung im Sinne von Art. 2 g) VO 1370/2007 zu qualifizieren (»jeder Vorteil, insbesondere finanzieller Art«) und darf daher – ebenso wie etwaige zusätzliche finanzielle Ausgleichsleistungen – nur nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vergeben werden. (...)

In dieser Rechtsauffassung werden die kommunalen Spitzenverbände durch das Schreiben der Europäischen Kommission vom 25.6.2009 an die Republik Österreich nachdrücklich bestärkt: »Vorbehaltlich des Anwendungsbereichs der Vergaberichtlinien, unterliegen daher in Zukunft alle staatlichen Interventionen, die dazu dienen, einzelnen Unternehmen oder einer beschränkten Gruppe von Unternehmen finanzielle oder marktzugangsrelevante Vorteile zu gewähren, ausnahmslos der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007.«

### **Echte Eigenwirtschaftlichkeit von Nahverkehr ist nur in seltenen Ausnahmefällen gegeben**

»Beide Gesetzentwürfe sehen in §8 Abs. 4 vor, dass die Verkehrsleistungen grundsätzlich eigenwirtschaftlich zu erbringen sind und definieren, was man unter eigenwirtschaftlichem Verkehr zu verstehen hat. Dem liegt eine falsche Vorstellung von der wirtschaftlichen Situation im deutschen ÖPNV zu Grunde: es gibt hierzulande nahezu keine Verkehrsleistungen mehr, die den Tatbestand eines eigenwirtschaftlichen Verkehrs erfüllen, nachdem Ausgleichsleistungen der zuständigen Behörden, die nicht Gegenstand allgemeiner Vorschriften sind, der Eigenwirtschaftlichkeit entgegenstehen. Insofern erhebt das Gesetz eine Verkehrsform zum gesetzlichen Leitbild und Normalfall, der in der künftigen Praxis den absoluten Ausnahmefall darstellen wird (was im Übrigen auch bereits das OLG Düsseldorf in seiner Münsterlandentscheidung festgestellt hat).

Auch die Definition des eigenwirtschaftlichen Verkehrs ist rechtlich bedenklich. Bereits im bestehenden Gesetz hat das Tatbestandselement der `sonstigen Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinn´ mehr Rechtsfragen aufgeworfen, als es gelöst hat. Eindeutig durch die Rechtsprechung und die VO 1370 geklärt ist jedoch, dass der Hauptanwendungsfall dieser Regelung, nämlich die Vereinnahmung von Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen außerhalb des früheren europäischen Sekundärrechts Verordnung 1191/1969, mit Inkrafttreten der VO 1370 hinfällig geworden ist.« (Stellungnahme Dr. Winnes)

### **Möglichkeit der Direktvergabe wird ausgehebelt**

Werden viele Verkehre als kommerzielle Verkehre angesehen und fallen sie damit nicht unter die Bestimmungen der VO 1370, dann gelten auch nicht die dort vorgesehene Ausnahmebestimmung zur freihändigen Direktvergabe ohne wettbewerbliches Vergabeverfahren: weder für kleinere Aufträge an Unternehmen mit bis zu 23 Fahrzeugen, noch für die sog. In-House-Vergabe an einen kommunalen Eigenbetrieb.

»Die von deutscher Seite erfolgreich in der VO 1370 verankerten Direktvergabemöglichkeiten für interne Betreiber (Art. 5 Abs. 2 VO 1370) und mittelständische Unternehmen (Art. 5 Abs. 4 VO 1370) drohen (vielmehr) durch den Behördendualismus und die Regelung des § 13 Abs. 2b im nationalen Recht ausgehebelt zu werden. Zwar sehen die Regelungen zur Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge durch den Aufgabenträger vor, dass dieser alle Vergabemöglichkeiten nach der VO 1370 nutzen darf, dies reicht jedoch nicht aus, um im Wege der Direktvergabe einen Verkehr rechtssicher zu organisieren. Der Inhaber eines direkt vergebenen öffentlichen Dienstleistungsauftrages ist nach beiden Gesetzentwürfen nicht berechtigt, den vertraglich vereinbarten Verkehr auch tatsächlich durchzuführen. Dazu benötigt er neben dem Vertrag mit dem Aufgabenträger weiterhin eine Genehmigung von der Genehmigungsbehörde. Diese Genehmigung ist nach § 13 Abs. 2b beider Entwürfe im Wettbewerb zu erteilen. Stellt ein Unternehmen also in Konkurrenz zum Inhaber eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages einen eigenen Genehmigungsantrag, wäre die Genehmigungsbehörde weder verpflichtet noch berechtigt, dem Antrag des Inhabers des öffentlichen Dienstleistungsauftrages den Vorzug zu geben, sondern muss eine eigenständige Auswahlentscheidung ohne Rücksicht auf die Regelungen des Art. 5 Abs. 2 und 4 VO 1370 treffen. Hinzu kommt, dass die Genehmigungsbehörde selbst regelmäßig nicht die Tatbestandsvoraussetzungen für eine Direktvergabe an einen internen Betreiber erfüllt und sich deshalb nicht auf Art. 5 Abs. 2 VO 1370 berufen kann. Dieses Problem könnte allenfalls im Fraktionsentwurf dadurch entschärft sein, dass dort § 13 Abs. 2 Nr. 2 einen Versagungsgrund vorsieht, sofern ein Antrag in Konkurrenz zu einem ausschließlichen Recht im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages tritt. Ob diese Regelung jedoch ausreichen wird, um

das Wettbewerbsgebot des § 13 Abs. 2b zu überlagern, werden wohl Gerichte klären müssen.« (Stellungnahme Dr. Winnes)

### **Möglichkeit der Vorgabe von Sozialstandards wird ausgehebelt**

Für kommerzielle Verkehre, die nicht unter die Bestimmungen der EU-VO fallen, entfällt auch die in Art. 4 festgelegte Möglichkeit, bei Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge Qualitäts- und Sozialstandards vorzugeben! Hierunter fällt z.B. die Möglichkeit, als Auflage die Weiterbeschäftigung von Arbeitnehmern bei einem Betreiberwechsel als Betriebsübergang im Sinne der EU-Richtlinie 2001/23/EG festzulegen. Diese in der EU-VO verankerte Option ist als zwingende gesetzliche Vorgabe für alle Vergaben, die unter die EU-VO fallen, zu verankern. Dies ist bereits in den Nahverkehrsplänen festzulegen.

### **Bei den Aufgabenträgern müssen Finanzierung und Verkehrsgenehmigung gebündelt werden**

»Die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge nach der VO 1370 läuft ins Leere, solange ein Verkehrsunternehmen, das diesen Dienstleistungsauftrag erhält, weiterhin einer Genehmigung bedarf, um den Dienstleistungsauftrag erfüllen zu können. Beide Gesetzentwürfe sehen vor, dass sich die Betriebspflicht des Unternehmers nicht aus dem Dienstleistungsauftrag, sondern aus der Genehmigung ergeben soll. Damit legt nicht der Aufgabenträger als zuständige Behörde fest, welches Verkehrsangebot im Sinne des Art. 1 Abs. 1 VO 1370 den Fahrgästen anzubieten ist, sondern die staatliche Genehmigungsbehörde. Dies führt dazu, dass der Aufgabenträger die ihm von den Gesetzentwürfen zugedachte Finanzierungsaufgabe nicht europarechtskonform erfüllen kann: gem. Art. 1 Abs. 1 [VO 1370] darf eine zuständige Behörde nur einen Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen gewähren, die sie selbst ausgesprochen hat. Solange jedoch die Festlegungen zum einzuhaltenden Fahrplan und zum anzuwendenden Fahrpreis von der Genehmigungsbehörde und nicht vom Aufgabenträger getroffen werden, spricht der Aufgabenträger keine gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen aus und ist infolgedessen nicht zur Finanzierung der Fahrplan- und Tarifvorgaben berechtigt.

Ein europarechtskonformes System der Daseinsvorsorge im ÖPNV setzt hingegen voraus, dass künftig eine Behördenebene einheitlich für alle Belange der Regulierung zuständig ist und sowohl die bisher in der Liniengenehmigung enthaltenen Festlegungen trifft als auch die bisher in Verkehrsverträgen gewährten Ausgleichsleistungen auskehrt. Die gewerberechtliche Genehmigung und der Finanzierungsvertrag sind künftig als einheitlicher öffentlicher Dienstleistungsauftrag im Sinne der VO 1370 in einem Verfahren von der zuständigen Behörde zu vergeben und können nicht weiter bei zwei verschiedenen staatlichen Stellen beheimatet bleiben.« (Stellungnahme Dr. Winnes)

»Dieses Missverhältnis der Befugnisse zeigt sich nicht zuletzt auch darin, dass die kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger infolge der rechtlichen Unverbindlichkeit des Nahverkehrsplans – bereits mangels Klagebefugnis – nicht einmal die Möglichkeit haben, eine gerichtliche Entscheidung herbeizuführen, wenn die Genehmigungsbehörde von Vorgaben des Nahverkehrsplans abweicht (vgl. nur OVG Münster, Beschluss vom 12.9.2008, AZ: 13 B 929/08, Rn. 9 ff.).« (Stellungnahme DST und DLT)

Zudem haben die »Aufgabenträger« ...regelmäßig keinen Einblick in die tatsächliche Finanzierungsstruktur eines Verkehrs. Deswegen haben sie kaum Möglichkeiten, den tatsächlichen Zuschussbedarf eines Verkehrs zu ermitteln. Dies führt zu Überkompensationen und zu Finanzierungseffizienzen, die spätestens mit der [VO 1370] beihilfe- und vergaberechtlich nicht mehr mit europäischem Recht in Einklang sind und die sich die Aufgabenträger zudem angesichts der kommunalen Finanzlage künftig nicht mehr leisten können (Stellungnahme DST und DLT)«.

Deswegen darf bei den Genehmigungsbehörden nur die gewerberechtliche Zulassung verbleiben, aber nicht die Genehmigung der konkreten Verkehrsangebote. Die Aufgabenträger sind als zuständige Behörde im Sinne der EU-VO gesetzlich zu definieren als die Stelle, die sowohl die Ausgleichsleistungen gewährt als auch die entsprechenden Verkehrsgenehmigungen erteilt. Eine solche Neuordnung bietet zugleich die große Chance, endlich die undurchsichtigen Finanzierungsströme im Öffentlichen Personennahverkehr neu zu ordnen.

## **Bahnpreiserhöhung nicht gerechtfertigt Bahn, SPD und Grüne antworten auf Protestmail**

von Dominik Fette

Am 11. Dezember 2011 erhöhte die Deutsche Bahn AG unverhältnismäßig ihre Preise. Im Nahverkehr stieg der Normalpreis um 2,7%, im Fernverkehr um 3,9%. Zudem wurden die Preise für BahnCards (BC25 um 3,5%, BC50 um 4,3%, BC100 um 5%) und Reservierungskosten auf einheitlich 4 Euro heraufgesetzt sowie das Angebot an Sonderpreisen eingeschränkt. DIE LINKE brachte dazu den Antrag »Bahnpreiserhöhung stoppen« (BT-Drs. 17/7940) ein, der die Bundesregierung auffordert, auf die DB AG einzuwirken, dass diese Preiserhöhung zurückgenommen und ein sozial ausgewogenes und insbesondere die Stammkundschaft förderndes Bahnpreissystem eingeführt wird. Dieser Antrag ist im Anschluss an diesen Artikel abgedruckt und enthält eine Grafik und weitere Informationen zur Fahrpreiserhöhung inkl. Argumenten, weswegen diese nicht akzeptiert werden kann.

Mit Bezug auf diesen Antrag wurde im Dezember eine Petition eingereicht (Nr. 21419), die gesetzliche Regulierungsmöglichkeiten für die Preise im Personenfernverkehr sowie die Überwachung dieser Regulierung durch den Deutschen Bundestag fordert. Die Preiserhöhung vom Dezember 2011 soll zurückgenommen werden. Diese Petition unterstützt damit das Anliegen des Antrags.

Interessant sind die Antworten der Bahn und aus den Fraktionen auf eine Protestmail an Bahnchef Grube, Verkehrsminister Ramsauer und die Mitglieder des Verkehrsausschusses. Herr Ramsauer und die Koalitionsfraktionen (CDU/CSU und FDP) haben bis heute noch nicht geantwortet – ihnen fehlen dazu wohl die Argumente.

Für Herrn Grube mussten sich zwei Frauen aus dem »Zentralen Kundendialog« eine Rechtfertigung ausdenken. Unwiderrprochen bleibt darin der folgende Absatz aus der Protestmail: »Als BahnnutzerIn und SteuerzahlerIn ärgere ich mich sehr über die jährlichen Preiserhöhungen der Bahn, denen eine immer schlechtere Leistung gegenübersteht. Die DB hat die Preise seit 2003 insgesamt um über 31% angehoben, während die Inflation in der gleichen Zeit nicht einmal halb so groß war. Viele Zusatzleistungen wie z.B. die BahnCards wurden sogar noch deutlich stärker verteuert. Gleichzeitig hat der Service beständig abgenommen, und die Verspätungen und technischen Pannen bis hin zu kompletten Zusammenbrüchen des Systems in den letzten beiden Wintern häufen sich.«

Stattdessen wird nur die Preiserhöhung gerechtfertigt: »Der hauptsächliche Grund für unsere Preisänderungen sind in der Tat die gestiegenen Energiekosten. Das betrifft nicht nur die Beschaffungskosten für Kohle, sondern auch die unplanmäßige Kostensteigerung für die Bahnstromlieferungen aus beiden Blöcken

des Atomkraftwerkes Neckarwestheim.« Durch die Abschaltung des Blocks I sinke der Atomenergieanteil des Bahnstroms von 22% (2010) auf 14% (2012). Nach derzeitigen Berechnungen würden sich die Energiekosten für 2011 dadurch um 100 Mio. Euro erhöhen, in den nächsten fünf Jahren schrittweise bis auf 250 Mio. Euro. Die sofort in die Bilanz eingerechnete Laufzeitverlängerung passt dazu, dass Bahnchef Grube im August 2010 den «Energiepolitischen Appell» ([http://de.wikipedia.org/wiki/Energiepolitischer\\_Appell](http://de.wikipedia.org/wiki/Energiepolitischer_Appell)) mit unterzeichnete, in dem sich rund 40 Top-Manager und andere Prominente für längere Laufzeiten von Atomkraftwerken und gegen die Brennelementesteuer aussprachen. Es hagelte massenweise Kritik, weil sich die Bahn andererseits stets als umweltfreundlichen Konzern darstellt und es zudem ein unglaublicher Vorgang ist, dass sich der Chef eines öffentlichen Unternehmens so offensiv und gegen demokratische Mehrheiten in die Politik einmischt. Die Rücknahme der Laufzeitverlängerung für Atomkraftwerke nun als Grund für Preissteigerungen zu benutzen, ist da schon recht dreist. Wichtig zu wissen ist außerdem, dass die DB Netze Energie GmbH Fördermittel für den Ausbau der Energieversorgungsanlagen erhält (allerdings geht ihre Höhe nicht aus den Geschäftsberichten hervor) und Gewinne an die DB Holding abführt. Der Bahnstrom sollte im Sinne des Gemeinwohls möglichst umweltschonend erzeugt werden – dafür sollten auch staatliche Gelder bereitgestellt werden. Auf Profit sollte die DB Netze Energie GmbH aber nicht orientiert sein (2010 lag der Gewinn bei 82 Mio. Euro). Die Bahn insgesamt erwartet für 2011 einen Rekordgewinn von 2 Mrd. Euro – sie könnte also die Abschaltung von Neckarwestheim I (für 2012 rund 150 Mio. Euro) sowie die Energiepreissteigerungen von 10% (laut Statistischem Bundesamt; dies ergibt ein Stromkostenplus von rund 80-90 Mio. Euro) ohne Preissteigerungen verkraften. Allein fragwürdige Firmenkäufe und die Börsenorientierung müssten hinterfragt werden. Das dies auch Einfluss auf die Preiserhöhung hatte, scheint aus einem Satz der DB-Antwort durch: »Unsere Preisgestaltung wird – wie bei jedem anderen Unternehmen auch – hauptsächlich durch die Kosten beeinflusst.« [Hervorhebung DF] Hauptsächlich ist relativ, und ein normales Unternehmen ist die Bahn eben eigentlich gerade nicht.

Die Grünen (unterschrieben ist mit »Bündnis 90/Die Grünen Bundestagsfraktion«) wollen die Bahn allein durch Wettbewerb zu niedrigen Preisen zwingen. Sie scheinen noch nicht verstanden zu haben, dass der Neoliberalismus gescheitert ist (dies wird auch auf den Nachdenkenseiten kommentiert: [www.nachdenkenseiten.de/wp-print.php?p=11680](http://www.nachdenkenseiten.de/wp-print.php?p=11680)). Befremdlich ist auch, dass sie die Telekommunikation als positives Beispiel für Preisreduzierung aufgrund von Liberalisierungen anführen. Dabei war es seinerzeit die Digitalisierungen, die von der öffentlichen Hand zuvor noch massiv gefördert wurde, die zu drastischen Kostenreduzierungen in der Telekommunikation geführt hat. Trotzdem wird dieses Beispiel von den neoliberalen Lobbyisten immer wieder angeführt: Weil es die tatsächlichen Liberalisierungsfolgen verschleiert und bei ober-

flächlicher Betrachtung so einleuchtend wirkt. Leider machen auch die Grünen mit dieser Tatsachenverdrehung Politik.

Auch wenn die Rot-Grüne Koalition 2003 die Abschaffung der BahnCard50 rückgängig machen konnte, so resignieren die Grünen heute: Die Bahn sei »ein selbständiges Unternehmen, über das der Bund als Eigentümer nur in strategischen Grundsatzentscheidungen im Aufsichtsrat Einfluss nehmen kann.«

Sören Bartol und Martin Burkert von der SPD-Fraktion stimmen der Kritik an der Bahnpreiserhöhung zu und fordern von der Bundesregierung mehr Engagement und Investitionen für eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene. »Denn als Eigentümerin der Deutsche Bahn AG ist die Bundesregierung an erster Stelle gefordert, Maßnahmen für günstigeren und zuverlässigeren Schienenverkehr umzusetzen.«

Wie bereits erwähnt: Von den Abgeordneten der Koalitionsfraktion sowie von Verkehrsminister Ramsauer kam bisher keine Antwort. Ihre Argumentation lässt sich aber bereits aus einem internen Papier aus dem Verkehrsministerium (BMVBS) ableiten: Sie verweisen auf die seit der Bahnreform 1994 im Grundgesetz festgeschriebene privatrechtliche Unternehmensform der Bahn. Zitiert wird dazu auch das Bundesverfassungsgericht: »Räumte man dem Deutschen Bundestag jenseits der legislativen Mitgestaltungsmöglichkeit Beteiligungsrechte an unternehmerischen Einzelentscheidungen der Deutschen Bahn AG ein, würde deren Fähigkeit zum verfassungsrechtlich gewollten Handeln nach marktwirtschaftlicher Handlungsrationalität in erheblichem Maße beeinträchtigt.« (BVerfG, Beschluss vom 22.11. 2011, Rundnummer 30). Dies zeigt, dass einerseits ein Grundübel in der privatrechtlichen Unternehmensform der Bahn begründet ist und andererseits auch das Verfassungsgericht im neoliberalen Denken verhaftet ist: Denn marktwirtschaftliche Handlungsrationalität in einem Quasimonopol mit umfangreicher (notwendiger) Regulierung läuft vor allem auf das Recht hinaus, unkontrolliert Gewinne machen zu können. Und um direkte Mitgestaltung des Bundestages geht es hier noch nicht einmal, da ja die Bundesregierung aufgefordert wird, auf die Bahn einzuwirken. In der Realität kann sich der Eigentümer trotz Aktiengesetz in die unternehmerischen Entscheidungen einmischen, das passiert in vielen Unternehmen laufend – da reicht ja schon die Drohung mit der Entlassung des Vorstands. Im BMVBS-Papier wird zudem auf Regelungen im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) verwiesen: Die Beförderungsentgelte sind nach § 12 AEG genehmigungsfrei und die Tarifhoheit für den Nahverkehr liege zudem bei den Länderbehörden (§ 12 Abs. 3 Satz 4 AEG). Nun, Gesetze lassen sich ändern, dafür gibt es schließlich den Bundestag. In der Koalition steht jedoch die Marktdoktrin über dem Gemeinwohl und dem Ziel einer gut ausgebauten Bahn für alle.

## Antrag

**der Abgeordneten Sabine Leidig, Caren Lay, Dr. Kirsten Tackmann, Dr. Dietmar Bartsch, Herbert Behrens, Karin Binder, Heidrun Bluhm, Steffen Bockhahn, Roland Claus, Katrin Kunert, Michael Leutert, Dr. Gesine Löttsch, Thomas Lutze, Kornelia Möller, Jens Petermann, Ingrid Remmers, Dr. Ilja Seifert, Kersten Steinke, Sabine Stüber, Alexander Süßmair und der Fraktion DIE LINKE.**

### **Bahnpreiserhöhung stoppen**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

1. Die Deutsche Bahn AG will am 11. Dezember 2011 die Fahrpreise um 3,9 Prozent im Fernverkehr und um 2,7 Prozent im Nah- und Regionalverkehr anheben. Die tatsächliche Verteuerung liegt deutlich höher, da es ferner zu einer Streichung von Sparpreisen, zu zusätzlichen Bedienzuschlägen und zu einer Begrenzung des Mitfahrerrabatts kommt.

2. Die Deutsche Bahn AG hat seit 2003 und einschließlich der neuen Fahrpreiserhöhungen, die am 11. Dezember 2011 in Kraft treten sollen, die Fahrpreise nominal um mehr als 30 Prozent und inflationsbereinigt um mehr als 15 Prozent erhöht (siehe die beigefügte Grafik). Bei Berücksichtigung der vielen versteckten Fahrpreiserhöhungen liegt der wirkliche Anstieg in diesen acht Jahren bei rund 20 Prozent.

3. Es kam im genannten Zeitraum zu einem Abbau der Infrastruktur, zu einem reduzierten Einsatz von rollendem Material und zu erheblichen Einschränkungen von Service und Komfort. Gleichzeitig stieg die Zahl der Fahrgäste erfreulicherweise weiter an. Weniger Kapitaleinsatz bei mehr beförderten Personen sollte zu sinkenden Fahrpreisen beitragen. Tatsächlich werden immer mehr Fahrgäste zu immer höheren Fahrpreisen transportiert, obgleich der Einsatz von rollendem Material und Infrastruktur deutlich und die Qualität der Dienstleistung erkennbar rückläufig sind.

4. Die Deutsche Bahn AG hat angekündigt, im laufenden Jahr 2011 einen Rekordgewinn von mehr als 2 Mrd. Euro auszuweisen. Da die Gewinne im ausländischen Geschäft sehr niedrig und die Gewinne im Schienengüterverkehr unterproportional sind, heißt das, dass die Deutsche Bahn AG einen großen Teil ihres Rekordgewinns durch hohe und überproportional steigende Fahrpreise von ihren Fahrgästen, die vielfach nicht auf andere Verkehrsmittel ausweichen können, erzielt.

5. Im genannten Zeitraum haben sich die inflationsbereinigten Kosten im motorisierten Individualverkehr nicht wesentlich erhöht. Damit ergibt sich eine Auseinanderentwicklung der Kosten für Schienenfahrgäste einerseits und für Pkw-Nutzerinnen und -Nutzer andererseits. Dazu kommt, dass sich auch die Qualität im Straßen- und im Schienenverkehr auseinanderentwickelt: Auf der einen

Seite mehr Motorleistung und mehr Komfort bei den Autos, auf der anderen Seite weniger Service und Pünktlichkeit bei der Deutschen Bahn AG. Diese Entwicklung steht offenkundig im Gegensatz zum offiziellen Ziel der Verkehrspolitik, die Schiene als nachhaltigste motorisierte Verkehrsart zu fördern.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. in ihrer Eigenschaft als Vertreterin der Eigentümerin der Deutschen Bahn AG darauf hinzuwirken, dass die Preiserhöhung vom Dezember 2011 zurückgenommen wird;

2. sich für eine grundsätzliche Reform des Bahnpreissystems einzusetzen, die sozial ausgewogen und familienfreundlich ist und die insbesondere auf die kontinuierliche Vergrößerung des festen Kundenstamms von Fahrgästen durch die Förderung und den Ausbau der Mobilitätskarten der BahnCard 50 und BahnCard 100 orientiert ist.

Berlin, den 29. November 2011

**Dr. Gregor Gysi und Fraktion**

### **Begründung**

Zu Abschnitt I

Zu Nummer 1

Jahrelang hat die Deutsche Bahn AG (DB AG) ihre Kunden auf Spezialrabatte bei Fahrpreisen orientiert. Dazu wurde die BahnCard (BC) 50 zeitweilig abgeschafft. Die im Jahr 2003 neu eingeführte BC25 wird als Rabattkarte besonders gefördert. Die BahnCard 100 (BC 100; ehemalige Netzkarte) wurde schon immer zu Preisen angeboten, die jede Massenwirksamkeit verhindern. Gleichzeitig wurden immer wieder Werbekampagnen mit sehr niedrigen Bahnpreisangeboten gestartet, die die BC 50 und BC 100 konterkarieren.

Bei der Preisanhebung am 11. Dezember 2011 setzt die DB AG diese Politik fort: Die BC 25 (2. Klasse) steigt im Preis von 57 auf 59 Euro oder um 3,5 Prozent, die BC 50 steigt von 230 auf 240 Euro oder um 4,3 Prozent und die BC 100 steigt von 3 800 um 190 Euro auf 3 990 Euro oder um volle 5 Prozent.

Bei der für eine Massenwirksamkeit entscheidenden Mobilitätskarte, der BC 50, gab es seit 2003 einen Preisanstieg von 138 Euro auf 240 Euro oder um 73,9 Prozent. Eine solche Preispolitik richtet sich vor allem gegen die Stammkundschaft.

Inzwischen geht die DB AG auch dazu über, die als Ausgleich zu den hohen Bahnpreisen und den hohen Preisen für die Mobilitätskarten BC 50 und BC 100 gewährten Sonderpreise zu reduzieren und teilweise abzuschaffen. Dazu erklärte der Vorsitzende des Vereins autofrei leben!: „Im Schatten der Erhöhung des Normalpreises werden die Sparpreise 50 und 25 ersatzlos abgeschafft. [...] Die ehemaligen Spezialpreise (Festpreis ab 29 Euro pro Richtung über 250 km) werden nun zu einem einzigen Sparpreis erhoben, bei denen die ‚Ersparnis‘ am Schalter darin besteht, zusätzlich 5 Euro Bedienzuschlag zu zahlen. Außerdem wird der Mengenrabatt von ehemals 50 Prozent auf 9 Euro begrenzt und die Gültigkeit der Tickets von zwei Tagen auf 10 Uhr des Folgetags begrenzt, sodass eine Zwischenübernachtung nicht mehr möglich ist. Es verteuert sich die Reise für zwei Personen mit BahnCard 25 von Frankfurt/Oder nach Norden mit dem Spezialpreis (59 Euro) beim Kauf am Schalter von 142,75 auf 173,50 Euro. Dies ent-

spricht einer Preiserhöhung von 22 Prozent. [...] Der Wegfall des Mengenrabatts von 50 Prozent bei den Sparpreisen hat zur Folge, dass sie die bei den Kunden beliebten Spartickets bei der Fahrt zu zweit exorbitant verteuern. Damit gibt die Deutsche Bahn AG einen Vorteil des bisherigen Preissystems gegenüber der Benutzung des Autos auf, weil sich die Pkw-Fahrt bekanntlich mit der Anzahl der Mitfahrer verbilligt.“ (Pressemitteilung des Vereins vom 26. Oktober 2011).

Abschreckend ist auch die Preispolitik bei den Reservierungen. Jahrelang wurde argumentiert, das Reservieren via Internet müsse preiswerter als das am Schalter sein. Entsprechend kosten Reservierungen bis zum 10. Dezember 2011 im Internet 2,50 Euro und am Schalter 4,50 Euro. Nachdem damit Hunderttausende Fahrgäste zum Internet abwanderten und Tausende Schalter – auch begründet mit der „Kundenpräferenz für das Internet“ – geschlossen wurden, werden am 11. Dezember 2011 die Kosten für eine Reservierung per Internet um 60 Prozent auf 4 Euro angehoben und die am Schalter um 50 Cent auf ebenfalls 4 Euro gesenkt. Wenige Wochen zuvor wurde verkündet, dass die DB AG ein weiteres Mal in großem Umfang die Zahl ihrer Schalter reduziert.

#### Zu Nummer 2

Als Referenzpunkt wurde das Jahr 2003 gewählt, weil in diesem Jahr ein neues Bahnpreissystem etabliert wurde. Es startete zunächst im Dezember 2002 unter der Bezeichnung PEP, u. a. mit der Abschaffung der BC 50. Bis Mitte 2003 kam es nach massenhaften Protesten zu erheblichen Modifikationen und zur Wiedereinführung der BC 50.

Seit diesem Zeitpunkt wurden nach den jeweiligen Angaben der DB AG die Fahrpreise nominell um 31,5 Prozent im Fernverkehr und um 31,1 Prozent im Nahverkehr angehoben. Die kumulierte Inflation liegt im gleichen Zeitraum bei 15,4 Prozent. Real hat die DB AG bereits bei Zugrundelegung der offiziellen Durchschnittswerte der Fahrpreiserhöhungen damit ihre Fahrpreise doppelt so stark angehoben, wie die Preise durch die Inflation anstiegen.

#### Zu Nummer 3

Im genannten Zeitraum 2003 bis 2009 hat die DB AG das Schienennetz um weitere 2 000 km (von 35 600 auf 33 700 km) abgebaut. Die Zahl der Züge pro Tag im Nah- und Fernverkehr wurde von 30 190 im Jahr 2003 auf 26 713 im Jahr 2010 (oder um 11,5 Prozent) reduziert. Die Zahl der Sitzplätze im Fernverkehr wurde von 233 240 im Jahr 2003 auf 210 186 im Jahr 2010 (oder um 9,8 Prozent) abgebaut. Auch im Nahverkehr gab es einen Abbau der Sitzplätze – trotz eines erheblichen Anstiegs der Fahrgastzahlen (2003 waren es 1,107 Millionen Sitzplätze; 2010 nur noch 1,041 Millionen Sitzplätze). Im gleichen Zeitraum stieg die Zahl der Fahrgäste (Nah- und Fernverkehr) von 1,682 Milliarden auf 1,950 Milliarden oder um 16 Prozent. Im Nah- und Regionalverkehr stieg die Zahl der Fahrgäste von 1,54 Milliarden auf 1,82 Milliarden oder um 16,7 Prozent. (Angaben jeweils nach Daten und Fakten, herausgegeben von der DB AG).

Seit 2009 kam es zu erheblichen Qualitätsverlusten im Schienenverkehr durch das S-Bahn-Berlin-Desaster, das Winterchaos in den Jahren 2009/2010 und 2010/2011 und die „Sauna-ICE“ im Sommer 2010.

#### Zu Nummer 4

„Wir sind das einzige Bahnunternehmen Europas, das in der Krise Gewinne gemacht hat. 1,7 Milliarden Euro 2009, 1,9 Milliarden Euro 2010 – und 2011 wollen wir mehr als zwei Milliarden Euro verdienen“, so Rüdiger Grube im „Weserkurier“ am 7. Oktober 2011.



Die größten Gewinne erzielte die DB AG im Jahr 2010 bei DB Regio mit 729 Mio. Euro, was 32,8 Prozent des Gesamtgewinns von damals 1,866 Mrd. Euro entsprach. Die zweitgrößte Gewinnposition waren die 601 Mio. Euro Gewinn von DB Netze Fahrweg. Dazu trugen der Personenverkehr der DB, die Personennahverkehre der privaten Betreiber, der Schienengüterverkehr der DB (Railion) und der Schienengüterverkehr privater Bahnbetreiber bei. Zu den Gewinnen bei DB Schenker Logistics schrieb Christian Böttger, Professor im Fachbereich Wirtschaftsingenieurwesen der Hochschule für Technik und Wirtschaft in Berlin: „Bei dieser Rechnung fehlen die Kapitalkosten für all die Übernahmen. Die Zinsen für die 7,5 Milliarden Euro teuren Zukäufe fressen die Gewinne auf. Fakt ist: Die Logistiktöchter Schenker hat noch nie ihre Kapitalkosten verdient. Das gleiche gilt für den Kauf von Arriva. Hier müsste sich der derzeitige Gewinn des Konzerns verdoppeln, damit man auf null käme. Die Deutsche Bahn AG zahlt jedes Jahr drauf und am Ende haftet der Steuerzahler.“ (in: Euro 03/2011).

2008 hatte die DB AG mitgeteilt, die Fahrpreise in diesem Jahr (2008) nicht erhöhen zu wollen – „dank steigender Gewinne.“ (Focus vom 31. März 2008). Damals waren die Gewinne von 1,68 Mrd. Euro im Jahr 2006 auf 1,72 Mrd. Euro 2007 angestiegen. Damit rechtfertigten die nochmals deutlich höheren Gewinne in den Jahren 2010 und 2011 auch nach den eigenen Maßstäben der DB AG ein Aussetzen von Fahrpreiserhöhungen.

Zu Nummer 5

Nach offiziellen Angaben stiegen die Kosten im motorisierten Individualverkehr im Zeitraum 2003 bis 2009 um 14,3 Prozent. Das entsprach dem Anstieg der Inflation (Verkehr in Zahlen 2010/2011, S. 289).

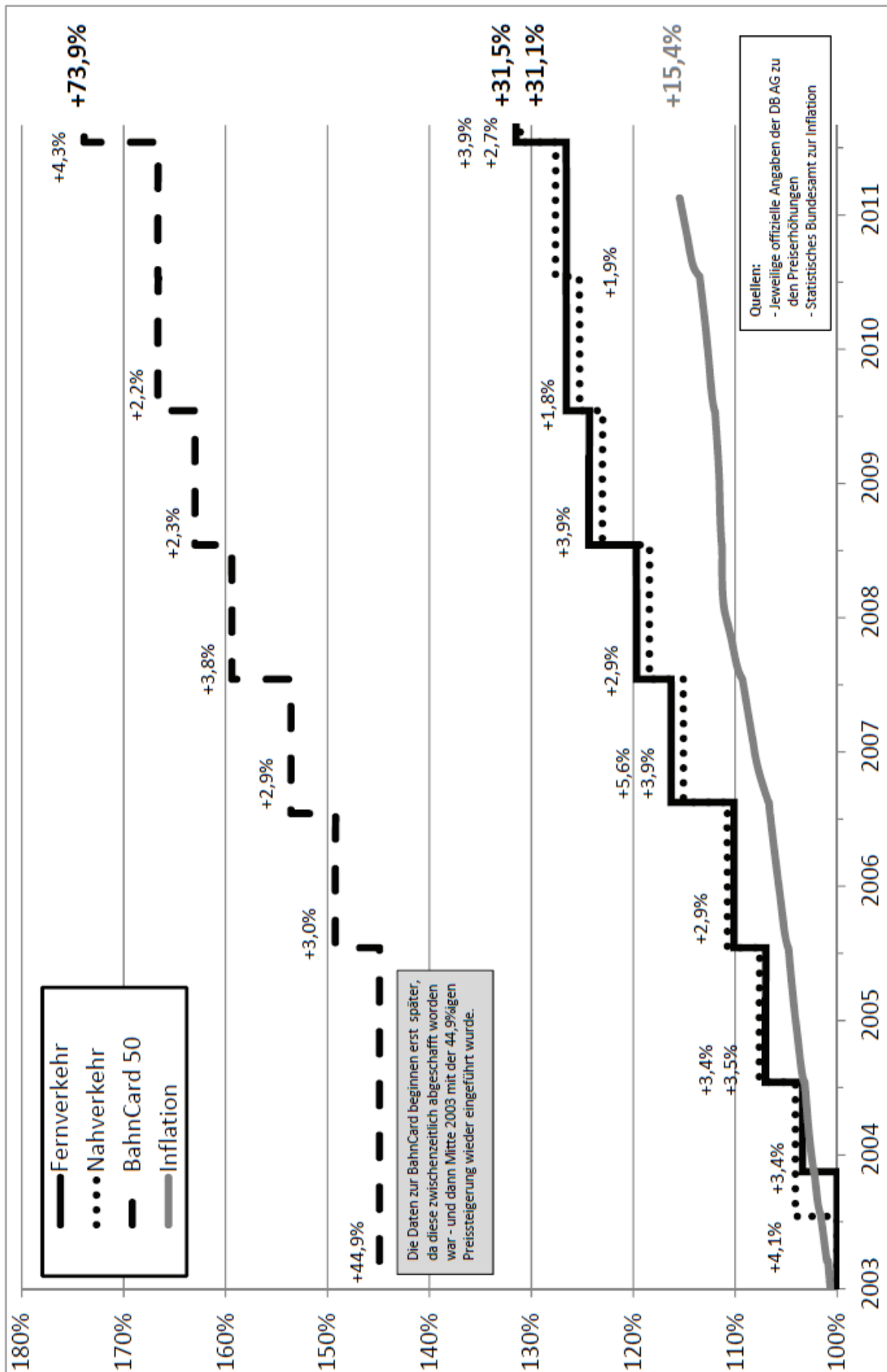
Zu Abschnitt II

Zu Nummer 1

Der Bund als alleiniger Eigentümer der DB AG kann sehr wohl in besonderen Fällen Einfluss auch auf das operative Geschäft der Bahn nehmen. Im Jahr 2002 nahm die damalige (SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) Bundesregierung das Thema Bahnpreisreform PEP in den Koalitionsvertrag auf und forderte eine Umsetzung dieses Systems. Die gegenwärtige Bundesregierung bezieht sich in ihrem Koalitionsvertrag vom Herbst 2009 auf den Deutschlandtakt und will die Einführung eines Integralen Taktfahrplans in Deutschland prüfen.

Zu Nummer 2

Zum Vergleich: In der Schweiz befanden sich im Jahr 2010 insgesamt 429 000 Menschen im Besitz eines Generalabonnements, was der BC 100 (einer Netzkarte) entspricht. In Deutschland gibt es gerade mal 37 000 BC 100. In der Schweiz haben 2,4 Millionen Menschen ein „Halbtaxticket“, was grundsätzlich mit der BC 50 verglichen werden kann. In Deutschland haben nur 1,7 Millionen Menschen eine BC 50. 2,6 Millionen haben eine BC 25. Es gibt gute Argumente dafür, dass die BC 25 nicht den qualitativen Charakter der BC 50 hat. Doch selbst wenn die Summe der BC 50 und der BC 25 gewählt wird, gibt es in Deutschland nur 4,2 Millionen BahnCardinhaber (BC 50, BC 25 und BC 100 addiert). In der Schweiz besitzen 2,9 Millionen Menschen ein Halbtaxabo oder ein Generalabonnement. Übertragen auf die gut zehn Mal größere Einwohnerzahl Deutschlands entspricht dies knapp 30 Millionen Menschen, die bei „Schweizer Verhältnissen“ in Deutschland eine solche Mobilitätskarte für Bahnfahrten haben müssten. Dies zeigt, welches Potential die DB AG im Fall einer offensiven Preispolitik mit dem Schwerpunkt Kundenbindung mobilisieren könnte.



## **Schieneverkehr gewährleisten statt Fernbusse liberalisieren**

*Bericht über ein Fachgespräch  
der Fraktion DIE LINKE von Gerrit Schrammen*

In einem Fachgespräch am 12. September 2011 beleuchtete die Fraktion DIE LINKE die Pläne der Bundesregierung für eine vollständige Liberalisierung von Fernbus-Linienverkehren, die in Konkurrenz zum Fernverkehr der Bahn treten sollen. Erstaunlich war, dass selbst die Fachleute, die sich für eine Ausweitung des Busangebotes einsetzen, von den Plänen der Regierung nicht viel halten.

Konsens war, dass der Markt für solche neuen Buslinienverkehre erheblich überschätzt wird, einige sprachen gar von einem »Hype«, der durch die reale Entwicklung keinesfalls gedeckt würde. Für kleine und mittlere Unternehmen wären Investitionen zudem mit erheblichen Risiken verbunden, sodass voraussichtlich nur große Unternehmen überhaupt in den Busmarkt einsteigen würden. Die Vermutung liege nahe, so die verkehrspolitische Sprecherin der Linken im Bundestag, Sabine Leidig, dass es hier eine »Lex-Veolia« geben soll.

Des Weiteren war Konsens, dass es Buslinien vor allem auf etablierten Verbindungen mit vorhandenen Zugangeboten geben würde. Hier sei für die in den Markt eintretenden Unternehmer das wirtschaftliche Potenzial absehbar, anders als auf neuen Verbindungen. Und wenn es abseits großer Städte Angebote gäbe, so zum Beispiel die bereits existierende Verbindung Wilhelms- hafen – Berlin, sei dies mit zwei Verbindungen pro Woche keinesfalls mit einem Bahnangebot vergleichbar.

### **»Waffengleichheit« angestrebt**

Dass nach derzeitiger Rechtslage die Bahn die Möglichkeit hat, im Genehmigungsverfahren von Busverkehren Stellung zu nehmen, wurde nur am Rande als Problem bezeichnet. Noch problematischer scheint es zu sein, dass derzeit die Länder jeweils für sich entscheiden, welche Fernbusangebote genehmigt werden. Der Bund hat auf eine Frage des Abgeordneten Dr. Ilja Seifert kürzlich sogar geantwortet, er wisse gar nicht, welche Fernbusverbindungen es in Deutschland überhaupt gäbe. Ilja Seifert fordert, dass es zumindest einen Stichtag gibt, ab dem zunächst alle neu zugelassenen Busse komplett barrierefrei sein müssen. Nach einer mehrjährigen Übergangsfrist müssten dann alle im Einsatz befindlichen (Fern-)Busse barrierefrei sein. Ansonsten würden Behinderte und sonstige Mobilitätseingeschränkte vom Busverkehr ausgeschlossen.

Fraglich ist aber, ob die von der Regierung vorgeschlagene Regelung überhaupt Gesetz wird. Im Bundesrat nun hat der Verkehrsausschuss einen Alternativ-Vorschlag beschlossen – der übrigens maßgeblich von den Ländern Berlin und Brandenburg, wo DIE LINKE mitregiert, erarbeitet wurde. Darin werden die wichtigsten Forderungen für den Fall einer vollständigen Freigabe für Fernbusse aufgegriffen. So soll es zumindest eine »Waffengleichheit« zur Schiene geben, indem wie für schwere Lkw

eine Bus-Maut auf Autobahnen eingeführt werden soll. Allerdings würde dies die Kosten der Fernbuslinien nur um fünf bis maximal zehn Prozent erhöhen.

Aus Sicht der Fraktion DIE LINKE können Buslinien in bestimmten Relationen ein sinnvolles Angebot sein. Doch dass neue Verbindungen da entstehen, wo sie eine Ergänzung zum Bahnangebot wären, das erreicht man mit einer vollständigen Freigabe nicht. Zudem halten wir es politisch für einen Fehler, aus Unzufriedenheit mit dem Angebot und dem Preisniveau bei der Bahn nun auf Busse zu setzen. Auch wenn durch ver.di und EVG die Sorge vor Dumpinglöhnen bei neuen Busverbindungen ausgeräumt wurde – die in Frage kommenden großen Unternehmen haben alle Tarifverträge abgeschlossen – steht für uns an erster Stelle, dass wir die Bahn besser machen wollen. Schließlich ist diese trotz der Struktur einer AG zu 100 Prozent im Besitz des Bundes – so wie übrigens auch die weltweit als vorbildlich angesehenen Schweizer Bundesbahnen (SBB)!

### **Gesellschaftliche Allianz für eine bessere Bahn**

Deutlich gemacht wurde im zweiten Themenblock, dass die sogenannte Bahnreform 1994 für den Schienenpersonenfernverkehr gescheitert ist. Im Nahverkehr sind S-Bahnen und Regionalzüge weitgehend (sieht man von den spezifischen Problemen der Berliner S-Bahn einmal ab) ein Erfolgsmodell. Dies wird allerdings durch mittlerweile sieben Milliarden Euro an Bundeszuschüssen gewährleistet, während der Fernverkehr von ICE & Co. formal eigenwirtschaftlich betrieben wird. Welch Wunder, dass die Bahn immer wieder – aus ihrer betriebswirtschaftlichen Logik heraus – unrentable Strecken einstellt und sich dann die Aufrechterhaltung des Angebotes von den Ländern bezahlen lässt.

Genau in dieser Sandwichposition fuhr früher der Interregio, der im Jahr 2000 eingestellt wurde. Im Mittelpunkt stand deswegen zunächst das von Prof. Bodack vorgestellte, durchgerechnete Konzept für einen neuen Interregio. Deutlich wird, dass ein Zugangebot, welches gewährleistet, dass alle Oberzentren mit mindestens sechs Zugpaaren am Tag angebunden werden, weniger als 100 Millionen Euro im Jahr kosten würde (z. Zt. werden mehr als 30 Oberzentren nicht mit Fernverkehr erreicht). Damit könnte dem grundgesetzlichen Auftrag aus Art. 87e entsprochen werden, der eine Verantwortung des Bundes nicht nur für das Schienennetz sieht, sondern auch für die Fernverkehrs-Angebote auf diesem Netz.

In der sich daran anschließenden Diskussion wurde aber von verschiedenen Seiten eingefordert, dass man knapp 20 Jahre nach den Diskussionen über die Bahnreform gerade im Hinblick auf den Fernverkehr der Bahn eigentlich einen großen Wurf braucht: Eine Bahnreform II. In diesem Sinn plädierte der Bundestagsabgeordnete Thomas Lutze am Ende der Veranstaltung für eine »gesellschaftliche Allianz für eine bessere Bahn.«

Der Antrag findet sich auf den folgenden Seiten. Die Vorträge des Fachgesprächs sind zu finden unter: [www.nachhaltig-links.de/index.php/bahn/872-spfv-fernbusse-anvortraege](http://www.nachhaltig-links.de/index.php/bahn/872-spfv-fernbusse-anvortraege).

## **Antrag**

**der Abgeordneten Sabine Leidig, Thomas Lutze, Dr. Dietmar Bartsch, Herbert Behrens, Karin Binder, Heidrun Bluhm, Steffen Bockhahn, Roland Claus, Katrin Kunert, Caren Lay, Michael Leutert, Dr. Gesine Löttsch, Kornelia Möller, Jens Petermann, Ingrid Remmers, Dr. Ilja Seifert, Kersten Steinke, Sabine Stüber, Alexander Süßmair, Dr. Kirsten Tackmann und der Fraktion DIE LINKE.**

### **Keine Liberalisierung des Buslinienfernverkehrs – Für einen Ausbau des Schienenverkehrs in der Fläche**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

1. Die Bundesregierung plant die völlige Liberalisierung der Fernbusverkehre. Diese ist nicht in eine Gesamtstrategie eingebettet. Sie berücksichtigt nicht die Auswirkungen auf andere Verkehrsträger, insbesondere nicht diejenigen auf den Schienenpersonenverkehr. Neben der Vermeidung von motorisiertem Verkehr muss die strategische Zielsetzung einer nachhaltigen Verkehrspolitik in der Verlagerung von motorisiertem Verkehr auf die Schiene bestehen.
2. Buslinienfernverkehre können eine sinnvolle Ergänzung des Eisenbahnpersonenfernverkehrs sein. Mit Fernbuslinien können insbesondere Relationen angeboten werden, die bei fehlenden Schienentrassen nicht per Bahn angeboten werden können. Eine vollständige Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs führt jedoch dazu, dass Busunternehmen vorrangig Verkehre auf Verbindungen zwischen den Großstädten anbieten. Dort stünden sie in direkter Konkurrenz vor allem zum ICE-Verkehr der Deutschen Bahn AG. Insbesondere solche Verbindungen auf den Hauptreisestrecken lassen sich wirtschaftlich im Buslinienfernverkehr betreiben. Dies droht unter den bestehenden Bedingungen eines eigenwirtschaftlichen Schienenpersonenfernverkehrs dazu zu führen, dass aus Sicht der Deutschen Bahn AG nicht mehr rentable Verbindungen eingestellt werden. Damit jedoch würde eine Liberalisierung der Buslinienverkehre nicht zu einer Verbesserung von Verkehrsangeboten, sondern eher zu deren Verschlechterung führen.
3. Für Busse sind Fahrten in die Innenstädte enorm zeitaufwändig. Während ein innerstädtischer Extra-Halt die Eisenbahn rund drei Minuten Zeit kostet, sind für einen Bushalt in einer Stadt durchschnittlich rund 15 Minuten Zeitverlust zu veranschlagen. In der Folge werden bei Fernbuslinienverkehren kleinere Zentren nicht angefahren beziehungsweise Bushalte oft an den Rand der Städte verlegt. Zudem sind regelmäßige Buslinienfernverkehre von klein- und mittelständischen Unternehmen nicht zu leisten, so dass von einer völligen Liberalisierung der Fernbuslinienverkehre nur wenige große Busunternehmen profitieren werden.

4. Bei der Deutschen Bahn AG wurden in jüngerer Zeit erhebliche Fortschritte bei der Verwirklichung der Forderung nach Barrierefreiheit erzielt, auch wenn der Prozess hin zu einer komplett barrierefreien Bahn noch lange nicht abgeschlossen ist. Für Fernbusse soll es nach dem Willen der Bundesregierung keinerlei Vorgaben zur Barrierefreiheit geben. Selbst wenn es diese in späterer Zeit geben sollte, so sind die technischen Möglichkeiten zur umfassend barrierefreien Gestaltung bei Eisenbahnen deutlich besser als bei Fernbussen.
5. Das für die Gewährung von Fahrgastrechten maßgebliche EU-Recht sieht für den Busverkehr deutlich weniger anspruchsvolle Fahrgastrechte vor als für den Eisenbahnverkehr. So sind in der Verordnung (EU) 181/2011 über Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr verbindliche Ansprüche insbesondere nur für Fahrten ab 250 Kilometer Länge vorgesehen. Finanzielle Ansprüche können erst bei Verspätungen ab zwei Stunden geltend gemacht werden, während beim Schienenverkehr Anspruch auf Entschädigung ab einer Stunde Verspätung besteht. Unklare Formulierungen in der EU-Verordnung lassen zudem befürchten, dass die Durchsetzung der Rechte für die Fahrgäste mit erheblichen Schwierigkeiten verbunden sein wird.
6. Unter den gegebenen Verkehrsmarktbedingungen können Buslinienfernverkehre zu Preisen angeboten werden, die im Durchschnitt ein Drittel unter den Bahntarifen und zum Teil bei weniger als der Hälfte liegen. Bussen werden keine Kosten angelastet, die den Trassen- und Stationsgebühren, die die Eisenbahnunternehmen zu zahlen haben, entsprechen. So unterliegen Busse, anders als schwere Lkw, bei Autobahnfahrten keiner Mautpflicht. Auch ist im Schienenverkehr das Lohnniveau höher als im Busverkehr. Den Vorteilen, die die Bahn hinsichtlich kürzerer Fahrtzeit und größerer Bequemlichkeit bietet, stehen damit erheblich niedrigere Busverkehrspreise gegenüber.
7. Eine Untersuchung im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung kommt zu dem Ergebnis, dass im Fall einer Liberalisierung des Buslinienfernverkehrs der Marktanteil desselben am gesamten öffentlichen Fernverkehr von derzeit faktisch 0 auf 15 bis 30 Prozent ansteigen kann. Der Anteil der Schiene im Fernverkehrsmarkt würde damit nochmals deutlich gesenkt. Nach der Studie könnte sich die neue Verkehrsnachfrage bei den Busfermlinien zu rund 60 Prozent aus Verlagerungen vom Schienenpersonenfernverkehr, zu 20 Prozent aus induziertem – durch das neue Angebot neu entstandenem – Verkehr und lediglich zu 20 Prozent aus Verlagerung vom Pkw-Verkehr ergeben.
8. Die Bahnreform ist insbesondere im Hinblick auf den Personenfernverkehr auf der Schiene gescheitert. Ziel der Ende 1993 beschlossenen Bahnreform war, den Anteil der Bahn am Modal Split zu erhöhen. Zwar liegt der Anteil der Schiene am gesamten Personenverkehr auf dem Niveau des Jahres 1994. Dies konnte jedoch nur durch deutliche Zugewinne im Schienenpersonennahverkehr erreicht werden. Im Fernverkehr hingegen hat die Deutsche Bahn AG die Zahl der angebotenen Züge in den letzten 15 Jahren deutlich reduziert. Die Zahl der Fahrten im Fernverkehr sank im Zeitraum 1994 bis 2010; die Verkehrsleistung (Personenkilometersumme) blieb trotz großer Investitionen in Neu- und Ausbaustrecken weitgehend konstant. Damit aber sank der Anteil der Schiene im gesamten deutlich gewachsenen Fernverkehrsmarkt erheblich. Die Schiene befindet sich offensichtlich insgesamt in einer nicht gefestigten Marktposition.
9. Die Ursachen für das Scheitern der Bahnreform sind unter anderem in den falschen Vorgaben der Verkehrspolitik im Bereich der Verkehrsweginvestitionen und in der Verkehrsmarktordnung zu suchen, die grundsätzlich die Straße und den Luftverkehr begünstigt. Es ist jedoch auch die Deutsche Bahn AG selbst, die erhebliche Mitverantwortung trägt, unter anderem durch die fortgesetzte Ausdünnung der Verkehrsangebote in der Fläche und durch einen

massiven und ungerechtfertigten Anstieg des Preisniveaus im Schienenverkehr, was nicht zuletzt mit der für Dezember 2011 angekündigten Fahrpreiserhöhung von rund 4 Prozent dokumentiert wird.

10. Der im Zuge der Bahnreform 1993 neu in das Grundgesetz aufgenommene Artikel 87e Absatz 4 verpflichtet den Bund dazu, zu gewährleisten, „daß dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonennahverkehr betreffen, Rechnung getragen wird“. Der erhebliche Abbau des Schienennetzes und der weitreichende Rückgang der Angebote im Schienenpersonenfernverkehr stehen nicht in Einklang mit diesem Verfassungsauftrag.
11. Erforderlich ist eine Angebotskonzeption auch für den Schienenpersonenfernverkehr unter Berücksichtigung von Taktverkehren („Deutschlandtakt“). Einer solchen Angebotskonzeption haben sich die geplanten Aus- und Neubaumaßnahmen im Schienennetz unterzuordnen. Auf Basis eines Gesetzes zur Konkretisierung von Artikel 87e des Grundgesetzes könnten dabei im Fall zusätzlicher Verkehrsangebote in begrenztem Umfang auch Ausgleichszahlungen für den Schienenpersonenfernverkehr erfolgen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. ihre Pläne für eine vollständige Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs aufzugeben;
2. im Hinblick auf die Anforderungen des Artikels 87e des Grundgesetzes einen Gesetzentwurf zu erarbeiten, der der in der Verfassung enthaltenen Verpflichtung gerecht wird, die Fernverkehrsangebote auf dem Schienennetz der Eisenbahnen des Bundes zumindest wieder auf das Niveau von vor 1994 zu erhöhen. Die Oberzentren müssen mit mindestens sechs Zugpaaren täglich in den Schienenpersonenfernverkehr eingebunden werden. Dabei ist zu prüfen, inwieweit die Wiedereinführung der Zuggattung Interregio oder einer vergleichbaren Zuggattung, die insbesondere zu einer deutlichen Verbesserung der Fernverkehrsangebote in der Fläche führt, sinnvoll ist;
3. eine gesetzliche Regelung vorzuschlagen, mit der die Umsatzsteuer wie im Nahverkehr auch im Personenfernverkehr auf der Schiene auf den ermäßigten Satz von 7 Prozent gesenkt wird, um die Fahrpreise im Fernverkehr zu senken. Als Eigentümerin der Deutschen Bahn AG hat die Bundesregierung anschließend dafür zu sorgen, dass die Deutsche Bahn AG diese Steuersenkung 1:1 an ihre Kunden weiterreicht;
4. eine gesetzliche Regelung vorzuschlagen, die beinhaltet, dass die ab 2013 neu im Linienfernverkehr verkehrenden Busse barrierefrei ausgestaltet sein müssen. Darüber hinaus müssen spätestens 2020 die im Linienfernverkehr verkehrenden Busse barrierefrei aus- bzw. umgerüstet sein;
5. eine gesetzliche Regelung vorzuschlagen, mit der Fahrgästen angemessene Rechte, zum Beispiel bei Verspätungen und fahrgastfreundliche Informationsrechte, garantiert werden, die auch bei Fahrten von weniger als 250 Kilometer Entfernung zu gewähren sind. Fernbuslinienverkehre sind verbindlich in eine verkehrsträgerübergreifende Schlichtungsstelle einzubeziehen;
6. eine gesetzliche Regelung vorzuschlagen, die spätestens ab 2013 die Ausweitung der Lkw-Maut auf die Kraftomnibusse im Linienfernverkehr vorsieht. Die Mautsätze für Kraftomnibusse im Linienfernverkehr sind ohne Zwi-

schenschritte in der Höhe der im Wegekostengutachten 2007 errechneten Werte anzulasten.

Berlin, den 26. Oktober 2011

**Dr. Gregor Gysi und Fraktion**

### **Begründung**

Zu Nummer 1

Bereits in ihrem Koalitionsvertrag vom Oktober 2009 vereinbarten CDU, CSU und FDP eine weitgehende Liberalisierung des Buslinienfernverkehrs und in diesem Sinn die Änderung des Personenbeförderungsgesetzes. Die Bundesregierung hat am 3. August 2011 den Entwurf eines Gesetzes zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften beschlossen. Dadurch soll das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) u. a. dahingehend verändert werden, dass der Buslinienfernverkehr vollständig freigegeben ist. Diese Gesetzesnovellierung wurde am 23. September 2011 erstmalig im Bundesrat behandelt und soll im Herbst 2011 im Bundestag beraten werden.

Statt sich entweder als Exekutive oder als 100-prozentige Eigentümerin der Deutschen Bahn AG für eine deutliche Verbesserung des Schienenpersonenfernverkehrs einzusetzen, soll nach Willen der Bundesregierung mit der vollständigen Freigabe des Fernbuslinienverkehrs Wettbewerbsdruck auf die Deutsche Bahn AG ausgeübt werden. Dabei hat die Bundesregierung nach eigenen Angaben „keine aktuellen Kenntnisse über die Anzahl der Fernbuslinien, die innerhalb Deutschlands oder im grenzüberschreitenden Verkehr betrieben werden“, (Antwort auf die Schriftliche Frage 147 des Abgeordneten Dr. Ilja Seifert auf Bundestagsdrucksache 17/5016). Ohne Kenntnis der Marktsituation soll also eine völlig neue Gesetzeslage geschaffen werden.

Zu Nummer 2

Das am 21. März 1961 in Kraft getretene Personenbeförderungsgesetz untersagt Buslinienfernverkehre lediglich unter spezifischen Bedingungen; Buslinienfernverkehre sind keinesfalls generell untersagt. Sie stehen allerdings unter einem Genehmigungsvorbehalt. Die Genehmigung ist von den zuständigen Landesbehörden zu untersagen, „wenn der beantragte Verkehr ohne eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsbedienung Verkehrsaufgaben übernehmen soll, die vorhandene Unternehmer oder Eisenbahnen bereits wahrnehmen“ (§ 13 Absatz 2 Nummer 2 Buchstabe b PBefG). Ist dies nicht der Fall, handelt es sich also um eine Verbesserung der Verkehrsaufgaben, ist dem vorhandenen Unternehmer oder der Eisenbahnen die Möglichkeit einzuräumen, die „notwendige Ausgestaltung des Verkehrs [...] selbst durchzuführen [...]“ (§ 13 Absatz 2 Nummer 2 Buchstabe c PBefG). Insbesondere Letzteres bedingte häufig das Versagen der Genehmigung von Buslinienfernverkehren, wenn die Deutsche Bahn AG ihr eigenes Angebot ausweitete oder verbesserte. Dies allerdings mit dem Problem, dass die Deutsche Bahn AG dazu nicht Bahnverkehr anbieten muss, sondern selbst Buslinien einsetzen kann.

Busbetreiber klagten und klagen über eine aus ihrer Sicht exzessive Auslegung dieser Regelung durch Einsprüche der Bundesbahn respektive der Deutschen Bahn AG gegen geplante Busfernverkehre.

Im Vorfeld der geplanten Liberalisierung des Fernbusverkehrs kam es zu einer Vielzahl von Meldungen, wonach die Deutsche Bahn AG als Reaktion auf diesen Schritt ihr Fernverkehrsangebot ein weiteres Mal deutlich reduzieren wird. Ein exemplarisches Zitat: ‚Die Deutsche Bahn (DB) droht wegen der geplanten Zulassung von Fernbussen in Deutschland, viele Regionen vom ICE-Verkehr abzukoppeln. ‚Das Busangebot wird dazu führen, dass ohnehin schlecht gefüllte ICE noch unwirtschaftlicher werden‘, sagte ein Bahn-Manager. [...]. Der Manager nannte beispielhaft Städte wie Magdeburg, Flensburg, oder selbst Leipzig, die ihre ICE-Verbindungen infolge der neuen Konkurrenz ganz oder teilweise verlieren könnten.‘ (FINANCIAL TIMES DEUTSCHLAND vom 19. Mai 2011).

Bisher haben nur wenige Großunternehmen wie die Deutsche Touring GmbH und Veolia Verkehr GmbH angekündigt, in den Fernbuslinienverkehr einzusteigen (siehe z. B. FINANCIAL TIMES DEUTSCHLAND vom 6. Juni 2011).

Zu Nummer 3

Im Grunde gab es bereits eine Art „Großtest“ für Busfernverkehre auf einer Verbindung mit Schienenverkehr. Die Deutsche Bundesbahn richtete 1988 eine Fernbusverbindung zwischen Heilbronn und Würzburg ein. Das als „Interregio-Bus“ bezeichnete Daimler-Fahrzeug (von dem fünf Exemplare angeschafft wurden) war aufwändig mit zwei Klassen, Kaffeemaschine und Telefon ausgestattet und verkehrte im Zweitstundentakt ohne Zwischenhalt auf der Strecke. Mit der Verbindung sollte u. a. in Würzburg ein Anschluss an einen Intercity nach Hamburg hergestellt werden. Nach zwei Jahren musste die Verbindung wegen mangelnder Rentabilität, Unpünktlichkeit und fehlender Akzeptanz bei Fahrgästen aufgegeben werden; im Schnitt fuhren nur 20 Fahrgäste mit dem Bus. Der Eilzug auf derselben Verbindung benötigte 94 bzw. 97 Minuten; der Interregio-Bus war mit 90 bzw. 92 Minuten etwas schneller. Allerdings hielt der Eilzug fünf Mal, während der Fernbus ohne Zwischenhalt verkehrte. Der Zeitaufwand für zusätzliche Zwischenhalte war je Halt auf 10 bis 15 Minuten geschätzt und deshalb verworfen worden. Der Eilzug hatte bei vergleichbarer Gesamtreisezeit also eine deutlich größere Erschließungswirkung.

Zu Nummer 4

In ihrer Antwort auf die Schriftliche Frage 148 des Abgeordneten Dr. Ilja Seifert (Bundestagsdrucksache 17/5016) führt die Bundesregierung aus, dass „die erst kürzlich vom Rat und vom Europäischen Parlament verabschiedete Verordnung zu Fahrgastrechten im Omnibusverkehr [...] keine Pflicht zum Einsatz barrierefreier (Fern-)Busse (vorsieht). Vor diesem Hintergrund beabsichtigt die Bundesregierung nicht, die Genehmigung für den innerstaatlichen Busfernlinienverkehr an den Einsatz barrierefreier Busse zu binden.“ Dies widerspricht der von Deutschland ratifizierte UN-Behindertenrechtskonvention, nach der Menschen mit Behinderung ein gleichberechtigter Zugang zu Transportmitteln zu gewährleisten ist (Artikel 9) und Maßnahmen zu unterlassen sind, die mit der Konvention unvereinbar sind (Artikel 4).

Zu Nummer 5

Es ist in keiner Weise einzusehen, warum Fahrgastrechte bei Fahrten bis 250 Kilometer Länge nicht gelten sollen. Bei Verspätungen sollte, selbst wenn Fahrzeiten bei Bussen verkehrsbedingt weniger exakt kalkulierbar sind als im Zugverkehr, ein Entschädigungsmindestanspruch von 25 Prozent des Fahrpreises bereits bei Verspätungen unter zwei Stunden gewährt werden.



## Zu Nummer 6

Busse belasten die Straßen in vergleichbarer Form wie Lastkraftwagen. Die Belastung der Straßen steigt progressiv mit dem Gewicht des Fahrzeugs. Laut einer Untersuchung der britischen Cambridge University gilt „als Faustregel für den Straßenfraß durch Lkw das „Gesetz der vierten Potenz“ [...] Ein Vierzig-Tonnen-Lastzug mit zehn Rädern entspricht in seinem Schadenspotential 163 840 vierrädrigen Mittelklassewagen. (DER SPIEGEL, 12/1991). Auch die Mautpflichtigkeit schwerer Lastkraftwagen wurde insbesondere mit der enormen Belastung der Verkehrswege durch schwere Lkw, was eine entsprechend hohe anteilige Anlastung der Kosten für den Bau und Erhalt des Verkehrswegs erfordern würde, begründet. Es gibt keine überzeugenden Gründe dafür, im Linienfernverkehr eingesetzte Busse nicht mit einer vergleichbaren Maut zu belasten, zumal Züge für jeden gefahrenen Kilometer Trassenpreise zahlen müssen. Zusätzlich sind Stationspreise für jeden Zughalt zu zahlen.

Deswegen müssen Fernbusse im Linienverkehr im Sinne der Wettbewerbsgleichheit wie Lkw mautpflichtig werden und damit die bestehende Ausnahme von der Mautpflicht für Kraftomnibusse aufgehoben werden. Laut dem für die zulässige Höhe der Lkw-Maut maßgeblichen Wegekostengutachten aus dem Jahr 2007 müssen (Reise-)Busse eine Maut in Höhe von 10 Cent pro Kilometer auf Autobahnen zahlen. Eine Mauterhebung kann eventuell erst ab dem Jahr 2013 erfolgen, weil für die Mautpflicht von Bussen noch technische und vertragliche Vorkehrungen bzw. Anpassungen getroffen werden müssen. Keine Busmaut ist für Buslinien im öffentlichen Personennahverkehr und Busse im (touristischen) Gelegenheitsverkehr vorzusehen.

## Zu Nummer 7

Die Planungsgesellschaften BVU Beratergruppe Verkehr+Umwelt GmbH, itp Intraplan Consult GmbH untersuchten im Zuge ihrer Studie „Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege“ (Abschlussbericht, November 2010: [www.bmvbs.de/cae/servlet/contentblob/59400/publicationFile/30358/schlussbericht-schienen-de.pdf](http://www.bmvbs.de/cae/servlet/contentblob/59400/publicationFile/30358/schlussbericht-schienen-de.pdf)) auch die Auswirkungen einer Fernbusliberalisierung. Dazu nahmen sie die bestehenden Fernbusverbindungen Berlin–Dresden und Berlin–Hamburg als Grundlage ihrer Abschätzungen. Die bei den Fernbusverbindungen zu zahlenden Fahrpreise lagen deutlich unter denen der Deutschen Bahn AG und in beiden Fälle noch leicht unter denen des Fahrpreises bei Einsatz einer BahnCard 50. Daraus folgerten die Sachverständigen: „Dies bedeutet, dass der SPFV in Punkt-Punkt-Relationen gegenüber dem Bus nur dann konkurrenzfähig ist, wenn er deutliche Vorteile in Bezug auf Fahrzeiten und die Bedienungshäufigkeiten aufweisen kann.“ Die Fahrzeitleistungen der Deutschen Bahn AG sind gegeben – auf der Strecke Berlin–Dresden liegt die kürzeste Fahrzeit per Fernbus bei 150 Minuten, diejenige im Schienenpersonenfernverkehr bei 128 Minuten. Auf der Verbindung Berlin–Hamburg benötigt der Fernbus mindestens 190 Minuten, der ICE 101 Minuten. Bei diesen Rahmenbedingungen hält der Fernbus auf der „wettbewerbsstarken“ Relation Berlin–Hamburg einen Marktanteil von 8 Prozent; auf der „wettbewerbsschwächeren Relation“ Berlin–Dresden liegt der Marktanteil des Fernbusses sogar bei 16 Prozent.

## Zu Nummer 8

Im Schienenpersonennahverkehr lag das Verkehrsaufkommen (Zahl der Fahrten) 1994 bei 1 369 Millionen beförderten Personen; 2009 waren es 2 369 Millionen beförderte Personen. Die Verkehrsleistung im Schienenpersonennahverkehr stieg im gleichen Zeitraum von 30,3 Milliarden Personenkilometern (Pkm) auf 47,1 Milliarden Pkm. Im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) betrug das Aufkommen 1994 139 Millionen beförderte Personen; 2009 waren es nur noch

124 Millionen beförderte Personen. Die Leistung im SPFV lag 1994 bei 34,8 Milliarden Pkm; 2009 waren es 34,5 Milliarden Pkm.

Der SPFV verlor Anteile am Modal Split insbesondere an den Flugverkehr. Die zwei wesentlichen Gründe dafür sind eine Verkehrsmarkordnung, die die Schiene benachteiligt und die Straße und den Flugverkehr begünstigt. So ist der gesamte gewerbliche Luftverkehr von einer Besteuerung auf Kerosin befreit und im internationalen Luftverkehr wird keine Mehrwertsteuer fällig. Der Verkehr auf der Schiene hingegen muss Energiesteuern (auf Strom bzw. Diesel) zahlen und für den Schienenpersonenfernverkehr sind die vollen 19 Prozent Mehrwertsteuer zu zahlen. Lediglich im Schienenpersonennahverkehr unter einer Stunde bzw. unter 50 Kilometer Entfernung gilt der ermäßigte Mehrwertsteuersatz. Zudem erfolgten in den letzten Jahrzehnten ein Abbau des Schienennetzes und ein Rückgang des Angebots im Fernverkehr, insbesondere die vollständige Aufgabe der Fernverkehrszuggattung Interregio.

Zu Nummer 9

Allein im Zeitraum 2003 bis Dezember 2011 – einschließlich der für Mitte Dezember 2011 angekündigten Fahrpreissteigerungen – stiegen die Fahrpreise im Fernverkehr um 31,5 Prozent und im Nahverkehr um 31,1 Prozent. Unter Berücksichtigung der Inflation ergibt dies einen realen Anstieg um gut 15 Prozent. Zu beachten sind dabei noch versteckte Preiserhöhungen; so erhöhte sich im genannten Zeitraum allein der Preis für die BahnCard 50 um 74 Prozent. Vor dem Hintergrund der Verschlechterungen im Schienenverkehr (Sommer- und Winterchaos; S-Bahn Berlin-Krise), des Reallohnstillstands und der Offensive von Billigfliegern und preiswerten Busangeboten trägt eine solche Preispolitik dazu bei, dass Bahnfahren für immer weniger Menschen attraktiv und bezahlbar ist.

Zu Nummer 10

Artikel 87e Absatz 4 des Grundgesetzes lautet abschließend: „Das Nähere wird durch Bundesgesetz geregelt.“ Bis heute gibt es kein Bundesgesetz, das regelt, wie bei den „Verkehrsangeboten auf diesem Schienennetz“ dem „Wohl der Allgemeinheit“ und „den Verkehrsbedürfnissen“ Rechnung zu tragen ist. Die derzeitige Bundesregierung will daran offenkundig nichts ändern.

Zu Nummer 11

Im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP vom Oktober 2009 wird auf S. 39 festgehalten: „Wir werden die Vorschläge zur Einführung eines Deutschlandtaktes im Schienenpersonenverkehr einer sorgfältigen Überprüfung unter Beteiligung der Länder unterziehen.“

## Trassenpreise und die Trennung von Netz und Betrieb – Zehn Thesen

von Winfried Wolf

Am 19.12. 2011 antwortete die Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Linksfraktion »Anhebung der Trassen- und Stationspreise durch die Deutsche Bahn AG« (Antwort in Drs.17/8219). In einem Kreis aus rund einem Dutzend verkehrspolitisch Aktiver der LINKEN, aus Bundestag und Landesparlamenten sowie bahnpolitisch Engagierter und verkehrsplanerisch Tätiger führten wir in Auswertung der Antwort sowie ganz allgemein über die Problematik der Trassen- und Stationspreise eine anregende Diskussion. Die folgenden 10 Thesen sind als Zwischenstand dieser Diskussion zu verstehen und damit auch Resultat eines kollektiven Prozesses.

1. Um es vorab und außerhalb der konkreten aktuellen Debatte festzustellen: Im Schienensektor ist die Infrastruktur immer der größte Kostenblock; unter den gegebenen Verkehrsmarktbedingungen können Abgaben für die Nutzung dieser Trassen und Bahnhöfe nie die realen Kosten decken; die Infrastruktur und insbesondere getrennte Infrastrukturgesellschaften sind immer defizitär. So ist das reale Anlagevermögen von DB Netz und DB Station & Service rund drei Mal größer als das in den Bilanzen der Infrastrukturtöchter respektive in der Bilanz der Holding ausgewiesene.<sup>27</sup> Allein die Tatsache, dass alle vom Bund finanzierten Neubaustrecken nicht als Anlagevermögen in den Bilanzen auftauchen (aber doch irgendwann zu erneuern sind, also dann auch abgeschrieben und als Kosten verbucht werden müssten), unterstreicht die enorme Schräglage der Bilanzierung und der Kostenrechnung.

2. Trassenpreise und Stationsgebühren sind damit (erneut: unter den gegebenen Verkehrsmarkt-Bedingungen) nicht kostendeckend; sie können es auch bei drastischer Erhöhung kaum sein. Es gibt bei privatkapitalistischer (rein betriebswirtschaftlicher) Sichtweise demnach immer einen Zielkonflikt zwischen der Forderung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIUs) nach kostendeckenden Trassenpreisen und Stationsgebühren und der Position der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVUs) nach niedrigeren Trassenpreisen und Bahnhofsgebühren, um zu akzeptablen Preisen Verkehre anbieten zu können respektive um einen (wie auch immer definierten) »angemessenen Gewinn« damit realisieren zu können.

3. Die Höhe der Gebühren für Trassen und Bahnhofsnutzung ist unter diesen Bedingungen eine (verkehrs-)politische Festlegung; aus verkehrspolitischer Sicht sollten sie, solange es überhaupt solche Trassenpreise

(z.B. wg. EU-Recht) geben muss und solange es nicht wieder einen in vollem Umfang integrierten Konzern gibt (s. Punkt 9), ausreichend niedrig sein, um die Forderung, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, in die Wirklichkeit von kontinuierlich steigenden Personen- und Tonnenkilometern umzusetzen. Zu prüfen ist eine Trassenpreisbestimmung, bei welcher die Länder (SPNV!) und Städte (S-Bahnen!) reale Einflussmöglichkeiten auf Höhe und Struktur haben. Die aktuelle Struktur der Trassenpreise und die erheblich unterschiedliche Höhe derselben sind einseitig durch die Interessen der DB Holding bestimmt.

4. Die Gewinne, die die Infrastrukturunternehmen teilweise ausweisen, sind – ganzheitlich gesehen – keine realen Gewinne. Wenn korrekter Weise die staatlichen Zuschüsse, die in die EIUs fließen (von jährlich bis zu vier Milliarden Euro), gegen gerechnet werden, dann ergeben sich deutliche Verluste bei den zwei genannten Infrastruktur-Unternehmen Netz und Station & Service.

5. Eine Abführung von »Gewinnen« der Infrastrukturunternehmen an die Holding ist vor dem Hintergrund der gesamten finanziellen Struktur und aus verkehrspolitischer Sicht abzulehnen. Alle Erlöse im Bereich der Infrastruktur müssen in diesem Sektor selbst reinvestiert werden. Wenn die Steuerzahler Geld an die EIUs geben und wenn diese grundsätzlich unterfinanziert sind, dann ist es das Mindeste, dass diese Gelder wieder für Infrastrukturerhalt und ggf. Ausbau ausgegeben wird. Die Forderung nach »Chinesische Walls« zwischen den Infrastrukturunternehmen und der Holding, wie sie gelegentlich erhoben wird, ist grundsätzlich zutreffend. Entsprechend müssen die Beherrschungsverträge aufgehoben werden.

6. Auch die Abführungen von Geldern aus diesen Infrastruktur-Bereichen an die Holding, wie sie unter anderen Titeln stattfinden (z.B. als »Konzernabgabe«), müssen zumindest solange kritisch gesehen werden, wie die DB Holding in erster Linie eine Politik betreibt, mit ihren Gewinnen im Ausland Unternehmen aufzukaufen, im In- und Ausland in Nicht-Schienen-Sektoren zu investieren und ihr Kerngeschäft, den Schienensektor, ausbluten zu lassen. Diese Positionen sind auf ein branchenübliches Minimum zu reduzieren.<sup>28</sup>

7. Bei Gewährleistung der Punkte 3, 4, 5 und 6 muss die Forderung aufgestellt werden, dass die öffentliche Hand die Infrastrukturunternehmen mit ausreichenden Summen unterstützt. Im Klartext: Diese Zahlungen müssen deutlich erhöht werden. Die in die EIUs fließenden staatlichen Summen müssen gewährleisten, dass die Infrastruktur erhalten, modernisiert und im beschlossenen Rahmen erweitert werden kann. Dies gilt vor allem für die unterfinanzierte Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV), möglicherweise auch für Gelder, die in Station & Service zu investieren sind.

<sup>27</sup> Laut Verkehr in Zahlen (2010/2011, S. 34f) betrug im Jahr 2009 das Bruttoanlagevermögen der Verkehrswege der Eisenbahnen einschl. der S-Bahnen (= DB Netz) 130,2 Mrd. Euro; hinzu kamen 28,8 Mrd. Euro bei den »Umschlagplätzen/Bahnhöfen« (weitgehend Station & Service). Als Nettoanlagevermögen werden – erneut und explizit: für die DB AG! – 86,8 Mrd. Euro für die Verkehrswege und 16,3 Mrd. Euro für die »Umschlagplätze« also mehr als 100 Mrd. Euro genannt. Doch in der Bilanz der Deutschen Bahn AG für das Jahr 2009 steht nur ein Wert von 37,439 Mrd. Euro für »Sachanlagen«. Siehe: Deutsche Bahn Geschäftsbericht 2009, S. 148.

<sup>28</sup> Die S-Bahn Berlin zum Beispiel führte 2008 an die DB AG-Holding die folgenden Beträge ab: (a) 170 Mio. Euro für Trassenpreise; (b) 140 Mio. Euro an Station & Service; (c) 49 Mio. Euro für DB Energie; (d) 34 Mio. Euro als »Managementumlage«. Und dann erst kamen (e) 56 Mio. Euro als »Gewinnabführung«. Das waren addiert 449 Millionen Euro.

8. Kritisch sind auch die DB Energie GmbH und deren Geschäftspolitik zu sehen. Immer wieder kommt es zu Klagen von EVUs, wonach sie zur Abnahme von Energie zu überhöhten Preisen gezwungen würden. Auch auf diesem Weg scheint es zu einer fatalen künstlichen zusätzlichen Belastung von Eisenbahnbetreibern und zu einer nicht gerechtfertigten Gewinnabführung an die Holding zu kommen. Dort, wo die EVUs steuerlich subventioniert werden (SPNV), erfolgt auf diese Weise auch ein Transfer von Steuermitteln zur Holding, mit der u.a. deren Aufkaufspolitik im Ausland kofinanziert wird.

9. Auch wenn dies aktuell nicht auf der Tagesordnung steht, so wirft doch die aktuelle Problematik mit Trassen-, Bahnhofsgebühren und Energiekosten das Thema der Gesamtstruktur des Schienenverkehrssektors auf. Letzten Endes erscheint die Struktur eines voll integrierten Schienenkonzerns, in dem Eisenbahnbetrieb und Infrastruktur eine Einheit bilden, sinnvoll. Darauf weisen auch die positiven Erfahrungen einzelner Unternehmen hin, wie Usedomer Bäderbahn (UBB) und Karlsruher Verkehrsbetriebe, die in ihrer Region jeweils über eine ganz oder weitgehend integrierte Struktur verfügen. Dies gilt auch für die SBB, die bis vor kurzem eine integrierte Bahn war. Selbst die relativ erfolgreichen privaten japanischen Eisenbahnunternehmen verfügen über eine integrierte Struktur. Und in Großbritannien werden nach knapp zwei Jahrzehnten Trennung von Fahrweg und Betrieb wieder Modelle zur Reintegration debattiert (siehe McNulty-Report 2011).

10. Defizite und Subventionen im Schienenverkehrssektor werfen gewöhnlich ein schlechtes Licht auf den entsprechenden Verkehrsträger. In Wirklichkeit entstehen diese Defizite jedoch einerseits durch eine falsche Verkehrsmarktordnung (z.B. keine Kerosinbesteuerung, kein Tempolimit auf Autobahnen, Subventionierung von Straße und Luftverkehr) und durch die flächendeckende Nichtintegration externer Kosten.

Grundsätzlich kann auch heute ein Schienenverkehr wieder kostendeckend seine Leistungen erbringen. Die deutlich niedrigeren öffentlichen Zuschüsse je Leistungseinheit in der Schweiz weisen bereits in diese Richtung. Dies dokumentieren auch die historischen Erfahrungen im Zeitraum 1870 bis 1925 als die Eisenbahnen weltweit – zumeist solche in öffentlichem Eigentum – gewinnbringend betrieben wurden und nicht nur den Erhalt, sondern auch den Ausbau der Schienenwege finanzierten. Dazu bedarf es keiner höheren Trassenpreise und schon gar keiner höheren Fahrpreise – sondern vor allem einer deutlichen Erhöhung des Schienenverkehrs selbst, also einer besseren Auslastung der bestehenden Infrastruktur, einer angewandten Technik, die optimale Synergieeffekte mit sich bringt (z.B. 100-prozentige Elektrifizierung wie in der Schweiz) und eben eines voll integrierten Schienenunternehmens. In einem solchen integrierten Schienenunternehmen ist auch ein Modell vorstellbar und anzustreben, bei welchem es regionales sowie Länder- und Bundeseigentum an Eisenbahninfrastruktur gibt und bei dem diese unterschiedlichen Ebene sich verzahnen. Auf diese Weise kann die Eisenbahninfrastruktur und teilweise auch der Eisenbahnbetrieb möglichst bürgernah organisiert werden, ohne dass die Vorteile des einheitlichen Systems aufs Spiel gesetzt würden.

## Green-washing – mal anders

*Antwort auf Boris Palmers Selbstkritik und Kritik in Sachen S21 von Sabine Leidig, Sybille Stamm, Bernd Riexinger und Winfried Wolf Stuttgart und Berlin, 13. Februar 2012*

### Zusammenfassung

Boris Palmers Bilanz der Volksabstimmung und der Bewegung gegen S21 vom Februar 2012 enthält wenige Elemente, denen wir zustimmen. Richtig ist z.B., dass die Gegenseite eine Mobilisierung der eigenen Leute zustande brachte, die wir nicht erwartet hatten und dass bei vielen, die für S21 stimmten, ein falscher, abstrakter Fortschrittsglauben eine Rolle spielte. Nicht zustimmen können wir seinen pauschalen Aussagen, die S21-Gegner hätten diese Gegenmobilisierung durch »Mystifizierung« und Polarisierung begünstigt. Völlig anders sehen wir die Bilanz grüner Politik nach der Landtagswahl; die grün geführte Landesregierung hat viele Chancen, den Widerstand gegen S21 zu stärken, nicht genutzt und die Bevölkerung völlig unzureichend über das Zerstörungspotential von S21 informiert. Palmer betreibt hier green washing der besonderen Art. Schließlich ist die Aussage falsch, mit der Volksabstimmung sei S21 politisch nicht mehr zu stoppen.

Palmer betreibt, ähnlich wie der grüne Ministerpräsident, eine Überhöhung der Volksabstimmung vom 27. November 2011. Diese war ohne Zweifel eine Zäsur. Doch es gab andere Einschnitte. Und immer wurde nach all diesen Zäsuren der Widerstand gegen S21 totgesagt. Das war so Anfang Dezember 2010, nach der Verkündung des Schlichterspruchs. Und das war so nach der Stresstest-Show im Juli 2011. Sehen wir uns Palmers Argumente an.

### Argument 1

#### Wo es kaum Bahnverkehr gibt, stimmt die Mehrheit für S21

Palmer schreibt: »(Es) ist auffällig, dass die Mehrheiten gegen den Ausstieg in ländlichen Gebieten Baden-Württembergs besonders groß waren. Vereinfacht gesagt ist die Zustimmung zu Stuttgart 21 in einem Landkreis umso größer, je weniger Züge dort verkehren. Aus dieser Beobachtung wird sofort klar, dass all unsere guten Argumente für den Kopfbahnhof und gegen den Engpass unter der Erde gar nicht fruchten konnten, weil sie für viele Menschen im Land gar keine Rolle spielten.«

Tatsächlich nutzen in Deutschland weniger als zehn Prozent der Bevölkerung regelmäßig die Bahn.<sup>29</sup> Wenn landesweit drei bis viermal mehr gegen S21 ge-

<sup>29</sup> Der Anteil der Eisenbahn (Nah- und Fernverkehr) bei allen Wegen (»Verkehrsaufkommen«) lag 2009 bei 3,4 %; der Anteil der Eisenbahn bei den zurückgelegten Kilometern (»Verkehrsleistung«) lag bei 7,3 %. Wird der gesamte öffentliche Personennahverkehr (Tram, Busse, U-Bahnen) hinzugerechnet, dann erreichen Bahn und ÖPNV beim Verkehrsaufkommen addiert 16,8 % und bei der Verkehrsleistung 14,3 %. Angaben nach: Verkehr in Zahlen 2010/2011 S. 220f.

stimmt haben als Menschen regelmäßig Bahn fahren, dann waren offensichtlich viele dabei, für die die Bahn in ihrem Alltag keine Rolle spielt.

Im übrigen stimmt die Gleichung »je weniger Züge verkehren, desto mehr Stimmen für S21« nicht überall. Es gab im Wahlkreis Breisgau-Hochschwarzwald eine MEHRHEIT (51,5 % Ja) für den Ausstieg. In Emmendingen stimmten 54,9 % und in Lörrach 53,6 % für einen Ausstieg. Das sind drei ländlich geprägte Wahlkreise, die miserabel ans Schienennetz angebunden sind.

Im Grunde läuft dieses Argument auf die Banalität hinaus, dass das Land in der Regel eher CDU wählt. In Biberach z.B. hatte die CDU bisher Zweidrittel-Mehrheiten. Dort gab es mit 24,5 % »Ja«-Stimmen das landesweit schlechteste Ergebnis. Dabei ist ausgerechnet hier die Bahnanbindung überdurchschnittlich gut.

## **Argument 2 Fortschrittsgläubigkeit**

Palmer schreibt, anknüpfend an seinem ersten Argument: »Wenn es aber gar nicht um den Bahnverkehr ging, dann war etwas anderes entscheidend. Und das kann nur die Aufladung des Projekts mit den Begriffen Fortschritt und Wohlstand gewesen sein.«

Dieses Argument ist zutreffend. Doch die Verbindung von Fortschrittsgläubigkeit und S21 ist nicht neu. Tatsächlich wurde Stuttgart 21 seit 18 Jahren als Verkörperung des technologischen Fortschritts verkauft. Umgekehrt wurde das Festhalten an Kopfbahnhof und Bonatz-Bau als »überholtes Denken« gegeißelt. Heinz Dürr und Matthias Wissmann sprachen bei der Präsentation 1994 immer lieber vom »Sackbahnhof«; man schrieb in die erste Machbarkeitsstudie hinein, ein solcher Sackbahnhof koste viel Zeit »wegen der Lokwechsel« (die es bald nicht mehr gab). Noch während der Schlichtung spielte das Argument der »Zeitverluste« durch die Bahnhofform eine erhebliche Rolle. Oettingers Wort vom »Hüttekrsucht«, was sich auf die Seitenflügel des Bonatz-Baus bezog, ist ebenfalls typisch für diese Denke: Weg mit dem »alten Zeug« – hinein in die Moderne; Stuttgart als Kettenglied in der Globalisierungskette, an der »Magistrale Paris – Stuttgart – Bratislava ...«

Einer der größten Erfolge der Bewegung gegen S21 ist es ja gerade, den Mythos, S21 stelle Fortschritt dar, für Hunderttausende Menschen widerlegt zu haben. Zu fragen wäre also: Warum konnte sich dieser Mythos teilweise neu beleben, warum konnte für S21 neu mobilisiert werden? Und ab wann begann dieses teilweise Roll back? Darauf kommen wir noch zu sprechen.

Boris Palmer schreibt in diesem Zusammenhang zur Neubaustrecke Wendlingen – Ulm:  
»Es ist der Fraktion um Ulms OB Ivo Gönner gelungen, die These zu verbreiten, dass die Neubaustrecke nur kommt, wenn der Ausstieg aus Stuttgart 21 abgelehnt wird. Dazu haben wir mit der Uneinigkeit über Sinn und Unsinn der Neubaustrecke auch selbst gute Arbeit geleistet.«

Was meint Boris Palmer da? Hätte man mehr Einigkeit PRO Neubaustrecke demonstrieren müssen? Das wird zumindest suggeriert. Die Landes-Grünen jedenfalls zogen in den Wahlkampf mit dem Bekenntnis für die Neubaustrecke. Und im Koalitionsvertrag ist dieses Bekenntnis auch festgehalten. Selbst auf den vier von den Grünen zu verantwortenden Seiten in der Informationsbroschüre, die die Landesregierung allen Haushalten im Bundesland zukommen ließ, wird offensiv an der Neubaustrecke festgehalten.

Tatsächlich folgt die Neubaustrecke der gleichen falschen Fortschrittsgläubigkeit und stellt das abstrakte Kriterium »schneller« ins Zentrum aller Überlegungen. Sie negiert Aspekte wie sparsamer Einsatz öffentlicher Mittel, Landschaftsschutz und Energieverbrauch. Und vor allem widerspricht sie dem gesunden Menschenverstand. Diese Neubaustrecke hat mit bis zu 35 Promille eine nochmals größere Steigung als die bestehende Strecke über Geislingen. Auf ihr können herkömmliche Güterzüge gar nicht und auch die meisten Fernverkehrszüge nicht verkehren. Eine Neubaustrecke passt nicht in die sinnvolle (und in der Schweiz seit eineinhalb Jahrzehnten so erfolgreich erprobte) Konzeption des Integralen Taktfahrplans; mit ihr lässt sich in Ulm kein sinnvoller Taktknoten herstellen. Eine bescheidene Beschleunigung der bestehenden Strecke über Geislingen mit einer Fahrzeitreduktion um fünf bis acht Minuten jedoch wäre ideal für einen Integralen Taktfahrplan – und kostete wenige hundert Millionen anstelle von einigen Milliarden Euro.

Natürlich wissen wir, dass es zur Neubaustrecke in der Bewegung gegen S21 unterschiedliche Positionen gibt. Es wäre falsch, diejenigen, die für die Neubaustrecke streiten, aus dem S21-Widerstand auszuschließen. Das darf aber noch lange nicht heißen, dass diejenigen, die die Neubaustrecke mit guten Gründen kritisierten, ihre Kritik verstecken. Genau dies fand statt. In der Schlichtung gab es die spannende Situation, als Geißler mehrmals in die Runde hinein fragte: »Aber es gibt doch hier im Saal niemanden, der die alte Strecke über Geißlingen verteidigt.« Da gab es beredtes – fatales! – Schweigen. Damit waren es diejenigen, die im S-21-Widerstand die Neubaustrecke als »kleineres Übel« durchgehen ließen, die falsche Fortschrittsgläubigkeit förderten.

## **Argument 3 Badische gönnen den Stuttgartern nix Schönes**

Palmer schreibt: »Andererseits gibt es Mehrheiten gegen Stuttgart in ganzen Landkreisen nur im badischen und bevorzugt im südbadischen Raum. (...) Die badische Seite hat offenkundig wenig Neigung verspürt, im schwäbischen Landesteil Geld auszugeben.«

Damit wird den Menschen im Badischen, die gegen S21 und für einen Ausstieg stimmten, eine unsolidarische Grundhaltung zugesprochen. Tatsächlich gibt es ein paar ernsthafte einleuchtende Argumente, die die wunderbar-guten Ergebnisse im Badischen Teil des Landes erklären. Erstens die sehr lange Tradition von Aufbegehren dort (siehe Bauernkrieg 1524/25;

deutsche Revolution 1848 oder Wyhl 1973); zweitens das im Badischen nicht derart konzentrierte mediale pro-S21-Trommelfeuer; drittens die in Baden geringere Mobilisierung der Schwarzen. In fast allen badischen Wahlkreisen lag die Wahlbeteiligung in der Regel um zehn Prozentpunkte unter dem württembergischen Durchschnittswert.<sup>30</sup>

Viertens und vor allem geht es um die Erfahrung mit »Baden21«: Um den Kampf gegen das Projekt der Bahn zum Ausbau der Rheinstrecke, die bei der bisher geplanten Streckenführung mit einer enormen zusätzlichen Verlärmung verbunden ist. Die Leute kämpfen dort um andere Linienführungen, die teuer sind. Sie gehen mit gutem Grund davon aus, dass ein Bau von S21 die Gelder in der Landeshauptstadt konzentriert und den erforderlichen Lärmschutz im Rheintal verhindert.

#### **Argument 4 Wo Grün, da gut**

Palmer schreibt: »Die dritte Beobachtung: In Stuttgart und im ganzen Land gibt es eine starke Korrelation der Ergebnisse mit den Wahlergebnissen der Grünen und der CDU. Wo die Grünen stark sind, wie im Tal-kessel, in Freiburg oder in Tübingen, überwiegt die Ablehnung von Stuttgart 21. Wo die CDU stark ist, in den Stuttgarter Vororten und auf dem Land, überwiegt die Zustimmung zu Stuttgart 21.«

Das ist erneut eine eher banale Beobachtung. Natürlich stimmten grüne Wählerinnen und Wähler, sofern sie denn zur Wahl gingen, so gut wie alle gegen S21. Doch es gab zunächst prozentual mit 41,2 % massiv mehr Stimmen gegen S21 und für einen Ausstieg wie es bei der vorausgegangenen Landtagswahl Stimmen für die Grünen (24,2 %) gab. Auch absolut waren es mit 1,5 Millionen deutlich mehr Ja-Stimmen als die Grünen am 27.3. mit 1,2 Millionen an Stimmen erhielten (wobei die deutlich niedrigere Wahlbeteiligung sich auch in einem Rückgang der Wahlbeteiligung von potentiell grünen Wählerinnen und Wähler niederschlug. Das ist doch das Interessante: Wenn wir mal von den 2,8 % oder den 126.000 Stimmen absehen, die die Linke am 27.3. erhielt (und die ebenfalls fast alle mit »Ja« gestimmt haben dürften), so gab es eben auch viele Leute aus dem Wählerpotential der SPD und sicher auch ein paar Zehntausend Stimmen aus dem CDU-Potential, die sich gegen S21 aussprachen.

#### **Argument 5 Haben »wir« zu stark polarisiert und mystifiziert?**

Boris Palmer schreibt: »Auch dazu (zur Mobilisierung der CDU; W.W.) haben wir mit den »Lügenpack«-Parolen, einer »Mappschiedsparty« und vielen Attacken auf eine waidwunde CDU erklecklich beigetragen.« (...) »Die teilweise mythische Überhöhung des Widerstands hat

<sup>30</sup> Während die Wahlbeteiligung im gesamten Bundesland bei 48,3 % lag und in Stuttgart 67,8 %, in Esslingen 62,3 %, in Reutlingen 54,2 % und in Ulm 52,1 % erreichte, lag sie in Mannheim bei 33,3 %, in Lörrach bei 37,7 %, Baden-Baden bei 38,9 %, in Emmendingen bei 41 %, in Heidelberg bei 41,9 %, in Karlsruhe Stadt bei 40,8 %, in Breisgau-Hochschwarzwald bei 43,4 % und in Freiburg bei 44,6 %.

viele Menschen abgeschreckt. Ganz sicher kann man das von Demonstrationen sagen, die durch Blockaden von Hauptverkehrsstraßen den Verkehr in der Innenstadt zum Erliegen gebracht haben. So manches Nein war ein Nein zu Staus am Montagabend. So sehr eine Bewegung Symbole und Identifikationspunkte benötigt, manches Gelöbnis und mancher Superlativ zum Denkmal- und Naturschutz hat außerhalb der Bewegung Unverständnis erzeugt und zur Niederlage beigetragen. Das gilt noch stärker für Unduldsamkeit und verbale Aggression, die es auf unserer Seite auch gegeben hat.«

Richtig ist Palmers Beobachtung, dass die CDU bzw. die S-21-Befürworter eine Mobilisierung der eigenen Basis hinlegten, die von uns so nicht erwartet worden war. Da spielte »Rache für den 27. März« eine Rolle. Die Abstimmungsergebnisse vom 27. November zeigen in der Regel auch: Je niedriger die Wahlbeteiligung war, desto höher lag der Anteil der Ja- und Ausstiegsstimmen. Selbst in Freiburg, wo das Top-Ergebnis von 66,5 % Ja-Stimmen eingefahren wurde, lag die Wahlbeteiligung mit 44,6 % unter dem Landesdurchschnitt (mit 48,3%). Im Wahlkreis Tübingen wiederum, wo es eine starke Bewegung gegen S21 gab, kamen die Ja-Stimmen »nur« auf 47,8 %; die Wahlbeteiligung lag mit 58,7 % um gut zehn Prozentpunkte über dem Landesdurchschnitt.<sup>31</sup>

Palmer suggeriert, dass es – in erheblichem Maß – die Anti-S21-Bewegung war, die die Mobilisierung der Gegenseite ermöglichte und damit zumindest indirekt zur Niederlage beitrug. »Wir« haben »polarisiert«, »mystifiziert«, »blockiert«; waren »unduldsam« und »aggressiv«.

In Wirklichkeit hatte es die Anti-S21-Bewegung nicht in der Hand, welche Art Gegenmobilisierung die CDU zustande bringen würde. Die Mobilisierung der »Proler« war in erster Linie das Ergebnis der Anstrengungen von CDU, Unternehmerverbänden und Bürgermeistern. Ihr wurde auch Raum dadurch gegeben, dass die Grün angeführte Landesregierung nach dem Wahlsieg die Chancen, die S21-Kritik zu unterstützen, nicht nutzte.

Auf der anderen Seite war es gerade der kreative Widerstand, waren es Gelöbnisse und symbolische Akte (»Schwabenstreiche«), die den Widerstand gegen S21 auszeichneten und anwachsen ließen. Dieser war in der Regel eben nicht aggressiv und kaum unduldsam; diese Kriterien treffen jedoch voll auf die »Proler« zu. Angesichts der Brutalität und des Zynismus, mit der die Mappus-Regierung gegen den S21-Widerstand vorging, waren Events wie eine »Mappschiedsparty« und

<sup>31</sup> Diese Situation wiederholt sich auch in der Region Oberschwaben: In Biberach gab es das Top-Ergebnis der Proler mit 75,5 % Nein-Stimmen; dort gab es zugleich mit 50,7 % eine überdurchschnittliche Wahlbeteiligung. In Ravensburg und im Bodenseekreis, wo es vergleichbare massiv CDU-geprägte Strukturen wie in Biberach gibt, gab es mit 60,3 % und 57,6 % deutlich weniger gute Ergebnisse der »Proler«; die Wahlbeteiligung war dort unterproportional (45,8 % in Ravensburg und 47,1 % in Friedrichshafen/Bodenseekreis). Die Behauptung von Palmer, es habe überall in Oberschwaben – »von Ulm bis Friedrichshafen« – Mehrheiten von »mehr als zwei Drittel« für S21 gegeben, deckt sich nicht mit den realen Ergebnissen.

gelegentliche Straßenblockaden absolut legitim und für einen großen Teil der Bevölkerung nachvollziehbare Aktivitäten.

## Argument 6

### Das Beispiel Stuttgart

Palmer schreibt: »Eine klare Mehrheit in Stuttgart gegen das Projekt hätte zumindest gezeigt, dass nur die trickreiche Umgehung des Bürgerentscheids durch Wolfgang Schuster Stuttgart 21 gerettet hat. Selbst das können wir jetzt nicht mehr mit Sicherheit wissen, auch wenn der Ausstieg vielen Menschen im Jahr 2007 viel leichter gefallen wäre.«

Richtig ist: Dem Stuttgarter Ergebnis kommt eine große Bedeutung zu. Hätte es in der Landeshauptstadt eine Mehrheit für den Ausstieg gegeben, sähe vieles anders aus. Jetzt ist das Ergebnis in Stuttgart aber ausgesprochen knapp: 47,1 % stimmten mit Ja, 52,9 % mit Nein. Oder: Für einen »Ja«-Sieg fehlten gerade mal 14.464 Stimmen (Ja = 117.310; Nein = 131.774). Gleichzeitig gab es in Stuttgart mit 67,8 % die höchste Wahlbeteiligung in ganz Baden-Württemberg. Sie lag höher als bei der Landtagswahl vom 27. März 2011 (mit 66,2 %).

Bedenkt man, dass Stuttgart eine mehrheitlich von der CDU bestimmte Stadt ist, so ist das ein respektables Ergebnis. Vor allem kann niemand behaupten, dass das Stuttgarter Ergebnis mit der Niederlage der S21-Gegnerinnen und Gegner unabänderlich war. Wenn man die tatsächlichen Fehler betrachtet, die es auch bei den S21-Gegnern gab, und wenn die tatsächlichen Ursachen des Erfolgs der »Proler« analysiert werden, dann wird deutlich: Das war zu kippen.

Dann gilt jedoch auch: Die Mehrheit in der Landeshauptstadt kann sich wieder zu unseren Gunsten verändern.

### Die entscheidenden Gründe für die Niederlage und die Verantwortung der Grünen

Zu denken geben sollte uns, WANN es gelang, Mehrheiten gegen S21 zu erzielen, und wann diese wieder umgedreht wurden. Nimmt man die Infratest-Umfragen, die glaubwürdig erscheinen und die sich auch mit den Ergebnissen des Volksentscheids als belastbar erwiesen, dann gab es beginnend ab Frühjahr 2010 in ganz Baden-Württemberg eine deutliche Mehrheit gegen S21. Ab Dezember 2010 kippte dann die Stimmung und Infratest meldete eine Mehrheit für das Projekt in Baden-Württemberg.

Der erste Wendepunkt – Anfang 2010 – mit einer zeitweilig deutlichen Mehrheit gegen S21 trat ein mit den ersten großen Demos gegen Stuttgart 21, was sich mit dem Abriss des Nordflügels und mit der Polizeiaggression vom 31. September 2010 verstärkte. Die Stimmung kippte mit der Verkündung des Schlichterspruchs.<sup>32</sup>

<sup>32</sup> Auf die Frage »Sind Sie grundsätzlich für oder gegen Stuttgart 21« antworteten im August 2010 35 % mit »dafür« und 54 % mit »dagegen« (Rest von 11 % »weiß nicht«); am 1. Dezember 2010 antworteten 54 % mit »dafür« und 38 % mit »dagegen« (Rest von 8 % mit »weiß nicht«). (Umfragen Infratest dimap).

Diese Mehrheitsverhältnisse zuungunsten der S21-Kritik blieben dann so im gesamten Jahr 2011 – trotz des Wahlsiegs von Grün-Rot, bestätigt in der Volksabstimmung.

Die »gedrehte Stimmung« hat offensichtlich etwas mit Heiner Geißler und der Schlichtung zu tun. Wir gehören nicht zu denjenigen, die die Beteiligung an der Schlichtung falsch gefunden hätten. Allerdings dürfte die Tatsache, dass Geißler bei der Schlichtung und teilweise auch noch beim Stresstest – hier durch seine Kaninchen-aus-dem-Hut-»Kombilösung« – immer Herr des Verfahrens blieb und vor allem am Ende der Schlichtung sich souverän als Schiedsrichter präsentieren konnte, zum Stimmungsumschwung beigetragen haben. Geißler war in Wirklichkeit nie neutraler Schlichter; er war immer deutlich parteilich pro S21. Doch sein deutlich zu wenig in Frage gestellter Nimbus als ein zwischen CDU und Attac wandelnder Moderator verliehen seinen Positionen (»Jetzt bauen wir S21 plus«) große Autorität und seinen Feststellungen (»Der Stresstest wurde bestanden«) enormes Gewicht.

Diese jüngere Geschichte unseres Widerstands gegen S21 hat den Ausgang der Volksabstimmung deutlich beeinflusst. Dennoch glauben wir nicht, dass das Endergebnis damit bereits feststand. Es gab eine Reihe von Schwachstellen in unserer Kampagne zur Volksabstimmung selbst (so hinsichtlich des Werbematerials), es gab den Fehler, dass wir uns unzureichend auf das Ergebnis in der Landeshauptstadt konzentrierten (und z.B. dem Schreiben von OB Schusters kein vergleichbares zentrales Hauswurf-Material entgegensetzen konnten) und wir propagierten keine landesweite positive Alternative zu S21.

Vor allem aber gilt: Die Enttäuschung mit der grün geführten Landesregierung und das Versagen derselben bzw. der Grünen Partei spielten eine maßgebliche Rolle beim Ergebnis der Volksabstimmung. Das sieht Boris Palmer ziemlich anders; er schreibt: »Erschreckend finde ich, dass mittlerweile auch die Unwahrheiten der Pro-Seite bereitwillig weiter verbreitet werden, um die Grünen zu Schuldigen zu machen. (...) Allen, die nun mit allerlei Indizienbeweisen zu belegen versuchen, dass die Grünen nur die Wahl gewinnen und nie das Projekt zu verhindern versuchten, kann ich mit bestem Wissen und Gewissen sagen: Das ist nicht wahr. (...) (Ich) (...) kann ich für den Ministerpräsidenten und den Verkehrsminister die Hand ins Feuer legen. (...) Winfried Kretschmann und Winfried Hermann haben das Versprechen, alles in ihrer Macht stehende zu tun, um das Projekt zu beenden, eingelöst. Sie mussten nur feststellen, dass diese Macht begrenzt ist.«

Tatsache ist: Die große Mehrheit der Bewegung gegen S21 war nach dem Wahlsieg vom 27. März 2011 überzeugt, dass S21 nun gestorben sei. Dabei spielte sicher ein allgemeines Vertrauen in die Grünen als wichtige Anti-S21-Partei eine Rolle. Es gab aber auch eine Reihe sehr konkreter Anhaltspunkte, dass die

Grünen als führende Regierungspartei nun die Macht haben würden, das Projekt zu stoppen. Um nur vier zu nennen: Baukosten, Planfeststellung, Information der Bevölkerung und Kapazität des Kopfbahnhofs versus Kapazität des S21-Tiefbahnhofs. Doch bei all diesen vier recht handfesten Möglichkeiten, den S21-Widerstand zu fördern, versagten die Grünen, der grüne MP und der grüne Verkehrsminister.

**Kosten:** Bei den Baukosten gab es die Steilvorlage, dass in den Akten des Verkehrsministerium gerichtsfeste Belege dafür gefunden wurden, wonach bereits die Oettinger-Regierung wusste, dass die realen S21-Kosten auf 6,5 Mrd. Euro ansteigen dürften und diese Erkenntnis bewusst verschwieg. Wie wurde reagiert? Die Landesregierung respektive das Verkehrsministerium wurden nicht aktiv. Es gab keine Versuche, daraus auf der juristischen Ebene Kapital zu schlagen. Das Thema taucht in der Info-Broschüre der Landesregierung schlicht nicht auf.

**Planfeststellung:** Noch im Februar 2011 hatte Winfried Kretschmann als MdL in einem Offenen Brief an Grube verlangt, keine neuen Fakten zu schaffen bevor nicht alle relevanten Bauabschnitte planfestgestellt sein würden. Im Koalitionsvertrag vom Mai 2011 ist festgehalten, dass die Landesregierung darauf drängt, dass die Bahn »unmittelbar nach dem Stresstest« alle Unterlagen für eine Planfeststellung auf den bisher nicht planfestgestellten Abschnitte einreicht.

**Wie wurde reagiert?** Die DB AG reichte bis heute nicht einmal die Unterlagen für die Planfeststellung ein. Schon gar nicht gibt es eine Planfeststellung für zentrale Bauabschnitte wie auf den Fildern. Dennoch unterstützt die Landesregierung in der (durch den Einsatz der Landespolizei unteretzten) Praxis die aktuelle Politik des Faktenschaffens seitens der DB AG.

**Information:** Die grün geführte Landesregierung und die Grünen als Regierungspartei hatten die einmalige Chance, in der Informationsbroschüre der Landesregierung, die an alle Haushalte ging, objektiv zu informieren und Klartext zu reden.

**Wie wurde reagiert?** Die Landesregierung ließ es zu, dass auf den vier Seiten, die die SPD in dieser Broschüre zu verantworten hatte, objektive Lügen (wie »S21 schafft zusätzliche Grünflächen« und »bis heute gibt es keinerlei Beleg dafür, dass der Kostenrahmen für S21 nicht ausreichend bemessen wäre«) verbreitet wurden. Zu den vier Seiten, die die Grünen autonom gestalten konnten, heißt es in einem Schreiben aus der S21-Bewegung an den Ministerpräsidenten Kretschmann: »Diese >Ihre< Seiten sind von einer ausgesprochen defensiven Argumentationsweise geprägt. Entscheidende, die konkrete Lebenswelt und die Gefühle der Menschen ansprechende Argumente, die gegen S21 sprechen, tauchen dort schlicht nicht auf. Das Wort Denkmalschutz taucht nirgendwo auf. Ist es aber nicht so, dass der Bonatz-Bau neben dem Fernsehturm ein Wahrzeichen Stuttgarts ist? Die Begriffe >Ebenerdigkeit< und >Vorteile für Menschen mit

Behinderungen< (bzw. die entsprechenden Nachteile beim Kellerbahnhof) tauchen auf diesen Seiten nicht auf. (...) Auch erwähnen Sie auf diesen Seiten nicht die Tatsache, dass die Gleisneigung bei S21 fünfmal größer ist als in der Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (EBO) gestattet und dass es in Deutschland, ja in ganz Europa keinen einzigen Bahnhof mit einer derartigen Gleisneigung und damit mit einem solchen Gefährdungspotential gibt. Schließlich kommt auf diesen >Ihren< Seiten der Mittlere Schlossgarten, der mit seinen vielen mehr als hundertjährigen Bäumen massiv in Mitleidenschaft gezogen wird, gar nicht vor. Ja, selbst das Wort >Grünflächen< taucht dort nicht auf. Ist es nicht grotesk, dass eine von den Grünen angeführte Landesregierung nicht ins Zentrum ihrer Argumentation rückt, dass S21 Grün zerstört, dass damit Stadtqualität und Lebensqualität abgebaut werden, und dass die Alternative einer Optimierung des Kopfbahnhofs eine grüne Entwicklung in der Landeshauptstadt eröffnen würde?«<sup>33</sup>

Bleibt das Thema Kapazitäten des Kopfbahnhofs. Dazu schreibt Palmer:

»Dem Verkehrsministerium wird immer wieder vorgeworfen, es habe keine Studie zur wahren Leistungsfähigkeit des Kopfbahnhofs beauftragt und damit die Abstimmung fast schon verloren gegeben. Nach der hier vorangestellten Analyse hätte diese Studie aber die Nein-Sager überhaupt nicht beeinflusst, weil die Leistungsfähigkeit des Bahnhofs sie einfach nicht interessiert hat.«

Diese Sicht können wir aus zwei Gründen nicht teilen.

Erstens weil das Kapazitäts-Argument zentral ist für S21. Der Tiefbahnhof wurde seit April 1994 mit dem Argument beworben, dass es damit eine Kapazitätserweiterung im Stuttgarter Hauptbahnhof geben würde. Auch die von Palmer richtig angesprochenen »Fortschrittsgläubigen« gehen davon aus, dass der Tiefbahnhof mehr Leistung, mehr Geschwindigkeit, erhöhten Durchlass usw. bringen würde. Auch in der Informationsbroschüre der Landesregierung zur Volksabstimmung heißt es (auf den »SPD-Seiten«), der Stresstest habe gezeigt, dass »in der Spitzenstunde 30 Prozent mehr Züge als heute« dort verkehren könnten.

Wenn nun das Gegenteil im Detail belegt wird, so ist dies brandheiß. Das grün geführte Verkehrsministerium hätte dies deutlich machen, die entsprechende Studie in Auftrag geben bzw., als diese dann von anderer Seite bezahlt wurde, diese Studie puschen können. All dies erfolgte nicht. Kurz vor der Volksabstimmung erstellte Alexander Käck (Ingenieure 22) in einem Brief an W. Kretschmann und W. Hermann eine ausführliche Dokumentation darüber, wie trickreich und bewusst das Verkehrsministerium und der Ministerpräsident verhindert hatten, dass das Thema Kapazität des Kopfbahnhofs öffentlich gemacht wird,

<sup>33</sup> Aus dem Schreiben von Chr. Engelhardt, K. Gebhard, M. v. Herrmann, H. Heydemann, E. Hopfenzitz, S. Klausmann-Sittler, W. Kuebart, R. Pfeleiderer, V. Löscher, W. Sittler und W. Wolf an MP Kretschmann vom 6. Februar 2012.



wie man die Verfasser der Studie, Viereggs und Rößler, ins Leere laufen ließ, dass die am 12. Oktober 2011 dem Verkehrsministerium übermittelte Studie schlicht unbeantwortet blieb und wie trickreich und im Detail belegt verhindert wurde, dass in der Informationsschrift der Landesregierung über den zentralen Aspekt Kapazität des Kopfbahnhofs informiert wurde.

Es liegt auf der Hand, warum just bei diesem Thema derart beinhart die Türen blockiert und die Ohren auf Durchzug gestellt wurden: Wenn belegt werden kann, dass man für 4,5 Milliarden Euro plus x die Verkleinerung des Stuttgarter Hauptbahnhofs und eine Kapazitätsverknappung des entsprechenden Eisenbahnknotens erhält, dann sagt jeder gesunde Menschenverstand – und in jedem Fall ein sparsamer Schwabe respektive eine Schwäbin, die »d’Sachzamme hält«: so nicht!

Zweitens teilen wir die Sicht, das Thema Bahnhofskapazität spiele keine Rolle, nicht, weil es den berechtigten Vorwurf der Stresstest-Manipulation gibt. Und dies ist auch Ausgangspunkt einer neuen Situation, die auch für den S21-Widerstand wichtig ist.

### **NEUE Situation bleibt bei Palmer komplett außer Betracht. Oder: Wie weiter**

Palmer behauptet zwar, seine Kritik habe auch »etwas Reinigendes«. Aus der Katharsis kann man neue Kraft schöpfen.« Gleichzeitig stellt er fest, »Stuttgart 21 kann politisch nicht mehr gestoppt werden«. Er bietet dann als einzige Hoffnung, auf die inneren »Mängel« und »Planungsfehler« von S21 zu setzen.

Wir sehen das anders. Der politische Widerstand gegen S21 sollte auch nach den neuen barbarischen Akten der Deutschen Bahn AG, mit zu verantworten durch die grün-rote Landesregierung, fortgesetzt werden. Die fünf Schwerpunkte dabei sind:

(1) Den Charakter der Volksabstimmung klarstellen: Das Ergebnis des Volksentscheids muss objektiv dargestellt werden. An diesem Tag fand formal ein Gesetz keine Mehrheit, die Kofinanzierung von S21 zu beenden. Politisch mag man das als ein mehrheitliches Ja zu S21 deuten. Doch das darf nicht, wie das der Ministerpräsident derzeit tut, als ein juristisch bindendes Votum, jetzt aktiv S21 voranzutreiben, interpretiert werden.

(2) Die Fach- und Sachargumente gegen S21 weiter vortragen: Alle sachlichen Argumente gegen S21 bleiben bestehen. In manchen Aspekten bestätigt sich die S21-Kritik gerade auch in den letzten Wochen (Stichwort: Grundwassermanagement). Diese Argumente müssen weiter offensiv vorgetragen und immer wieder neu konkretisiert werden.

(3) S21 PLUS findet nicht statt und die Kosten explodieren: Diejenigen, die in der Volksabstimmung gegen einen Ausstieg und indirekt oder bewusst für S21 als Gesamtprojekt stimmten, gingen davon aus, dass das gesamte Projekt nicht mehr als 4,5 Milliarden Euro

kosten und dass alle Festlegungen aus der Schlichtung für ein »S21 plus« realisiert werden würden. Heute ist deutlich: Die Kosten liegen längst weit über 4,5 Milliarden Euro; von »S21 plus« wird so gut wie nichts realisiert. Das heißt: Die Betreiber von S21 haben die Geschäftsgrundlage der Volksabstimmung verlassen.

(4) Nein zur Politik des Fakten Schaffens sagen: Für S21 als Gesamtprojekt gibt es kein Baurecht. Es spricht alles dagegen, in einem solchen Fall ein extrem teures und umstrittenes Bauprojekt zu beginnen. Doch die Bahn macht genau dies mit dem Ziel, durch »Fakten schaffen« die Schwächen des Projekts zu verdecken und das Projekt gegen Vernunft und Gesetz durchzuboxen.

(5) Ein Kapazitätsabbau der Schieneninfrastruktur ist abzulehnen und gesetzeswidrig: Die seit Mitte November 2011 gut dokumentierten Vorwürfe, der Stresstest sei systematisch manipuliert worden und S21 stellt einen Kapazitätsabbau dar, stellen eine neue Situation dar. Die Bahn hat auf die Vorwürfe, die nunmehr seit einem Vierteljahr vorgetragen werden, nicht substantiell reagiert. Auch die Bundesregierung stellt inzwischen nicht mehr in Abrede, dass im Fall von S21 möglicherweise nach Allgemeinem Eisenbahngesetz, Paragraph 11, ein Verfahren wegen eines möglichen Kapazitätsabbau anstehen könnte. Sie meint jedoch, dies könne dann »zeitnah zur Außerbetriebnahme« des Kopfbahnhofs – also nach Erstellung des S21-Tiefbahnhofs – geprüft werden.

Der S21-Widerstand sollte dieses Thema zu seinem zentralen machen: S21 bedeutet Kapazitätsabbau. Dies war der Bevölkerung, als sie am 27. November zur Volksabstimmung gerufen wurde, nicht bekannt. Es ist mit keinem Argument zu rechtfertigen, dass Kapazitäten abgebaut, dass dabei wertvolle Substanz zerstört und dass am Ende für Rückbau und Zerstörung auch noch extrem viel Steuergeld bezahlt werden soll. Im übrigen müsste ein solches Projekt des Kapazitätsabbaus nach § 11 des Allgemeinen Eisenbahn-Gesetzes (AEG) beantragt und genehmigt werden; vor seiner Realisierung müsste die Übernahme der alten Infrastruktur »Dritten« zum Kauf oder zur Pacht angeboten werden.

All das erfolgte nicht.

S21 ist verkehrspolitisch falsch. S21 ist zerstörerisch. S21 ist gesetzeswidrig. Oben bleiben bleibt die richtige Lösung.

### Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sabine Leidig, Herbert Behrens, Dr. Dietmar Bartsch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 17/6192 –**

### Förderung des Fußverkehrs

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Zu Fuß gehen und Rad fahren sind die umwelt- und stadtverträglichsten Fortbewegungsformen. Es wird keine fossile Energie verbraucht, die Umwelt wird nicht mit Schadstoffen belastet und es wird nur wenig Raum benötigt. Der Radverkehr wurde in den letzten Jahren auf kommunaler Ebene vermehrt gefördert. Die andere und größte Gruppe der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer, die der Fußgänger, findet jedoch wenig Beachtung, obwohl sie den breiten Sockel des Nahverkehrs in unseren Städten und Gemeinden bildet. Rund ein Viertel aller Wege in Deutschland werden zu Fuß zurückgelegt (bundesweite Befragung „Mobilität in Deutschland 2008“). Es gibt genügend Gründe, dem Gehen als sozialverträglicher, gesundheitsfördernder, umweltfreundlicher, flächensparender und preiswerter Fortbewegungsart mehr Aufmerksamkeit zu widmen. Auf Bundesebene können fußgängerfreundliche Rahmenrichtlinien zu einer Ausweitung dieser Basismobilitätsform beitragen.

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit und durchgängige Barrierefreiheit machen Straßen für zu Fuß Gehende sicherer und damit attraktiver. Alle Menschen, insbesondere Ältere, profitieren z. B. von barrierefreien Zugängen oder Fahrstühlen in öffentlichen Gebäuden und Bahnhöfen. Fußgänger mit Kinderwagen oder schwerem Gepäck sind oft auf dieselben Erleichterungen wie andere Mobilitätseingeschränkte angewiesen.

1. Welche Maßnahmen sind seit der Verabschiedung der Nachhaltigkeitsstrategie von 2002, in der im Teilbereich Mobilität eine Förderung des Fußverkehrs als Schwerpunkt gesetzt ist, geplant, eingeleitet oder umgesetzt worden?

Die Bundesregierung setzt auf eine integrierte Verkehrspolitik, die die Leistungsfähigkeit der einzelnen Verkehrsmittel und deren Zusammenspiel durch ein Bündel von unterschiedlichen Maßnahmen optimiert. Dabei geht es nicht um die Konkurrenz zwischen den Fußgängern auf der einen Seite und den sonstigen Verkehrsteilnehmern auf der anderen Seite, sondern um eine Förderung der jeweiligen Stärken und der intermodalen Verflechtungen der einzelnen Verkehrsträger. Vor diesem Hintergrund gilt es, den Fußverkehr grundsätzlich als

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 29. Juni 2011 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

integralen Bestandteil des Verkehrssystems zu betrachten. Mit einem Anteil von 24 Prozent am Gesamtverkehrsaufkommen (gemessen in zurückgelegten Wegen) kommt ihm eine zentrale Rolle bei der Gestaltung einer nachhaltigen Mobilität zu. Wegen seiner Emissionsfreiheit leistet der Fußverkehr einen wichtigen Beitrag zu einer umwelt- und klimafreundlichen sowie der Gesundheit förderlichen Mobilität.

Im Rahmen der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie hat die Bundesregierung seit 2002 – wie im Fortschrittsbericht 2008 zur Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie dargelegt – zahlreiche Maßnahmen der Kommunen im Interesse eines nachhaltigen Stadtverkehrs unterstützt.

Darüber hinaus verfolgt die Bundesregierung – im Rahmen der ihr durch das föderale Bund-Länder-Gefüge eingeräumten Finanzierungs- und Gesetzgebungskompetenzen – das Ziel einer möglichst weitreichend barrierefreien Mobilität im Bereich der Verkehrsinfrastruktur und des Personenverkehrs. Außerdem setzt die Bundesregierung sich für die Optimierung der Schnittstellen zwischen dem so genannten Umweltverbund (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) und den sonstigen Verkehrsträgern ein. Eine Vielzahl von Forschungsvorhaben und die Verbreitung guter Beispiele durch den Bund haben dazu beigetragen, die Länder und Kommunen bei der Förderung des Umweltverbundes und der Verbesserung der Intermodalität zu unterstützen. Die Erhöhung der Verkehrssicherheit von Fußgängern und Radfahrern für die Bundesregierung von zentraler Bedeutung: Der Schutz schwächerer Verkehrsteilnehmer und Zielgruppen wird ein Schwerpunkt des nationalen Verkehrssicherheitsprogramms für den Straßenverkehr (VSP) sein.

2. Teilt die Bundesregierung die Ansicht der Fragesteller, dass die Förderung des Fußverkehrs als ein Baustein zur Erreichung der Klimaschutzziele die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrsbereich mindern kann (bitte mit Begründung)?

Die zentrale Herausforderung einer nachhaltigen Verkehrspolitik besteht darin, Mobilität so zu organisieren, dass Mensch, Umwelt und Klima so wenig wie möglich belastet werden. Insoweit ist die individuelle Entscheidung, Wegstrecken zu Fuß zurückzulegen, unter Klimaschutz- und Gesundheitsaspekten folgerichtig.

Bezogen auf die Zahl der Wege, entfällt auf den Fußverkehr in Deutschland ein Anteil von 24 Prozent, das sind rund 90 Millionen Personenkilometer pro Tag. Auf diesen Wegen werden gegenüber anderen Verkehrsträgern keine Emissionen erzeugt. Somit kann die Förderung des Fußverkehrs einen Beitrag zur Minderung der CO<sub>2</sub>-Emissionen leisten, wenn sie zu einer Erhöhung des Fußverkehrsanteils bei gleichzeitiger Verringerung des Anteils CO<sub>2</sub>-emittierender Verkehrsarten führt.

3. Wie viele Mittel aus dem Regionalisierungs- und Entflechtungsgesetz sind in den letzten fünf Jahren in Verkehrsanlagen, die größtenteils dem Fußverkehr dienen, geflossen, und aus welchen Quellen stammen diese (bitte tabellarisch auflisten)?

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) fällt gemäß Artikel 106a des Grundgesetzes in die Zuständigkeit der Länder. Der Bund stellt – in Absprache mit den Ländern – auf der Grundlage des Regionalisierungsgesetzes (RegG), des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) und des Entflechtungsgesetzes (EntflechtG) lediglich die erforderlichen Finanzmittel bereit. Gemäß § 6 Absatz 1 RegG ist mit den Regionalisierungsmitteln insbesondere der Schienenpersonennahverkehr zu finanzieren.

Die Mittel nach dem EntflechtG werden den Ländern zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden zur Verfügung gestellt. Diese fördern damit in erster Linie den kommunalen Straßenbau und den ÖPNV. Über die Verteilung der Mittel entscheiden die Länder in eigener Zuständigkeit.

Da ein Mitteleinsatz nach Förderkriterien und Fördervoraussetzungen (§§ 2, 3 GVFG alt) nicht mehr vorgegeben ist, haben die Länder bezüglich der konkreten Verwendung der Entflechtungsmittel eigene gesetzliche Regelungen geschaffen. Der jährliche Bericht der Länder über die zweckgerechte Verwendung der Mittel für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden gemäß Verordnung zur Durchführung des Entflechtungsgesetzes (EntflechtGVO) enthält nur die tabellarische Darstellung der geförderten Maßnahmen (allgemeine Programmbeschreibung) und die Höhe der geleisteten Zahlungen. Eine Aufstellung (Kategorisierung) der Mittelverwendung, wie z. B. „Verkehrsanlagen des Fußverkehrs“, ist auf dieser Grundlage nicht möglich.

4. Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind jeweils für den Bereich Fußverkehr tätig
  - a) im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung,

Im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) ist der nicht motorisierte Individualverkehr im Referat UI 31 (Personenverkehr, Öffentliche Verkehrssysteme, Radverkehr) angesiedelt. Für diesen Bereich sind insgesamt sechs Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Referates tätig.

- b) in der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt),

In der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) sind vier Mitarbeiter mit Fragen des Fußgängerverkehrs befasst.

- c) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR);

Das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) behandelt den Fußverkehr als integrierten Bestandteil von Nahmobilität und Stadtverkehr. Im Bereich Nahmobilität und Stadtverkehr ist eine Person tätig.

- d) im Umweltbundesamt (UBA),

Im Umweltbundesamt (UBA) gibt es einen Mitarbeiter, der Ansprechpartner für den Fußverkehr ist. Darüber hinaus befassen sich im Fachgebiet I 3.1 weitere fünf Personen mit städtischer Mobilität und Personennahverkehr, d. h. mit Themen, die u. a. die Mobilität zu Fuß beinhalten.

- e) in welchen weiteren Bundesbehörden?

Im Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) ist der nicht motorisierte Verkehr – und somit auch der Fußverkehr – Teil der Aufgaben einer Mitarbeiterin des Referates IG I 5 (Umwelt und Verkehr, Elektromobilität).

Im Arbeitsstab des Beauftragten der Bundesregierung für die Belange behinderten Menschen befasst sich eine Mitarbeiterin mit dem Thema „Barrierefreiheit“. Darunter fällt auch der Bereich „Mobilität/Verkehr“.

5. Hat die Bundesregierung bereits Maßnahmen unternommen, die Kommunen zu befähigen, für alle Mobilitätseingeschränkte Zugangsverbesserungen im öffentlichen Bereich flächendeckend zur Verfügung zu stellen, um eine größere Teilhabe aller im öffentlichen Raum sicherzustellen?

Wenn ja, welche sind das?

Die Gestaltung der kommunalen Infrastruktur obliegt in erster Linie den Gemeinden und Landkreisen. Der Bund stellt den Ländern zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden in den Bereichen kommunaler Straßenbau und öffentlicher Personennahverkehr über das sog. Bundesprogramm des GVFG und das EntflechtG jährlich rund 1,67 Mrd. Euro zur Verfügung. Während die Länder Belange der Barrierefreiheit beim Einsatz der Mittel nach dem EntflechtG nach Maßgabe des jeweiligen Landesrechts selbst gewichten können, ist bei Vorhaben, die aus dem Bundesprogramm des GVFG gefördert werden, nach § 3 Ziffer 1 Buchstabe d Voraussetzung, dass die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung berücksichtigt werden und den Anforderungen der Barrierefreiheit möglichst weitgehend entsprochen wird.

6. Welche Aktivitäten und Maßnahmen gibt es seitens der Bundesregierung bei der Förderung des Fußverkehrs im Zusammenhang mit der Umsetzung des Übereinkommens über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (UN-Behindertenrechtskonvention) (vor allem mit Blick auf die Artikel 8, 9, 19 und 20), und welche weiteren sind geplant?

Wie werden dabei die Menschen mit Behinderungen und deren Organisationen mit Blick auf Artikel 4, Absatz 3 der UN-Behindertenkonvention beteiligt?

Das Bundeskabinett hat am 15. Juni 2011 den Nationalen Aktionsplan der Bundesregierung zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention verabschiedet. Die frühzeitige und umfassende Einbindung der behinderten Menschen und ihrer Verbände war der Bundesregierung ein sehr wichtiges Anliegen bei der Erarbeitung des Aktionsplans. Daher wurde seit Anfang 2010 zunächst das Vorgehen sowie anschließend Struktur, Darstellung und Handlungsfelder des Aktionsplans vorgestellt und mit allen Beteiligten diskutiert. Eine Konkretisierung der Visionen und Maßnahmen für den Aktionsplan folgte schließlich über die Kongresse „Teilhabe braucht Visionen“ im Juni 2010 und „Teilhabe braucht Maßnahmen“ im November 2010 mit je rund 300 Teilnehmerinnen und Teilnehmern. Parallel dazu konnten sich Bürgerinnen und Bürger über mehrere Wochen online über das Internetportal [www.einfach-teilhabe.de](http://www.einfach-teilhabe.de) an diesem Prozess beteiligen. Im Mai 2011 fand eine Anhörung der Verbände von und für Menschen mit Behinderungen zum Referentenentwurf des Nationalen Aktionsplans der Bundesregierung statt.

Dieser transparente und partizipative Erarbeitungsprozess des Nationalen Aktionsplans der Bundesregierung soll auch bei der Umsetzung fortgeführt werden.

Im Nationalen Aktionsplan der Bundesregierung ist aufgeführt, dass die Technischen Regelwerke für Planung und Bau von Straßen von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) erarbeitet und kontinuierlich fortgeschrieben werden. Da insbesondere wegen der je nach Art der Behinderung variierenden Anforderungen an die barrierefreie Gestaltung von Verkehrsanlagen noch Forschungsbedarf besteht und die Bundesregierung die Notwendigkeit sieht, dass allen Anforderungen gerecht werdende Gestaltungsformen entwickelt werden, wurden entsprechende Forschungsvorhaben in das Forschungsprogramm Stadtverkehr (FoPS) aufgenommen.

Darüber hinaus sind bauliche Anlagen, öffentliche Wege, Plätze und Straßen sowie öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im

öffentlichen Personenverkehr gemäß § 8 Absatz 2 des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) nach den hierfür einschlägigen Rechtsvorschriften barrierefrei zu gestalten. Insoweit erfolgt eine kontinuierliche Förderung und Verbesserung des barrierefreien Fußverkehrs bei baulichen Neu- bzw. Umgestaltungen bereits seit Schaffung des BGG im Jahr 2002.

7. Welche Änderungen des Rechtsrahmens, insbesondere der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und des Bußgeldkataloges, sind in den letzten Jahren aus Gründen der Fußgängersicherheit vorgenommen worden bzw. sind geplant?

Ein Hauptanliegen von Änderungen der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und der Bußgeldkatalog-Verordnung (BKatV) ist in der Regel die Verbesserung der Verkehrssicherheit. Dies kommt auch den Fußgängern zugute. Beispielhaft genannt wird die letzte Änderung der StVO, mit der die „Winterreifen-Regelung“ verfassungskonform ausgestaltet wurde. Das dort präzisierte temporäre Fahrverbot verhindert als typische Unfallverhütungsvorschrift auch zum Wohle der Fußgänger die Verkehrsteilnahme mit Kraftfahrzeugen ohne eine geeignete Bereifung bei „winterlichen“ Verkehrsverhältnissen. In diesem Zusammenhang wurde auch der Bußgeldrahmen für entsprechende Verstöße verdoppelt. Jüngstes Beispiel ist der Neuerlass der StVO, der sich derzeit in der Anhörung befindet. Hier wird unter anderem die Möglichkeit geschaffen, das Zeichen 357 (Sackgasse) mit einem Piktogramm zur Anzeige der Durchlässigkeit für den Fußgängerverkehr zu kombinieren. Dies verhindert Umwegverkehre.

8. Gibt es Überlegungen, die „Begegnungszone“ nach Schweizer Vorbild in Deutschland einzuführen?  
Wenn nein, warum nicht?

Auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Hans-Joachim Hacker, Sören Bartol, Uwe Beckmeyer und der Fraktion der SPD – Bundestagsdrucksache 17/3368 –, insbesondere zu den Fragen 3 und 4, wird verwiesen.

9. Hält die Bundesregierung die technischen Regelwerke zur Verkehrsplanung und dem Straßenbau, wie sie von der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) erarbeitet und von der Bundesregierung rechtsverbindlich eingeführt werden, ausreichend für die Bedürfnisse der Fußgänger nach Verkehrssicherheit und Leichtigkeit im Verkehr?  
Wenn ja, warum?  
Wenn nein, warum nicht?
10. Hält die Bundesregierung auch für den Fußverkehr Empfehlungen zur Netzplanung für sinnvoll, wie sie für andere Verkehrsträger existieren?  
Wenn ja, warum?  
Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 9 und 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Technischen Regelwerke (z. B. die „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“) für Planung und Bau von Straßen einschließlich der Gehwege werden von der FGSV erarbeitet und herausgegeben. Ihre rechtsverbindliche Einführung fällt in den Zuständigkeitsbereich der Länder.

Auf dieser Grundlage können die zuständigen Baulastträger (für Gehwege sind dies in der Regel die Kommunen) den gesetzlichen Vorgaben entsprechend (z. B. Straßengesetze der Länder) die öffentlichen Straßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand bauen, ausbauen oder unterhalten und dabei die sonstigen öffentlichen Belange, auch die von Fußgängern und insbesondere von behinderten und anderen Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen, berücksichtigen.

Ebenso stehen den zuständigen Baulastträgern mit den „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung“ der FGSV Empfehlungen zur Netzplanung für Fußgänger zur Verfügung.

11. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragesteller, dass Sicherheitsaudits für Straßen, insbesondere innerörtliche mit erheblicher Verkehrsbedeutung, die Verkehrssicherheit der Fußgänger erhöhen?

Sollten solche regelmäßigen Audits auch innerorts zur Pflicht werden?

Wenn nein, warum nicht?

Sicherheitsaudits sind ein wirksames Instrument, um die Verkehrssicherheit – auch für Fußgänger – zu erhöhen. Im Bereich der Bundesfernstraßen werden Sicherheitsaudits auf der Grundlage der „Empfehlungen für das Sicherheitsaudit von Straßen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen bereits seit dem Jahr 2002 durchgeführt.

Sicherheitsaudits sind Bestandteil des Straßenverkehrsinfrastruktur-Sicherheitsmanagements gemäß EU-Richtlinie 2008/96/EG, das seit Ende 2010 verbindlich für die Straßen des transeuropäischen Netzes in Deutschland anzuwenden ist. Die Bundesregierung hat im Interesse einer einheitlichen Vorgehensweise – und gestützt auf den Beschluss des Bundesrates vom 24. September 2010 (Drucksache 460/10) – den Ländern empfohlen, das Straßenverkehrsinfrastruktur-Sicherheitsmanagement auch für die Straßen im eigenen Zuständigkeitsbereich einzuführen. Die Anwendung auf Straßen im Zuständigkeitsbereich der Landkreise und Kommunen wird von der Bundesregierung ebenfalls begrüßt.

12. Mit welchen Maßnahmen fördert die Bundesregierung den Freizeitverkehr in der Kombination Zufußgehen und Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel und das Wandern in Deutschland?

Das Zufußgehen ist die natürlichste und ursprünglichste Art sich fortzubewegen und mobil zu sein. Hohe Luftverschmutzung, Lärmbelastungen, Zerschneidung von Fußwegenetzen und die Unfallgefahren durch den motorisierten Verkehr führen dazu, dass der Anteil der Fußgänger am Modal Split der Verkehrsträger stagniert. Um diesen Stillstand zu überwinden, lässt die Bundesregierung in Modellvorhaben Möglichkeiten zur Förderung des Fußverkehrs erforschen und erproben.

Zudem wurden durch die Bundesregierung Projekte für ÖPNV-gestützte Wanderangebote mit ausgewählten Ländern, Kommunen und Kreisen durchgeführt. Die Ergebnisse der Projekte zeigten auf, dass Freizeitaktivitäten wie das Wandern in Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln durch eine Integration mit dem ÖPNV sowie eine reibungslose Kooperation zwischen Verkehrsanbietern und -verbänden und touristischen Einrichtungen und Verbänden möglich sind. Mit einem relativ geringen Aufwand kann so zu einer nachhaltigeren Gestaltung des Freizeitverkehrs, zur Förderung des ÖPNV und des Wandertourismus in einer Region beigetragen werden. Für eine nachhaltige Entwick-

lung und Finanzierung spezieller ÖPNV-gestützter Wanderangebote sind die Länder verantwortlich. Die Bundesregierung kann hier lediglich beratend zur Seite stehen.

Über die Zusammenarbeit mit der FGSV erarbeitet die Bundesregierung Regelwerke zur planerischen Ausgestaltung von Anlagen des Fußverkehrs nach dem aktuellen Stand der Wissenschaft. Ein großer Schwerpunkt liegt hier auf der Gestaltung barrierefreier Verkehrsanlagen und ÖPNV-Umsteigepunkte für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer. Die Ergebnisse fließen in die aktuelle Änderung der StVO bzw. der VwV-StVO im Bereich der Themen des Fußgänger- und Radverkehrs mit ein.

Die Unterstützung umweltverträglicher Tourismusformen gehört zu den Schwerpunkten der Tourismuspolitik der Bundesregierung. Der Deutsche Wanderverband führt seit zehn Jahren selbstständig das Projekt „Wanderbares Deutschland“ durch (nach einer Anschubfinanzierung durch das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie – BMWi). Darüber hinaus hat das BMWi von 2008 bis 2010 eine „Grundlagenuntersuchung zum Freizeit- und Urlaubsmarkt Wandern“ mit rund 155 000 Euro gefördert.

13. Welche Maßnahmen zur Gesundheitsförderung unterstützt die Bundesregierung zur Erreichung von mehr körperlicher Bewegung bei der Erledigung von Alltagswegen?

Körperliche Aktivität ist eine wichtige Ressource für die Gesundheit und für ein möglichst langes, beschwerdefreies Leben mit hoher Lebensqualität. Der wissenschaftliche Nachweis für die präventiven Wirkungen von körperlicher Aktivität auf eine Vielzahl von Krankheiten, wie z. B. Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Diabetes Mellitus Typ 2, Stoffwechselerkrankungen, Adipositas und Beschwerden des Bewegungsapparates, ist gesichert. Regelmäßige körperliche Bewegung muss vor allem im Alltag der Menschen – also in der Familie, in Kindertagesstätten, in Schulen, im Beruf und in der Freizeit – stattfinden.

Mit dem Nationalen Aktionsplan „IN FORM – Deutschlands Initiative für gesunde Ernährung und mehr Bewegung“ verfolgt die Bundesregierung das Ziel, das Bewegungs- und Ernährungsverhalten von Kindern und Erwachsenen nachhaltig zu verbessern. Eine Vielzahl von Maßnahmen fokussiert auf die Förderung der Alltagsbewegung ([www.in-form.de](http://www.in-form.de)). So wurden in dem Förderschwerpunkt „Aktionsbündnisse gesunde Lebensstile und Lebenswelten“ des Bundesministeriums für Gesundheit in elf Vorhaben tragfähige Kooperationen durch die Vernetzung bestehender Aktivitäten aufgebaut und dauerhaft verankert. Dies reichte von der Qualifizierung von Gesundheitsteams an Schulen über die Verbindung von Schulsport mit den Angeboten von Vereinen bis hin zur Gestaltung eines bewegungsfreundlichen Umfelds. Des Weiteren wurden in allen Bundesländern Zentren zur Bewegungsförderung eingerichtet. Zur Sicherung der Nachhaltigkeit sind diese vorwiegend bei den Landesvereinigungen für Gesundheit angesiedelt. Diese Zentren vernetzen bestehende Aktivitäten auf Länderebene, machen gute Praxisbeispiele bekannt und stehen als kompetente Ansprechpartner zur Verfügung. Die Länder unterstützen grundsätzlich die Zentren für Bewegungsförderung.

Seit mehreren Jahren befasst sich die Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung, eine Behörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Gesundheit, mit den Themenschwerpunkten Bewegung, Ernährung und Stressbewältigung. Kinder und Jugendliche sind dabei die prioritäre Zielgruppe. Mit den Aktionen „Unterwegs nach Tutmirgut“ für Kinder und „Gut drauf – Bewegen, entspannen, essen – aber wie!“ für Jugendliche liegen ganzheitliche Ansätze vor, die gesundheitsförderliche Angebote in den Lebensalltag von jungen



Menschen integrieren und diese zu mehr Bewegung im Alltag motivieren ([www.bzga.de](http://www.bzga.de)).

Gefördert vom Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz haben die sogenannten KINDERLEICHT-REGIONEN ([www.besseressenmehrbeugen.de](http://www.besseressenmehrbeugen.de)) modellhaft erprobt, mit welchen Methoden, über welche Zugangswege und mit welchen Partnern universelle Prävention von Übergewicht bei Kindern zum Erfolg führen kann. In 24 Regionen wurden vielfältige Maßnahmen zur Steigerung der Alltagsaktivität von Kindern und deren Eltern entwickelt. So wurde z. B. ein „Walking Bus“ ins Leben gerufen. Dabei handelt es sich um Eltern, die sich ehrenamtlich bereit erklärten, auf dem Schulhin- und -rückweg festgelegte Stationen anzugehen und gemeinsam mit den wartenden Kindern den Schulweg zu Fuß zu meistern. Ebenso wurden zur Gestaltung eines bewegungsfreundlichen Umfeldes in Zusammenarbeit mit Stadt, Eltern und Kindern Spielplätze saniert und umgebaut. Die Evaluationsergebnisse des Modellvorhabens sollen Ende 2011 vorliegen.

14. Wie sind die Ergebnisse der Modellvorhaben „Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt“, geleitet vom UBA, in die Praxis der Bundesregierung eingeflossen?

Die Ergebnisse des Modellvorhabens „Fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt“ dienen in erster Linie der kommunalen Praxis. Auf Bundesebene sind sie für den Radverkehr in den Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) eingeflossen. Dies betrifft auch solche Fragen, die das Zusammenwirken von Fußgängern und Radfahrern betreffen.

15. Hat sich die Bundesregierung mit dem „Walking and Cycling Action Plan“ der britischen Regierung aus dem Jahr 2004 auseinandergesetzt, und wie bewertet sie den dortigen Teilbereich Fußverkehr?

Wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung beschäftigt sich auch im Bereich der Verkehrspolitik mit interessanten Entwicklungen in den Nachbarländern sowie in anderen Staaten Europas und der Welt. Sie pflegt – nicht nur im Rahmen des jährlich in Leipzig stattfindenden Weltverkehrsforums – einen intensiven Informations-, Meinungs- und Erfahrungsaustausch, um auf diese Weise dazu beizutragen, das Verkehrssystem sowohl national als auch international zukunftsfähig zu machen. Dazu gehören auch zahlreiche Kontakte auf der Fachebene, in deren Rahmen über neue verkehrspolitische Ansätze und Schwerpunktsetzungen diskutiert wird. In diesem Zusammenhang hat auch eine Auseinandersetzung mit dem „Walking and Cycling Action Plan“ der britischen Regierung aus dem Jahre 2004 stattgefunden. Es ist jedoch nicht Aufgabe der Bundesregierung, dieses Dokument öffentlich zu kommentieren.

16. Gibt es seitens der Bundesregierung Überlegungen, vergleichbar mit der Verkehrsstrategie in der Schweiz mit der Säule „Langsamverkehr“, eine verkehrspolitische Leitlinie zur bundesweiten Förderung des Fuß- und Radverkehrs aufzustellen und umzusetzen oder aber den Fußverkehr als eine zweite Säule in die Fortschreibung zum Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) mit aufzunehmen (bitte mit Begründung)?

Die Bundesregierung setzt auf eine Verkehrspolitik, die die Leistungsfähigkeit der einzelnen Verkehrsträger und ihr Zusammenspiel optimiert. Es geht dabei nicht um Konkurrenzen, sondern um eine Förderung der jeweiligen Stärken

und der intermodalen Verflechtungen der einzelnen Verkehrsträger. Dabei kommt es darauf an, noch stärker in Mobilitätsketten zu denken. Vor diesem Hintergrund ist der Fußverkehr Teil einer integrierten Betrachtung der Verkehrsträger und zusammen mit dem Radverkehr als nichtmotorisierter Verkehr ein wichtiger Baustein in der Verkehrsstrategie des Bundes. Eine Einbindung in die Weiterentwicklung des Nationalen Radverkehrsplans erfolgt dort, wo Wechselwirkungen zwischen Rad- und Fußverkehr bestehen (z. B. bei Fragen der Verkehrssicherheit).

17. Hält die Bundesregierung Imagekampagnen zum verkehrlichen, ökologischen und gesundheitlichen Nutzen des Fußverkehrs für sinnvoll?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, welche Überlegungen oder konkrete Planungen diesbezüglich gibt es?

Ja. Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) hat aus diesem Grund in den Jahren 2009 und 2010 in insgesamt neun Städten die bundeseinheitliche Kampagne „Kopf an: Motor aus. Für null CO<sub>2</sub> auf Kurzstrecken.“ ([www.kopf-an.de](http://www.kopf-an.de)) zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs durchgeführt. Das Gesamtprojekt, finanziert aus Mitteln der Klimaschutzinitiative, endete mit Ablauf des Jahres 2010. Das BMU stellt die Kampagnenbausteine interessierten Kommunen auch weiterhin zur Verfügung.

## **Keine 10 Mitarbeitende auf Bundesebene für 82 Millionen Fußgänger zuständig**

*von Karl-Heinz Ludewig*

Die Antworten des Bundesverkehrsministeriums in Sachen Fußverkehr bieten wenig Überraschendes. Man bekennt sich immerhin zur Förderung des Fußverkehrs, auch aus Gründen des Klimaschutzes. Im Konkreten ist jedoch keine Systematik oder gar Strategie zu erkennen. In einzelnen der abgefragten Bereiche wie Gesundheit oder Tourismus kommt der Fußgänger zwar vor, die Maßnahmen bleiben aber Stückwerk. Wiederum an anderen Stellen wird nur auf die Länder verwiesen, ohne dass der Wille erkennbar wird, rahmensetzend aktiv zu werden. Und es schimmert durch viele der Antworten durch, dass man mit dem, was man für den

Radverkehr tue und meine, auch gleich ausreichend dem Fußgänger helfe. Das keine Systematik hinter der Bekenntnis zum Fußverkehr steht, wird allerspätestens bei der Auflistung der zuständigen Mitarbeitenden in den Bundesbehörden überaus deutlich. Nimmt man 2 von den genannten 6 Tätigen im Verkehrsministerium für den Fußverkehr an, die 4 in der BaSt, eine halbe Stelle im BBR, 1 + 1 im UBA, wohlwollend noch eine halbe Stelle im BMU (denn realistischer Weise wird sich dort jetzt nur um Auto-Elektromobilität gekümmert) und abschließend noch eine halbe Stelle bei der Behinderten-Beauftragten, so kommen nicht einmal 10 Zuständige für 82 Millionen Fußgänger zusammen. Vergleicht man die über 10-jährige Arbeit am Schweizer »Leitbild Langsamverkehr« und deren Mitarbeiterzahl in Bezug auf die Einwohnerzahl, so wären mindestens 50 Mitarbeitende auf Bundesebene notwendig.

## **Illusion Ortsumfahrung zerstäubt vielerorts: Jetzt mit Alternativen in die Offensive!**

von Karl-Heinz Ludewig

Rund 750 Ortsumfahrungen aus dem Bundesverkehrswegeplan 2003 (BVWP) sind noch nicht realisiert und es werden aufgrund fehlender Finanzen in Zukunft nur noch wenige begonnen werden können (siehe Beitrag zum Investitionsrahmenplan in diesem Heft ab Seite 12). Die Illusionen des vielerorts Versprochenen brechen nach und nach zusammen – ein Umsteuern ist längst überfällig.

Ortsumfahrungen werden hauptsächlich gefordert, weil sie Ortsdurchfahrten von Verkehr entlasten und damit den Anwohnern geringeren Lärm, weniger Abgase und weniger Unfallgefährdungen bringen sollen. Doch werden diese Ziele erreicht?

### **Kaum Entlastung**

Schaut man sich das Planungsziel »Entlastung von Ortsdurchfahrten« bei der Bewertung von Neubau-Projekten von Bundesstraßen für den gültigen BVWP 2003 an, so entlastet jede zweite Ortsumfahrung kaum. Nach amtlichen Angaben des Bundesverkehrsministerium war die Entlastungswirkung bei fast 60% der über 1.400 Ortsumfahrungen »nicht nennenswert« oder nur »gering«. Nur für 5 Prozent der Umfahrungen ergab die Bewertung eine »sehr hohe oder herausragende Bedeutung« für die Entlastung.<sup>34</sup> Die meisten der geplanten Ortsumfahrungen entlasten nicht, weil zu viel Binnen-, Ziel- und Quellverkehr im Ort verbleibt. Da die Planung und Realisierung von Umfahrungen zudem sehr lange dauert, sind innerörtliche Maßnahmen zur Entlastung sehr viel schneller umgesetzt, wie z.B. Lkw-Nachfahrverbote oder Tempo 30 – beides ist auf Bundesstraßen möglich, wie Beispiele zeigen.

### **Unfallbilanz hängt sehr vom Einzelfall ab und ist teilweise sogar negativ**

Ortsumfahrungen, die die Unfallhäufigkeit stark mindern, gibt es tatsächlich. In anderen Fällen fällt der Rückgang der Unfallzahlen nur sehr gering aus, in manchen Fällen ist die Gesamtbilanz der Unfälle in und außerhalb des Ortes sogar negativ und es kommt zu deutlich schwereren Unfällen aufgrund der höheren Geschwindigkeit auf der Umfahrung (dabei werden Durchfahrt und Umfahrung zusammen gegenüber der Durchfahrt vorher verglichen). Eine neue, 2011 erschienene Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BaSt) kommt anhand von 21 Beispielen zu folgendem Ergebnis: Bei 12 der untersuchten OUs war die Anzahl der Unfälle rückläufig. Aufgrund der größeren Unfallschwere im Außerortsbereich gibt es aber insgesamt nur eine geringe Verbesserung der Sicherheit im Nachher-Zeitraum: Nur 9 der 21 Beispiele weisen niedrigere Unfallkosten auf. Über alle Beispiele gerechnet gingen die Unfallkosten um nur 4% zurück. (Anm.: Der Vergleich wurde

über Unfallkosten hergestellt, da darin die Schwere von Personenschäden in die Rechnung mit eingeht).<sup>35</sup>

### **Umfahrungen erzeugen insgesamt neuen Autoverkehr**

Neubauten von Bundesstraßen bedingen durch ihre flüssigere Linienführungen im Vergleich zu den parallel verlaufenden Ortsdurchfahrten ein schnelleres Vorankommen des Autoverkehrs. Oftmals ergeben mehrere Ortsumfahrungen hintereinander eine autobahn-ähnliche Schnellstraße. Dadurch werden tendenziell bestimmte Ziele öfter mit dem Auto angesteuert (»das geht ja jetzt so schnell«) und im Wettbewerb zu öffentlichen Verkehrsmitteln fallen diese zurück und es werden Verkehre auf das Auto verlagert. Insgesamt nimmt damit der Autoverkehr durch den Neubau von Umfahrungen zu. Man spricht von induziertem Verkehr.<sup>36</sup>

### **Neue Naturvernichtung**

Mit dem Bau neuer Straßen ist immer die Vernichtung von Landschaft verbunden – mal weniger, mal mehr. Oft setzen sich bei der Planung siedlungsferne Trassen durch, die dann aber geschützte Naturräume beeinträchtigen. Tendenziell kann gesagt werden: je weiter die Umfahrung vom Ort entfernt, desto geringer die Entlastung. Doch liegt sie näher am Ort, werden wieder neue Anwohner am Ortsrand durch Lärm, Abgase und Unfallgefährdung betroffen. Generell trennt eine Ortsumfahrung den Ort von ihren Naherholungsgebieten.

**Fazit** Ortsumfahrungen halten oftmals nicht das, was sich von ihnen versprochen wird und sie zementieren insgesamt die Vorherrschaft des Autos. Sie blockieren den Weg hin zu einer solidarischen Mobilität, wie sie die LINKE für notwendig hält.

#### **Checkliste:**

Der Planung einer Ortsumfahrung kann man nur zustimmen, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

- die Verkehrsbelastung liegt über 10.000 Kfz/Tag
- der Verkehr nimmt durch die Umfahrung innerorts um mindestens die Hälfte ab und der Lärmpegel sinkt unter 60 dB(A)
- andere Maßnahmen der Verkehrs-Vermeidung, -Verlagerung oder -Beruhigung (z.B. Lkw-Nachfahrverbot, Tempo 30 u. ä.) wirken nachweislich nicht entlastend
- die alte Ortsdurchfahrt wird rückgebaut oder verkehrsberuhigt
- eine umweltverträgliche Trasse wird gefunden und der Landschaftsverbrauch wird anderweitig ausgeglichen
- die Umfahrung wird nicht zur Schnellstraße ausgebaut, so dass sie keinen zusätzlichen Autoverkehr erzeugt
- die Umfahrung ist in ein Konzept zur Förderung umweltfreundlicher Mobilität eingebettet

<sup>35</sup> Bewertung von Ortsumgehungen aus Sicht der Verkehrssicherheit, bast-Bericht V 203, 2011 [http://www.bast.de/cdn\\_033/nn\\_42256/DE/Publikationen/Berichte/unterreihe-v/2010-2009/v203.html?\\_\\_nnc=true](http://www.bast.de/cdn_033/nn_42256/DE/Publikationen/Berichte/unterreihe-v/2010-2009/v203.html?__nnc=true)

<sup>36</sup> BUND-Werkzeug: Ortsumfahrungen: Entlastungswirkungen und Alternativen des BUND, 2004

<sup>34</sup> BUND-Schwarzbuch zum Fernstraßenbau in Deutschland, 2004



... auch eine Art Ortsumfahrung -  
Beispiel aus Berlin  
**Foto** BI Westtangente/  
Burgemeisterkunst

### **Alternativen zu Straßen-Neubau können innerstädtische Umfahrungen sein: Das Wittstocker Modell**

Sollte nach der Checkliste eine Entlastung der Ortsdurchfahrt nötig sein, so gibt es eventuell auch die Möglichkeit einer innerörtlichen Lösung. Statt das Warten auf eine »große Lösung« (=Neubau) unendlich fortzusetzen, orientierte sich die Stadt Wittstock/Dosse 2002 um. Geplant war nach BVWP 2003 eine Ortsumfahrung im Zuge der Verlängerung der B189 von Pritzwalk über Wittstock nach Mirow. Diese 6 km Bundesstraße mit Kosten in Höhe von 8,3 Mio. € war im vordringlichen Bedarf eingestellt. In Wittstock trafen sich zwei Landesstraßen, die mitten durch die Altstadt führten. Gleichzeitig führten im Süden Gemeindestraßen an der Stadt teilweise vorbei, die als ortsnahe Umfahrungsstraße genutzt werden konnten. Die Landesstraßen wurden zunächst in Gemeindestraßen und umgekehrt umgewidmet und dadurch die Voraussetzung für das Finanzierungsmodell geschaffen. Zwischen Land (in diesem Fall Brandenburg) und Kommune wird je nach Zustand der jeweiligen Straßen ein finanzieller Ausgleich – der sogenannte »Einstand« – gezahlt. Diese Mittel werden als Kommunalen Miteleistungsanteil (KMA) für verkehrliche und städtebauliche Investitionsmaßnahmen, die mit Landesmitteln gefördert werden, eingesetzt. Da der KMA im Programm »Städtebaulicher Denkmalschutz« 20% beträgt, wird durch diesen Mitteleinsatz der Kommune das Vierfache an Landesförderung »aktiviert«. Durch dieses Verfahren können also Hoch- und Tiefbauprojekte finanziert werden, die sonst am fehlenden Kommunalanteil scheitern würden. In Wittstock wurde damit bis 2004 eine Entlastung des historischen Ortskerns erreicht – bei nur 800m Straßen-Neubau und sonstiger Nutzung des vorhandenen Netzes.<sup>37</sup> Diese Alternative

mit weitgehend Ausbau statt Neubau war wesentlich naturverträglicher und auch billiger als die große Lösung bei verkehrlich gleichwertiger Funktion.

Auch in Aachen wurde durch die Umwidmung eines 6km langen Teilstückes der L133 zur B258 im Jahre 2010 zwei Ortsumfahrungsprojekte des BVWP überflüssig. Zwei Projekte, die mit großen Eingriffen in die Natur verbunden gewesen wären und mindestens 16,7 Mio. € gekostet hätten.<sup>38</sup>

Die Bundes-Planungen von Ortsumfahrungen führten bisher zu Denkverboten auf kommunaler und regionaler Ebene. Durch die fehlenden Finanzmitteln besteht nun die Chance, umzuschalten: In Zukunft müssen z.B. Lösungen im Bestand einfacher durch Fördermittel bezuschusst werden können. Noch besser wäre eine grundlegende Änderung der BVWP dahingehend, dass Ortsumfahrungen entweder weitgehend vom Bund auf die Länder verlagert werden, oder dass auf Bundesebene keine konkrete Lösung mehr vorgegeben wird, so dass mit den vom Bund bereit gestellten Mitteln in der Region die beste – also menschen- wie naturverträglichste Lösung – gefunden werden kann.

Außerdem müssen Maßnahmen des Rückbaus bzw. der Verkehrsberuhigung fester Bestandteil von Planungen zur Entlastung von Ortsdurchfahrten sein, also Teil des Planfeststellungsbeschlusses werden. Regionale Verkehrsentwicklungskonzepte unter Einbeziehung auch des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs sowie des Fuß- und Radverkehrs können kostengünstig und schneller eine bessere Verkehrsabwicklung erreichen als das Starren auf die Planung und das Geld vom Bund.

<sup>37</sup> Alternativen zu Ortsumfahrungen und städtischen Straßenprojekten, BUND Berlin, 2011; Spatenstich für Ortskernentlastung, Pressemitteilung des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft Brandenburg v. 19. 11. 2003

<sup>38</sup> BT-Drs. 17/7071

## Methoden Bürgerinitiative: Die Straßenbaulobby GSV

von Karl-Heinz Ludewig

Die »Gesellschaft für umweltgerechte Straßen- und Verkehrsplanung e.V. (GSV)« ist ein gemeinnützig anerkannter Verein. Vereinszweck ist laut Satzung der »Schutz der Umwelt und die Förderung umweltschützender und -erhaltender Maßnahmen, insbesondere umweltgerechte Straßen und sonstige Verkehrseinrichtungen. Der Verein kann die Förderung dieser Ziele insbesondere dadurch erreichen, dass er die Planung, den Entwurf, den Bau, den Ausbau und die Erhaltung solcher Verkehrswege unter Zugrundelegung der Erkenntnisse der Umweltforschung fördert ...«. Diese Kernsätze machen schon deutlich, dass es unter dem Deckmantel des Umweltschutzes – dafür gibt es nämlich die Gemeinnützigkeit – nur um weiteren Straßenbau geht. Der Verein besteht seit 1980 und hat nach eigenen Angaben etwa 250 Mitglieder – Landräte, Bürgermeister, Abgeordnete sowie Bürgerinitiativen (BI) zählen dazu.

Sieht man sich die Aktivitäten der GSV an, sind dies neben der Lobbyarbeit bei Parlamenten hauptsächlich die Initiierung und Unterstützung von Bürgerinitiativen vor Ort – thematisch immer auf Pro-Straßenbau ausgelegt. »In einer Zeit, in der der Ausbau einer umweltgerechten Verkehrsinfrastruktur Straße nicht nur durch Widerstände von Sankt-Florians-Leuten und mit diesen im Bunde stehenden ideologischen Adepten behindert werden, (...) gewinnt die Arbeit der GSV immer größere Bedeutung« (aus dem GSV-Arbeitsbericht 1994/95).

Mal mit der Übernahme von Portokosten, der Bereitstellung von Transparenten oder Büromaterialien oder der Bezahlung eines Webmasters unterstützt die GSV BIs. Fünf Landesbeauftragte – oft ehemals beamtete Straßenbauer und mit Werkverträgen von der GSV dotiert – veranstalten schon mal selbst Bürgertreffen, damit sich dann Initiativen gründen, um »nicht die veröffentlichte Meinung den Straßengegnern zu überlassen, die jährlich hohe Etats zur Verfügung haben« (GSV-Arbeitsbericht). Früher war es auffällig, dass die BIs mit gleich gestalteten Schildern auftraten – ein Hinweis auf eine Finanzierung durch die GSV. Heute sind diese Transparente individueller gestaltet, aber was blieb, ist, dass bei Einweihungen von neuen Straßen diese Pro-Stimmen von den veranstaltenden Behörden weit nach vorne geholt und die Gegenstimmen weit abgedrängt werden, so dass bei Pressefotos die Pro-Stimmung klar dominiert. Schätzungsweise mehr als 100 BIs werden bundesweit betreut. Beratung zu Finanzierungsfragen sieht z.B. so aus: »Sie gehen nicht direkt zum Bürgermeister, sondern zum Straßenbauamtsleiter. Der ruft für Sie bei den Firmen an, die Vorteile vom Straßenbau haben, und sagt, dass Sie in Ordnung sind. Dann gibt es Geld«. (ein leitender Asphalt-Manager bei einer GSV-Versammlung 1999 im VW-Werk Wolfsburg).



Das Magazin der Straßenbaulobby suggeriert die Nähe zu Bürgerinitiativen und Umweltverbänden.

### Bewusste Stau-Erzeugung

Ein extremes Beispiel der direkten Einflussnahme vor Ort ist der Fall Maria-Ilona Kiefel. Sie war beruflich von Straßenbauämtern in Brandenburg als Moderatorin bei Straßenbauprojekten eingesetzt, zugleich war sie aber auch Landesbeauftragte der GSV. Der Druck aus der veröffentlichten Meinung kann auch gut mit der bewussten Erzeugung von Staus erhöht werden: »Da müssen Sie Ihren Amtsleitern vor Ort dartun, die Lichtsignalanlage so »intelligent« zu schalten, das es Staus gibt« (ein GSV-Vertreter). Das GSV-Organ ist die vierteljährlich erscheinende Zeitschrift »Verkehr + Umwelt«; deren Chefredakteurin ist zugleich Chefredakteurin von »Asphalt«, dem Blatt des Deutschen Asphaltverbandes. Anzeigen für »Verkehrsflächen aus Beton« finden sich dort ebenso wie welche vom ADAC.

### Versteckspiel Finanzierung

Da aus den geringen Mitgliedsbeiträgen ein solcher Verband nicht zu finanzieren ist, gibt es als Hauptfinanzier die »Fördergemeinschaft für umweltgerechte Straßen- und Verkehrsplanung (FSV)«, ebenfalls mit Sitz in Wolftratshausen. Deren Mitglieder sind Unternehmen und Verbände aus dem Straßenbau und des Autoverkehrs, wie der Bundesverband der Deutschen Zementindustrie, die Strabag, der Verband der Automobilindustrie, viele IHKs sowie Verbände des Beton-Marketings. Sie finanzieren die GSV mit jährlich mehreren 100.000 Euro. Über die Doppelkonstruktion GSV-FSV sind nur schwer Informationen zu erhalten, auf der wenig informativen GSV-Webseite fehlt jeder Hinweis darauf und auch auf Anfrage erhält

man keine Angaben zu den Mitgliedern der FSV und den Geldflüssen. Vertreten wird die FSV teilweise in Personalunion mit der GSV – so war 2009 der GSV-Geschäftsführer Klaus Wild auch vertretungsberechtigtes Vorstandsmitglied der FSV. Warum also dieses Versteckspiel? Für Ulrich Müller von LobbyControl ist die GSV/FSV » eine Vorfeldorganisation der Asphalt- und Baulobby, um lokale Initiativen für mehr Straßen aufzubauen«.

Mit der Übernahme des Erfolgsmodells Bürgerinitiative scheint der GSV eine Strategie zu gelingen, die Druck erzeugt und vor Ort Eindruck macht. Dieser verdeckte Lobbyismus, auch als Astroturfing bezeichnet (von der US-amerikanischen Kunstrasenmarke Astroturf), versucht den Vertrauensvorsprung, den zivilgesellschaftlichen Engagement genießt, auszunutzen, um ihre Geschäftsinteressen voranzutreiben.

### **Gegenmittel: Öffentlichkeit**

Wenn erkennbar ist, dass Bürgerinitiativen durch die GSV unterstützt oder finanziert werden, sollte die Öffentlichkeit über diese verdeckte Art des Industrie-Lobbyings aufgeklärt werden. Es gab Fälle, in denen die BIs dann die Zusammenarbeit mit der GSV aufkündigten.

Der Autor dieses Beitrags ist an Informationen über die Tätigkeit der GSV vor Ort interessiert (bitte an: [sabine.leidig.ma12@bundestag.de](mailto:sabine.leidig.ma12@bundestag.de))

### **Quellen**

- [www.klima-luegendetektor.de/2009/04/29/asphaltlobby-gsv-ein-ganz-normaler-verein/](http://www.klima-luegendetektor.de/2009/04/29/asphaltlobby-gsv-ein-ganz-normaler-verein/)
- mobilogisch! 4/03, [www.mobilogisch.de](http://www.mobilogisch.de)
- Vortrag von Lobbycontrol 2008: [www.lobbycontrol.de/download/GSV-Vortragsfolien.pdf](http://www.lobbycontrol.de/download/GSV-Vortragsfolien.pdf)
- [www.gsv-verkehrundumwelt.de](http://www.gsv-verkehrundumwelt.de)
- Beitrag des Fernsehmagazins Panorama vom 19.11.1998: <http://daserste.ndr.de/panorama/archiv/1998/erste6950.html>

## **Elektroautos auf Steuerzahlerkosten? Bundesregierung antwortet zum »Regierungsprogramm Elektromobilität«**

*Tobias Schulze, Referent für Forschungs- und Technologiepolitik, bewertet die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. »Regierungsprogramm Elektromobilität« (Drs. 17/6434)*

### **1. Industrieinteressen dominieren »Nationale Plattform Elektromobilität«**

Die Regierung beantwortet die Frage nach der Zusammensetzung der »Nationalen Plattform Elektromobilität« (NPE) nicht, die die Förderpolitik der Bundesregierung für Elektroautos vorbereitet hat. Die Fraktion hat diese selbst recherchiert: Von 147 Mitgliedern wurden

110 aus der Industrie entsandt,  
22 kommen aus der Wissenschaft,  
7 aus Verwaltungen u.ä. Behörden wie DEKRA,  
3 aus Gewerkschaften und lediglich  
5 bringen die Expertise aus Umwelt-,  
Verbraucherschutz- und Verkehrsverbänden ein.

Im Lenkungskreis waren überhaupt keine Vertretungen aus Nichtindustriekreisen vertreten. Es verwundert daher, dass die Bundesregierung diese Zusammensetzung als »ausgewogen« und mit der »Zivilgesellschaft« abgestimmt bezeichnet hat. Weniger überrascht, dass TeilnehmerInnen die Plattform als »Subventionsmaschine der Industrie« bezeichnet haben. So sagte etwa Regine Günther (WWF) über den im Mai verabschiedeten Bericht der Plattform: »Er ist fast ausschließlich ein Industriepapier, in dem sich die beteiligten Industriezweige ihren Subventionsbedarf selbst errechnet haben. Wir lehnen es entschieden ab, auf dieser Basis über die Förderung von Elektrofahrzeugen zu reden. Wir können der Bundeskanzlerin nur empfehlen, den Bericht nicht zur Grundlage politischer Entscheidungen zu machen.« (Presserklärung vom 14.05.2011). Kerstin Haarmann vom Verkehrsclub Deutschland, ebenfalls Mitglied der NPE, erklärte: »Der Lenkungskreis legte mehrfach Einzelmaßnahmen und Themen fest, noch bevor die Unterarbeitsgruppen entsprechende Vorschläge unterbreiten und diskutieren konnten. Der Verband der Deutschen Automobilindustrie hatte bereits zuvor Stellung genommen, obwohl er gar nicht Mitglied der entsprechenden Arbeitsgruppe war. Auch die Ausrichtung der Terminierung einzelner Arbeitsgruppensitzungen am Genfer Autosalon illustriert das Selbstverständnis der NPE als interne Veranstaltung der Autoindustrie.« (PE vom 16.5.2011). Trotz dieser Probleme erklärt die Bundesregierung die Struktur der NPE in der Antwort auf die KA als Erfolgsmodell und will diese in der bisherigen Zusammensetzung beibehalten.

### **2. Fahrzeughersteller bekamen 125 Millionen Euro Direktsubventionen**

Bereits im Rahmen des Konjunkturpaketes II der Bundesregierung wurden Aktivitäten der Industrie im Zusammenhang mit Elektrofahrzeugen gefördert. Unbekannt war jedoch die Dimension, die erstmals

im Zusammenhang dargestellt wird: Hauptprofiteur ist Daimler. Allein diese Firma erhielt 63,89 Millionen Euro. Es folgen BMW mit 26,83 Millionen, Volkswagen mit 17,62 Millionen und Ford mit 4,66 Millionen Euro. In kleinerem Umfang gingen auch Zuwendungen an die Hersteller von Bussen, LKW, Landmaschinen und mit Storck auch an einen Fahrradproduzenten. Insgesamt summieren sich die Subventionen an Fahrzeughersteller im Zusammenhang mit Elektrofahrzeugen auf mehr als 125 Millionen Euro. Die deutsche Automobilindustrie ist trotzdem bis heute nicht in der Lage ein rein batteriebetriebenes Fahrzeug sowie einen im Kaufpreis preisgünstigen und wirtschaftlichen Hybridantrieb im PKW-Bereich zu produzieren.

### **3. Fragwürdige FuE-Projekte in der Förderung**

Im Rahmen der Förderung für die E-Autoentwicklung sind fragwürdige Einzelprojekte finanziert worden. So erhielt Porsche bisher 1,9 Mio. von 2,88 Mio. Euro Gesamtmittel für den Bau von drei Demonstrationsmodellen des »E-Boxster«. Die Bundesregierung begründet die Förderung unter anderem mit der »nicht zu unterschätzenden Signalwirkung an andere Hersteller und Kundengruppen.« BMW wurden 1,04 Millionen Euro für die Entwicklung eines Faltrades bewilligt, obwohl diese Räder seit längerem am Markt sind. Die Bundesregierung begründete die Förderung damit, dass es als spezielles Produkt zur »ständigen Mitführung im Pkw« gedacht sei. Neben einem veränderten Faltmechanismus und dem Laden des Fahrrads in den PKW sollten auch Navigationsdaten vom Auto in das Fahrrad übertragen werden. Die Bundesregierung bestätigte zudem, dass in zwei parallel laufenden Projekten (BMU und BMVBS) die Umrüstung von Bussen mit Hybridantrieb gefördert wird, von denen nur eines den Betrieb mit einem geschlossenen Partikelfilter gesetzlich vorschreibt.

### **4. Eine Milliarde Euro neue Fördermittel angekündigt – und Kaufprämien nicht ausgeschlossen**

Die Bundesregierung hat im »Regierungsprogramm Elektromobilität« (als PDF, 659,4 KB beim BMVBS) die von den Automobilherstellern geforderten Kaufprämien explizit nicht ausgeschlossen. Es könne unter bestimmten Bedingungen notwendig sein, »zusätzliche monetäre Maßnahmen« zur Reduzierung »der im Vergleich zu konventionellen Fahrzeugen höheren Gesamtkosten von Elektrofahrzeugen« zu ergreifen. Aktuelle Pläne dazu hat die Bundesregierung in der Antwort auf die Kleine Anfrage dementiert, was angesichts eines nicht existierenden Angebots deutscher Hersteller nicht verwundert. Im Dezember 2011 legte die Bundesregierung einen Gesetzentwurf vor, der die bereits bestehende Steuerbefreiung von fünf Jahren auf zehn Jahre verlängert. Zudem kündigte sie im Regierungsprogramm weitere Subventionen für die Hersteller im Umfang von einer Milliarde Euro für 2012 und 2013 im Bereich von »marktorientierter FuE von batterieelektrisch betriebenen Fahrzeugen« an. Damit solle Forschung und Entwicklung »zeitgleich mit dem Produktionshochlauf in einem iterativen Prozess beschleunigt vorangetrieben werden.« Mit dem Begriff

soll offensichtlich eine direkte Unterstützung der Produktionstätigkeit beschrieben werden. Die ersten Tranchen sind bereits in den Haushalt des laufenden Jahres 2012 eingestellt.

### **5. Bundesregierung und Industrie vernachlässigen öffentliche Ladeinfrastrukturen**

Regierung und Industrie vernachlässigen den zentralen Knackpunkt batteriebetriebener Privatfahrzeuge: die öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur. Beide sehen zunächst keinen Bedarf, wollen aber »frühzeitig die Weichen« für eine solche Struktur stellen. Die Bundesregierung plant keine gesetzliche Regelung für einen freien Zugang vieler Stromanbieter zu den Ladesäulen und verlässt sich stattdessen auf eine mögliche »Selbstverpflichtung« der Energiewirtschaft. Diese Selbstverpflichtung haben die Energiekonzerne jedoch im Bericht der NPE unter der Voraussetzung angeboten, dass die Infrastruktur von der öffentlichen Hand zumindest mitfinanziert wird.

### **6. Beschaffung CO<sub>2</sub>-armer Fahrzeuge durch die Bundesregierung löblich – aber unsicher**

Die Bundesregierung will mit dem Haushaltsentwurf 2013, der im Sommer 2012 vorliegen wird, zehn Prozent ihrer beschafften Fahrzeuge mit einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von unter 50g/km ausstatten. Sie hat jedoch keinerlei Vorstellungen darüber, ob die Industrie bis dahin solche Fahrzeuge überhaupt anbietet. Insbesondere aus deutscher Produktion sind keine derartigen Modelle angekündigt. Das einzige Fahrzeug eines deutschen Herstellers mit einem hohen Anteil an Batteriebetrieb, der Opel Ampera, stößt nach Messungen des ADAC im reinen Batteriebetrieb mit deutschem Strommix 98 Gramm CO<sub>2</sub> und im Benzinbetrieb sogar 131 Gramm CO<sub>2</sub> je 100 Kilometer aus.

### **7. Das Automobil wurde nicht in Deutschland erfunden**

Im »Regierungsprogramm Elektromobilität« wird behauptet, dass das Automobil vor 125 Jahren in Deutschland erfunden worden sei. Stichwortgeber war offensichtlich die Firma Daimler, die mit dieser Formel derzeit eine PR-Strategie umsetzt. In der Antwort zur Kleinen Anfrage rudert die Regierung denn auch zurück. Das Patent für ein gasgetriebenes Fahrzeug sei »ein wichtiger Schritt zur Entwicklung heutiger Autos« gewesen. Dampf-, benzin- und elektrogetriebene Automobile hatte es bereits vorher und auch außerhalb Deutschlands gegeben.

(alle nicht mit Quellenangabe versehenen Zitate stammen aus Bundestagsdrucksache 17/6434: Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage der Abgeordneten Sabine Leidig, Dr. Petra Sitte und weiterer Abgeordneter sowie der Fraktion DIE LINKE: »Regierungsprogramm Elektromobilität«)

# D Schifffahrt/Maritime Themen

## **Vom Duisburger Hafen zu den Arbeitsbedingungen auf den Weltmeeren – Ein Überblick über die maritimen und schifffahrtspolitischen Schwerpunkte der Linksfraktion**

*von Malte Riechey, Büro Herbert Behrens*

### **i. Zusammenfassung**

Im Maritimen Themenkomplex waren im letzten Jahr insbesondere die beiden großen Maritimen Konferenzen in Wismar und Bremerhaven unter Leitung Herbert Behrens Schwerpunkte der Arbeit. Dort ging es um Maritime Themen der Küste und ist es erstmals gelungen, gemeinsam mit fünf Landtagsfraktionen der Küste Veranstaltungen zu planen und ein funktionierendes Netzwerk aufzubauen. Die erfolgreiche Reihe wird mit der Maritimen Konferenz »Tourismus zwischen den Meeren« im März 2012 in Kiel fortgesetzt. Die Maritimen Fragen verknüpfen in der norddeutschen Region wichtige verkehrspolitische, wirtschaftliche und ökologische Themen (mehr zum Bündnis Maritime Linke und der Konferenz Tourismus zwischen den Meeren in Abschnitt 2 dieses Artikels).

Für die Region um Bremen und Bremerhaven ist die Zukunft der Häfen von großer Relevanz. Auch für Niedersachsen ist dies ein entscheidender Bereich. Hier spielt die Hinterlandanbindung der Seehafeninfrastruktur die zentrale Rolle für zukünftige Verkehrs- und Wirtschaftspolitik. Dazu gehört neben der Eröffnung des Jade-Weser-Ports im August 2012 und der weiteren Entwicklung seiner Hinterlandanbindung, die Frage, ob das umstrittene Großprojekt der Y-Trasse endgültig auf Eis gelegt wird, die Straßenverkehrsachsen der A20/22 mit Elbquerung (damit auch Thema in Schleswig-Holstein und Hamburg) im Westen und die A39 im Osten des Landes. Im Norden der, dessen Für die logistischen Anforderungen zur Abwicklung der Güterverkehre in Niedersachsen wird der Verkehrsknoten Hamburg ebenso vor Herausforderungen gestellt, wie die Verkehrsachse im Norden und Süden des Landes. In Schleswig-Holstein spielt das umstrittene Großprojekt der Fehmarnbeltquerung, das Hamburg im transnationalen Korridor besser mit Kopenhagen verbinden soll, aber Milliarden unnötige Verkehrsinfrastrukturmittel bindet, die zentrale Rolle (siehe hierzu den Artikel in diesem Heft auf S. 78). Die Frage, ob und welche Großprojekte kommen werden, entscheidet sich bei der zukünftigen Festlegung der transeuropäischen Verkehrsnetze, die innerhalb Deutschlands Niedersachsen besonders stark betreffen. Die aufgeführten Verkehrsprojekte (Y-Trasse, A20/22, A39, Fehmarnbeltquerung) haben jeweils eigene Bürgerinitiativen entlang ihrer Verläufe, die dort die Menschen stark interessieren. Dabei geht es u.a. auch um Lärmschutz.

Ökologisch sind die Elb- und Weservertiefung kritische Themen, ebenso wie der ökologische Zustand der Nordsee. Auch die Frage der Emsvertiefung sorgt aufgrund der Arbeitsplätze, die die Kreuzfahrtschiffe der Meyerwerft in Papenburg halten, für ein starkes Politikum. Ebenso die stark umstrittene Weiterentwicklung der Mittel- und Oberelbe für die Elbschifffahrt bis nach Magdeburg und Dresden. Demgegenüber sind der Elbe-Seiten-Kanal und der Mittellandkanal ökologisch unbedenklich und bilden innerhalb des deutschen Wasserstraßennetzes – nach dem Rhein im Westen – die mit am stärksten frequentiertesten Wasserstraßen. Hier hat Niedersachsen ein großes verkehrspolitisches Interesse.

Das gemeinsame Fachgespräch ökologische Flusspolitik mit der Landtagsfraktion Niedersachsen hat das Binnenschifffahrtsthema auf die Region runter gebrochen und hierzu einen wichtiger Beitrag geleistet (mehr zum Fachgespräch in Abschnitt 3 dieses Artikels).

Die Wasserstraßenklassifizierung und Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) hat erhebliche arbeitsmarktpolitische Bedeutung, denn die Wasser- und Schifffahrtsämter in Hann. Münden, Verden, Minden und Bremen sollen teilweise zusammengelegt werden, ggf. sogar die ganze Direktion Mitte in Hannover aufgelöst werden (mehr zur WSV-Reform im Artikel auf S. 77). Das Maritime Bündnis von ver.di, den Reedern und der Bundesregierung stand kurz vor dem Scheitern: Angesichts der Kürzungen der Regierung von Ausbildungs- und Lohnkostenzuschüssen sowie der andauernden und steigenden Zahl von Ausflagungen deutscher Handelsschiffe auf Billigflaggenländern ohne Sozialnormen, waren die Fronten verhärtet. Die Reeder versprachen weitere Rückflagungen und die Kürzungen wurden leicht zurückgenommen, doch grundsätzlich ändert sich hier nichts. Dies wirft die soziale Frage auf maritime Themen (mehr zu den sozialen Arbeitsbedingungen in der Schifffahrt in Abschnitt 4 dieses Artikels).

Weitere Themen der Bundestagsfraktion waren bzw. sind Sportboote und Wassertourismus (siehe dazu den Artikel auf S. 77) sowie der Duisburger Hafen und der Berliner Landwehrkanal (siehe dazu in diesem Artikel die Abschnitte 5 bzw. 6).

### **2. Bündnis Maritime Linke und Konferenz Tourismus zwischen den Meeren**

Die Maritimen Linken im Norden sind ein von der Fraktionsvorsitzendenkonferenz anerkannter Zusammenschluss der verkehrs- und wirtschaftspolitischen Vertreter der Landtagsfraktionen der fünf Küstenländer sowie der Bundestagsfraktion. Hier werden gemeinsam Veranstaltungen zu Maritimen Themen der Küste geplant (z.B. die Maritimen Konferenzen in Wismar und Bremerhaven) und ein inhaltlicher Austausch



gepflegt. Es verknüpft in der norddeutschen Region wichtige verkehrspolitische, wirtschaftliche und ökologische Themen. Die Treffen finden mindestens quartalsweise an wechselnden Orten der Fraktionen statt. Aktuell hat sich das Bündnis am 23.01.2012 in der Bundestagsfraktion getroffen und beteiligt sich an der Planung der Maritimen Konferenz Tourismus zwischen den Meeren.

Diese Maritime Konferenz Tourismus zwischen den Meeren findet am 17. März in Kiel statt und wird gemeinsam von der Gruppe der Maritimen Linken im Norden mit der Landtagsfraktion in Schleswig-Holstein vorbereitet. Unter dem Blickwinkel des Tourismus werden hier viele maritime Themen beleuchtet. Dabei geht es 1. um die Arbeitsbedingungen im Tourismus (z.B. Niedriglohnbedingungen auf Kreuzfahrtschiffen, und saisonale Arbeitslosigkeit), 2. Die Fehmarnbeltquerung (Verkehrspolitisch, ökonomisch, ökologisch, Folgen für den Tourismus) und 3. Umwelt (nachhaltiger Tourismus, Schutz der Nord- und Ostsee). Aus dem Inhalt:

Der Tourismus zählt zu den bedeutendsten Wirtschaftszweigen in Schleswig-Holstein. Er trägt in hohem Maße zu Einkommen und Beschäftigung bei. Nicht nur die Hoteliers, Privatvermieter und Gastronomen profitieren vom Tourismus, auch Handel, Dienstleistungsgewerbe, Verkehrsunternehmen und nachgelagerte Unternehmen, z.B. aus der Baubranche, generieren direkt oder indirekt Umsätze aus dem touristischen Geschehen.

Über 170.000 Arbeitsplätze in Schleswig-Holstein sind direkt vom Tourismus abhängig. Diese Arbeitsplätze befinden sich zum Großteil im Niedriglohnbereich, sind oftmals saisonabhängig und von schlechten Arbeitsbedingungen geprägt. Schlagzeilen machten im letzten Sommer die Ausbildungsbedingungen im Hotel- und Gaststättengewerbe. Diese zeichnen sich durch viele und zudem unbezahlte Überstunden, oft unwürdige Behandlung und schlechte Bezahlung von Auszubildenden aus.

DIE LINKE tritt dafür ein, dass Arbeit gut bezahlt, befristete Arbeit zurückgedrängt und Arbeitsbedingungen durch die Aufsichtsbehörden besser kontrolliert werden. Wir fordern daher einen flächendeckenden Mindestlohn von 10 Euro pro Stunde, die Einschränkung von Saisonverträgen und einen effektiven Arbeitsschutz in Schleswig-Holstein.

Die schleswig-holsteinische Tourismusstrategie richtet sich besonders an Besser- und Bestverdienende, an so genannte »Best Ager«, »anspruchsvolle Genießer« und Familien mit höherem Einkommen. DIE LINKE will alle Bevölkerungsgruppen ansprechen. Wir stehen voll hinter dem Ethikkodex der UNWTO (Welt Tourismus Organisation), der das Recht jedes Menschen auf Urlaub fest schreibt! Wir wollen kostengünstige Angebote, wie Jugendherbergen statt 5-Sterne-Hotels durch das Land fördern lassen und wir wollen ökologische Tourismuskonzepte fördern, denn eine attraktive und

intakte Natur ist entscheidend für die Urlaubswahl. Dies ist nur mit einer nachhaltigen Tourismusstrategie möglich und schließt unökologische Großprojekte wie die feste Fehmarnbeltquerung aus. Für Unruhe in der vom Tourismus stark geprägten Region Ostholstein sorgt gerade der geplante Bau einer festen Fehmarn-Belt-Querung. Die Bewohnerinnen und Bewohner der Region fürchten, dass durch die Umleitung des gesamten Güterverkehrs nach Skandinavien entlang der Bädertrasse die Attraktivität für Touristinnen und Touristen leiden könnte und Arbeitsplätze verloren gehen. DIE LINKE setzt sich für einen Ausstieg aus dem Staatsvertrag zum Bau dieses unsinnigen Großprojektes ein (siehe Artikel und Antrag in diesem Heft).

Die Fraktion DIE LINKE im Schleswig-Holsteinischen Parlament will auf dieser maritimen Tourismuskonferenz eine Bestandsaufnahme durchführen. Dazu diskutiert sie mit Betroffenen und Interessierten über Konzepte für einen nach sozialen und ökologischen Kriterien gestalteten Tourismussektor zwischen den Meeren.

### **3. Fachgespräch ökologische Flusspolitik**

Die Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) soll aus der Sicht der Linksfraktionen im Deutschen Bundestag und im Niedersächsischen Landtag sichere Arbeitsplätze für die Beschäftigten, eine ökologische Ausrichtung der Arbeit, die Sicherheit des Schiffsverkehrs auf Flüssen und Kanälen gewährleisten und den Ansprüchen des Wassersports und der touristischen Nutzung von Bundeswasserstraßen gerecht werden. Ist dies die Quadratur des Kreises?

Diese Frage erörterten die Linksfraktionen mit Frank M. Schmid, Geschäftsführer der Firma Schmid Mobility Solutions, Winfried Lücking, Leiter der Abteilung Flusspolitik des Bundes für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Jens Hohls, Geschäftsführer der Hafenbetriebsgesellschaft Braunschweig, Jörg Ohm, Geschäftsführer der Städtischen Hafengesellschaft aus Hannover, Bernd Roeder, Beauftragter für den Wassersport beim Deutschen Olympischen Sportbund und Jürgen Schlieter, Vorsitzender des Bundesverbandes der Selbstständigen, Abteilung Binnenschifffahrt.

Die rund 25 Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Fachgesprächs am 14. November 2011 diskutierten in den Räumen des Niedersächsischen Landtags unter Leitung von Herbert Behrens, MdB und Mitglied des Verkehrsausschusses, und Ursula Weisser-Roelle, verkehrspolitische Sprecherin der Linken im Landtag, mit den genannten Fachleuten. Die Wasserverkehrsinfrastruktur gehört in die öffentliche Hand – daran waren sich die Fachleute im Wesentlichen einig. Aber die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) müsse eine neue Struktur bekommen, forderte Frank M. Schmid. Die Beschäftigten dort könnten ihre Leistungen besser erbringen, wenn sie unter dem Dach einer bundeseigenen GmbH arbeiteten. Ein privatwirtschaftliches Agieren würde zum Beispiel aufgrund des Vorsteuerabzugs eine kostengünstige Abwicklung der Aufträge der WSV möglich machen. Die Reform der WSV würde

erst dann sinnvoll sein, wenn die Aufgaben beschrieben seien. Die Diskussion über die Klassifizierung der Wasserstraßen sei nicht sinnvoll, weil heute kein Geld vorhanden sei, um die sich daraus ergebenden Aufgaben überhaupt zu finanzieren. Wenn man die WSV umbauen wolle, müssen man wissen wofür, sagte der Berater für Verkehrsfragen.

Grundlegende Kritik an der Arbeit der WSV trug Winfried Lücking vom BUND vor. Die WSV sei gefangen in ihrem Auftrag, die Leichtigkeit und Sicherheit des Schiffsverkehrs zu garantieren. Das lasse eine ökologische Orientierung nicht zu. Lücking forderte die Abkehr von der Nutzungsorientierung hin zur Ressourcenorientierung. Damit ist gemeint, dass Flüsse und Flussläufe in ihrer Bedeutung für das ökologische Gesamtsystem wahrgenommen werden. Es gebe auch einen ökonomischen Nutzen einer ökologischen Flusspolitik, wenn man zum Beispiel die Bedeutung von Wasserreinigung, Hochwasserschutz und Bewässerung betrachte. Die Wirtschaftsvertreter aus der Hafenwirtschaft und der Binnenschiffer wiesen darauf hin, dass die Wasserstraßen als kleinster Verkehrsträger in Gefahr gerieten, sollten dort massive Kürzungen beim Unterhalt vorgenommen werden. Sei einmal die Schiffbarkeit von Flüssen oder Flussabschnitten verloren, würde sie nicht zu vertretbaren Kosten wieder herzustellen sein.

Bernd Roeder argumentierte aus der Sicht des Wassersports für die Beibehaltung der Zuständigkeit des Bundes für die Wasserstraßen. Eine Herabstufung von Wasserstraßen würde dazu führen, dass in der Folge rund 150 Verordnungen neu zu fassen wären, um neue Zuständigkeiten zu regeln. Auch er plädierte für die Zuständigkeit der WSV für das Bundeswasserstraßennetz. Einigkeit herrschte bei den Beteiligten bei der Frage zum Ausbau des Schiffshebewerks Scharnebeck. Das 1974 fertig gestellte Bauwerk ist mit seinen zwei Trögen, wovon wegen Bauarbeiten seit Monaten nur ein Trog zur Verfügung steht, an der Grenze der Leistungsfähigkeit. Ursula Weisser-Roelle fordert die zügige Rekonstruktion des Schiffshebewerks, damit die Wasserverbindung zwischen dem Mittelland-Kanal und Hamburg ohne Behinderung funktioniere. »Volkswagen hat seine ganze Logistikkette umgestellt und braucht vor allem eine bessere Binnenschiffs-Anbindung nach Hamburg«, sagt die verkehrspolitische Sprecherin der Linksfraktion im Niedersächsischen Landtag.

Herbert Behrens sieht seinen politischen Ansatz bestätigt, vor dem Umbau der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung deren Aufgaben präzise zu beschreiben. »Mit unserem Antrag an den Deutschen Bundestag haben wir die Sicherung des fachlichen Know-hows an die erste Stelle gerückt. Das haben uns die Fachleute in unserem Gespräch bestätigt. Jetzt muss es darum gehen, die Aufgaben der WSV zu schreiben. Die Priorisierung der Wasserstraßen hilft uns da nicht weiter, die Aufgaben müssen im Vordergrund stehen«, fordert der Verkehrspolitiker nach dem Fachgespräch. Das ausführliche Protokoll der Veranstaltung findet sich unter [www.nachhaltig-links.de/index.php/schiff-und-gueter/1037-oekol-flusspol#protokoll](http://www.nachhaltig-links.de/index.php/schiff-und-gueter/1037-oekol-flusspol#protokoll).

#### **4. Soziale Arbeitsbedingungen in der Schifffahrt: Seearbeitsrecht und Ratifizierung des Seearbeitsübereinkommen der internationalen Arbeitsorganisation**

Das Seearbeitsübereinkommen wurde am 23. Februar 2006 von der Internationalen Arbeitsorganisation angenommen. In Deutschland sind sowohl Ratifizierung als auch Umsetzung schon seit längerem geplant – beides steht aber immer noch aus. Es sollte durch ein neues Seearbeitsgesetz umgesetzt werden, das die Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute auf Schiffen unter deutscher Flagge regelt. International tritt das Abkommen erst in Kraft, wenn es mindestens 30 Mitgliedsstaaten ratifiziert haben; momentan sind es 23, die gemeinsam aber schon über die Hälfte der Welthandelsflotte verfügen. Die seit sechs Jahren ausstehende Ratifizierung des Seearbeitsübereinkommens ist untragbar. Im Jahr 2011 ist eine starke Dynamik in die Ratifizierung gekommen, über die Hälfte der unterzeichnenden Staaten haben das Abkommen erst seit dem letzten Jahr ratifiziert, zuletzt Russland und St. Kitts und Nevis im Februar 2012. Deutschland hat das Abkommen bislang nicht ratifiziert, verfügt aber mit ca. 3.768 Schiffen über die größte Handelsflotte der Welt (Stand 11/2011), wovon jedoch lediglich 542 Schiffe im Deutschen Schiffsregister eingetragen sind.

Die EU hat ihre Mitgliedsstaaten 2007 aufgefordert, die Konvention bis Ende 2010 zu ratifizieren. Dies ist innerhalb der EU bislang von Spanien, Bulgarien, Dänemark, Lettland, Luxemburg und den Niederlanden erfolgt. Jede weitere Verzögerung verschiebt das weltweite Inkrafttreten des Übereinkommens. Da dieser Zustand absolut unhaltbar ist, haben wir hierzu im März 2012 einen Antrag vorgelegt, der die sofortige Ratifizierung fordert (der endgültige Antragstext lag bei Redaktionsschluss noch nicht vor. Er wird dann zu finden sein unter [www.nachhaltig-links.de/index.php/schiff-und-gueter/1038-seearbeitsuebereinkommen](http://www.nachhaltig-links.de/index.php/schiff-und-gueter/1038-seearbeitsuebereinkommen)).

#### **5. Duisburger Hafen**

DIE LINKE. Bundestagtagsfraktion hat am 17.01.2012 den Antrag »Duisburger Hafen AG in öffentlichem Eigentum erhalten« (Drs. 17/8349) vorgelegt. Darin geht es um den Stopp des von der Bundesregierung geplanten Verkaufs ihrer Anteile am Duisburger Hafen. Das Bieterverfahren ist bereits eingeleitet und der Wert wird auf ca. 50 Mio. € geschätzt. Der Bund ist zusammen mit dem Land Nordrhein-Westfalen und der Stadt Duisburg zu je einem Drittel an der Betriebsgesellschaft der Duisburger Hafen AG beteiligt. Der Duisburger Hafen ist mit seinen 558 Mitarbeitern, einem Umsatz von 147,4 Mio. € und einem Gewinn von zuletzt 6,8 Mio. € wirtschaftlich erfolgreich und einer der wichtigsten Binnenhäfen Europas und ein Güterverkehrsknotenpunkt der großen Seehäfen ins Hinterland. Dies liegt nicht zuletzt an seiner Nähe und der guten Anbindung zu Europas größtem Seehafen Rotterdam (über die Betuweroute, einer aufwändigen Eisenbahnneubaustrecke) sowie dem Seehafen Antwerpen (über den sogenannten Eisernen Rhein). Bei einem vor Ort Besuch am 14. Juni 2011 äußerte Bundes-

verkehrsminister Ramsauer seine »allergrößte Skepsis« zum geplanten Verkauf als eine »Verschleuderung von Bundesvermögen«. U.a. hatte der Hafen Rotterdam sein Interesse bekundet. Und trotzdem hält die Bundesregierung an den Verkaufsplänen fest

Abgesehen davon, dass DIE LINKE grundsätzlich gegen Privatisierungen ist, wäre es absurd, die Bundesbeteiligung eines rentablen Unternehmens zu verkaufen und auf deren Gewinne zu verzichten. Der Hafen ist zudem für die Güterverkehrslogistik Deutschlands von entscheidender Bedeutung.

Der Verbleib in öffentlichem Eigentum ist auch von zentraler beschäftigungs-, verkehrs- und strukturpolitischer Bedeutung für die Stadt Duisburg und die gesamte Rhein-Ruhr-Region. Mit einer Privatisierung der Bundesanteile wäre ein erheblicher Einfluss privater Gewinn- und weiterer einzelwirtschaftlicher Sonderinteressen auf die Duisburger Hafen AG verbunden. Dies ist mit den verkehrspolitischen Zielen des Ausbaus öffentlicher Verkehrsinfrastruktur und einer deutlichen Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Wasserstraße und Schiene nicht zu vereinbaren. Verkehrsinfrastruktur ist Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge und gehört in die öffentliche Hand.

Sofern die irrationalen Verkaufsinteressen der Bundesregierung an den Hafenanteilen wirklich nicht zu stoppen sein sollten, muss das Primat Öffentlich vor Privat gelten und dem Land und der Stadt als Mitgesellschafter oder anderen öffentliche Partner ein günstiges Vorkaufsrecht unterbreitet werden. Neue Perspektiven zur regionalen Kooperation öffentlicher Unternehmen in der Region würden wir grundsätzlich unterstützen, ein Verkauf ist in jedem Fall aber nur bei Verbleib in öffentlicher Hand und nur im Einvernehmen mit den anderen Mitgesellschaftern zu akzeptieren. Dies hat DIE LINKE Bundestagsfraktion zuletzt in ihrem Antrag vom 17. Januar 2012 ebenfalls gefordert. Die SPD hat einen ähnlichen Antrag vorgelegt und springt damit auf die Initiative auf, die ursprünglich von der Linken Landtagsfraktion NRW ausging. Dort wurde das Thema am 10. Mai letzten Jahres im rotgrün regierten Landtag eingebracht (Landtags-Drs. 15/1912) und immer wieder vertagt. Er wurde am 20. September 2011 durch den LINKEN Antrag »Erwerb der Bundesanteile an der Duisburger Hafen AG« ergänzt (Landtags-Drs. 15/2850), doch ebenfalls vertagt. Am 10. Januar 2012 fand eine schriftliche Anhörung statt. Momentan warten alle auf eine Entscheidung des Bundes.

Auf der kürzlichen DVZ-Veranstaltung »Politik trifft Logistik« hat Staatssekretär Prof. Dr. Scheurle mit dem Vorsitzenden der BLG Logistics, Detthold Aden über die Umsetzung des Nationalen Hafenkonzeptes diskutiert und dabei ging es ebenfalls um den Duisburger Hafen. Aden hatte das Interesse von der Port Authority Rotterdam an den Anteilen des Bundes als »hirnrissig« bezeichnet, weil es eine Infrastrukturgesellschaft sei, die gar keinen Umschlag mache und die Gewerbeansiedlung in ihrer Region promoten soll – eine Beteiligung eines Umschlagunternehmens wäre

was anderes. Scheurle betonte, dass sich die Bundesregierung mit dem Land geeinigt hätten, dass eine Vergabe an Dritte nur im gegenseitigen Einverständnis erfolge, er aber momentan nicht davon ausgehe, dass es hierfür ein werthaltiges Angebot gäbe, da es nur begrenzt Attraktiv sei, in eine Gesellschaft mit den Mitgesellschaftern Duisburg und dem Land einzusteigen. Zur Frage, warum das Land die Anteile nicht übernehme, hat er sich nur abwertend über die Haushaltslage des Landes ausgelassen. Es klang jedenfalls nicht so, als ob ein Kauf der Bundesanteile durch das Land unmittelbar bevor stehen würde. Am 7. März wurde der Antrag im Verkehrsausschuss anberaten, jedoch aufgrund laufender Verhandlungen nicht abgestimmt. Es scheint sich abzuzeichnen, dass DIE LINKE Erfolg hatte und nun ein Verkauf der Anteile an das Land NRW immer wahrscheinlicher wird.

## **6. Landwehrkanal**

Auf Bitten aus Kreisen der Bürgerinitiative »Bäume am Landwehrkanal« haben wir eine kleine Anfrage »Baumschutz und Zukunft des Berliner Landwehrkanal« eingereicht (Antwort der Bundesregierung in Drs. 17/8844). Es geht darin um den bevorstehenden Ausgang eines der deutschlandweit größten und längsten Mediationsverfahren: Um die Zukunft des Berliner Landwehrkanal. Hierzu erfragen wir kritische Details über die umstrittenen Sanierungspläne und den unzureichenden Einfluss der Mediation auf das Planungsergebnis. Der BI geht es unter anderem um den Schutz der 4.500 Uferbäume sowie den Erhalt des Naherholungsgebiets. Sie haben hierzu 26.000 Unterschriften gesammelt.

Der Landwehrkanal ist ein innerstädtischer Kanal in Berlin. Entlang seiner Ufer wohnen 400.000 Menschen, das gesamte Einzugsgebiet umfasst rund 1,4 Millionen Menschen. Seine besondere Bedeutung hat er sowohl als Grünzug mit zum Teil üppiger Ufervegetation und zahlreichen alten und wertvollen Bäumen, als auch als Ort der Freizeitgestaltung und Erholung der Bevölkerung. Ebenso dient er der Verbesserung des Mikroklimas der Stadt durch seine Funktion als Kalt- und Frischluftschneise. Der Landwehrkanal hat geschichtliche-, stadt-, wirtschafts- und verkehrs-geschichtliche Bedeutung und steht als Gesamtanlage unter Denkmalschutz. In den letzten Jahren wurde der Landwehrkanal ganz überwiegend von Ausflugsdampfern und Motorsportbooten genutzt. Größe und Antriebe der Schiffe sowie der Gegenverkehr bei enger Fahrtrasse haben in erheblichem Maße zur Zerstörung und Unterspülung der Uferbefestigungen beigetragen. Im April/Mai 2007 kam es zu einem Abbruch am Maybachufer. Eine Ankündigung des Wasser- und Schifffahrtsamtes Berlin im April 2007 zunächst 200 Bäume zur Entlastung der Ufer sowie später für die vorgesehene Sanierung der Regelbauweise alle Bäume im Bereich von 3 bis 4 Meter von der Uferkante am Landwehrkanal fällen zu wollen, erregte 2007 breiten öffentlichen Protest und führte zur Gründung der Bürgerinitiative »Bäume am Landwehrkanal«. Um eine konstruktive Auseinandersetzung zwischen allen betroffenen Institutionen, Organisationen und Initiativen zu ermöglichen, findet seit Ende 2007

das bundesweit größte Mediationsverfahren »Zukunft Landwehrkanal« statt, an dem Vertreter von rund 25 Behörden, Institutionen, Verbänden sowie Bürgerinnen und Bürger beteiligt sind. Dazu haben wir eine Kleine Anfrage mit 34 Fragen eingereicht, auf die die Bundesregierung am 02. März 2012 in Drucksache 17/8844 geantwortet hat.

Darin führt das BMVBS aus, dass das Mediationsverfahren einen Konsens über die nötigen investiven und nichtinvestiven Maßnahmen schaffen soll und die Vereinbarung zwar rechtlich verbindlich zwischen den Beteiligten, aber nicht gegenüber Dritten sei. Sie könne daher ein gesetzlich vorgeschriebenes Verfahren oder eine behördliche Genehmigung nicht ersetzen.

Das Mediationsverfahren kann einem Planfeststellungsverfahren vorausgehen und die Abstimmung erleichtern. Die Planfeststellung hängt von der Sanierungsvariante ab. 50% des Ufers befinden sich in einem mangelhaften Zustand. 23 km sollen in den nächsten 5-8 Jahren instandgesetzt werden. Es gibt einen altersbedingten Verschleiß. Bei der Sanierung soll der bestmögliche Baumschutz erreicht werden. Die Details hängen von den Lösungsvarianten des Mediationsverfahrens ab. Die Interessensammlung der Akteure des Mediationsverfahrens sollen dem Soll-Konzept angehängt werden.

Die Wasser und Schifffahrtsverwaltung (WSV) verwaltet den Landwehrkanal für den Bund. Eine Übertragung an Dritte soll nicht stattfinden. Die haushaltsrechtlichen Anforderungen an die WSV bleiben erhalten. Darin soll eine Kostenteilungs- und Finanzierungsvereinbarung geregelt werden. Es wird angestrebt, den Landwehrkanal für die bestehende Fahrgastschiffahrt im Richtungsverkehr zu erhalten.

Für die Umsetzung der Ziele der Wasserrahmenrichtlinie der EU, sowie der stadtökologischen Bedeutung und das Stadtklima ist nicht die WSV, sondern das Land Berlin zuständig, welches nicht am Mediationsverfahren beteiligt ist. Es kann nicht bei der Kategorisierung berücksichtigt werden, da diese auf einen Verkehrsbezug ausgerichtet ist.

Für Schiffsemissionen gelten international festgelegte Grenzwerte, die in der Binnenschiffs-Abgasemissionsverordnung umgesetzt sind. Die Bundesregierung setzt sich intern für eine weitere Verbesserung ein. Zum 01.01.11 wurde der Schwefelanteil denen der Straße angeglichen. Dies bedeutet eine Reduzierung von 1.000 ppm auf 10 ppm. Zum Austausch alter Motoren gibt es seit 2007 ein Förderprogramm.

Damit bleibt die Regierung viele Antworten auf konkrete Fragen schuldig, beispielsweise ob und welche Bäume denn nun erhalten bleiben und was aus konkreten Vorschlägen aus dem Mediationsforum denn nun verbindlich wird. DIE LINKE unterstützt die Forderung nach einem umfassenden Erhalt der Bäume am Landwehrkanal und setzt sich für eine verbindliche Umsetzung der Ergebnisse des Mediationsverfahrens ein.

## **Zur Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV)**

*von Malte Riechey*

Die 2010 von den Regierungsfractionen angestoßene Reform der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) ist noch nicht abgeschlossen, sondern voll entbrannt und wird auch das ganze Jahr 2012 weiter Thema sein.

Die WSV ist für die hoheitliche Verwaltung des Binnenwasserstraßennetzes von über 7.300 km sowie die Sicherheit und Regelung des Schiffsverkehrs auf 23.000 km<sup>2</sup> Seewasserstraßenflächen zuständig. Dazu gehören auch rund 450 Schleusenammern und 290 Wehre. Deutschland hat eines der am stärksten befahrenen Wasserstraßennetze der Welt, auf dem auf dem Seewege jährlich über 350 Mio. Tonnen und auf den Binnenwasserstraßen über 250 Mio. Tonnen Güter transportiert werden. Hinzu kommt – insbesondere in Ostdeutschland eine intensive Wassersportnutzung, die für zusätzlichen Verkehr sorgt.

Die WSV ist neben dem Ausbau und dem Unterhalt der Infrastruktur auch für die Erreichung ökologischer Ziele zuständig, dazu gehören ein guter ökologischer Gewässerzustand und die Durchgängigkeit von Stauanlagen. Es sind also Aufgaben der Daseinsvorsorge, die im gesamtwirtschaftlichen Interesse liegen und in öffentliche Hand gehören. Die Regierungsfractionen planen die 13.000 Mitarbeiter starke Verwaltung drastisch umzubauen, Ausbau und Pflege nur noch auf die am stärksten vom Güterverkehr genutzten Routen zu konzentrieren, viele Aufgaben nicht mehr selbst zu erledigen, sondern zu privatisieren, dafür Mitarbeiter zu entlassen und Standorte zu schließen.

DIE LINKE hatte hierzu bereits im April 2010 einen eigenen Antrag eingebracht, um weitere Privatisierungen und Personalabbau zu stoppen und gemeinsam mit den Beschäftigten eine zukunftsfähige WSV aufzubauen. Nach großem Aufschrei aus der Fachwelt und intensiver Beratung blieb von der Reform nicht mehr viel übrig. An allen Fronten musste das Verkehrsministerium zurückrudern. Die Reform läuft nun mit regelmäßigen Zwischenberichten des BMVBS in kleinen Schritten weiter. Die letzten Berichte wurde am 31. Oktober '11 und am 31. Januar 2012 vorgelegt. Danach sollen zur Kategorisierung der Wasserstraßen nach Prioritäten zukünftig nicht nur das Kosten-Nutzen-Verhältnis (NKV) sondern auch die Verkehrsbedeutung und die für die erwarteten Zuwächse erforderlichen Ausbaumaßnahmen der Wasserstraßen zugrunde gelegt werden. Das BMVBS hat sich ferner endlich bereit erklärt, das niedersächsische Gutachten über die norddeutschen Wasserstraßen auf das ganze Bundesgebiet auszuweiten. Bis Ende letzten Jahres sollte eine neue Netzstruktur entwickelt werden, die neben den Güterverkehrsmengen auch andere Kriterien berücksichtigt, wie vielfach gefordert, dabei soll besonders das Kriterium »Vernetzung von Wirtschaftsraum« näher untersucht werden, denn nur dort ist es dem Bericht zufolge zu Abweichungen zu dem vielfach

kritisierten Entwurf des Ministeriums gekommen. Die Ergebnisse sollen jetzt bis zum nächsten Bericht an die Fachausschüsse im März '12 in die bisherigen Planungen eingearbeitet werden.

Das BMVBS plante bis Ende letzten Jahres, an touristisch relevanten Wasserstraßen »eine institutionalisierte Zusammenführung regionaler, touristischer und technischer Kompetenz von Bund, Länder und Gemeinden«. Für die »Verbesserung der Infrastruktur« für den Wassertourismus sollen jedoch keine zusätzlichen Mittel eingesetzt werden. Übersetzt heißt dies, dass man künftig auch Wasserstraßen privatisieren möchte. Weil es daran berechtigt Zweifel gab, sollte ein internes Gutachten die verfassungsrechtliche Zulässigkeit »alternativer Betriebsformen« von Wasserstraßen prüfen, um damit eine Privatisierung von touristisch attraktiven Flüssen und Kanälen vorzubereiten. Wir hatten hierzu eine kleine Anfrage eingereicht, die mit Drs. 17/06774 beantwortet wurde. Da wir die Privatisierung von Wasserstraßen für verfassungswidrig halten, haben wir dazu ebenfalls eine Prüfung in Auftrag gegeben, an den Wissenschaftlichen Dienst des Deutschen Bundestag. Diese bestätigte, dass eine umfassende Privatisierung verfassungswidrig wäre. Diese Rechtsauffassung musste auch das Ministerium in ihrem Ende Januar veröffentlichte Bericht einräumen. Wörtlich heißt es dort nun, dass »alternative Betriebsformen auf Wasserstraßen mit verkehrsbezogener Bedeutung verfassungsrechtlich unzulässig« sind. Damit wurde ein großer Erfolg erzielt. Die Privatisierung von touristisch genutzten Wasserstraßen ist vom Tisch!

Auf Wasserstraßen, »die nicht dem allgemeinen Verkehr dienen«, und primär Wasserwirtschaft und Gewässerökologie (wie Renaturierungen) dienen, sei laut Ministerium eine Privatisierung immer noch möglich, doch wer würde die kaufen wollen? Bis März '12 sollen die Konsequenzen aus der Einschätzung dem Bundestag vorgelegt werden. Es wurde angekündigt, dass es Gespräche mit Anrainern von bisher gebührenfreien Wasserstraßen gibt, wie z.B. den Rhein, um eine Nutzerfinanzierung auch auf der Wasserstraße voranzutreiben. Eine Novellierung des Bundesgebührengesetz befinde sich ebenfalls in der Ressortabstimmung.

Die Strukturreform der WSV soll jedoch erst mal weiter gehen. Nach dem Bericht ist für die Umstrukturierung der WSV als Organisation eine umfassende Personalbedarfsermittlung notwendig. Dazu soll auch ein aktualisierter Aufgabenkatalog sowie eine Festlegung vergabefähiger Aufgaben erarbeitet werden. Diese sollen WSV-weit verbindlich festgelegt werden. Die Aufbauorganisation sowie ein entsprechender Umsetzungsplan sollen bis Ende Juni 2012 erarbeitet werden. Sobald dies abgeschlossen ist und zukünftige Standorte und Personalstärken bekannt gegeben werden, ist mit weiterem Protest zu rechnen. Die eigentliche Personalbedarfsermittlung soll erst danach erfolgen und wird nach dem aktuellen Bericht jedoch vermutlich mindestens ein Jahr dauern. Dies ist der völlig falsche Ansatz, denn die Reform einer großen

Organisation kann nur durch die frühzeitige Einbeziehung ihrer Beschäftigten erfolgen und nur mit und nicht ohne sie.

Auch die Einbindung des Bundestags bleibt kontinuierlich oberflächlich. Er wird über technische Ablaufschritte informiert, wobei inhaltlich wenig preisgegeben wird. Es wird auf neue zeitliche Zielmarken verwiesen, zu denen weitere Gutachten und Abstimmungen vorliegen sollen.

Es ist fraglich, ob die Reform überhaupt noch vor Ende der Legislaturperiode im Herbst 2013 umgesetzt werden kann. Eine neue Regierung könnte die Pläne wieder kassieren. Die FDP hat die Verwaltungsreform daher im Februar 2012 für gescheitert erklärt und kündigt einen eigenen Gesetzentwurf an, um ihre neoliberalen Reformpläne gemäß des schwarzgelben Koalitionsvertrags doch noch umzusetzen.

Während wir mit unserem ersten Antrag die Arbeitsplätze in der Verwaltung in den Vordergrund rückten, hat sich die Debatte seitdem deutlich ausgeweitet. So wird u. a. mit den neuen Klassifizierungsvorschlägen das ganze Wasserstraßennetz auf den Kopf gestellt. Sofern die FDP wirklich einen Gesetzentwurf einbringen will und sich diese abenteuerliche Reform nicht von selbst erledigt, werden wir darauf angemessen reagieren. Dabei wird es auch um den Erhalt der Gewässer als öffentliches Gut gehen. Wir werden die absurden Liberalisierungspläne weiter kritisieren, bis davon nichts mehr übrig bleibt.

*Siehe auch den Bericht zum Fachgespräch ökologische Flusspolitik auf Seite 72.*

## Sportboote und Wassersport-Tourismus

von Malte Riechey

Mit mehr PS in die Zukunft? Die Koalitionsfraktionen haben weitestgehend gegen den Willen der Fachverbände und der gesamten Opposition eine Neuregelung der Führerscheinregelungen in der Sportboot-schiffahrt beschlossen, mit der sie die Sport- und Freizeitschiffahrt fördern wollen. Dies soll der touristischen Entwicklung dienen und Wettbewerbsnachteile im Chartergeschäft zu europäischen Nachbarn abbauen. Dazu sollen Vorschriften gelockert und Prüfungen vereinfacht sowie die Führerscheinplicht für Motoren von 5 PS auf 15 PS angehoben werden. Die Regelungen sollen zum Mai 2012 in Kraft treten.

In dem Antrag wird auf unterschiedliche Regelungen in den EU Mitgliedsländer verwiesen. Tatsächlich gelten hier sehr unterschiedliche Vorgaben: In einigen Mitgliedsstaaten gibt es überhaupt keine Führerscheinplicht (im Norden, siehe Norwegen, Schweden, Finnland, Großbritannien, Irland), teilweise großzügigere Regelungen (im Süden, siehe Frankreich, Griechenland, Italien), in einigen Ländern vergleichbare Regelungen (z.B. Niederlande, Österreich, Schweiz, Slowenien, Kroatien, Belgien) und in einigen wenigen Fällen auch strengere Regelungen (z.B. Spanien: alle Motorboote). Deutschland liegt im EU-Vergleich eher im restriktiveren Mittelfeld.

Die Hauptforderungen – der Ausweitung der führerscheinfreien Motoren – werden allerdings von den Fachverbänden gar nicht geteilt. Der Deutsche Olympische Sportbund (DOSB) und sein Forum Wassersport, dem die 7 Wassersportspitzenverbände – Deutscher Segler-Verband (DSV), Deutscher Motoryachtverband (DMYV), Deutsche Lebens-Rettungs-Gesellschaft (DLRG), Deutscher Kanu-Verband (DK), Deutscher Ruderverband (DRV), Verband Deutscher Sporttaucher (VDST) und der Wasserski- und Wakeboardverband (DWWV) – haben sich im Dezember 2011 in ihren Pressemitteilungen eindeutig gegen das Vorhaben der Koalitionsfraktionen von CDU/CSU und FDP zur Heraufsetzung der Führerscheinplicht von 5 auf 15 PS ausgesprochen.

Auch die Umweltverbände lehnen die Ausweitung aus ökologischen Gründen ab. Der BUND in einer Stellungnahme erklärt, dass dies zu einer Ausweitung des Sportboottourismus mit einer erheblichen Übernutzung einiger Gebiete mit entsprechenden Folgen für die Natur und Gewässerökologie führen würde. Er sieht nicht nur die Sicherheit auf den Gewässern beeinträchtigt, sondern auch eine zusätzliche Gefährdung für den Gewässer-, als auch Naturschutz, da die bisherige Praxis der Einweisung zum Umweltschutz wegfallen würde. Sie verweisen weiterhin auf die steigenden Abgas- und Lärmemissionen der Motoren, sowie den steigenden Energieverbrauch. Neben Naturschutzbelangen wird weiterhin auf den schädlichen Einfluss gegenüber nichtmotorisierte Freizeitnutzer und der Naherholung verwiesen.

DIE LINKE lehnt eine Heraufsetzung der Führerscheinplicht für Sportboote mit Motoren von 5 PS auf 15 PS ab. Eine zunehmende Belastung und Gefährdung nicht nur der Natur, sondern auch der Sicherheit auf dem Wasser ist zu befürchten. Mit einem 15 PS Motor können leicht Geschwindigkeiten von über 40 km/h erreicht werden, ohne dass der Bootsführer Kenntnis über Vorfahrtsregeln, Verkehrsschildern, Strömungen oder eine Sensibilisierung über sein Verhalten in Naturschutzräumen hat. Dies ist nicht zu verantworten.

Wir unterstützen ausdrücklich die Kritik des BUND zu den ökologischen Folgen einer solchen Aufweichung und die damit verbundenen steigenden Abgas- und Lärmemissionen.

Eine Steigerung der touristischen Attraktivität der Regionen wird nicht dadurch erreicht werden, dass einige Charterer ihre Luxusyachten jetzt sogar an Touristen ohne jegliche Grundkenntnisse vermieten können, solange nur der Geldbeutel stimmt. Die Umstellung der Fragenkataloge für die Sportbootprüfungen auf Multiple-Choice hat bereits zu einer Vereinfachung der Führerscheine geführt und sollte nicht durch zusätzliche Lockerungen der Führerscheinplicht verwässert werden.

## Nein zur Festen Fehmarnbeltquerung!

von Malte Richey

DIE LINKE tritt entschieden gegen den Bau einer festen Fehmarnbeltquerung ein! Der geplante Absenktunnel zwischen der Ostseeinsel Fehmarn und der dänischen Insel Lolland zeigt deutlich die verkehrte Infrastrukturpolitik der Regierung, die überdimensionierte Großprojekte unterstützt, aber nicht ausreichend Geld für Erhaltungsmaßnahmen und Lärmschutz aufbringt.

Diese 19 Kilometer lange Verbindung wäre mit insgesamt über zehn Milliarden Euro doppelt so teuer wie Stuttgart 21. Es wäre das teuerste Verkehrsprojekt Europas und ist mit dramatischen Folgen für Mensch und Umwelt verbunden.

Die große Mehrheit der Bevölkerung der touristisch geprägten Region lehnt das Megaprojekt ab. Der Bau würde zu einer Verlagerung fast des gesamten Güterverkehrs in den skandinavischen Raum durch die strukturschwache, aber touristisch reizvolle norddeutsche Küstenregion führen. Die Menschen vor Ort fürchten um ihre Existenzgrundlage, wenn die Touristen aufgrund des Verkehrslärms ausbleiben. Die Verbindung ist zudem verkehrspolitisch unsinnig und ökonomisch kontraproduktiv.

Die Kosten in Milliardenhöhe für den Ausbau der deutschen Hinterlandanbindung sollen von Bund, Länder und Kommunen in Deutschland übernommen werden – also vom Steuerzahler! DIE LINKE wird mit allen Mitteln versuchen, dieses Projekt zu stoppen und für eine soziale und ökologische Verkehrswende streiten.

### Zentrale Argumente gegen den Bau einer festen Fehmarnbeltquerung

Die teure Tunnelverbindung wird überhaupt nicht benötigt, denn es gibt einen sehr guten Fährverkehr, der im 30-Minutentakt zwischen den Inseln pendelt. Über 10 Mrd. € Kosten für einen Zeitgewinn von unter einer halben Stunde für ein Verkehrsaufkommen von unter 10.000 Pkw pro Tag (neben den Güterzügen) sind völlig unangemessen. Dafür wird andernorts nicht mal eine Umgehungsstraße gebaut. Zum Vergleich: Beim nahegelegenen Knoten Lübeck liegt die Verkehrsstärke bei über 50.000 Pkw.

Das Milliardenprojekt wird nicht etwa von Dänemark bezahlt, sondern durch alle, die es nutzen. Es sollen Milliardenkredite auf dem Finanzmarkt aufgenommen und durch eine Maut für Pkw und Lkw irgendwann abbezahlt werden, doch die Fähren wollen weiter fahren und günstiger sein (was bei geplanten 70€ oder sogar mehr für die einfache Fahrt eines Pkw-Fahrt über die feste Beltquerung nicht unrealistisch ist). Die Experten bezweifeln daher die Rentabilität des Großprojektes. Auf einer Investorenkonferenz 2006 zogen sich alle Interessenten aus dem Projekt zurück. Es bleibt nur noch der lärmende Güterverkehr, doch auch die DB ist als geplanter Investor ausgestiegen und hat 2010 ihre geplanten 150 Güterzüge pro Tag auf 78 halbiert.

Die Verkehrsplaner Vieregg-Rössler GmbH stellten in einem Gutachten vom März 2011 schwerwiegende Mängel bei den Annahmen zur Höhe der Verkehrsverlagerungen und Kosten in den offiziellen Wirtschaftlichkeitsberechnungen fest, da sie auf veraltete Vorstudien mit veralteten Preisen basierten und die Verkehrszunahme erheblich überbewertet wurde. Sie kommen zu dem Schluss, dass die Kosten die Nutzen des Projektes bei weitem unterschreiten.

Es soll daher gespart werden. Die Betreibergesellschaft räumt in einer Antwort auf einen kritischen Fragekatalog von MdB Herbert Behrens im Mai 2011 ein, dass die Kosten des Projektes mit Niedriglöhnen aus China und Polen kalkuliert wurden, da es »wirtschaftlich am vorteilhaftesten« sei. Auch bei der Hinterlandanbindung wird eine Billig-Lösung favorisiert. Auf eine kleine Anfrage der Linken zur mangelnden Wirtschaftlichkeit der Fehmarnbeltquerung (Drucksache 17/632) wird deutlich, dass das Verkehrsministerium lediglich die wirtschaftlichste, nicht aber eine die Region weniger belastende Trassenführung zu finanzieren gedenkt und sich auch beim Lärmschutz auf das gesetzliche Minimum beschränkt. Die Kosten des Umbaus der über 50 Bahnübergänge entlang der Trasse müssen zu einem Drittel die betroffenen Kommunen tragen, auch wenn sie dagegen sind. Ein Umfahren der touristischen Ostseebäder sei nicht wirtschaftlich und auch »ein separater Grenzwert für Tourismus ist nicht ausgewiesen«. Damit sind tausende Arbeitsplätze in der Region im Tourismus in Gefahr! Diese Low-Budget-Variante ist für die Bevölkerung vor Ort unzumutbar, denn die Trasse führt mitten durch Wohnorte und touristisch wichtige Küstengebiete.

Auch der Bundesrechnungshof bezweifelt die Projektkosten der Anbindung. Er geht von einem deutschen Anteil von mindestens 1,7 Mrd. € aus, 2,3 Mrd. € mit den Kosten bis nach Hamburg. Der Bundesverkehrswegeplan ist drastisch unterfinanziert und die Mittel für die Anbindung sind weder im Haushalt noch im Investitionsrahmenplan bis 2015 eingestellt. Im Falle eines Baus könnte der Bund viele andere wichtige Verkehrsprojekte Norddeutschland nicht finanzieren.

Das Projekt ist zudem mit erheblichen negativen ökologischen Wirkungen verbunden. Die langjährige Bauphase bedroht unter anderem die akustisch hoch sensiblen und vom Aussterben bedrohten Schweinswale im Fehmarnbelt. Die Region gilt als Schweinswal-schutzgebiet und steht unter dem Schutz der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie.

Der Fähr-Schiffsverkehr wäre mittelfristig auch ökologischer. Auf der Nord- und Ostsee gelten ab 2015 schärfere Emissionsgrenzwerte. Schiffstreibstoffe dürfen dann z.B. statt 1% nur noch 0,1% Schwefelanteil haben, während er auf anderen Meeren bei 4,5% liegt und bis 2020 nur auf 0,5% abgesenkt wird. Neue »Green Ships« werden mit Erdgas, Leichtöl oder -diesel sowie neuen Filteranlagen mit minimierten Emissionen fahren. Eine Verkehrsverlagerung »from road to sea« wird sowohl von der EU als auch der Bundesregierung gefordert. Hier droht das Gegenteil!

### **Außerparlamentarischer und parlamentarischer Widerstand**

Einmal mehr zeigt sich, dass ein widersinniges Großprojekt gegen den Willen der Bevölkerung, aber im Interesse der Wirtschaftsverbände durchgedrückt werden soll. Das »Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarnbeltquerung« gibt es auf Fehmarn bereits seit 1994. Zudem haben sich seit 2009 überall entlang der Trasse bis Hamburg Bürgerinitiativen gegründet, die das Projekt verhindern wollen.

Auch der Bundesrechnungshof und zahlreiche Politiker aller Parteien schlossen sich der Kritik an und forderten erst nach Abschluss der laufenden Umweltuntersuchungen und Trassenplanungen, sowie in Kenntnis aller Kosten für den deutschen Haushalt, das Vorhaben zu behandeln. Doch SPD, CDU und FDP haben am 18. Juni 2009 im Deutschen Bundestag das Gesetz zum Deutsch-Dänischen Staatsvertrag zum Bau der Querung in einer Nacht-und-Nebel-Aktion gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE und Bündnis 90/Die Grünen sowie 16 Abgeordneten aus den Fraktionen von SPD und CDU/CSU beschlossen, bevor all diese Details geklärt waren.

2010 schlossen sich die Bürgerinitiativen zu einer breiten Allianz aus 12 Initiativen sowie gesellschaftlichen Organisationen und Parteien zusammen. Aufgrund des wachsenden Protestes wurde im Juni 2011 ein »Dialogforum Feste Fehmarnbeltquerung« unter Vorsitz des ehemaligen deutschen Botschafters in Dänemark, Christoph Jessen, eingerichtet, um zwischen Befürworter und Kritiker zu vermitteln und ein zweites Stuttgart 21 zu verhindern. Dort mehren sich die Forderungen nach einer umfassenden Neubewertung des Projekts, an dessen Ende nur der Ausstieg aus dem Projekt stehen kann.

### **Das Projekt kann noch verhindert werden**

Unzweifelhaft ist, dass sich das Projekt noch stoppen lässt, denn über das Raumordnungs- und das Planverfahren zur Genehmigung wird frühestens 2013 entschieden, ob gebaut werden darf. Die Umweltverbände haben bereits angekündigt, dies gerichtlich zu beklagen und selbst danach muss das Dänische Folketing den Bau nochmal parlamentarisch beschließen.

DIE LINKE hat den Protest gegen den Bau seit vielen Jahren unterstützt, mehrere Anfragen und Anträge zum Thema ins Parlament eingebracht sowie vor der Abstimmung im Bundestag eine kritische Expertenanhörung im Verkehrsausschuss veranlasst.

Im Deutsch-Dänischen-Staatsvertrag zum Bau der Querung gibt es einen Artikel zur Neuverhandlung des Projektes, sofern sich die Ausgangsbedingungen ändern (Art.22 Abs.2). Wir haben nachgefragt, unter welchen Voraussetzungen die Bundesregierung den Staatsvertrag neu verhandeln würde. In ihrer Antwort (Drucksache 17/8509, S.39) vom Januar 2012 wird eingeräumt, dass die inhaltlichen Voraussetzungen für eine Neuverhandlung im Vertrag gar nicht formalisiert wurden. Es sei eine Verständigungsklausel, die greift, sobald eine Anpassung des Vertrages an neue Gegebenheiten erforderlich gehalten wird. Bisher hat man immer versucht, die Öffentlichkeit in dem Irrglauben zu lassen, der Vertrag sei nicht veränderbar. Damit räumt das Ministerium nun endlich ein, dass eine Neuverhandlung mit dem Ziel eines Ausstiegs aus dem Vertrag zweifelsfrei möglich ist. Es ist nur eine Frage des politischen Willens.

Seit dem Bundestagsbeschluss wurde aus der Schrägkabelbrücke ein Absenktunnel, die Verkehrsprognose der Güterzüge halbiert, die Kostenkalkulation ist explodiert, die Voraussetzungen für die geplante EU Förderung durch die neuen Richtlinien für Transeuropäische Verkehrsnetze grundlegend verändert und die wirtschaftlichen Voraussetzungen durch die Finanzkrise erschüttert. Zeit also für eine Neubewertung!

Im März 2012 hat DIE LINKE den Antrag Feste Fehmarnbeltquerung auf den Prüfstand – Ausstieg aus dem Staatsvertrag mit dem Königreich Dänemark verhandeln (Drucksache 17/8912) in den Deutschen Bundestag eingebracht, den wir hier auf den nächsten Seiten abdrucken. Darin finden Sie eine ausführliche Begründung, warum DIE LINKE dieses Projekt ablehnt und was als konkrete Maßnahmen gefordert wird.



## **Antrag**

**der Abgeordneten Herbert Behrens, Dr. Kirsten Tackmann, Dr. Dietmar Bartsch, Karin Binder, Heidrun Bluhm, Steffen Bockhahn, Dr. Martina Bunge, Roland Claus, Katrin Kunert, Caren Lay, Sabine Leidig, Michael Leutert, Dr. Gesine Löttsch, Thomas Lutze, Cornelia Möhring, Kornelia Möller, Jens Petermann, Ingrid Remmers, Dr. Ilja Seifert, Raju Sharma, Kersten Steinke, Sabine Stüber, Alexander Süßmair und der Fraktion DIE LINKE.**

### **Feste Fehmarnbeltquerung auf den Prüfstand – Ausstieg aus dem Staatsvertrag mit dem Königreich Dänemark verhandeln**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Am 18. Juni 2009 hat der Deutsche Bundestag das Gesetz zum Staatsvertrag über den Bau einer Festen Fehmarnbeltquerung gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie von 16 Abgeordneten aus den Fraktionen der SPD und CDU/CSU verabschiedet. Der Vertrag ist am 14. Januar 2010 in Kraft getreten.

Der Staatsvertrag regelt die Errichtung, den Betrieb und die Finanzierung der Festen Fehmarnbeltquerung sowie die Verantwortlichkeiten für den Ausbau und die Finanzierung der erforderlichen Hinterlandanbindungen in der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark. Nach Artikel 5 Absatz 2 des Vertrages zählen zur Hinterlandanbindung der Ausbau der Straßenverbindung E 47 zwischen Heiligenhafen (Ost) und Puttgarden zu einer vierstreifigen Bundesstraße (mit Ausnahme der weiterhin zweistreifigen Fehmarnsundbrücke), die Elektrifizierung der Schienenstrecke zwischen Lübeck und Puttgarden sowie die Sicherstellung einer ausreichenden Eisenbahnkapazität auf der eingleisigen Schienenstrecke zwischen Bad Schwartau und Puttgarden. Diese Maßnahmen sollen spätestens bis zur Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung abgeschlossen sein. Weiterhin zählt zur Hinterlandanbindung der betriebsbereite Ausbau der Schienenstrecke zwischen Bad Schwartau und Puttgarden zu einer zweigleisigen elektrifizierten Schienenstrecke bis spätestens sieben Jahre nach der Eröffnung der Festen Fehmarnbeltquerung.

In Artikel 22 Absatz 2 Satz 2 und 3 des Vertrages heißt es: „Sollten die Voraussetzungen für das Projekt oder Teile des Projekts sich deutlich anders entwickeln als angenommen und anders, als es zum Zeitpunkt des Abschlusses des Vertrags bekannt ist, werden die Vertragsstaaten die Lage aufs Neue erörtern. Dies gilt unter anderem für wesentliche Kostensteigerungen im Zusammenhang mit dem Projekt.“

Am 3. Februar 2010 antwortete die Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 17/632, dass die Gesamtkosten des Endausbaus der Vorzugstrasse den geschätzten Betrag nicht über-

steigen werden und die Kosten für den zweigleisigen Ausbau der Güterverkehrsstrecke zwischen Bad Schwartau und Puttgarden mit Elektrifizierung 817 Mio. Euro betragen werden. Darüber hinaus wurden zwei Umfahrungsvarianten betrachtet, deren zusätzliche Kosten sich auf 195 Mio. Euro bzw. 231 Mio. Euro belaufen.

Laut einem Bericht des Bundesrechnungshofes an den Rechnungsprüfungsausschuss des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages (Ausschussdrucksache 385 der 16. Wahlperiode) „ergeben sich [jedoch] Projektkosten von rd. 1,7 Milliarden Euro ohne Berücksichtigung der zusätzlichen Kosten im Knoten Hamburg und für den zweigleisigen Ausbau des Teilstücks von Lübeck bis Puttgarden“. Damit ist eine deutliche Kostensteigerung zu erwarten. Die EU-Kommission kündigte am 3. November 2010 an, wegen Verzögerungen bei der Planung den EU-Zuschuss von 339 Mio. Euro um 73 Mio. Euro zu kürzen.

Am 30. November 2010 schlug die dänische Betreibergesellschaft Femern A/S den Bau eines Absenktunnels anstelle einer Schrägkabelbrücke als bevorzugte Lösung für eine Feste Fehmarnbeltquerung vor.

Entlang der Trasse von Ostholstein bis Hamburg protestieren Bürgerinnen und Bürger gegen den Bau der Festen Fehmarnbeltquerung. Das „Aktionsbündnis gegen eine feste Fehmarnbeltquerung“, das bereits vor 15 Jahren gegründet wurde und von einer breiten Mehrheit der Fehmarnerinnen und Fehmarner getragen wird, engagiert sich gegen die Planungen, weil die Bürgerinnen und Bürger den damit verbundenen Güterverkehr durch ihre Ortschaften ablehnen, der von der bisherigen Jütlandroute entlang der A7 (Hamburg–Flensburg) auf die Bädertrasse durch die touristischen Ostseeorte umgelenkt werden soll. Derzeit gibt es zwölf Bürgerinitiativen, die sich zum Dachverband „Allianz gegen eine feste Fehmarnbeltquerung“ zusammengeschlossen haben. Aufgrund des wachsenden Protestes wurde am 25. Juni 2011 ein „Dialogforum Feste Fehmarnbeltquerung“ unter dem Vorsitz des ehemaligen deutschen Botschafters in Dänemark, Christoph Jessen, eingerichtet.

Laut einer Verkehrsprognose des Landesbetriebs Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein zur Fehmarnsundbrücke wird das denkmalgeschützte Bauwerk nach der Fertigstellung der festen Querung zum Nadelöhr für den Verkehr. Die Brücke ist zudem häufig bei Stürmen gesperrt. In den letzten ein- einhalb Jahren kam es zu 231 (Teil-)Sperrungen. Das Dialogforum forderte am 30. November 2011 einstimmig den Neubau einer Fehmarnsundquerung, vorzugsweise als Tunnel, was auch von der Landesregierung Schleswig-Holstein unterstützt wurde. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) dagegen stellte fest: „Die Fehmarnsundbrücke ist im Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark über eine Feste Fehmarnbeltquerung von einem Ausbau im Zuge der Hinterlandanbindung ausgenommen worden, weil sie in der Verkehrsprognose keinen Engpass darstellt.“ (Bericht des BMVBS an den Rechnungsprüfungsausschuss des Deutschen Bundestages zur Festen Verbindung über den Fehmarnbelt mit Hinterlandanbindung vom 21. Dezember 2011, S. 4).

Die Voraussetzungen, unter denen der Staatsvertrag geschlossen wurde, haben sich deutlich geändert. Auf die Schriftliche Frage 65 auf Bundestagsdrucksache 17/8509, unter welchen Voraussetzungen eine Neuverhandlung über die Realisierung des Staatsvertrages mit dem Königreich Dänemark möglich sei, antwortete die Bundesregierung am 25. Januar 2012, dass Artikel 22 Absatz 2 Satz 2 des Vertrages dies ermögliche und die inhaltlichen Voraussetzungen für eine Neuverhandlung im Vertrag nicht formalisiert seien. Es sei eine Verständigungsklausel, die dann greife, sobald eine Anpassung des Vertrages an neue Gegebenheiten für erforderlich gehalten würde. Daraus folgt, dass eine Neuverhandlung mit dem Ziel eines Ausstiegs aus dem Vertrag aufgrund der geänderten Voraussetzungen möglich ist.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. das „Dialogforum Feste Fehmarnbeltquerung“ mit allen notwendigen Planungsmitteln auszustatten, um das Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren zu dem geplanten Bau einer festen Querung über den Fehmarnbelt unter demokratischer Beteiligung kritisch begleiten zu können;
2. unter umfassender Beteiligung des Dialogforums eine ergebnisoffene Neubewertung des Projektes einer festen Querung und seiner Hinterlandanbindung einschließlich der Prüfung der Umweltverträglichkeit und der Sozialverträglichkeit vorzunehmen;
3. die Resultate ergebnisoffen zu prüfen. Sollte sich dabei eine signifikant veränderte Bewertung der ursprünglichen Annahmen in Bezug auf das Projekt oder Teile des Projekts ergeben als zum Zeitpunkt des Abschlusses des Staatsvertrages zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Königreich Dänemark, wird die Bundesregierung unter Berufung auf Artikel 22 Absatz 2 Satz 2 des Staatsvertrages aufgefordert, mit der dänischen Regierung die Bedingungen für einen Ausstieg aus dem Projekt zu verhandeln;
4. für den Fall, dass die Vertragsverhandlungen zu keinem Ergebnis führen, dafür Sorge zu tragen, dass der Güterverkehr weiterhin auf der Jütlandroute bleibt und nicht durch die touristischen Orte der Bädertrasse in Ostholstein geführt wird. Gegebenenfalls notwendige bauliche Maßnahmen zur Ertüchtigung der Jütlandroute nach Skandinavien sind umgehend zu prüfen und die entsprechenden Planungen einzuleiten;
5. zu gewährleisten, dass, falls nach den Verhandlungen am Bau der Festen Fehmarnbeltquerung festgehalten wird, die Bauarbeiten nur außerhalb der Tourismussaison stattfinden, die Kosten für Anpassungen von Bahnübergängen abweichend vom Eisenbahnkreuzungsgesetz allein vom Bund getragen werden und entlang der gesamten Trasse ein über die gesetzlichen Verpflichtungen hinausgehender umfassender Lärmschutz gewährleistet wird sowie das Nadelöhr der Fehmarnsundbrücke durch einen schallgeschützten Tunnelneubau beseitigt wird.

Berlin, den 7. März 2012

**Dr. Gregor Gysi und Fraktion**

### **Begründung**

1. Die Planung, Errichtung und der Betrieb des Querungsbauwerks sind einem dänischen Staatsunternehmen übertragen worden, das die Baukosten von 5,5 bis 7 Mrd. Euro zuzüglich der laufenden Kosten vollständig durch mit Staatsbürgschaften abgesicherte Kreditaufnahmen am Kapitalmarkt finanzieren und durch kostendeckende Mautkosten refinanzieren soll. Die Maut soll sich dabei an den bisherigen Querungskosten orientieren und bei rund 70 Euro für eine einfache Pkw-Fahrt liegen (Barrieregutachten, Prof. Bröcker, Universität Kiel, 2006). Der Fahrzeitgewinn einer festen Querung gegenüber dem Tag und Nacht im Halbstundentakt pendelnden Fährverkehr liegt bei unter 30 Minuten.
2. Das Institut für Weltwirtschaft an der Universität Kiel zweifelt an dem Finanzierungskonzept: „Das Projekt wäre daher entweder nur mit staat-

lichen Zuschüssen realisierbar, die so erheblich sein müssten, dass man kaum mehr von einem privat finanzierten Projekt sprechen könne. Oder es müssten für die aufgenommenen Kredite staatliche Garantien gegeben werden, die zur Folge hätten, dass alle wesentlichen Risiken bei der öffentlichen Hand verblieben, und zwar für einen Schuldentilgungszeitraum von schätzungsweise 33 bis 37 Jahren, im ungünstigsten Fall bis zu 66 Jahren“. (Klaus Schrader, Claus-Friedrich Laaser und Henning Sichelschmidt: „Schleswig-Holsteins Wirtschaft im Kräftefeld der Globalisierung“, in: „Kieler Diskussionsbeiträge 434/435“, Institut für Weltwirtschaft, Dezember 2006, S. 34).

3. Die Feste Fehmarnbeltquerung würde bestehende Verkehrsströme umlenken. Dadurch würden bisherige Investitionen in die A 20 und in die Ostseehafeninfrastruktur entwertet. Gleiches gilt für die Große Belt Brücke in Dänemark, über die seitdem der Schienengüterverkehr zwischen Hamburg und Kopenhagen–Malmö abgewickelt wird.
4. In der Projektplanung wird zur Kofinanzierung von einem erheblichen Zuschuss der Europäischen Union aus Mitteln der transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) ausgegangen. Aktuell werden die Voraussetzungen für zukünftige TEN-Fördermittel durch eine Neufassung der Leitlinien grundlegend geändert. Unter anderem soll die frühere Projektfinanzierung zugunsten einer multimedalen Korridorförderung ersetzt werden, die sich auf ein europäisches Kernnetz konzentriert. Ob zukünftig noch mit einem Baukostenzuschuss gerechnet werden kann, hängt stark von der zukünftigen Ausgestaltung der Leitlinien ab.
5. Nach einem Gutachten des Planungsbüros Viereg-Rössler GmbH gab es auf der Strecke vor der Wirtschafts- und Finanzkrise 2008/2009 nach Verkehrszählungen eine Grundlast von 2 900 bis 4 300 Pkw und 1 100 Lkw pro Tag, mit einer kurzzeitigen Spitzenlast im Hochsommer zwischen 5 700 und 11 400 Pkw pro Tag. Die Grundlast liegt damit unter 20 Prozent der üblichen Kapazität einer zweistreifig Schnellstraße von ca. 26 000 Pkw pro Tag. Das von der DB Netz AG für 2025 prognostizierte Bahnverkehrsaufkommen von 210 Zügen täglich (davon 150 Güterzüge) wurde von ihr zur Antragskonferenz des Raumordnungsverfahrens im Juni 2010 auf 96 Züge täglich (davon 78 Güterzüge) reduziert.
6. Der Bundesrechnungshof hat in seinem Bericht vom April 2009 erhebliche Unsicherheiten für künftige Bundeshaushalte aufgezeigt und empfohlen, angesichts der niedrigen Verkehrsprognose die Wirtschaftlichkeit des beabsichtigten Ausbaus vor der parlamentarischen Zustimmung zum Vertragsgesetz sehr kritisch zu überprüfen. Dies ist nicht erfolgt.
7. Schon in den Machbarkeitsstudien von 1999 wurde das Vorhaben mit einem marginalen Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) von 1,29:1 bewertet (Planco/COWI, June 1999, Economic and Financial Evaluation of a Fixed Link Across the Fehmarn Belt). Eine Überprüfung der Studie durch die Professoren Breitzmann und Lüscher vom Ostseeinstitut für Marketing, Verkehr und Tourismus an der Universität Rostock (2007) weist der Studie erhebliche methodische Fehler nach. Nach deren Korrektur kommen sie zu einem NKV des Projektes von maximal 0,65:1. Ein Gutachten des Planungsbüros Viereg-Rössler GmbH aus dem Jahr 2008 weist auf weitere Fehler bei den Grundannahmen hin. Demnach fällt das NKV noch niedriger aus, wenn die üblichen Baukostensteigerungen aufgrund der Inflation bis zur Projektfertigstellung berücksichtigt würden sowie von einem niedrigeren Verkehrsaufkommen ausgegangen würde.

8. Am 11. November 2010 wurde dem Haushaltsausschuss und dem Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages der aktualisierte Bedarfsplan für die Bundesschienenwege vorgelegt. Hierzu hatten die Büros BVU GmbH und INTRAPLAN Consult GmbH eine Studie verfasst, bei der eine Nutzen-Kosten-Untersuchung für die noch nicht in Bau befindlichen Eisenbahnprojekte des Bedarfsplans Schiene durchgeführt wurde. Demnach wird der Hinterlandanbindung der Festen Fehmarnbeltquerung ein NKV von 6,7:1 bescheinigt. Eine Plausibilitätsprüfung seitens der Verkehrsberater Vieregg-Rössler GmbH vom März 2011 stellte schwerwiegende Mängel bei den Annahmen zur Höhe der Verkehrsverlagerungen und Kosten fest, die zu weit überhöhten Nutzwirkungen der Schienenhinterlandanbindung führen würden. Gleiches gelte für die notwendigen Investitions- und Betriebskosten. Nach einer Korrektur der Annahmen anhand von Vergleichsprojekten und -daten einschlägiger Statistiken schrumpfte das NKV auf weit unter 1,0. Die Wirtschaftlichkeit des Projektes unterschreitet somit deutlich die Vorgaben der Bundeshaushaltsordnung.
9. Der Vorhabenträger geht davon aus, dass der Fährbetrieb mit der Eröffnung einer festen Querung eingestellt wird. Die Reederei Scandlines hat jedoch bekräftigt, den Fährbetrieb über den Fehmarnbelt in Konkurrenz zur festen Querung weiterzuführen und kostengünstiger zu fahren. Das hätte erhebliche Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen und die damit verknüpfte Refinanzierung des Projektes durch Mauteinnahmen. Die Annahmen des verkehrlichen und wirtschaftlichen Nutzens des Projektes sind nicht mehr darstellbar. Die Voraussetzungen für Verhandlungen über einen Ausstieg aus dem Staatsvertrag sind offensichtlich.
10. Das Projekt ist zudem mit erheblichen negativen ökologischen Wirkungen verbunden. Die langjährige Bauphase bedroht unter anderem die akustisch hoch sensiblen und vom Aussterben bedrohten Schweinswale im Fehmarnbelt. Deren Zahl ging zwischen 1994 und 2005 von 28 000 Tieren auf 10 900 zurück (Gesellschaft zum Schutz der Meeressäuger e. V., GSM, 2011). Die Naturschutzunion IUCN stufte den Bestand 2008 als „critically endangered“ (vom Aussterben bedroht) ein. Die Ostsee steht als „Particularly Sensitive Sea Area“ unter internationalem Schutz und gilt als Schweinswalschutzgebiet. Es ist zudem als Schutzgebiet 1332-301 nach der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie ausgewiesen und Teil des Natura-2000-Netzwerks.
11. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Fährschiffe werden offiziell als ökologisches Argument für eine feste Querung angeführt. Allerdings wurden hierbei die Emissionen moderner Pkw mit der Schadstoffbelastung im Fall des Einsatzes alter Schiffsmotoren verglichen. Die Ergebnisse sind nach einer groben Abschätzung des Wuppertal Instituts für Klima, Umwelt, Energie GmbH zu bezweifeln. Dies gilt unter Berücksichtigung der Ziele der EU-Ostsee-strategie, der Umsetzung des Projektes Clean Baltic Sea Shipping und des Aktionsplanes der Helsinki-Kommission (HELCOM) zum Schutz der Ostsee umso mehr. Dies gilt auch für andere Emissionen. Nach Inkrafttreten der neuen Emissionsgrenzwerte der Internationalen Maritimen Organisation (IMO) für die Nord- und Ostsee dürfen ab 2015 Schiffstreibstoffe statt 1 Prozent nur noch 0,1 Prozent Schwefelanteil haben, während er auf anderen Meeren bei 4,5 Prozent liegt und bis 2020 nur auf 0,5 Prozent abgesenkt wird. Bei einem Einsatz von „Green Ships“ mit Erdgas, Leichtöl oder -diesel sowie neuen Filteranlagen mit minimierten Emissionen sieht die Bilanz anders aus.



## Das Verkehrspolitische Zirkular bestellen...

... können Sie am einfachsten, indem Sie sich für den Postversand oder die Benachrichtigung per Email eintragen unter [www.nachhaltig-links.de/index.php/mobilitaet/182/577-newsletter](http://www.nachhaltig-links.de/index.php/mobilitaet/182/577-newsletter).

Alternativ können Sie sich auch telefonisch melden unter 030-227-73770.

Die bisherigen Ausgaben finden Sie als Download unter [www.nachhaltig-links.de/index.php/publikationen-mobilitaet](http://www.nachhaltig-links.de/index.php/publikationen-mobilitaet)

Die bisherigen Ausgaben:

Themen des **ersten Heftes vom März 2010**: Pkw-Maut // Bahnpreise // Stuttgart 21 // Bahnprivatisierung // Busfernverkehr // Hochgeschwindigkeitsstrecke Paris – Frankfurt/M // Fehmarnbeltquerung.

**Heft 2 erschien im Juni 2010**: Wussten Sie, dass die Vertreter des Bundes bei der Bahn überwiegend aus Männern bestehen, die privatkapitalistische Konzerne vertreten? Dass der neue Bahn-Aufsichtsratschef im Führungsgremium einer der größten „Heuschrecken“ sitzt? Andere Themen im zweiten Verkehrspolitischen Zirkular: Sackgasse Elektro-Pkw // PPP-Projekte // Privatisierung im Straßenbau // Konferenz Auto.Mobil.Krise // Nachtflugverkehr // Hafen-Konferenz.

**Heft 3 erschien im Juli 2010** aus aktuellem Anlass früher als geplant: In Juli 2010 waren in mindestens 48 ICE-Zügen die Klimaanlage ausgefallen. Die Hintergründe für dieses neuerliche Bahn-Desaster werden hier ausführlich ausgeleuchtet. Dass die Deutsche Bahn AG auf ihrem Privatisierungskurs „kaputt gespart“ wurde, ist inzwischen Allgemeingut. Der Verkehrsminister sagte im ZDF: "Ein Sparzwang war die Folge, um betriebswirtschaftliche Zahlen zu erzeugen, die den Börsengang ermöglichen sollten." Was aber folgt aus dieser Erkenntnis? Peter Ramsauer muss jetzt schwitzen, denn nicht mehr und nicht weniger steht auf der Tagesordnung, als den Kurs der Bahn grundlegend zu ändern!

**Heft 4 erschien im Mai 2011**: Erfolg im Stresstest: Beiträge zum Stand der Bewegung und zu Kritik an S21 und der Neubaustrecke Wendlingen-Ulm.

Andere Themen: EU-Weißbuch und TEN-Projekte // Vorschlag neue Struktur der DB // Schienenlärm und Rheintalbahnhof // Eisenbahnunglück in Hordorf // Unpünktlichkeit der Bahn – Beispiel Erfurt // SPNV-Wettbewerb // Bedarfsplan Schiene // Reaktivierung von Schienenstrecken im Saarland // Atomstrom-Bahn // Auswirkungen von Autobahnen auf Wohnstrukturen // ÖPNV im ländlichen Raum // Finanzierung Straßeninfrastruktur // Wasser- und Schifffahrtsverwaltung // Maritime Konferenz.

**Heft 5 erschien im Dezember 2011**: **Bahn der Zukunft - Zukunft der Bahn** – ein Sonderheft mit Texten und Debattenbeiträgen von der Fachtagung der Fraktion DIE LINKE zur Struktur der Deutschen Bahn. Eisenbahngeschichte und -struktur // Von der Bahnreform zu ersten Börsen-Gehversuchen // Ära Mehdorn und gescheiterter Bahn-Börsengang // Antrag zur Bahnstruktur mit Anmerkungen // Gemeinwohlbilanz für die DB AG // Organisation der DB als Genossenschaft? // Öffentlicher Verkehr in der Schweiz und Organisationsform der SBB // Vergleich von SBB und ÖBB und die Europäisierung öffentlicher Bahnen // Vergleich von SBB und DB // Anforderungen von Umweltverträglichkeit und Klimagerechtigkeit an die Bahn



◀ [www.nachhaltig-links.de](http://www.nachhaltig-links.de)

Mobilität | Umwelt | Energie | Klima & Ressourcen | Agrar

nachhaltig-links.de ist ein Portal für linke Umwelt-, Verkehrs-, Energie- und Klimapolitik. Eine Seite, die vereint, was zusammen gehört: Gerechtigkeit und Ökologie, grüne Themen und linke Politik, Nachhaltigkeit und Fairness. Auf der Seite finden sich: Analysen und Konzepte, Berichte und Initiativen. Wir wollen informieren und diskutieren. Über Blockaden und Betonköpfe. Über Chancen, Vorreiterinnen und Dickbrettbohrer. Über Entscheidungen, die heute zu treffen sind, wenn uns nicht übermorgen die Luft ausgehen soll.

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.

## Weitere Publikationen

sind unter [www.nachhaltig-links.de/index.php/publikationen-mobilitaet](http://www.nachhaltig-links.de/index.php/publikationen-mobilitaet) zu finden, die mit \* versehenen können zudem (so lange der Vorrat reicht) unter [sabine.leidig.ma02@bundestag.de](mailto:sabine.leidig.ma02@bundestag.de) bzw. unter 030-227-73770 bestellt werden.

### Öffentlichkeitsbeteiligung und Umweltmediation bei großen Infrastrukturprojekten\*

Ansatzpunkte für eine verbesserte Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger in der Bundesrepublik Deutschland

Berlin, Mai 2011. AutorInnen: Felicia Petersen und Michael Zschiesche (UfU, Unabhängiges Institut für Umweltfragen e.V.).



### Dokumentation der Maritimen Konferenz am 13. November 2010 in Wismar: „Die maritime Wirtschaft unserer Küstländer zwischen Flaute und frischer Brise“\*

Haben die Beschäftigten in den Häfen an der deutschen Nord- und Ostseeküste eine Zukunft? Werden sich die Hafenbetreiber und Hafenbetriebe nur dann International behaupten können, wenn – oft auf Kosten der Natur – Infrastruktur und Hafenanlagen (Suprastruktur) massiv ausgebaut werden? Diese Fragen sind für die ökologisch, soziale und ökonomische Entwicklung Norddeutschlands existenziell. Der Reader dokumentiert die Vorträge, enthält Stellungnahmen und Positionspapiere, gibt Zusammenfassungen der Foren und zieht ein Fazit zur gesamten Konferenz.



### Aktualisierte Fassung der Broschüre „Sozialticket kommt in Fahrt. Informationen über Initiativen und bestehende Sozialtickets“.\*

2009 haben wir mit der ersten Auflage versucht, einen neuen Überblick über die existierenden Sozialtickets und der Sozialticket-Initiativen zu schaffen. Der Überblick ergab damals 50 städtische Initiativen, 30 in (Land-)Kreisen und fünf in Regionen. Nun sind es 70 Initiativen in Städten, 39 in (Land-)Kreisen und 11 regionale Zusammenschlüsse. Wie erfolgreich eine gemeinsame und beharrliche Auseinandersetzung um ein Sozialticket sein kann, zeigt das kontinuierliche Anwachsen der bestehenden Sozialtickets.



### Auswirkungen innerstädtischer Autobahnen auf die Sozialstruktur angrenzender Wohngebiete \*

Die Untersuchung, Auswirkungen innerstädtischer Autobahnen auf die Sozialstruktur angrenzender Wohngebiete, ist der Frage nachgegangen, ob lärm- und emissionsbelastende große Verkehrsanlagen, wie innerstädtische Autobahnen, zu einer deutlichen sozialen Abwertung von angrenzenden Wohngebieten führen und dabei der Entstehung von Problemquartieren Vorschub leisten kann. Im Ergebnis kann belegt werden, dass die von Stadtautobahnen ausgehenden Effekte in einem deutlichen und signifikanten Ausmaß die Sozialstruktur verändern.



**Bahnsinniges Baden-Württemberg** – als vierseitiger Folder und 12-seitige Broschüre Stuttgart 21 bindet für mehr als ein Jahrzehnt einen erheblichen Teil aller Schieneninvestitionen für Baden-Württemberg. Insgesamt wird es mit der Verbindung nach Ulm realistischweise 14 Milliarden Euro verschlingen. Wir wollen kleckern statt klotzen: Hier stellen wir unser Konzept für ein Bahnsinniges Baden-Württemberg vor – mit drei Grundlinien und 15 einzelnen Schienenprojekten. Mit dabei: Unsere Alternativen für Stuttgart und für die. Wir zeigen, wie man mit der gleichen Summe dafür sorgen kann, dass die Bahn für alle im Land spürbar verbessert wird.



### Die Bahn am Wohl der Allgemeinheit ausrichten!

Aus Anlass des wiederholten Winterchaos' der Bahn als Fortsetzung der Pannenserie wurde auch im Bundestag über die Deutsche Bahn AG diskutiert. Wir dokumentieren in diesem Reader die Reden von Gregor Gysi und Sabine Leidig sowie den Antrag der Fraktion DIE LINKE. im Bundestag: „Die Bahn im Einklang mit dem Grundgesetz am Wohl der Allgemeinheit orientieren“ mit ausführlichem Begründungsteil.



### Klima und Verkehr (vierseitiger Folder)\*

Nirgendwo wächst der Ausstoß von Treibhausgasen so schnell wie im Straßen-, Flug- und Schiffsverkehr. Der Transportsektor steht heute in der EU schon an zweiter Stelle der „Klimaschädlinge“. Zugleich gibt es kaum einen anderen Bereich, in dem so viel Emissionen eingespart werden können. Die Chancen für schnell wirksamen Klimaschutz sind groß, wenn wir Verkehrsalternativen durchsetzen.



### Sonderheft der Zeitschrift Lunapark21 zum Thema Flugverkehr\*

In der Lunapark21 Extra03 wird der Flugverkehr auf globaler und europäischer Ebene analysiert. Dokumentiert wird vor allem der Widerstand dort, wo er in Deutschland die längste Tradition hat: in der Region um den Flughafen bei Frankfurt am Main. Viele Beiträge wurden von denen verfasst, die sich vor Ort engagieren – gegen den Flughafenausbau und für Nachtflugverbote.  
AutorInnen: Herbert Behrens / Gitta Düperthal / Rudi Hechler / Heinz Högelsberger / Frank Kaufmann / Ingrid Kopp / Sabine Leidig / Jörg Lüsing / Hermann Schaus / Petra Schmidt / Michael Teske / Dirk Treber / Carl Waßmuth / Wolf Wetzlar / Winfried Wolf





# Arbeitsgruppe Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Fraktion DIE LINKE. im Deutschen Bundestag

## Heidrun Bluhm

Mitglied des Deutschen Bundestages,  
Sprecherin für Bauen und Wohnen

**Themen** Bauen und Wohnen, Städtebau, Wohnungspolitik, Raumordnung

Büro Berlin, JKH 4 842  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin  
Tel. 030/22 77 87 70  
Fax. 030/22 77 61 55  
heidrun.bluhm@  
bundestag

## Sabine Leidig

Mitglied des Deutschen Bundestages, Verkehrs-  
politische Sprecherin

**Themen** Bahn:  
übergreifend, Konzern,  
Fernverkehr, Güterver-  
kehr, Privatisierung,  
Spitzelaffäre

Büro Berlin, JKH 2755  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin  
Tel. 030/22 77 37 69  
Fax. 030/22 77 67 69  
sabine.leidig@  
bundestag.de

## Herbert Behrens

Mitglied des Deutschen  
Bundestages

**Themen** Schifffahrt  
inkl. Häfen, Luftverkehr,  
Fahrradverkehr

Büro Berlin, JKH 2751  
Platz d. Republik 1  
11011 Berlin  
Tel. 030/22 77 57 74  
Fax. 030/22 77 67 74  
herbert.behrens@  
bundestag.de

## Thomas Lutze

Mitglied des Deutschen  
Bundestages

**Themen** Nahverkehr,  
ÖPNV, PBeFG, Taxen,  
Fahrgastrechte,  
Regionalisierung

Büro Berlin, JKH 3701  
Platz d. Republik 1 11011  
Berlin  
Tel. 030/22 77 24 77  
Fax. 030/22 77 64 76  
thomas.lutze@  
bundestag.de

## Mitarbeiter

Nico Grunze,  
wiss. MA,  
Tel. 030/22 77 02 56,  
heidrun.bluhm.ma11@  
bundestag.de

Joachim Kadler,  
wiss. MA,  
Tel. 030/22 77 12 37,  
heidrun.bluhm.ma02@  
bundestag.de

## Mitarbeiter

Dr. Winfried Wolf,  
wiss. MA,  
Tel. 030/22 77 37 68,  
sabine.leidig.ma11@  
bundestag.de

Dominik Fette,  
wiss. MA,  
Tel. 030/22 77 37 70,  
sabine.leidig.ma02@  
bundestag.de

## MitarbeiterInnen

Tanja Girod,  
wiss. MA,  
Tel. 030/22 77 57 73,  
herbert.behrens.ma11@  
bundestag.de

Malte Riechey,  
wiss. MA,  
Tel. 030/22 77 57 73,  
herbert.behrens.ma12@  
bundestag.de

## Mitarbeiter

Sebastian Meskes,  
Büroleiter,  
Tel. 030/22 77 24 77,  
thomas.lutze.ma01@  
bundestag.de

## Referent

Sven Diedrich,  
Referent für Bauen  
und Wohnen,  
Tel. 030/22 75 20 88,  
sven.diedrich@  
linksfraktion.de

Karl-Heinz Ludewig  
wiss. MA  
Tel. 030/22 77 37 70,  
sabine.leidig.ma12@  
bundestag.de

Dr. Bernhard Knierim,  
wiss. MA  
sabine.leidig.ma03@  
bundestag.de

## Referent

Gerrit Schrammen,  
Referent für Verkehr,  
Tel. 030/22 75 20 87,  
gerrit.schrammen@  
linksfraktion.de

