

Besser verkehren

Verkehrspolitisches Zirkular
Ausgabe 10, Frühjahr 2017

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



Reclaim the streets

Flächen umverteilen –
Radverkehr fördern!

Die Themen dieses Heftes

Verkehrswende/Fahrradförderung
auf Bundesebene/Bahnprivatisierung/
Stuttgart 21/Nachtzüge/Preissystem/
Bundesverkehrswegeplan 2030 –
Straße – Schiene – Wasserwege/

Reformkommission Großprojekte/
Autobahn-Gesellschaft/Ortsumfahr-
ungen/Pkw-Maut/Selbstfahrende Autos/
Abgas-Skandal/Seeschifffahrt/Flug-
verkehr/Konferenz Genug für alle

Inhalt

Wir wollen gerechte Verkehrsverhältnisse schaffen	3	Die Zeit des Bundesverkehrswegeplans ist vorbei – Mobilitätsplan stellt Menschen ins Zentrum	35
A. Sozial-ökologischer Umbau	4	Wie findet die Schiene Berücksichtigung im BVWP?	38
Bitte wenden	4	Wasserstraßen im BVWP – planlose Mangelverwaltung und sinnlose Großprojekte	40
Der sozial-ökologische Umbau ist ein zentrales Thema in der LINKEN.	6	Handreichung Ortsumfahrungen	41
B. Fahrrad	10	Die Reformkommission Bau von Großprojekten	45
Rückenwind für das Fahrrad – Radverkehrspolitik auf Bundesebene	10	Ausländermaut sofort abwracken	46
C. Bahn	16	E. Auto	48
Aus trotz langen Kampfes: Die Nachtzüge.	16	Selbstfahrende Autos	48
Antrag 18/7904 Die Nachtzüge retten – Klimaverträglichen Fernreiseverkehr auch in Zukunft ermöglichen	18	Tausendfache vorsätzliche Körperverletzung – ein Kommentar zum Abgas-Untersuchungsausschuss des Bundestages	51
Der gescheiterte neue Anlauf zur Bahnprivatisierung, Dobrindt 2,4-Milliarden-Euro-Entdeckung und der gerissene Weg zur Finanzierung von Stuttgart 21 ..	23	F. Schifffahrt	55
Die Deutsche Bahn reformiert das Tarifsysteem – schlimmer geht immer.	26	Die Deutsche Seeschifffahrt: Turbokapitalismus für Seeleute, Sozialismus für die Reeder	55
D. Verkehrsinfrastruktur	28	G. Flugverkehr	57
Mit Grundgesetz-Änderungen zum »Fernstraßen-Bundesamt«: Privatisierungs-Absichten inklusive!	28	Flugverkehr, Wald und Klimaschutz – Die ICAO-Kampagne	57
Massive Gegenwehr erforderlich – Entscheidung schon im Mai!!!	32	H. Parlamentarischen Initiativen der Linksfraktion im Verkehrsbereich vom 9.4.2016 bis 25.2.2017	59
Antrag 18/11165 Autobahnprivatisierungen im Grundgesetz ausschließen ..	33	AG Verkehr und digitale Infratraktur	66

DIE LINKE.

I M B U N D E S T A G

Fraktion DIE LINKE. im Bundestag
Platz der Republik 1, 11011 Berlin
Telefon: 030/22751170, Fax: 030/22756128
E-Mail: fraktion@linksfraktion.de
V.i.S.d.P.: Heike Hänsel, Jan Korte

Redaktion: Karl-Heinz Ludewig, Dominik Fette
Layout/Druck: Fraktionsservice

Redaktionsschluss: 8. März 2017

Titel: Sit-In des Volksentscheid Fahrrad in der Berliner
Oranienstraße im Sommer 2016

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

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

170301

Wir wollen gerechte Verkehrsverhältnisse schaffen ... Und Autobahnprivatisierung verhindern!

.... was das eine mit dem anderen zu tun hat?

Ganz einfach: mit der geplanten Grundgesetzänderung wird eine zentrale Infrastruktur-GmbH auf den Weg gebracht, deren Aufgabe es sein wird Autobahnen zu bauen und zu betreiben – und zwar möglichst effektiv und jenseits der Einschränkungen der Schuldenbremse, mit der z.B. Ausgaben für den ÖPNV gedrosselt werden gleichzeitig soll sie die Lkw- und Pkw-Mautgebühren sowie erhebliche Haushaltsmittel erhalten. Dem Verkehrssektor droht damit eine gravierende Strukturveränderung zu Lasten ökologischer Verkehrsträger. Die Infrastruktur-GmbH ist privatrechtlich angelegt und damit der demokratischen Steuerung und Kontrolle weitgehend entzogen (was auch der Bundesrechnungshof kritisiert). Sie könnte zum Beispiel nach Gutdünken öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP) vereinbaren und so private Investoreninteressen bedienen, was in der Regel zu Lasten der Allgemeinheit geht. Eine alternative, klimagerechte Verkehrspolitik würde mit dieser »Autobahn-AG« auf lange Sicht ausgebremst werden.

Liebe Leserinnen und Leser,

die Entscheidung des Bundestages zur »Infrastruktur-GmbH« ist noch nicht gefallen. Es lohnt sich noch Einfluss zu nehmen. Eine hilfreiche Sammlung von Berichten, Argumenten und Anregungen findet sich bei www.gemeingut.org. Ich möchte mich an dieser Stelle bei den Aktivist*innen dieser kleinen NGO »Gemeingut in BürgerInnenhand (GiB)« bedanken!

Und unsere Plattform gegen die Infrastrukturgesellschaft kann weiterhin unterstützt werden: www.keine-fernstrassengesellschaft.de.

Überhaupt ist es erfreulich, dass in den letzten Monaten verstärkt unterschiedlichste Akteure in Erscheinung getreten sind, um für gerechte(re) Verkehrsverhältnisse zu werben: die engagierten Bürgerinitiativen gegen zerstörerische Autobahnprojekte oder für den Erhalt der Nachtzüge; die zielstrebigsten Initiator*innen des Berliner Fahrrad-Volksbegehrens ebenso wie die Fahrradverbände mit ihrem 10-Punkte-Programm für die Verkehrswende, oder die Verbände und Institutionen wie VCD, BUND, UBA oder DUH. Auf der anderen Seite stehen die kapitalträchtige Lobby der Automobil- und Flugverkehrswirtschaft, ein Verkehrsminister, der auf noch mehr LKW- und Autoverkehr setzt und eine parlamentarische Mehrheit, die gerade einen Bundesverkehrswegeplan2030 beschlossen hat, der dieser Ausrichtung folgt.

Wer also die Verkehrsverhältnisse sozial-ökologisch-(klima-)gerecht gestalten will, muss die Kräfteverhältnisse verändern. Die Linke kann und will dazu auch künftig beitragen.

Mit besten Grüßen



Sabine Leidig

Verkehrspolitische
Sprecherin



Herbert Behrens

Obmann im Ausschuss für Verkehr
und digitale Infrastruktur

A. Sozial-ökologischer Umbau

Bitte wenden!

Sozialökologische Perspektiven erkämpfen – gegen »in Beton gemeißelte« Verkehrspolitik

von Sabine Leidig

Die herrschenden Verkehrsverhältnisse zeigen die »ganz normale«, zerstörerische kapitalistische Logik: Mit heute rund 650 Milliarden Tonnenkilometer wurde der Transportaufwand seit 1996 um mehr als 50 Prozent gesteigert. Gleichzeitig werden die Liefer- und Transportketten immer komplexer. So haben die einzelnen Komponenten und Bauteile eines Neuwagens bei Übergabe an die Kunden und Kundinnen bereits mehr Transportkilometer angesammelt als dieses Fahrzeug jemals erreichen wird. Bis ein normaler Fruchtjoghurt im Kühlregal eines Supermarkts steht, haben Rohprodukt, Zutaten, Verpackung und Verteilung des Fertigproduktes schon insgesamt 8 000 Transportkilometer verursacht! Angesichts der endlosen LKW-Kolonnen, die nicht nur Stau verursachen, sondern auch Infrastruktur zerstören, ist es absurd, dass der Treibstoff dafür (Diesel) mit 7 Milliarden Euro jährlich subventioniert wird.

Beim Personenverkehr wächst die Zahl, die Größe, das Gewicht und die Motorenleistung der PKW in absurde Dimensionen (ein Auto ist heute im Durchschnitt doppelt so schwer wie vor 40 Jahren). Der (VW-)Abgas-Skandal zeigt, dass fast alle Autokonzerne betrügerische Methoden anwenden, da diese überdimensionierten Fahrzeuge die Grenzwerte für gesundheitsschädliche Abgase bei weitem nicht einhalten. Aber weil diese dicken Autos am meisten Profit abwerfen, sind kleine, leichte, sparsame PKW bei deutschen Automobilmanagern nicht im Focus. Und selbst jetzt, nachdem klar wurde, dass durch das Diesel-Gift NO-X alleine in Deutschland rund 10.000 vorzeitige Todesfälle verursacht werden, setzen Bundesregierung und Autolobby alles daran, dass es so weiter läuft: Keine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen, kein »Downsizing« von Fahrzeugen und schon gar keine Verkehrswende. Dabei sind die Ergebnisse des Wachstums und der Beschleunigung unseres Verkehrs mehr als ernüchternd: im Durchschnitt ist die Zeit, die wir unterwegs sind nicht kürzer geworden – es gibt also keinen Freizeitgewinn; dafür wurden die Wege, die zurückgelegt werden (müssen), um die immer gleichen Ziele zu erreichen (Arbeit, Erholung, Schule, Einkauf, Arzt, Kultur ...) immer länger.

Mit dem Verkehr wächst die soziale und ökologische Last. Lärm an Verkehrswegen und unter Einflugschneisen verursacht Stresserkrankungen, Abgase schädigen die Atemwege, Grünflächen werden betoniert Und es ist nicht zu leugnen, dass sowohl der Raubbau an fossilen Ressourcen, als auch der menschengemachte Klimawandel zerstörerische Folgen hat – vor allem für die Armen im globalen Süden.

Und dennoch setzt die herrschende Verkehrspolitik auf weiteres Wachstum dieser schädlichen Verkehre: mit dem jüngst beschlossenen Bundesverkehrswegeplan2030 zielt sie auf einen Zuwachs von fast 40 Prozent Straßengüterverkehr und zusätzliche PKW. Für runde 50 Milliarden Euro sollen deshalb in den nächsten 15 Jahren neue Straßen und Autobahnen gebaut werden.

Dabei belegt die 2014er Studie »Umweltbewusstsein in Deutschland«, dass die große Mehrheit (82 Prozent) eine Abkehr vom Autoverkehr und Hinwendung zum öffentlichen Nah- und Fahrradverkehr sowie zu kurzen Fußwegen als einen positiven Beitrag zur Lebensqualität betrachtet. Es gibt also Hoffnung für Alternativen.

Die sozialökologische Alternative

... wäre eine Verkehrspolitik, die so gestaltet, dass alle mobil sein können und mit Lebensmitteln und Bedarfsgütern versorgt werden, aber nicht auf Kosten anderer.

Es geht darum, den Verkehr wieder auf den ursprünglichen Zweck zu reduzieren: zielgerichtet beweglich zu sein. Das gilt für Menschen und Güter gleichermaßen. Mit konkreten politischen Maßnahmen muss einerseits dem aufkeimenden gesellschaftlichen Bewusstsein materieller Ausdruck verliehen und andererseits die notwendige Veränderung von Produktions- und Lebensweisen unterstützt werden.

An erster Stelle steht das Ziel, unsinnige Transporte und Wege zu vermeiden und zu verkürzen. Dazu tragen Instrumente bei, die mehr Kostenwahrheit in den Verkehr bringen: eine Lkw-Maut, die möglichst viele externen Kosten anlastet und auf allen Straßen gilt oder eine Ökosteuern. Dazu müsste regionale Produktion und Vermarktung gefördert werden – mitsamt der dazugehörigen Infrastruktur. Die gewaltigen Transport- (Diesel-) und Exportsubventionen müssen zügig abgebaut werden, damit lokale ökonomische Strukturen nicht weiter unter die Räder kommen, wie es beispielsweise mit Lebensmittelproduzenten in Südosteuropa massenhaft geschieht, wenn Billigfleisch oder Milchprodukte aus Deutschland oder Dänemark dort in den Markt gedrückt werden.

Und Wohnung und Arbeitsplatz müssen wieder näher zusammen rücken. Dazu gehört gemeinnütziger und sozialer Wohnungsbau ebenso, wie der Erhalt von Schulen, Krankenhäusern, Einkaufsläden oder Theatern »in der Fläche«. Statt mit der Pendlerpauschale lange Arbeitswege via Steuererstattung attraktiv zu machen, müssten die Arbeitgeber für die Fahrtkosten ihrer Beschäftigten aufkommen.

Das zweite Stichwort heißt Verkehrsverlagerung: Gütertransporte müssen runter von der Straße und rauf auf die umweltschonendere Schiene – gegebenenfalls auch auf das Schiff.

Für die Beweglichkeit der Menschen brauchen die nicht-motorisierte Mobilität und der ÖPNV viel mehr Aufmerksamkeit und Unterstützung. Die »autogerechte Stadt« ist ein Konzept von vorgestern. Statt weiter Milliarden in den Neu- und Ausbau von Straßen, Autobahnen oder Flughäfen zu stecken, muss Geld bereitgestellt werden, damit die Länder und Kommunen im Wettbewerb um die beste Verkehrswende, Fuß- und Fahrradwege ausbauen und so in den öffentlichen Verkehr investieren, dass dieser wirklich attraktiver wird.

Aber wie setzen wir Verkehrswende durch?

Natürlich gibt es kein »Patentrezept«, aber Widersprüche und Anknüpfungspunkte, die in konkreten Kämpfen um und gegen Verkehrsprojekte Ausdruck finden. Der noch immer nicht beendete Protest gegen Stuttgart₂₁ (die 350. Montagsdemo hat kürzlich mit einigen Tausend Beteiligten stattgefunden), oder die ausdauernden Proteste gegen Fluglärm sind wichtige Baustellen. Die Expertise für Alternativen und die Bereitschaft, sich für Demokratisierung einzusetzen und die kapitalgesteuerte Verkehrspolitik in Frage zu stellen, wächst in diesen Auseinandersetzungen heran.

Bedeutsam war die außerordentlich erfolgreiche Initiative »Fahrrad-Volksbegehren« in Berlin. Statt der benötigten 20.000 Unterstützer*innen wurden in kurzer Zeit über 100.000 gewonnen. In der Koalitionsvereinbarung des neuen Senates sind wirkliche Meilensteine für eine fahrradfreundliche Hauptstadt verankert. Ein solches Zusammenspiel, das weiter gehen muss, könnte beispielhaft werden für sozialökologischen Stadtumbau.

Was aber ist mit den Bundesstraßen und Autobahnen?! Die grundsätzliche Orientierung auf ein Ausbaupro-

gramm für die Verkehrsinfrastruktur – für Konzerne und Profite – steht nach dem Willen der GroKo nicht zur Debatte.

Dagegen helfen Alternativkonzepte und die besseren Argumente nicht allein. Aber wenn es gelänge – ähnlich wie bei den Ende-Gelände-Protesten – nicht nur den Kohleausstieg mit entschlossenen Aktionen öffentlichkeitswirksam und überregional zu thematisieren, sondern auch die Verkehrswende

Vielleicht kann der Widerstand gegen die A20/A22 in Hamburg mit Hilfe der Linken so politisiert werden, dass das große Ganze sichtbar wird: Transportgewinne für transnationale Konzerne – zu Lasten der Region. Vielleicht gelingt es auch in Nordrhein-Westfalen die Proteste zu verstärken und zu einem zentralen Punkt der gesellschaftlichen Auseinandersetzung zu entwickeln. Unter dem schönen Motto »A52 war gestern – jetzt neue Wege für Essen« plant die Bürgerinitiative eine Kampagne mit drei Forderungen: Abbruch der A 52-Planung! Flächen neu nutzen! Gesundheit schützen, Lebensqualität verbessern! Raus aus dem Stau – mit Bus und Bahn, Auto und Fahrrad! Diese kann von der Linken (innerhalb und außerhalb der Parlamente) flankiert und unterstützt werden – damit wächst zumindest der Druck auf die anderen Parteien, sich endlich zu bewegen.

Im besten Fall gelingt es, die Proteste gegen den Autobahn-Transportwahn mit den Protesten gegen exportorientierte Massentierhaltung, gegen Freihandelsabkommen oder Dumpinglöhne im Logistikgewerbe miteinander zu verbinden. Das kann in unserer Partei geschehen.

Der sozial-ökologische Umbau ist ein zentrales Thema in der LINKEN

von Dominik Fette

Mit einem rasanten Auftakt startete am 27. Januar die Umbau-Konferenz von Linksfraktion und Rosa-Luxemburg Stiftung in Essen/NRW: Kurze Filmclips gaben Einblick in verschiedene Proteste und sozial-ökologische Initiativen. Sechs Protagonist_innen aus diesen Bereichen erläuterten im vorgegebenen Zeittakt den jeweiligen gesellschaftlichen Konflikt, die Entstehung, die drei wichtigsten Forderungen sowie die Erfolge und Misserfolge der Bewegung/Aktionsform und warum es sie geben müsse und wie lange noch. Auch wenn es dann in manchen Workshops auch um »trockene« Detailfragen ging, dieser motivierende Drive konnte bis zum Ende der Konferenz wirken: Veränderung ist möglich!

Im UNESCO-Weltkulturerbe Zeche Zollverein haben wir gemeinsam mit rund 400 Teilnehmenden und vielen Referentinnen und Referenten aus Umweltverbänden und Klimabewegung, Wissenschaft und Gewerkschaften diskutiert, wie wir die erforderliche gesellschaftliche Transformation vorantreiben können. Es wurde deutlich: das Thema interessiert die Menschen. Viele eher außerhalb der LINKEN Stehende waren neugierig, welches die Ansätze der LINKEN sind. Viele Engagierte aus den Kreisverbänden der LINKEN wissen zudem genau, warum sie dabei waren: Sie haben erkannt, dass nur mit einem grundlegenden sozial-ökologischen Umbau die Region, das Land, der Planet lebenswert bleiben und wollen sich aktiv dafür einsetzen. Zudem verbreitet sich die Erkenntnis mehr und mehr, dass die multiplen sozialen und ökologischen Krisen nur zusammen und nicht gegeneinander gelöst werden können. Die soziale Frage kann nicht kurzfristig zulasten der Ökologie »gelöst« werden – das schafft Ausbeutung und Ungerechtigkeiten an anderen Orten. Gleichzeitig können die ökologischen Krisen nicht gelöst werden, wenn wir die gravierenden Ungerechtigkeiten unangetastet lassen. Letztlich geht es um die Überwindung eines ausbeuterischen Systems.

Beim Auftaktpodium wurde ausgelotet, wie wir Schwung in den Umbau bringen, welche Akteure dafür zentral sind und welche Strategien erfolgversprechend sind. Unter dem Motto »Das Richtige im Falschen: Feiern, Reden, Kennenlernen« wurde anschließend noch bis spät in die Nacht in kleinen Grüppchen weiterdiskutiert sowie Ideen und Kontakte ausgetauscht.

Der Samstag startete mit einem Highlight: Mit eindringlichen Worten schilderte Professor Hans Joachim

GENUG für ALLE

sozial.öko.logisch



Fotos (Niels Holger Schmidt)

[links/rechts] von oben nach unten:

Pia Eberhard, Michael Efler, Jutta Sundermann, Tazio Müller, Hannes Rockenbauch, Bernd Riexinger und Christoph Bautz, Nina Treu und Bernd Riexinger, Prof. Dr. Hans Joachim Schellnhuber, Katja Kipping, Workshop Mobilität.

Nächste Seite: Eva Bulling-Schröter und Ernst Goldbeck, Christoph Butterwegge und Caren Lay, unbekannt und Niko Scheringer, Steffen Kühne und Dorothee Saar und Janine Wissler, Förderturm der Zeche Zollverein.





Schellhuber, Direktor des Potsdam-Instituts für Klimafolgenforschung, die Situation unseres Planeten. Er kommt zu dem Schluss, dass zur Erhaltung unserer Lebensgrundlage sofortiges Handeln und revolutionäre Veränderungen erforderlich



sein, die sich bisher kaum jemand wirklich vorstellen könne. Nach diesem wissenschaftlich fundierten Input entspann sich ein spannendes Gespräch mit ihm und Katja Kipping. Katja Kipping betonte, dass es angesichts des Klimawandels ein »weiter so« nicht geben könne und nicht geben dürfe. Sie machte deutlich, dass es der Befähigung vieler Menschen für einen ökologischen Umbau und Lebensstil bedürfe und viel Zuversicht für grundlegende Veränderungen dafür notwendig sei.



Prof. Christoph Butterwegge zeigte auf, wie dramatisch die Schere zwischen Arm und Reich auseinandergeht – global, aber auch in Deutschland. Ein »grüner Kapitalismus« könne uns daher auch nicht retten, denn der »Kapitalismus wird nicht seine eigenen Probleme lösen«. Das Thema soziale Ungleichheit zog sich durch die gesamte der Konferenz. So ging es um Mieter_innen, die heute zumeist die Finanzierung der energetischen Sanierung alleine tragen müssen; um die Gefahr, beim Strukturwandel z.B. in Kohleregionen Menschen ohne Perspektive abzuhängen; um die Frage, ob durch eine ökologische Besteuerung Flugreisen nur noch für Reiche möglich seien. Die Internalisierung externer Kosten, z.B. durch eine Ökosteuer, kann daher nicht die alleinige Lösung sein. Verbote, z.B. von Inlandsflügen, können sinnvoll sein, sind aber sicher auch kein Allheilmittel. Eine stärkere öffentliche Förderung von Wärmedämmung, ökologischer Landwirtschaft, öffentlichem Nahverkehr, ... ? So kommen wir zur Frage der Finanzierung und können aufgreifen, was Professor Schellhuber mit der ökologischen Schuld der Reichen angesprochen hat: Der Reichtum der Länder des Nordens, aber auch der Hyperreichen innerhalb der Länder, basiert auf der Ausbeutung der Natur (und des Menschen, können wir ergänzen). Schellhuber verlangt daher eine hohe Erbschaftssteuer (wir können ergänzen: auch eine Vermögenssteuer und einen erhöhten Spitzensteuersatz). Mit anderen Worten: Umverteilung ist auch aus ökologischen Gründen gerecht und notwendig. Und: Der Hyperreichtum, der sich bei einigen Wenigen in diesem Land angehäuft hat (allein 36 Milliardäre besitzen in Deutschland so viel wie die ärmere Hälfte der Bevölkerung von 41 Millionen Menschen), zeigt, dass genügend Vermögen da ist, um den sozial-ökologischen Umbau zu finanzieren. Die Aufgabe ist groß: Es geht um den Umbau der Infrastruktur, um ganz andere Anreizsystem für die Wirtschaft, darum, die Menschen zu einem ökologischen Lebensstil zu befähigen und zu motivieren. Dabei müssen wir den Mut aufbringen, uns mit den Reichen in diesem Land anzulegen. So sagte auch Janine Wissler auf dem Abschlusspodium, dass DIE LINKE mutiger und kapitalismuskritischer sein müsse.

Kapitalismuskritik und die Frage nach einer systemüberwindenden Perspektive zog sich entsprechend auch durch viele Einzelveranstaltungen: So ging es im Workshop »Care« um die Sorgearbeit zwischen Markt und Ehrenamt, um den Menschen im Spannungsfeld ökonomischer Zwänge und der wenigen verbliebenen Zeit, um aus eigener Motivation und ohne Geld als Gegenleistung zu handeln und zu helfen. Um der kapitalistischen Ausbeutung entgegenzutreten, müsse die Forderung nach Arbeitszeitverkürzung wieder stärker in den Fokus genommen und mit Konzepten eines bedingungslosen Grundeinkommens verknüpft werden – so eine Schlussfolgerung. Dabei sollte der »alte Sozialstaat« nicht romantisiert werden, sondern es sollten emanzipatorische Visionen entwickelt und offensiv vertreten werden. Diese wiederum könnten sich mit klassischen gewerkschaftlichen Positionen widersprechen. Hinsichtlich der ganz persönlichen Lebenssituationen geht es aber auch um den Kampf um Anerkennung: Was wird gesellschaftlich als »Leistung« definiert?

Wie werden Sorgearbeiten unterschiedlicher Art (Pflege, Betreuung, Erziehung, Bildung) organisiert, angemessen bewertet und ggf. entlohnt? Wie spiegeln Geschlechter- und Klassenverhältnisse sich im Alltag wider – und wie kann Geschlechtergerechtigkeit faktisch erreicht und durchgesetzt werden?

Auch der Degrowth-Workshop thematisierte die individuelle bis globale Perspektive: So ist unsere Kultur der Steigerung, des Immer-Mehr, Immer-Besser so sehr auch in der Linken verankert, dass das Rütteln an diesem Paradigma Angst macht. Aber auch die wachstumsfixierte Politik, Neoliberalismus und Austerität schaffen Angst. Hier ist auch Bildungsarbeit erforderlich um aufzuzeigen, dass eine (Degrowth-)Perspektive möglich und sinnvoll ist, die uns von den scheinbar erzwungenen Veränderungen wegbringt hin zu einer Verständigung über eine andere Gesellschaft, die den Blick auf die Lebensqualität aller lenkt. So können Mikro- und Makroebene zusammengeführt, gesellschaftliche Kreativität freigesetzt und gewollte und gesteuerte Umbauprozesse in Gang gesetzt werden. Die Linke muss dabei die Macht- und Eigentumsfrage stellen, auch wenn dabei gewohnte Rollenverhältnisse ins Wanken geraten können. Etwas unklar blieb dabei, ob sich linke Kritik nicht stärker auf die Produktions- und weniger auf die Konsumweise konzentrieren müsse, wie dies in degrowth-Debatten oft der Fall ist.

Ob allein Umverteilung ein besseres Leben jenseits von Konsumismus ermöglichen würde, blieb hier eher offen und war Thema des Workshops Konsumkritik oder »Mehr für alle«? Ein Fazit: die Änderung von Konsummustern verlangt nicht nur ein anderes individuelles Verhalten Einzelner, sondern auch strukturelle Änderungen wie klare Standards und Ge-/Verbote. Auch wenn strittig blieb, worauf der Schwerpunkt zu legen sei, bestand Einigkeit, dass Soziales und Ökologie dabei zusammengedacht werden müssen, dass die Politik die Richtung vorgeben könne, diese Neuausrichtung aber von den Menschen eingefordert werden müsse. Als gute Beispiele für politische Vorgaben wurden das EEG, die Anschnallpflicht und das Verbot von Tabakwerbung genannt. Zudem wurde gefordert, den Lobbyismus an Schulen und den Einfluss auf die Bildung zu beenden. So könnte man ableiten, dass gesetzliche Vorgaben gerade aus einem emanzipativen Geist entstehen sollten, um schädliche, aber festgefahrene Strukturen und Konsummuster zu durchbrechen, Manipulationen zu verhindern und Menschen zu einem bewussten Konsum zu befähigen. Nur so kann sich dann eine individuelle »Ökoroutine« (Buchtitel des Referenten Michael Kopatz) durchsetzen.

In einem weiteren Workshop ging es um die Risiken und Chancen neuer Technologien. Mangelnde demokratische Strukturen und Mitbestimmungsmöglichkeiten über Innovationsprozesse führen heute dazu, dass diese meist konzerngetrieben verlaufen und somit nicht von gesellschaftlichen Herausforderungen und Bedürfnissen, sondern von wirtschaftlichen Interessen aus gedacht werden. Öffentliche und andere emanzipatorisch geprägte Forschungs- und Entwicklungsprojekte





Das große Interesse an der Konferenz, die inspirierenden Debatten und die vielen Rückmeldungen haben gezeigt: Die Einsicht, dass Soziales und Ökologie zusammengedacht werden müssen, ist weit verbreitet und wird auch von der LINKEN eingefordert. So wurde auch der Wunsch nach Wahlkampfmaterial zu sozial-ökologischen Themen sowie nach einem Wahlplakat geäußert. Mit Blick auf die Zukunft blieb die Frage, wer die konkrete Arbeit des Umbaus macht. Zwar gibt es dazu schon viele Ansätze, die nur teilweise auf der Konferenz diskutiert werden konnten. Klar wurde aber auch, dass Methoden und Strategien weiterentwickelt werden müssen, um die vielen Menschen, die die Relevanz der Öko-Frage bisher nicht sehen, für das Thema zu sensibilisieren, zu interessieren und zu Handlungen zu motivieren. Die Vernetzung innerhalb der Partei – und damit die Stärkung der entsprechenden Parteistrukturen – sowie nach außen zu Initiativen, Bewegungen und anderen Akteuren – ist dabei von zentraler Bedeutung. Hierzu konnte die Konferenz einen wichtigen Beitrag leisten. Eine wichtige Rolle von Fraktion und Stiftung, aber auch von der Partei DIE LINKE sollte es sein, progressive Akteure des sozialen sowie ökologischen Umbaus zusammen zu bringen und gerade dort auch als Vermittler aufzutreten, wo sich Positionen scheinbar widersprüchlich gegenüberstehen. Teilnehmende, die der LINKEN nicht so nahe stehen, waren überrascht, mit welcher Tiefe DIE LINKE sich mit den Fragen des sozial-ökologischen Umbaus auseinandersetzt. Nun gilt es, diese Tiefe auch in die Breite zu bringen.

müssen daher gestärkt und vor Übernahme durch kommerzielle Akteure geschützt werden. Auch muss verhindert werden, dass die Ergebnisse gemeinwohlorientierter Forschung durch Patente auf die Anwendungen von Konzerne angeeignet werden.

Im Workshop »NRW konkret« wurde breit herausgearbeitet, wo es in diesem Bundesland dringenden Handlungsbedarf zum sozial-ökologischen Umbau gibt. Hier kamen ganz unterschiedliche Akteure zusammen und diskutierten Lösungsansätze aus den Bereichen Energie (Atom, Kohle, Fracking), Verkehrs und übergreifend zum Strukturwandel. Deutlich wurde hier, wie wichtig breite Allianzen und die Einbindung der Beschäftigten und Gewerkschaften sind.

Im zweiten Workshopblock sind wir konkreter auf die harten Brocken des sozial-ökologischen Umbaus eingegangen: wie schaffen wir eine faire, global gerechte Energiewende, mit der wir das Klimaschutzziel von Paris erreichen und gleichzeitig niemanden beim Strukturwandel abhängen? Wie gelingt ein sozial-ökologischer Umbau der Landwirtschaft? Ist Fleischkonsum nur eine individuelle Entscheidung und welche Ethik für die Tierhaltung und -verarbeitung sollten eigentlich gesamtgesellschaftlicher Standard sein? Wie können wir gegen die Kapitalinteressen ein immer weiteres Verkehrswachstum und weiteren Straßenbau verhindern? Wie kann eine große sozial-ökologische Steuerreform gelingen? Wie lassen sich die Ziele Klimaschutz und Mieterschutz bei der Gebäudesanierung zusammen lösen und wie kann ein gemeinnütziger Wohnungsbau ausgeweitet werden?

Auf der Konferenzseite www.sozial-oeko-logisch.de vermittelt ein kurzes Video einen Eindruck von der Konferenz. Weiteres Material – z.B. das Gespräch von Prof. Schellnhuber mit Katja Kipping – wird nach und nach dort eingestellt. Fotos finden sich unter bit.ly/2jMQnDw, Kurzkomentare u.a. unter twitter.com/Umbau_Konferenz, [#sozialoekologisch](https://twitter.com/sozialoekologisch).

B. Fahrrad

Rückenwind für das Fahrrad – Radverkehrspolitik auf Bundesebene

von Ludwig Lindner

Seit Januar 2017 diskutiert der für Verkehrspolitik zuständige Arbeitskreis der Linksfraktion den Entwurf einer umfassenden Radverkehrsstrategie für die Bundesebene. Zum Ende des internen Abstimmungsprozesses voraussichtlich im März ist die Veröffentlichung des Positionspapiers geplant. Die Linksfraktion setzt damit einen starken Impuls genau zur richtigen Zeit. Immer mehr Menschen steigen in Deutschland regelmäßig auf ihren Drahtesel, dabei legen sie immer längere Strecken zurück. Die Initiative »Volksentscheid Fahrrad« in

Die Gründe für den Aufschwung des Radverkehrs liegen auf der Hand: Radfahren ist nicht nur gesund, es ist auch vergleichsweise kostengünstig und damit für breite Bevölkerungsschichten attraktiv. Fahrradfahren produziert weder Lärm, noch werden dadurch gesundheits- und klimaschädliche Abgase ausgestoßen. Wer sein Fahrrad nutzt, ist nicht nur flexibel unterwegs, sondern auf kurzen Strecken sogar meistens am schnellsten. Die für den Radverkehr notwendige Infrastruktur beansprucht nur wenig öffentlichen Raum und ist vergleichsweise günstig für die öffentliche Hand.

Will man die in Paris formulierten Klimaziele erreichen, ist eine grundlegende Verkehrswende unabdingbar. Ein Großteil der zurückgelegten Autofahrten in Deutschland



»bike lane« – einfach angelegt, rechts des Parkstreifens*

Berlin hat gezeigt, dass breite Bevölkerungsschichten für radverkehrsfreundliche Politik zu gewinnen sind. Die Debatte um den sozial-ökologischen Umbau der Gesellschaft ist – auch im Hinblick auf die Bundestagswahl – in vollem Gange. Die Stärkung des Radverkehrs spielt hier neben dem Ausbau des ÖPNV eine Schlüsselrolle.

ist kürzer als sechs Kilometer, das gilt vor allem für Großstädte, aber auch für den ländlichen Raum. Der Löwenanteil dieser Strecken wäre problemlos mit dem Fahrrad zu bewältigen. Das Potenzial für eine erhebliche Steigerung des Radverkehrsanteils am Verkehrsmix ist also gegeben. Die Fahrradvorzeigeländer Dänemark

NEW YORK CITY



*Flächen-Umverteilung zugunsten einer »bike lane« und einer Aufenthaltsfläche **

und die Niederlande führen schon seit langem vor, was auch in Deutschland möglich wäre. Glaubt man den jüngsten Zufriedenheitsstudien, sind die Menschen dort sogar glücklicher.

Ganz grundsätzlich lässt sich feststellen: Ein fahrradfreundliches Umfeld sorgt für eine Verbesserung der Lebensqualität aller – auch derer, die weiterhin mit dem Auto unterwegs sind. Die Straßen sind freier, was Stress vermeidet und zu weniger Unfällen führt. Es gibt weniger Abgase sowie Lärm- und Lichtimmissionen. Auch die für die Kommunen oftmals kostspieligen Schutzmaßnahmen gegen die Begleiterscheinungen des zunehmenden Pkw- und Lkw-Verkehrs können heruntergefahren werden, was wiederum Mittel für andere dringend benötigte Projekte freisetzt. Umgewidmete Flächen, die vom fließenden und parkenden Verkehr nicht mehr benötigt werden, können neu bespielt werden, etwa mit Grünflächen oder Straßencafés. Die Straßen bekommen die Chance, ihre Funktion als Begegnungsraum der Menschen zurückzugewinnen.

Die positive Entwicklung des Radverkehrs in Deutschland lässt sich derweil keineswegs auf gute infrastrukturelle oder politische Rahmenbedingungen zurückzuführen. Im Gegenteil: Der Aufschwung des Radverkehrs findet allen Widerständen zum Trotz statt. Jenseits von punktuellen Verbesserungen wird die Fahrradinfrastruktur in der Breite sträflich vernachlässigt. Anstatt die erfreuliche Entwicklung des Radverkehrs zu unterstützen und sich an die Spitze der Verkehrswende zu

stellen, ist auch die derzeitige Bundespolitik ein Bremsklotz – wohl vor allem wegen des starken Einflusses der Autolobby.

Um den Anteil des Radverkehrs am Modal Split zu erhöhen, muss dessen Attraktivität nachhaltig gesteigert werden. Der Schlüssel dafür liegt im Wesentlichen in der Verbesserung der objektiven und subjektiven Sicherheitsbedingungen für Radfahrer_innen. Dies meint zum einen die deutliche Verringerung von Risiken und Gefahrenquellen und zum anderen die Verbesserung ihres Sicherheitsgefühls sowie Komforts. Drittens kann außerdem der Abbau Hemmnissen des Verkehrsflusses zu einer deutlichen Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs beitragen.

Da wesentliche Belange der Radverkehrspolitik die Sache von Ländern bzw. Kommunen sind, lautet die Frage nun: Was kann konkret auf Bundesebene getan werden, um diese Ziele zu erreichen? Aus Sicht der Linksfraktion besteht die Antwort aus drei Teilen: Einerseits kann der Bund die für einen wachsenden Radverkehr notwendige moderne Infrastruktur großzügig finanzieren. Andererseits kann er das Verkehrsrecht, welches heute zumeist die Belange der Autofahrer_innen voran stellt, im Sinne des Radverkehrs reformieren. Flankiert werden sollte dies drittens von gezielten Einzelmaßnahmen, die die Rahmenbedingungen des Radverkehrs verbessern, etwa der Förderung von E-Bikes und Lastenrädern oder der Aufwertung der Kombinierbarkeit von Fahrrad und Bahn.

Finanzierung der Infrastruktur

Die derzeitigen Bundesausgaben für Radverkehrsanlagen liegen bei etwa 100 Mio. Euro pro Jahr. Die Mittel fließen nahezu ausschließlich in Radwege parallel zu Bundesstraßen und Bundeswasserstraßen. Das Verkehrsministerium (BMVI) plant zukünftig zusätzlich 25 Mio. Euro für Radschnellwege bereitzustellen. Zieht man in Betracht, dass allein der geplante Radschnellweg 1 im Ruhrgebiet etwa 180 Mio. Euro kosten wird, handelt es sich hierbei um einen äußerst bescheidenen Betrag, der auch der angestrebten Nutzungshäufigkeit des Fahrrades keineswegs Rechnung trägt. Zum Vergleich: Allein für den Neu- und Ausbau von Bundesstraßen plant der Bund im Jahr 2017 etwa 2,5 Mrd. Euro auszugeben.

Die LINKE fordert deshalb die schrittweise Erhöhung des Radverkehrsbudgets auf mindestens 300 Mio. Euro jährlich. Notwendig ist außerdem eine systematische Zustandserfassung des bestehenden Radwegenetzes in Deutschland sowie die personelle Verstärkung der auf Bundesebene für den Radverkehr zuständigen Verwaltungseinheiten. Profitieren könnten Radverkehrsprojekte zudem von der Einrichtung eines »Verkehrswendefonds«, der Investitionsmittel aus dem Bundesverkehrswegeplan sowohl klimafreundlich als auch sozialverträglich umlenken soll. Hier könnten auch Initiativen und Verbände Projektmittel beantragen, was zur notwendigen Demokratisierung des Verkehrswendeprozesses beitragen könnte. Eine pauschalierte Zurverfügungstellung von Finanzmitteln an Kommunen für Klein- und Kleinstprojekte im Fahrradbereich würde diese erheblich von bürokratischem Aufwand entlasten.

Zum idealen Design zeitgemäßer moderner Radverkehrsinfrastruktur gibt es leider keinen Konsens. Diverse gegensätzliche Interessen stehen hier im Widerspruch. Kern des Problems ist die unterschiedliche Art und Weise der Nutzung von Radverkehrsanlagen abhängig von soziodemographischen Charakteristika wie Alter oder Geschlecht sowie der individuellen Erfahrung der Radfahrer_innen im Straßenverkehr. Eine »beste« Infrastrukturlösung gibt es deswegen nicht. Der Bund sollte deshalb keine detaillierten Einzelfallvorgaben zum Infrastrukturdiesign machen, sondern die teils komplexen Abwägungen den jeweils zuständigen lokalen Entscheidungsträger_innen und Betroffenen überlassen.

Im Widerspruch scheint vor allem die sichere Abwicklung des bestehenden Radverkehrs mit der Neugewinnung von Menschen für das Rad (Radverkehrsförderung) zu stehen. Während ein von der Fahrbahn getrennter Radweg für unerfahrene Radler_innen durchaus einigen Komfort bietet, kann dieser jedoch in Kreuzungsbereichen ein erhebliches Sicherheitsrisiko darstellen, insbesondere wenn die notwendigen Sichtbeziehungen mit anderen Verkehrsteilnehmer_innen zusätzlich durch parkende Autos verstellt sind. Ein Schutzstreifen hingegen – die Ideallösung für erfahrene Großstadtradler_innen – ist wegen seiner räumlichen Nähe zu fahrenden und parkenden Autos für eine unerfahrene Klientel nicht sonderlich attraktiv und

wird kaum Menschen dazu bewegen, auf das Fahrrad umzusteigen. Trotzdem stellen Schutzstreifen wegen ihrer guten Einsehbarkeit das beste Mittel dar, schwere Unfälle durch rechtsabbiegende Fahrzeuge (insbesondere Lkw) zu verhindern.

Bei guter Planung der Radverkehrsinfrastruktur müssen also sinnvolle Kompromisse gefunden werden, welche die jeweiligen Nachteile der unterschiedlichen baulichen Lösungen ausgleichen. Neu angelegte Schutzstreifen sollten dementsprechend auch für ungeübte Fahrradnutzer_innen attraktiver gestaltet werden. Dafür muss ein besonderes Augenmerk auf das Sicherheitsgefühl gelegt werden. Dies bedeutet, sie sollten farblich abgegrenzt und möglichst breit geplant werden (Richtgröße 2m), ein ausreichender Abstand zu parkenden Autos sowie dem fließenden Verkehr muss gewährleistet sein.

Separat von allen anderen Verkehrsteilnehmer_innen geführte Radspuren nach dem Vorbild der in Nordamerika verbreiteten »Protected Bike Lane« können eine sinnvolle Alternative zum Schutzstreifen darstellen. Sie haben den Vorteil, dass sie den Komfort sowie das subjektive Sicherheitsgefühl beim Fahren verbessern und damit erheblich zur Attraktivität des Radverkehrs beitragen. Die notwendigen Sichtbeziehungen in Kreuzungsbereichen herzustellen, muss bei der Planung solcher Radspuren allerdings oberste Priorität eingeräumt werden.

Entscheidend ist, dass die zuständigen Verwaltungen die gängige Praxis beenden, sich im Normalfall auf vorgeschriebene Mindestmaße zurückzuziehen. Bestehende Design-Guides wie beispielsweise die »Empfehlungen für Radverkehrsanlagen« (ERA) sollten verstärkt berücksichtigt, im Idealfall verpflichtend verankert werden. Intelligente Infrastrukturlösungen aus den ausgewiesenen Fahrradländern Dänemark und den Niederlanden sollten als bewährte Vorbilder gelten.

Generell ist in geringbelasteten Nebenstraßen bei Geschwindigkeiten unter 30km/h ein Mischverkehr aller Verkehrsteilnehmer_innen akzeptabel. Bei höherem KFZ-Aufkommen sowie höheren Geschwindigkeiten ist die Führung des Radverkehrs auf eigenen Fahrspuren unabdingbar. Bei Geschwindigkeiten über fünfzig km/h, sowie bei wenig Kreuzungsverkehr sind baulich getrennte Radverkehrsanlagen am geeignetsten. Trotzdem sollten auch Schutzstreifen – dort wo es wegen lokaler Bedingungen sinnvoll erscheint – in Tempo-30-Zonen sowie außerorts eingerichtet werden dürfen. Bei einem in Mecklenburg-Vorpommern organisierten Modellprojekt auf geringbelasteten Landes- und Kreisstraßen handelt es sich um einen vielversprechenden Ansatz. Hier wurden Fahrradschutzstreifen eingerichtet und die Mittelmarkierung zugunsten einer mittigen Kernfahrbahn entfernt.

Reform des Straßenverkehrsrechts

Der Straßenverkehr wird in Deutschland von diversen Verordnungen geregelt. Im Mittelpunkt steht die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). Diese wird von einer

Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO), einer Zulassungs-Ordnung (StVZO) sowie diversen weiteren Verordnungen, die etwa Bußgelder und Ähnliches regeln, umrahmt. Um sie zu reformieren, ist die Zustimmung des Bundesverkehrsministeriums sowie des Bundesrates erforderlich.

Bei genauerer Betrachtung lässt sich feststellen, dass das Verkehrsrecht im Kern der isolierten Perspektive der Autofahrer_innen entspringt. Oft sind die Regeln für

erlaubt, könnten heute gängige viel zu enge Überholmanöver durch Kfz wirksam ausgeschlossen werden. Im Falle rechts neben der Fahrbahn parkender Autos schützt es gleichzeitig vor sich plötzlich öffnenden Autotüren.

Zum Schutz der Radfahrer_innen sollte außerdem die Benutzungspflicht von Radverkehrsanlagen eingeschränkt werden. Insbesondere (veraltete) Radwege, die in Kreuzungsbereichen kaum einzusehen sind,



Leicht und schnell angelegte »bike lane« mit Sprühfarbe und Absperrbaken *

**aus: Präsentation Martha Roskowski von people for bikes, USA, beim ADFC-Symposium 2016, Mannheim
Abdruck mit freundlicher Genehmigung.*

Radfahrer_innen analog zum Autoverkehr gestaltet, was sich jedoch in vielen Fällen als nicht sinnvoll erweist. Daraus ergeben in erster Linie zwei Probleme: Einerseits werden die Regeln den legitimen Sicherheitsansprüchen von Radfahrer_innen oft nicht gerecht und andererseits wird der Radverkehr häufig weit über das notwendige Maß hinaus behindert, was wiederum dessen Attraktivität erheblich schmälert. Die Linksfraktion fordert deshalb eine umfassende Reform des Verkehrsrechts.

Um die objektive Sicherheit zu verbessern, sollte für Radfahrer_innen zunächst das Rechtsfahrgebot entschärft werden. Wird das eher mittige Fahren explizit

weil sie sich etwa hinter parkenden Autos verbergen, sind gefährlich. Hier werden regelmäßig Radfahrer_innen, die sich vollkommen regelkonform verhalten, bei Rechtsabbieger-Unfällen schwer verletzt oder gar getötet. Grundsätzlich gilt: Sinnvolle Radverkehrsanlagen brauchen keine Benutzungspflicht. Radfahrer_innen nutzen sie von selbst.

Um das Sicherheitsgefühl und den Komfort beim Fahren zu verbessern (subjektive Sicherheit), muss vor allem das Zuparken von Radverkehrsanlagen durch Kfz wirksam unterbunden werden. Hierfür sollten die entsprechenden Bußgelder, die in Deutschland im internationalen Vergleich sehr niedrig angesetzt sind,

zumindest an das europäische Durchschnittsniveau angepasst werden. Auch in Fahrradstraßen müssen die Rechte der Fahrradfahrer_innen wirksamer durchgesetzt werden.

Die Einführung von Tempo 30 als Basisgeschwindigkeit innerorts wäre sowohl für objektive als auch subjektive Sicherheitsbelange von hoher Bedeutung. Gleiches gilt für die dringend notwendige Festlegung eines Mindestsicherheitsabstands beim Überholen von Fahrrädern durch Autos. Dieser sollte zumindest 1,5m (ab 50km/h 2m) betragen und damit Kfz zum Spurwechsel verpflichten.

Um die Attraktivität des Radverkehrs weiter zu steigern, müssen zudem unnötige Hemmnisse abgebaut werden. Dazu gehört etwa die Freigabe des Rechtsabbiegens an roten Ampeln (u. Geradeausfahren an T-Kreuzungen mit Einmündung von links) an ungefährlichen Kreuzungen. Hierbei handelt es sich um eine Entkriminalisierung von ohnehin weit verbreitetem Verhalten. Für Sicherheitsbedenken besteht, wie diverse Studien und Pilotprojekte zeigen, keinerlei Anlass. Auch Einbahnstraßen sollten grundsätzlich in beide Richtungen freigegeben werden, Verbote nur noch in (gefährlichen) Einzelfällen ausgesprochen werden können. Zu guter Letzt soll das »Entschlacken« der völlig überbürokratisierten Vorgaben zum Licht dazu beitragen, die Verkehrsregeln alltags-tauglicher zu gestalten. Das Fahrrad ist (glücklicherweise) ein niedrigschwelliges Verkehrsmittel. Regelmodifikationen, die den Ein- und Umstieg auf das Rad weiter erleichtern, sind im Grundsatz zu befürworten.

Verbesserung der allgemeinen Rahmenbedingungen

Die großzügige Finanzierung der Infrastruktur sowie die umfangreiche Reform des Straßenverkehrsrechts sollte von Einzelmaßnahmen begleitet werden, die die Attraktivität des Radverkehrs weiter steigern. Dazu gehört beispielsweise eine verbesserte und intensivier-te Mobilitätsbildung. Die besten Straßenverkehrsregeln nützen nichts, wenn kaum jemand sie kennt. Ganz grundsätzlich wäre es zu begrüßen, wenn das Fahrrad auch im Sportunterricht der Schulen einen größeren Stellenwert zugewiesen bekäme. Auch die Finanzierung eines breit angelegten Forschungsprogramms zum Radverkehr wäre wünschenswert. Hier sollten Radfahrer_innen nicht nur quantitativ gezählt, sondern auch qualitativ befragt werden. Eine deutlich breitere Wissensgrundlage kann zu einer zielgenaueren Gestaltung der Verkehrswende einen erheblichen Beitrag leisten. Wichtig wäre es beispielsweise, individuelle Verhaltensmuster besser zu verstehen (Warum fahren Menschen kurze Strecken mit dem Pkw zur Arbeit, obwohl diese problemlos mit dem Rad machbar wären?) oder etwa noch genauer zu untersuchen, wie auch der gefühlte Komfort im Straßenverkehr gesteigert werden könnte, um schließlich mehr Menschen zu bewegen, auf das Rad umzusteigen. Im Mittelpunkt stehen jedoch die Förderung von Lastenrädern und E-Bikes sowie die Aufwertung der Kombinationsmöglichkeit von Fahrrad und Bahn.

In Lastenrädern steckt ein riesiges Potenzial, eine Vielzahl von Autofahrten zu ersetzen. Sie sollten deshalb direkt gefördert werden. Um ihnen einen Wettbewerbsvorteil zu verschaffen, könnten etwa Fußgängerzonen ganztägig für sie freigegeben werden. Im durch den Online-Handel stetig wachsenden Paketzuliefergeschäft sollte vor allem die Zustellung auf dem »letzten Kilometer« zukünftig verstärkt durch Lastenräder erfolgen. Dafür muss der flächendeckende Auf- und Ausbau von Zwischenladeflächen und Verteilstationen vorangetrieben werden.

E-Bikes haben gegenüber »normalen« Fahrrädern zwei konkrete Vorteile. Sie machen das Radeln für ältere Menschen wieder attraktiver, außerdem ermöglichen sie (auch im Alltag) das Zurücklegen deutlich längerer Strecken. Besonders für den ländlichen Raum bieten sie deshalb ein erhebliches Potenzial, die oft deutlich längeren Wege zum nächsten ÖPNV-Anschluss zu überbrücken. Sowohl für E-Bikes als auch für Lastenräder sollte – wegen des großen gesamtgesellschaftlichen Interesses ihrer Verbreitung – deshalb eine Subventionierung in Betracht gezogen werden.

Auch in der Kombination von Fahrrad und Bahn steckt ein enormes Potenzial zur Reduktion von motorisiertem Individualverkehr. Dafür muss sie jedoch deutlich komfortabler, kostengünstiger und unbürokratischer als heute angeboten werden. Notwendig ist sowohl der flächendeckende Ausbau von qualitativ hochwertigen Abstellanlagen (insbesondere an großen Umsteigeknotenpunkten) als auch die Verbesserung der Mitnahmemöglichkeiten in den Zügen selbst. Dafür müssen die Mehrzweckabteile künftig intelligenter gestaltet werden, außerdem ist ein attraktiveres einheitliches Preissystem notwendig. Im Regionalverkehr ist die Fahrradmitnahme im Idealfall – wie auch heute schon in einigen Vorbild-Verkehrsverbänden – kostenlos. Auch im ICE sowie in Fernbussen sollten künftig Fahrräder mitgenommen werden können. Zudem müssen auch Leihradsysteme dringend weiterentwickelt werden. Sie funktionieren erfahrungsgemäß am besten, wenn sie nicht in Konkurrenz zum lokalen ÖPNV stehen, sondern von diesem als integrierte Systeme angeboten werden. Der Vorteil an der Kombination von Fahrrad und Bahn/ Bus: Sie stärkt den Umweltverbund gegenüber dem Autoverkehr als Ganzes.

Fazit

Das Fahrrad ist nicht nur Mittel zum Zweck. Für viele Menschen – insbesondere für Kinder und Jugendliche, sowie andere Verkehrsteilnehmer_innen, deren finanzielle Spielräume eher begrenzt sind – ist das Fahrrad ein Garant individueller Freiheit. Auch für die Bewegungsfreiheit der ins Land gekommenen Geflüchteten könnte es eine Schlüsselrolle spielen. Der Dreiklang aus kontinuierlicher und großzügiger Finanzierung der Infrastruktur, der umfangreichen Reform des Verkehrsrechts, sowie der konsequenten Verbesserung der allgemeinen Rahmenbedingungen, wird die alltägliche Fahrt mit dem Rad spürbar attraktiver machen und den Anteil des Radverkehrs am Verkehrsmix mittelfristig

erheblich steigern. Der Radverkehr wird somit seinen Beitrag zur Verkehrswende leisten und – falls das gute Beispiel weltweit Schule macht – auch zum Klimaschutz beitragen. Fahrradpolitik muss dafür als Querschnittsthema in alle Bereiche der Verkehrspolitik (sowie der Stadtplanung) integriert werden.

Der Schlüssel für die Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs liegt in der Verbesserung der objektiven und subjektiven Sicherheitsbedingungen. Dementsprechend muss eine moderne Infrastruktur weniger aus der Perspektive der Vielfahrer_innen gedacht werden, als im Gegenteil aus der Perspektive derer, die sich zwar vorstellen könnten mehr Rad zu fahren, heutzutage aber aus den unterschiedlichsten Gründen davon abgehalten werden. Plant man eine innovative Infrastrukturlösung für einen konkreten Ort, hilft es dafür etwa, sich in die Perspektive eines radelnden Kindes, Jugendlichen oder Senioren hineinzubegeben, um zur idealen Lösung zu gelangen. Doch auch insgesamt müssen die deutschen Planungsbehörden flexibler werden. Oft arbeiten sie zu langsam, fehlende individuelle Initiative hemmt den Ausbau der Fahrradinfrastruktur. Politische Rückendeckung ist notwendig, damit Planungsbehörden auch nach innen die Signale auf Verkehrswende stellen können.

Verbesserungen für den Radverkehr sind oft leicht zu erreichen, etwa mit der simplen Markierung von Fahrradschutzstreifen oder ganz schlicht dem (vielleicht nicht sonderlich eleganten aber durchaus effektiven) Aufstellen von Pflanzenkübeln, die Autos davon abhalten, Radinfrastruktur zu missachten. Soll eine deut-

liche Attraktivitätssteigerung erreicht werden, muss der Fokus – wie bereits ausgeführt – zunächst auf der Beseitigung von Hindernissen für den Radverkehr liegen. Ist die Radverkehrsinfrastruktur bereits in einem sehr guten Zustand, sind zur Engpassbeseitigung im Einzelfall auch Großlösungen wie Fahrradbrücken oder -tunnel nach niederländischem Vorbild denkbar. An sich sind Großlösungen, die oft über mehr als ein Jahrzehnt geplant werden, dann aber häufig auf schon wieder veralteten Verkehrsprognosen beruhen, aber teuer und nur selten zielführend. Interimslösungen hingegen lassen sich auch schnell wieder modifizieren und sorgen so zusätzlich für eine verbesserte Akzeptanz in der Bevölkerung.

Grundsätzlich sollten sich die Bürger_innen bei der Verkehrswende nicht allein auf die politischen Institutionen und Entscheidungsträger_innen verlassen. Für sinnvolle (Einzelfall)Lösungen lohnt es sich, auf begründete Anliegen aufmerksam zu machen und Druck auf die zuständigen Verwaltungsbehörden auszuüben. Der Volksentscheid Fahrrad in Berlin hat gezeigt, wie durch zivilgesellschaftliches Engagement die Politik zum Umdenken bewegt werden kann.

Die übergeordnete Frage lautet in erster Linie nicht: Wie können wir die Bedingungen für Radler_innen verbessern? Sondern: Wie wollen wir leben? Ordnen wir den öffentlichen Raum zugunsten der Lebensqualität der Menschen in den Städten neu, entsteht die fußgänger_innen- und fahrradfreundliche Infrastruktur von ganz allein.

C. Bahn

Aus trotz langen Kampfes: Die Nachtzüge

von Bernhard Knierim

»Ausgeschlafene reisen nachts«, so warb die Deutsche Bahn AG lange Zeit für ihre Nachtzüge, die ehemals quer durch Deutschland und in die Nachbarländer fuhren. Noch in den 1990er Jahren schaffte das Bundesunternehmen komfortable neue Züge an und begann, die Nachtzüge als bequeme »Hotelzüge« zu vermarkten. Doch spätestens seit der Jahrtausendwende wurde es still um den Nachtreiseverkehr auf der Schiene; er stand ganz offensichtlich nicht mehr im Fokus des Managements. Damit war schon länger absehbar, wohin die Reise der Nachtzüge nach dem Willen der Entscheidungsträger im DB-Tower gehen sollte: aufs Abstellgleis. Seit Jahren investiert das Staatsunternehmen nur noch das Allernötigste – und oft nicht einmal das – in die Züge. Schrittweise wurden oft trotz guter Buchungen immer mehr Verbindungen eingestellt oder gekürzt. In einem Fall – es ging um die Züge zwischen Hamburg und Paris – war der Protest der Kunden sogar so stark, dass die DB AG sich gezwungen gesehen hat, die Verbindung wieder aufzunehmen – allerdings auch nur für einige Jahre bis zur endgültigen Einstellung aller Verbindungen nach Paris im Dezember 2014.

Wir haben als Linksfraktion im Bundestag schon 2014 den ersten Antrag für den Erhalt der Nachtzüge in den Bundestag eingebracht (»Rückzug der Deutschen Bahn AG bei Nacht- und Autoreisezügen stoppen – Nachhaltige Reisekultur in Europa fördern«, Drucksache 18/2494) – und damit dazu beigetragen, dass das Thema immer breiter diskutiert wurde. Eine parallele Pressekonferenz hat mit dafür gesorgt, dass sich viele Zeitungen – oft im Feuilleton – dem Nachtzug-Sterben und dem damit einhergehenden Verlust von Reisekultur gewidmet haben. Immer wieder wurde die drohende Einstellung der Nachtzüge als großer Verlust beklagt und wurde darauf hingewiesen, dass damit noch mehr Menschen gezwungen sein werden, von der Bahn auf das Flugzeug umzusteigen.

Parallel gründeten sich mehrere Initiativen zur Rettung des Nachtzugverkehrs, und es gab in zahlreichen europäischen Städten immer wieder gemeinsame Protestaktionen von Fahrgästen, Umweltverbänden und nicht zuletzt den Beschäftigten auf den Nachtzügen. Mit »Back on Track« entstand sogar erstmals ein europäischer Zusammenschluss.

Die Argumentation der DB AG, warum denn die Nachtzüge nicht mehr weiter betrieben werden könnten, hat dabei bezeichnenderweise immer wieder gewechselt: Anfangs hieß es von Seiten des DB-Managements, dass die Züge nicht mehr gut gebucht seien; den Nachtzügen liefen die Kunden davon. Zahlen, die von der DB durchsickerten, zeigten allerdings das Gegenteil. Und in der Anhörung im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages, die aufgrund unseres obigen Antrages

zustande kam, musste der damalige Personenverkehrsvorstand Ulrich Homburg auf die Frage von Sabine Leidig dann zugeben: »Nachfragesituation der Nachtzüge: Stabile Nachfragesituation. Die Züge sind gut gebucht.« Damit hatte Homburg sich selbst der Lüge überführt, aber die weiteren Argumente sollte man dem DB-Management nun natürlich glauben: nämlich dass die Züge unwirtschaftlich seien. Auch an dieser These gibt es durchaus ernst zu nehmende Zweifel, denn die Sparte erwirtschaftet selbst keine Verluste. Erst nach der Einberechnung eines »Overheads« für die Leistungen des Mutterkonzerns DB AG (welche eigentlich?) wird aus den Ergebnissen der Nachtzugsparte eine rote Zahl. Und dieser »Overhead« hat sich in den letzten Jahren erheblich vermehrt – ohne dass erklärt würde wofür eigentlich.

Aber auch die Bundespolitik trägt durchaus eine Verantwortung für das Sterben der Nachtzüge, indem sie dieses Verkehrsmittel systematisch benachteiligt. Während Hotelübernachtungen nur mit dem reduzierten Mehrwertsteuersatz von 7 Prozent belastet sind und der grenzüberschreitende Luftverkehr sogar ganz von der Mehrwertsteuer befreit ist, werden auf das Nachtzug-Ticket volle 19 Prozent Mehrwertsteuer fällig. Dazu kommen die Energiesteuern – gegenüber komplett steuerbefreitem Kerosin für den Luftverkehr – und hohe Trassennutzungsgebühren für den Fahrweg. Ausgerechnet das klimafreundlichste Verkehrsmittel wird also am höchsten belastet – umgekehrt würde es Sinn machen. Vieles davon haben wir mit einem zweiten Bundestagsantrag zur Rettung der Nachtzüge, der im Anhang an diesen Artikel dokumentiert ist (»Die Nachtzüge retten – Klimaverträglichen Fernreiseverkehr auch in Zukunft ermöglichen«, Drucksache 18/7904) sowie in weiteren Anträgen thematisiert (»Mehrwertsteuerreduktion im Schienenpersonenfernverkehr«, Drucksache 18/3746; »Gewährleistung des Schienenpersonenfernverkehrs«, Drucksache 18/4186).

Ein breites Bündnis gegen die Abschaffung der Nachtzüge legte in Zusammenarbeit mit zahlreichen Experten Ende Mai 2016 ein Alternativkonzept für einen ausgebauten, europaweiten Nachtzugverkehr vor – mit herausgegeben von Sabine Leidig. Dieses »LunaLiner«-Konzept zielt darauf ab, möglichst viele Direktverbindungen quer durch Europa anbieten zu können. Zu diesem Zweck treffen sich die Züge – wie bei einem integralen Taktfahrplan – zu festgelegten Zeiten an bestimmten Orten, so dass sie während der Nacht Wagen untereinander austauschen können.

Aber auch dieses Konzept wurde von den Verantwortlichen der Deutschen Bahn AG kaum kommentiert. »Nicht realisierbar«; das Aus für die Züge war schon längst beschlossen. Das beweisen auch die Anfang Dezember aus dem DB-Tower durchgesickerten Zahlen, denen zufolge sich die Fahrgastzahlen und die Ertragslage der Nachtzüge im Jahr 2016 – auch aufgrund mehrerer im Dezember 2015 begonnener Maßnahmen

zur besseren Rentabilität – deutlich verbessert haben. Dennoch wurden die letzten Nachtzüge der Deutschen Bahn AG mit dem Fahrplanwechsel im Dezember eingestellt. Mehrere hundert gut ausgebildete Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der DB-Tochter »European Rail Service«, die die Nacht- und Autozüge betrieben hat, stehen dadurch jetzt vor einer ungewissen Zukunft.

Ein kleiner Funke Hoffnung kommt allerdings aus Österreich: Anders als die Deutsche Bahn AG glaubt die Österreichische Bundesbahn nämlich durchaus an die Zukunft der Nachtzüge – nicht nur aus Begeisterung für den Schienenverkehr, sondern auch aus wirtschaftlichen Gründen. Sie erwirtschaftet nach eigenen Angaben schon heute 17 Prozent Ihres Umsatzes mit Nachtzügen und machen damit gute Gewinne. Nun will sie das nächtliche Reisen auf eine neue Stufe heben und hat dafür das Konzept des »NightJet« entwickelt, der Verbindungen quer durch Europa – wenn auch vorerst mit dem Schwerpunkt Österreich – anbieten soll. Sie setzen auf komfortables Reisen über Nacht – vorerst unter anderem mit von der DB AG aufgekauften Wagen. Langfristig soll aber eine ganze Generation neuer Schlafwagen angeschafft werden, so kündigte die ÖBB auf einer Pressekonferenz am 7. Oktober 2016 an.

Die DB AG stellte ihr neues Konzept für den Nachtzugverkehr auf der gleichen Pressekonferenz dar – wohl in der Hoffnung, ein wenig vom Glanz der neuen ÖBB-Züge abzugreifen. Allerdings wirkten ihre Ankündigungen neben denen der ÖBB mit dem neuen Komfortversprechen schon fast wie Satire: Die DB-Manager definieren »Nachtzüge« neuerdings als nächtlich verkehrende ICs ausschließlich mit Sitzwagen um. Der angebliche Clou: Gegen ein entsprechendes Entgelt kann die Kundschaft dort eine Tüte mit Ohrstöpseln und einer Schlafbrille erwerben. Das soll also nach dem Willen der Deutschen Bahn die Zukunft des nächtlichen Reisens sein: Eingefaltet in einem normalen Sitz, mit schmerzenden Gliedern und im Halbschlaf – eine traurige Vorstellung. Für kürzere Verbindungen über Nacht sind solche Züge sicherlich eine Alternative, aber auf keinen Fall für das Reisen über weite Strecken durch die ganze Nacht.

Wir glauben, dass die Nachtzüge auch weiter eine Zukunft haben. Wer es mit der – vor einem Jahr auf

der Klimakonferenz in Paris beschlossenen – Dekarbonisierung des Verkehrs bis 2050 ernst meint, braucht unbedingt eine Alternative zum Luftverkehr auch auf weiteren Strecken. Und dabei kommt man an den Nachtzügen als komfortabelstes und zugleich klima- und umweltschonendstes Verkehrsmittel nicht vorbei. In Anbetracht von immer mehr Hochgeschwindigkeitsstrecken in Europa könnten Nachtzüge zukünftig sogar auf Verbindungen fahren, die früher nie über Nacht erreichbar gewesen wären. Kein anderes Verkehrsmittel bietet die Möglichkeit, morgens ausgeschlafen in einer anderen Stadt aufzuwachen – und die Fahrgastzahlen zeigen, dass dies noch immer sehr geschätzt wird. Man kann nur hoffen, dass die Nachfolgerin oder der Nachfolger von Rüdiger Grube an der Spitze der Deutschen Bahn AG mehr Begeisterung für den Nachtzugverkehr mitbringt und das Aus für die Nachtzüge – eine große Fehlentscheidung Grubes – rückgängig macht.

Voraussichtlich am 15. Februar wird es im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Bundestages eine weitere öffentliche Anhörung zur Zukunft der Nachtzüge geben – eine Gelegenheit für die Linksfraction, der DB AG mit ihren fadenscheinigen Argumenten für die Abschaffung der Nachtzüge noch einmal auf den Zahn zu fühlen. Anmeldung für Interessierte unter verkehrs-ausschuss@bundestag.de (mit Angabe des Geburtsdatums für den Einlass).

Zum Weiterlesen:

Das Lunapark 21-Extra zu den Nachtzügen enthält viel lesenswertes zur Vergangenheit und Zukunft der Nachtzüge – und das Konzept des europaweiten »LunaLiner«: <http://www.bahn-fuer-alle.de/pages/bestandsaufnahme/lunaliner.php>, direkt zu bestellen hier: <http://www.grueneliga.de/verkehr-110.html>

Initiative für den Erhalt der Nacht- und Autozüge: www.nachtzug-bleibt.eu

Die internationale Initiative für den grenzüberschreitenden Fernverkehr – mit dem Schwerpunkt Nachtzüge: www.back-on-track.eu



Am Dienstag den 31.05.2016 präsentierten Verkehrsfachleute erstmals das zukünftige europaweite Nachtzug-System »LunaLiner« der Öffentlichkeit. Ab sofort ist ein Faltblatt mit Karte, Netzplan, Kurssystem und Symmetrie-Tabelle verfügbar, welches die Mobilität der Zukunft vorstellt – komfortabel und klimafreundlich (pdf-Download unter <http://gleft.de/1BS>). Leider ist dieses von Bahnfachleuten entworfene Konzept (noch) keine Realität. Die Deutsche Bahn AG hat an ihrem Beschluss festgehalten und alle Nachtzüge eingestellt. Dagegen hat sich breiter Protest von Fahrgästen und Beschäftigten, aus Umweltschutz, Verkehrspolitik und Wissenschaft formiert.

Lunapark 21-Extraheft Nr. 12/13: »STOPPT das Nachtzug-AUS!«

Inhalt, Editorial und Vorworte unter <http://gleft.de/1BT>. 88 Seiten, kostet 5 Euro (ab 3 Ex. für 3,50)

Beides kann gedruckt bestellt werden bei: abo@lunapark21.net

Antrag

der Abgeordneten Sabine Leidig, Herbert Behrens, Caren Lay, Karin Binder, Matthias W. Birkwald, Heidrun Bluhm, Eva Bulling-Schröter, Roland Claus, Kerstin Kassner, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Dr. Gesine Löttsch, Thomas Lutze, Birgit Menz, Dr. Kirsten Tackmann, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.

Die Nachtzüge retten – Klimaverträglichen Fernreiseverkehr auch in Zukunft ermöglichen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Nachtzüge stellen auf weiten Strecken oft die einzige Möglichkeit für eine klimafreundliche Reise dar. Die langen Reisezeiten machen die gleiche Reise mit Tageszügen oft sehr unattraktiv, so dass als Alternative häufig nur der Flugverkehr bleibt. Dieser benötigt für die gleiche Reisedistanz pro reisende Person gerechnet jedoch doppelt so viel Energie und verursacht eine mindestens viermal höhere Klimaschädigung. Die meisten Fahrgäste weichen beim Wegfall der Nachtzüge eher auf das Flugzeug aus, als dass sie weiter die Bahn benutzen.

Der Nachtzugverkehr in Deutschland wird seit Jahren massiv vernachlässigt. Die Deutsche Bahn AG (DB AG) hat deutlich zu wenig in diese Sparte investiert, und viele Jahre lang erfolgten keine Neubestellungen von Wagenmaterial. Zahlreiche gut gebuchte Strecken, darunter Verbindungen wie zwischen Berlin und München, Berlin und Paris oder München und Kopenhagen, wurden bereits abgebaut. Spätestens im Dezember 2016 soll nach Planungen der DB AG der verbleibende Nacht- und Autoreisezugverkehr komplett eingestellt werden. Die derzeit verfügbaren Nachtzüge haben trotz der massiv reduzierten Verbindungen und der verminderten Qualität noch immer eine stabile Nachfrage.

In der öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur am 14. Januar 2015 (26. Sitzung) haben alle Sachverständigen mit Ausnahme des DB-AG-Vorstandsmitglieds Ulrich Homburg erklärt, dass sie weiter eine Zukunft für die Nachtzüge sehen, vor allem wenn das Angebot deutlich verbessert würde. Ulrich Homburg hatte in seiner damaligen Stellungnahme angekündigt, dass ein neues, tragfähiges Konzept für den Nachtzugverkehr entwickelt werde (Ausschussprotokoll 18/26). In Anbetracht des jetzt angekündigten kompletten Ausstiegs aus dem Geschäftsfeld war diese Aussage offensichtlich unzutreffend.

In Artikel 87e Absatz 4 des Grundgesetzes heißt es: „Der Bund gewährleistet, dass dem Wohl der Allgemeinheit, insbesondere den Verkehrsbedürfnissen, beim Ausbau und Erhalt des Schienennetzes der Eisenbahnen des Bundes sowie bei deren Ver-

kehrsangeboten auf diesem Schienennetz, soweit diese nicht den Schienenpersonenverkehr betreffen, Rechnung getragen wird. Das Nähere wird durch Bundesgesetz geregelt.“ Somit enthält das Grundgesetz eindeutig die Forderung, dass der Bund auch im Bahnfernverkehr gemeinwirtschaftliche Angebote zu gewährleisten hat und sich nicht auf die Vorhaltung der Infrastruktur beschränken darf. Dazu zählt auch ein Mindestangebot an Nachtzügen, um keine langen nächtlichen Lücken entstehen zu lassen. Das angemahnte Bundesgesetz zur Sicherstellung dieser Verkehrsangebote steht jedoch bis heute aus.

Wenn ein so elementarer Bestandteil des grundgesetzlich garantierten Verkehrsangebots auf der Schiene aufgegeben werden soll, so kann dies nicht als rein betriebswirtschaftliche Frage behandelt werden, sondern der Bund muss die – durch die stabile Nachfrage belegten – Verkehrsbedürfnisse der Allgemeinheit berücksichtigen und dafür Sorge tragen, dass ein entsprechendes Angebot erhalten bleibt.

Die Bundesrepublik Deutschland trägt als eines der wichtigsten Transitländer mitten in Europa eine Verantwortung auch ihren europäischen Nachbarn gegenüber, innerhalb Deutschlands ein in das europäische Gesamtnetz eingebundenes und qualitativ hochwertiges Nachtzugnetz mit Verbindungen in die Nachbarländer zur Verfügung zu stellen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. in ihrer Funktion als Vertreterin der Bundesrepublik Deutschland als alleinige Eigentümerin der DB AG über ihren Einfluss in der Gesellschafterversammlung und im Aufsichtsrat darauf hinzuwirken, dass der weitere Abbau des Nachtzugnetzes sofort gestoppt wird und die seit dem 1. Januar 2014 aus dem Fahrplan genommenen Verbindungen wieder bedient werden;
2. gemeinsam mit der DB AG und Fahrgastverbänden sowie in Kooperation mit den europäischen Nachbarländern ein neues Konzept für einen zukünftigen Nachtzugverkehr zu erarbeiten, der sich an den bestehenden Mobilitätsbedürfnissen der Fahrgäste orientiert sowie das Ziel einer deutlichen Verkehrsverlagerung vom Flugzeug auf die Bahn verfolgt. Dieses Konzept muss einerseits das künftige Streckennetz umfassen, wozu in Anbetracht der zunehmenden Erhöhung der Geschwindigkeit im Bahnnetz auch längere Fahrstrecken als bisher gehören sollten, und andererseits ein tragfähiges Konzept für zukünftige Schlaf- und Liegewagen beinhalten, die auf diesen Strecken eingesetzt werden können;
3. die Besteuerung so zu verändern, dass der Mehrwertsteuersatz für den grenzüberschreitenden Bahnverkehr nicht höher ist als derjenige im grenzüberschreitenden Luftverkehr (vgl. Antrag auf Bundestagsdrucksache 18/3746), um den klimafreundlicheren Verkehr nicht länger gegenüber dem klimaschädlicheren Verkehr zu benachteiligen. Im Gegenzug muss die DB AG verpflichtet werden, die dadurch erreichte Kostenersparnis zu einer langfristigen Stabilisierung der Nachtzugverkehre zu nutzen;
4. darauf hinzuwirken, dass die Trassengebühren für den Nachtzugverkehr radikal reduziert werden, um dadurch die Kostensituation der Nachtzüge deutlich zu verbessern;
5. wenn eine eigenwirtschaftliche Erbringung der Nachtzugleistungen tatsächlich nicht möglich ist, analog zur Situation in vielen anderen europäischen Staaten finanzielle Unterstützungsleistungen für diese Verkehre zu gewähren;
6. auf EU-Ebene und auf bilateraler Ebene darauf hinzuwirken, dass für die Erbringung der grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehre bei Tag und in der Nacht Kooperationen der europäischen Eisenbahngesellschaften entstehen und gefördert werden;

7. auf EU-Ebene auf die Schaffung eines vernetzten europäischen Bahnkonzepts mit einer erheblichen Ausweitung der grenzüberschreitenden Verbindungen hinzuwirken, das ein klimafreundliches Reisen mit der Bahn auch auf sehr weiten Verbindungen durch Europa ermöglicht.

Berlin, den 16. März 2016

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

Begründung

Eine Abschaffung der Nachtzüge hat schwerwiegende ökologische und soziale Folgen. Zum ersten wird damit Verkehr auf weiten Verbindungen insbesondere in die Nachbarländer von den vergleichsweise klimafreundlichen Nachtzügen auf den sehr viel klimaschädlicheren Luftverkehr verlagert, weil die Reisezeiten auf diesen Verbindungen mit tagsüber verkehrenden Zügen sehr lang sind. Eine Reise zwischen Berlin und Paris mit dem Flugzeug führt beispielsweise zu einem fast viermal höheren Kohlendioxidausstoß im Vergleich zur Reise mit der Bahn auf der gleichen Strecke (118,5 kg ggü. 32 kg CO₂-Ausstoß, laut TREMOD-Modell des IFEU-Instituts); auf anderen europäischen Verbindungen sieht es sehr ähnlich aus. Hinzu kommt die bei diesen Zahlen noch nicht berücksichtigte deutlich stärkere negative Auswirkung des Ausstoßes auf das Klima in der Reishöhe des Flugzeugs, während die Klimabilanz der Zugfahrt durch die Verwendung von 100 Prozent Ökostrom sogar noch beträchtlich verbessert werden kann. Die mit der Abschaffung der Nachtzüge erzwungene Verlagerung widerspricht damit eklatant den Nachhaltigkeits- und Klimazielen der Bundesregierung.

Überdies hat die geplante Abschaffung der Nachtzüge auch soziale Auswirkungen: Für Menschen, die aus gesundheitlichen oder ethischen Gründen nicht fliegen können oder möchten, fällt damit die einzige komfortable und bezahlbare Reiseoption weg. Nachtzüge stellen zudem auf vielen langen Strecken die einzigen umsteigefreien Verbindungen dar, was insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen ein wichtiges Argument im Gegensatz zu Tagesverbindungen mit oft mehrmaligem Umsteigen ist. Außerdem ermöglicht eine Nachtzugreise in Liege- oder Sitzwagen bislang auch Menschen mit einem geringen Budget solche Langstreckenreisen bei deutlich höherem Komfort als beispielsweise in einem Nachtbus. All diese Menschen werden mit jedem wegfallenden Nachtzug in ihrer Mobilität erheblich eingeschränkt.

Die Nachtzüge stellen für die Fahrgäste nach wie vor ein attraktives Angebot auf weiten Reisen dar. Dies zeigt auch die Entwicklung der Fahrgastzahlen: Trotz der massiven Angebotsverschlechterungen in den letzten Jahren, trotz der mangelnden Wartung und entgegen dem leicht rückläufigen Trend im Bahnfernverkehr generell sind die Fahrgastzahlen bei den Nachtzügen stabil. Die Zahl der Reisenden in den sogenannten Pendlerwagen, die zu Tagesrandzeiten an die Nachtzüge angehängt werden, hat sogar deutlich zugenommen.

Mit der kompletten Abschaffung der Nachtzüge würde die DB AG, verglichen mit dem noch im Jahr 2012 vorhandenen Netz, auf 2 bis 3 Prozent der Verkehrsleistung (in Personenkilometern gemessen) im Fernverkehr verzichten. Nur ein geringer Teil der Reisenden wird von den Nachtzügen auf tagsüber verkehrende Züge umsteigen; der weit größere Teil wird stattdessen das Flugzeug nutzen. Mit jedem gestrichenen Nachtzug verliert die DB AG noch zusätzlich weitere Kundinnen und Kunden, denn die Nachtzugreisenden haben bislang im vor- und nachlaufenden Verkehr häufig noch andere Züge benutzt und sind vielfach in der Gegenrichtung mit tagsüber verkehrenden Zügen gereist. All diese Reisen fallen mit der Abschaffung der Nachtzüge ebenfalls weg, und ein Teil des Rückgangs im Fernverkehr der DB AG seit dem Jahr 2014 dürfte bereits auf diesen Effekt im Zusammenhang mit den bereits gestrichenen Nachtzügen zurückzuführen sein.

Noch vor einem Jahr versprach die DB AG vollmundig, dass sie ein tragfähiges Angebot für die Nachtzüge entwerfen wolle: So schrieb das DB-AG-Vorstandsmitglied Ulrich Homburg in seiner Stellungnahme zu der Anhörung im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur am 14. Januar 2015: „Das Angebot im Nachtzugverkehr wird künftig auf nachfragestarke und betrieblich beherrschbare Netze konzentriert. Ziel ist es, ab 2016 ein zukunftsfähiges Nachtzug-Konzept auf verkleinerter Umsatz- und Kostenbasis zu etablieren.“ Mit den

damals bereits durchgeführten und geplanten Kürzungen im Nachtzugverkehr werde „das Geschäftsfeld gestärkt, indem erhebliche Verluste vermieden werden“ (Ausschussdrucksache 18(15)162-E). Außerdem gab Ulrich Homburg in der Anhörung zu Protokoll: „Was wir in den nächsten ein bis zwei Jahren erarbeiten wollen, ist ein Satz von Rahmenbedingungen, sowohl unternehmensintern wie extern, die in der Lage sind, eine Basis dafür zu schaffen, dass man Nachtzugverkehre dauerhaft betreiben kann“ (Ausschussprotokoll 18/26).

Von diesen Planungen für ein tragfähiges Konzept ist inzwischen keine Rede mehr, sondern die DB AG hat stattdessen – ironischerweise parallel zur Klimakonferenz in Paris – den kompletten Ausstieg aus dem Nachtzuggeschäft spätestens zum Dezember 2016 angekündigt. Maßnahmen zur Stärkung des Nachtzugverkehrs etwa durch den Wegfall der Reservierungspflicht in allen Sitzwagen oder die Durchbindung und Ausweitung der Pendlerwagen inklusive 1.-Klasse-Wagen sind damit Makulatur. Solche Maßnahmen können frühestens nach ein bis zwei Jahren evaluiert werden; zu diesem Zeitpunkt wird es die Nachtzüge nach den Plänen der DB AG aber schon nicht mehr geben. Stattdessen bemüht sich das DB-AG-Management nach Kräften, eine geplante Ausweitung des Verkehrs mit ICEs während der Nacht mit dem Wort „Nachtzüge“ zu verknüpfen und für geplante Nachtbusse als angeblichen Ersatz für die Nachtzüge zu werben. Beide Verkehrsmittel können aber herkömmliche Nachtzüge mit Schlaf- und Liegewagen, die ein komfortables Reisen während der Nacht und ein ausgeschlafenes Ankommen am Zielort ermöglichen, nicht ersetzen. Ein sinnvollerer Konzept könnten stattdessen lokbespannte Nacht-Intercitys sein, an die man anders als bei ICEs problemlos auch Schlaf- und Liegewagen anhängen könnte. Überdies sind lokbespannte Züge im Betrieb deutlich günstiger und ermöglichen durch Lokwechsel oder die Verwendung von Mehrsystemloks die Bedienung vieler Strecken ins Ausland, die mit ICEs bislang nicht fahrbar sind und teure Umrüstungen notwendig machen.

Grundsätzlich besteht das Problem der DB AG – nicht nur im Nachtzugverkehr – im Fehlen einer Vorwärtsstrategie mit dem Ziel der Ausweitung des Bahnverkehrs und mit neuen, kreativen Ideen. Stattdessen agiert die DB AG rein defensiv und baut zu häufig auf reine Rückzugsstrategien – sei es im Güterverkehr, wo aktuell ein umfangreiches Abbauprogramm mit dem Verlust von 2.600 Arbeitsplätzen ansteht und bereits in den letzten 15 Jahren massiv abgebaut wurde, beim Abbau des Schienenpersonenfernverkehrs in den letzten 15 Jahren insbesondere mit dem Wegfall der Interregio-Verbindungen oder wie beschrieben im Nachtreiseverkehr. Zwar hat die DB AG 2015 ein neues Fernverkehrskonzept vorgestellt, dieses stellt aber letztlich nur eine teilweise Wiederherstellung der seit den späten 1990er-Jahren weggefallenen Interregio-Verbindungen dar und vergisst zudem die Nachtzüge völlig, obwohl sie ein wichtiges Systemelement des Fernverkehrs darstellen. Gleichzeitig sind andere Unternehmen mit dem gleichen Produkt Nachtzug offensichtlich erfolgreich. So betreibt die ÖBB beispielsweise mehrere Nachtzugverbindungen auch durch Deutschland (Hamburg–Wien und Düsseldorf–Wien), hat nach Einstellung der DB-AG-Autoverladung zwischen Düsseldorf und Österreich die Autobeförderung zwischen Düsseldorf und Wien eingeführt und denkt sogar über die Übernahme weiterer Nachtzugverbindungen nach. Auch auf anderen ehemaligen DB-AG-Verbindungen sind andere Unternehmen erfolgreich: So fährt der Zug zwischen Berlin und Malmö nun mit einem privaten Betreiber (www.berlin-night-express.com), und statt der von der DB AG bereits vor geraumer Zeit abgeschafften Skizüge im Fernverkehr fährt nun der private „Schnee-Express“ (www.schnee-express.com). All diese Beispiele beweisen, dass die von der DB AG abgestoßenen Züge keineswegs grundsätzlich defizitär sind und dass es durchaus auch wirtschaftlich durchführbar ist, solche Züge weiterhin zu betreiben.

Die DB AG hat stattdessen durch Umstrukturierungen in den letzten Jahren die Qualität der Nachtzüge erheblich verschlechtert, vor allem indem sie ein komplexes Flügelzug-Konzept mit der Notwendigkeit von mehreren Rangiervorgängen der einzelnen Wagengruppen in der Nacht eingeführt hat. Dadurch kommt es häufig zu erheblichen Verspätungen von Zügen. Außerdem werden die Wagen seit einigen Jahren unzureichend gewartet und stehen in der Folge oft viele Nächte lang nicht zur Verfügung, so dass den Fahrgästen in vielen Fällen nicht das gebuchte Produkt geboten werden kann. Statt komfortabler Schlafwagen werden sie beispielsweise in vergleichsweise einfachen Liegewagen untergebracht. In Anbetracht dieser Qualitätsmängel ist es eigentlich fast verwunderlich, dass die Kundschaft den Nachtzügen nach wie vor so treu ist. Dass trotzdem nach wie vor weiterhin viele Menschen die verbleibenden Nachtzüge nutzen, zeigt die starke Bindung der Kundschaft an das Produkt Nachtzug und dass das Reisen im Nachtsprung nach wie vor ein überzeugendes Argument ist.

Überdies beginnen die Probleme der Nachtzüge oft schon lange vor dem eigentlichen Zugbetrieb bei der Buchung. So stehen der interessierten Kundschaft immer wieder keine Kontingente für bestimmte Züge und Wagenklassen zur Verfügung, und in vielen Fällen fahren Wagen später leer, obwohl es nachweislich durchaus Buchungsanfragen gab. Zu diesem Thema gab DB-AG-Vorstandsmitglied Ulrich Homburg in der Anhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur am 14. Januar 2015 zu Protokoll: „Wir geben bei den grenzüberschreitenden Linien bestimmte Kontingente an die Partnerbahnen ab, die dann bei uns zur Buchung

gesperrt sind. Leider ist es so, dass die europäischen Partner die nicht verkauften Kontingente sehr spät oder gar nicht zurückgeben und somit bei uns der Platz gesperrt ist. Das ist auch der Situation geschuldet, dass die Vertriebssysteme europaweit extrem unterschiedlich sind und es keine Online-Echtzeitverknüpfung gibt“ (Ausschussprotokoll 18/26). Es ist kaum nachvollziehbar, dass solche Probleme im 21. Jahrhundert noch existieren und hier keine kurzfristige Lösung gefunden werden kann, zumal es diese technischen Schwierigkeiten bei den grenzüberschreitenden Tageszügen offensichtlich nicht gibt.

Neben den Versäumnissen des Managements der DB AG ist aber auch der Bund in der Pflicht, die Nachtzüge und den Bahnverkehr generell nicht länger steuerlich zu benachteiligen. Über dieses Thema herrschte in der Anhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur am 14. Januar 2015 große Einigkeit; Thomas Sauter-Servaes von der ZHAW sagte beispielsweise: „Ja, es ist so, dass der Nachtzug tatsächlich im Wettbewerb benachteiligt ist in grenzüberschreitenden Verkehren. Ganz einfach deswegen, weil wir 19 Prozent Mehrwertsteuer zahlen müssen, wenn wir in Deutschland ein Ticket für den Nachtzug kaufen. Wenn ich ein Flugticket für die gleiche Strecke kaufen möchte – z. B. von Berlin nach Zürich – muss ich diese 19 Prozent nicht zahlen. 19 Prozent sind ein erheblicher Batzen. Das ist kein Thema, was erst gestern aufgekommen ist, sondern das gebetsmühlenartig an die Politik aus der Wissenschaft herangetragen wird. Seit Jahren ist an der Stelle nichts passiert.“ (Ausschussprotokoll 18/26). Weitere Benachteiligungen der Bahn entstehen beispielsweise durch die ungleiche Besteuerung der Energie und die Erhebung der EEG-Umlage bei der Bahn (siehe dazu Antrag auf Bundestagsdrucksache 18/3746).

Daher ist der Bund in der Pflicht, hier Abhilfe zu schaffen und dafür notfalls auch Geld aus dem Haushalt in die Hand zu nehmen, um den klimafreundlichen Bahnverkehr zu erhalten. Gegebenenfalls könnte zumindest eine direkte Subventionierung der Nachtzüge eingeführt werden. Solche Modelle existieren beispielsweise bereits in Großbritannien („Caledonian Sleeper“), sowie in Norwegen und Schweden. Auch andere Fernverkehrszüge werden in zahlreichen EU-Ländern wie beispielsweise in Frankreich (alle Nicht-TGV-Fernverkehrsverbindungen), Österreich und der Tschechischen Republik staatlich subventioniert. Das zeigt, dass eine solche direkte staatliche Finanzierung mit dem EU-Recht offensichtlich vereinbar ist.

Eine Reduktion der Trassengebühren stellt ebenfalls eine sinnvolle Möglichkeit zur Kostenreduktion der Nachtzüge dar. Über ihre Stellung in der DB AG sowie über eine hoheitliche Regulierung kann die Bundesregierung auch hierauf Einfluss nehmen. Nachtzüge sind fast ausschließlich in den schwach nachgefragten Zeiten im Streckennetz unterwegs. Überdies sind aus Sicht der Eisenbahninfrastrukturunternehmen (vor allem DB Netz AG) die geringeren Einnahmen bei reduzierten Trassenpreisen immer noch besser als völlig wegfallende Einnahmen, wenn die Züge gestrichen werden. Generell sollte eine Erhebung von Trassengebühren nur in Höhe der jeweiligen Grenzkosten angestrebt werden, wie dies auch in anderen europäischen Ländern der Fall ist. Die damit verbundene Kostensenkung könnte zu einer erheblichen Ausweitung des Bahnverkehrs beitragen.

Der gescheiterte neue Anlauf zur Bahnprivatisierung, Dobrindts 2,4-Milliarden-Euro-Entdeckung und der gerissene Weg zur Finanzierung von Stuttgart 21

von Winfried Wolf

Anfang 2015 gab es einen Neuanlauf bei der Bahnprivatisierung. Dieses Vorhaben hatte *drei Ebenen*.

Erste Ebene. Die Deutsche Bahn AG ließ verlauten: »Wir brauchen dringend frisches Geld. Und wir brauchen dies schnell – noch im Herbst 2016, spätestens im Frühjahr 2017. Anderenfalls steigt der Schuldenberg auf eine unverantwortliche Höhe von 22 Milliarden Euro an.«

Da musste man fragen: »Warum braucht die Bahn frisches Geld? Und warum exakt zu diesem Zeitpunkt? Wenn sie Geld braucht, dann könnte sie die Schulden doch entsprechend ansteigen lassen. Der Schuldenstand der Deutschen Bahn AG liegt seit rund einem Jahrzehnt zwischen 16 und 18 Milliarden Euro. Doch im letzten Jahrzehnt sind der Umsatz und das Eigenkapital der Deutschen Bahn AG um mehr als 50 Prozent angewachsen. Bezieht man jetzt die Schulden auf Umsatz oder Eigenkapital – letzteres wird im Fachjargon auch als »Gearing« bezeichnet –, dann hat sich dieses Verhältnis deutlich verbessert.¹ Und da wir uns in Richtung Nullzinsniveau bewegen, heißt dies auch, dass die Zinsbelastungen latent zurückgingen und auf alle Fälle gemessen am Umsatz deutlich reduziert wurden. Da wäre also noch erheblich Luft nach oben – jedenfalls verglichen mit dem Zustand der Deutschen Bahn AG, wie er mehr als ein Jahrzehnt lang als normal und akzeptabel galt. Und wo ja auch nicht nach »frischem Geld« gerufen und schon gar nicht eine Bahnprivatisierung für erforderlich gehalten wurde. Im Gegenteil: 2009, als die Schulden ähnlich hoch und der Umsatz deutlich niedriger waren, hieß es: Die Bahnprivatisierung ist vom Tisch.

Bilanz Ebene 1: Es gab schlicht kein überzeugendes Argument für die Notwendigkeit von »frischem Geld«.

Zweite Ebene. Die Vertreter der Deutschen Bahn sagten: »Wir wollen Anteile unserer Auslandstöchter verkaufen. Und zwar konkret 40 Prozent von der DB AG-Tochter Arriva. Und weitere 40 Prozent von DB Schenker Logistics.« Und ähnlich plappert dies die Eisenbahngewerkschaft EVG nach – es gehe hier um den Verkauf von Anteilen.

Bahn für Alle fragte damals nach: »Geht es wirklich ums Verkaufen? Geht es nicht um Beteiligungen, um das Hereinholen von fremden, neuen und privaten Anteilseignern?« Worauf Grube & Co. einigermaßen verdrückt antworteten: »Naja, wir wollen Investoren an Bord holen.« Darauf wiederum konterten wir als Bahn für Alle: »Das

¹ Dieses Gearing, definiert als »Nettofinanzschulden zu Eigenkapital in Prozent«, lag im Jahr 2003 bei 320, 2005 bei 256 und sank dann in den Jahren 2009 bis 2013 auf Werte um die 115 und 110. Im Jahr 2015 stieg es auf 130 für 2016 wird ein Wert von 150 erwartet. Ausführlich dargestellt in: Börsen-Zeitung vom 27. Juli 2016 und vom 17. März 2016.

sind keine Investoren, das sind Heuschrecken oder höflicher gesagt Leute, die bei der Bahn einsteigen, um abzuzocken, um Rendite zu beziehen, um Staatsgelder auf ihre privaten Konten umzuleiten. Hier geht es um nichts anderes als um eine Privatisierung oder um eine Teilprivatisierung.«

Und so wurde der Vorgang auch in den Medien dargestellt. In der »Börsen-Zeitung«, Ausgabe vom 16. Juni 2016, hieß es beispielsweise: »Im Herbst steht die Teilprivatisierung der internationalen Güter- und Personenverkehre [der Deutschen Bahn AG] an.« Und in der »Welt«, Ausgabe vom 27. Juli, war sogar die Rede vom »Teilbörsengang«.

Dabei muss hinzugefügt werden: »Arriva« und »Schenker Logistics« – das klingt zwar wie zu vernachlässigende Größen. In Wirklichkeit sind das jedoch eigene große Konzerne. Beide zusammen konzentrieren mehr als die Hälfte des gesamten Umsatzes der Deutschen Bahn AG auf sich. Der Bahnkonzern wurde in den letzten 15 Jahren völlig transformiert. Am Beginn der Mehdorn-Ära, war das ein Konzern, dessen Umsätze zu 95% im Inland und zu 90 % mit Schienenverkehren gemacht wurden. Heute entfallen mehr als 50 Prozent des Umsatzes der Deutschen Bahn AG auf Auslandsumsatz. Gleichzeitig sind – im Inland und im Ausland – rund 50 Prozent des Gesamtumsatzes bahnfremden Bereichen zuzuordnen².

Bilanz Ebene 2: Es geht nicht um einen Verkauf von etwas, es geht um das Hereinholen fremder und privater Anteilseigner, um, eine Teilprivatisierung.

Dritte Ebene. Grube & Co. argumentierten: »Wir brauchen das frische Geld für die Modernisierung unserer Flotte und für die Instandsetzung der Infrastruktur.« Darauf antwortete Bahn für Alle: »Das sind doch klassische Aufgaben des normalen Bahngeschäfts. Im Übrigen wird ein großer Teil der Infrastrukturinvestitionen vom Bund gestemmt. Dafür braucht man kein frisches Kapital von außen.«

Tatsächlich ist es absurd, einen solchen gigantischen Umbau des Bahnkonzerns vorzunehmen, um den normalen Geschäftsgang zu »finanzieren«. Besonders

² Da die beiden Angaben zusammengenommen teilweise verwirrend klingen, sei dies nochmals aufgedrösel: Mehr als die Hälfte des Gesamtumsatzes des Bahnkonzerns entfällt inzwischen auf den Umsatz im Ausland, der im Wesentlichen durch DB Schenker Logistics und durch Arriva abgedeckt wird. Beim Auslandsumsatz ist die übergroße Mehrheit des Umsatzes (mehr als 80 %) Bereichen zuzuordnen, die mit Schienenverkehr nichts zu tun hat (Luftfahrt, Schiffsverkehr, Lkw-Spedition, allgemeine Logistik). Ein Teil des Auslandsumsatzes – z.B. rund 40 Prozent des Umsatzes von Arriva – entfallen allerdings auf Schienenverkehre. Beim Inlandsumsatz wiederum entfällt der größte Teil auf den Schienenverkehr (DB Regio, DB Fernverkehr, DB Cargo) bzw. auf die Schieneninfrastruktur (DB Netz, DB Station & Service und DB Energie). Allerdings gibt es auch beim Inlandsumsatz einen Anteil von 15 bis 20 Prozent, der in bahnfremden Bereiche generiert wird, z.B. die Logistik und das Lkw-Speditions-geschäft von Schenker. Die bahnfremden Umsatzanteile im Ausland und im Inland addiert rechtfertigen die Aussage, wonach rund die Hälfte des weltweiten Umsatzes des Bahnkonzerns außerhalb des Schienenbereichs, in bahnfremden Bereiche stattfindet. Damit hat der Konzern Deutsche Bahn AG im Grunde seinen Charakter als ein Schienenverkehrs- und Schieneninfrastruktur-Konzern verändert.

absurd mutete es an, ausgerechnet zu einem Zeitpunkt bei der britischen Bahn-Tochter Arriva »Investoren« hereinzuholen, als mit dem Brexit-Beschluss und mit dem Fall der britischen Währung der Wert der Arriva-Anteile deutlich gesunken ist.

Worauf wir die Frage nachschoben: »Warum, wenn ihr schon »frisches Geld« braucht, verkauft ihr nicht beide Auslandstöchter komplett? Dafür könntet ihr nach eigenem Bekunden bis zu 10 Milliarden Euro bekommen, womit man die gesamte Bahn modernisieren, das Netz instandsetzen und tatsächlich eine Konzentration auf das Kerngeschäft – auf den Schienenverkehr in Deutschland – vornehmen könnte.«

Die Antwort lautete: »Wir verkaufen diese Töchter nicht, weil diese und damit das gesamte Auslandsgeschäft höchst profitabel sind.« Unsere Replik: »Das ist in zweifacher Weise nicht überzeugend. Zunächst gilt: Wenn das so stimmt, dann ist es doch verrückt, ab Beginn der Teilprivatisierung Jahr für Jahr auf 40 Prozent dieser angeblich hohen Renditen zu verzichten. Sodann aber ist zu ergänzen: Das stimmt doch gar nicht – die Gewinne in diesen Bereichen und ganz besonders die Gewinne bei der Tochter Schenker Logistics sind derart niedrig, dass nicht einmal die reinen Kapitalkosten gedeckt werden. Just dies hat mehrfach der an der TU Berlin lehrende Professor Böttcher vorgerechnet.«³

Worauf aus dem Bahn-Tower nur betretenes Schweigen kam.

Als *Zwischenbilanz* konnte man feststellen: Mit dem neuen Projekt einer Bahnprivatisierung in Form der Teilprivatisierung der zwei genannten DB AG-Töchter Arriva und Schenker Logistics war man bereit, einen erheblichen privaten Fremdeinfluss in die bislang staatliche DB AG hereinzuholen. Es ist absolut unklar, was das in der Folge bedeuten hätte – wie sich dann z.B. die EU oder der Europäische Gerichtshof verhalten hätten. Wenn diese Institutionen dann geurteilt hätten, die DB AG sei mit dieser Teilprivatisierung ein privater Konzern, dann könnten z.B. grundsätzlich staatliche Unterstützungsgelder, die bislang ja reichlich in den deutschen Schienensektor fließen, in Frage gestellt werden.

Bleibt die Frage: *Warum* gab es in den letzten beiden Jahren das Projekt Teilprivatisierung überhaupt? Hier ist es sinnvoll, den Zeitpunkt dieser Bahnprivatisierungs-Initiative unter die Lupe zu nehmen. Tatsächlich begann die Deutsche Bahn AG mit den Überlegungen zur Teilprivatisierung ausgerechnet Anfang 2015, als den Herren im Bahntower intern bereits klar gewesen sein muss: In Bälde wird das neue Gutachten des Bundes-

rechnungshofs (BRH) zu Stuttgart 21 vorliegen.⁴ Damit würde öffentlich werden, dass es bei Stuttgart 21 eine neue, große Finanzierungslücke gibt. Um diese Lücke zu schließen, wollte man *zwei Fliegen mit einer Klappe* schlagen:

Einerseits einen neuen, klammheimlichen Anlauf bei der Bahnprivatisierung nehmen und damit die Scharte von 2008, als der Bahnbörsengang kurzfristig abgesagt werden musste, ausgleichen.

Andererseits auf diese Weise der DB AG einen finanziellen Spielraum schaffen, damit die Mehrkosten von Stuttgart 21 zumindest zeitweilig überbrückt werden bzw. vorfinanziert werden können.

Dieser Spielraum soll zumindest in dem Augenblick existieren, wenn die sogenannte Sprechklausel im S21-Finanzierungsvertrag – dazu siehe unten – aktiviert wird.

Das Projekt Bahnprivatisierung wurde dann im Oktober 2016 abrupt abgesagt. Es ist bis heute einigermaßen unklar, welche politischen Prozesse zu dieser – an sich erfreulichen – Entscheidung geführt haben; auf alle Fälle handelte es sich um eine politische Entscheidung, die in der Bundesregierung und in der Großen Koalition getroffen wurde. Und alle, die eineinhalb Jahre lang nachplapperten, was Grube & Co. vortrugen, wonach dieser »Teilverkauf« und das Hereinholen »von frischem Kapital« alternativlos seien, standen plötzlich düpiert da.

Gut möglich, dass die Nähe zur Bundestagswahl 2017 und der zu erwartende Widerstand an der Basis der Regierungsparteien, möglicherweise solcher aus den Reihen der SPD, bei dieser Kehrtwende eine wichtige Rolle spielten. Einen gewissen Beitrag zur Absage der Teilprivatisierung dürfte auch die Öffentlichkeitsarbeit von Bahn für Alle gespielt haben. Dass es bei dem Vorhaben eben nicht um »frisches Geld von Investoren«, sondern um eine Teilprivatisierung ging, war durchaus allmählich in die Parteienlandschaft und die Verbände-Struktur durchgesickert.

Und was passierte dann? Parallel mit der Absage der Teilprivatisierung entdeckte Alexander Dobrindt, dass er in seiner linken Hosentasche (oder war es die rechte?) 2,4 Milliarden Euro an nicht verplantem Geld mit sich herumschleppte, das er der Deutschen Bahn AG zukommen lassen wollte. Gesagt getan. Diese Summe fließt nun – auf etwas komplizierten Umwegen, die hier aber nichts zur Sache tun – an die Deutsche Bahn AG. Damit hat diese den notwendigen finanziellen Spielraum für die neue Finanzierungslücke bei Stuttgart 21.

Auch dieser Vorgang ist einmalig. Dieselbe Bundesregierung, die in vielen Bereichen gnadenlos spart, die

³ Wir haben dies mehrfach im Detail belegt – z.B. in dem jährlichen alternativen Geschäftsbericht Deutsche Bahn AG, den das Bündnis Bahn für Alle erstellt – zuletzt im April 2016. Auch in: Bernhard Knierim und Winfried Wolf, Bitte umsteigen. 20 Jahre Bahnreform, Stuttgart 2014, S.176. Im Jahr 2012 beispielsweise lagen die Anteile von Schenker Logistics und Arriva am Gesamtumsatz bei 41 Prozent. Bei den Gewinnen machten die Schenker Logistics- und die Arriva-Gewinne jedoch nur 20 Prozent aus.

⁴ Das neue Gutachten des Bundesrechnungshofs zu Stuttgart 21 wurde am 8. September 2016 dem Bundestag überstellt. Aus dem Gutachten geht jedoch hervor, dass es seit 2015 einen regen Austausch zwischen dem BRH und der DB gab, bei dem die DB AG Vorfassungen des Gutachtens erhielt.

nicht bereit war, einen bescheidenen zweistelligen Millionenbetrag zur Rettung der Nachtzugsparte der Deutschen Bahn AG bereitzustellen, spendiert plötzlich dieser 2,4 Milliarden Euro Betrag für eine allgemeine bessere Finanzausstattung der Deutschen Bahn AG. Es gab dazu auch keinen Nachtragshaushalt, keinen formellen Kabinettsbeschluss und schon gar keinen erkennbaren Vorgang im Verkehrsausschuss oder Bundestag.

Kurz darauf verschärfte die Deutsche Bahn die politische Krise um Stuttgart 21 und aktivierte die sogenannte Sprechklausel. Im Finanzierungsvertrag von Stuttgart 21 aus dem Jahr 2009 gibt es die folgende als »Sprechklausel« bezeichnete Vereinbarung: »Im Fall weiterer Kostensteigerungen nehmen die Eisenbahninfrastrukturunternehmen [= DB Netz und damit faktisch die Deutsche Bahn AG; W.W.] und das Land Gespräche auf.« Die alte grün-rote Landesregierung argumentierte immer, dass diese »Sprechklausel« eben dazu verpflichtete, miteinander zu reden, aber nicht dazu, zusätzliche Kosten über den bislang zugesagten und ausbezahlten Betrag von 930 Millionen Euro hinaus zu übernehmen.

Auch die neue grün-schwarze Landesregierung und die Stadt Stuttgart erklärten Ende 2016 erwartungsgemäß, sie lehnten jede zusätzliche Kofinanzierung von Stuttgart 21 ab; die DB AG müsse alle Mehrkosten allein stemmen. Darauf reichte die Deutsche Bahn AG im November 2016 Klage ein. Sie geht dabei davon aus, dass

mit der Sprechklausel neben dem Land »sinngemäß« auch die restlichen drei Projektpartner, die Stadt Stuttgart, die Flughafengesellschaft und die Region Stuttgart gemeint seien. Die DB AG will nun auf diesem Weg die vier S21-Projektpartner dazu zwingen, alle Mehrkosten bei Stuttgart²¹ anteilmäßig zu tragen. Aktuell kann niemand sagen, wie diese gerichtliche Auseinandersetzung ausgehen wird. Es kann durchaus sein, dass die DB AG Recht erhält. Dann müssten das Land, die Stadt, die Region und die Flughafengesellschaft gemeinsam mit der Deutschen Bahn AG für Mehrkosten gerade stehen, die bei mindestens 6 Milliarden Euro liegen und deren Entwicklung nach oben kaum Grenzen gesetzt sind.

Das Groteske dabei ist: Der neue Rechtsstreit dürfte sich auf mindestens fünf Jahre erstrecken. Die Frankfurter Allgemeine Zeitung: »Die nächsten Landtagswahlen sind 2021. Das Gerichtsurteil müssen wahrscheinlich erst Kretschmanns und Reinharts (letzteres ist der CDU-Fraktionsvorsitzende im Landtag; W.W.) Nachfolger zur Kenntnis nehmen.«⁵

Geht es nach dem Willen der Deutschen Bahn AG, dann wird Stuttgart 21 auf Teufel komm raus weitergebaut. Eine Fertigstellung wird frühestens für 2022 erwartet. Die Frage, wer die entsprechenden gewaltigen Mehrkosten trägt, wird ebenfalls frühestens 2022 entschieden werden – dann, wenn alle diejenigen, die aktuell für die Deutsche Bahn AG und für Stuttgart 21 verantwortlich sind, sich dann im Ruhestand befinden.

⁵ Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 26. November 2017.

Die Deutsche Bahn reformiert das Tarifsystem – schlimmer geht immer

von Bernhard Knierim

Das Tarifsystem der DB AG wird schon seit Jahren immer wieder von verschiedenen Seiten kritisiert – und das völlig zu Recht. Das Zustandekommen der Preise ist absolut intransparent zwischen den Extremen eines enorm teuren Normalpreises (seit neuestem »Flexpreis« genannt) und Sparpreisen, die für die gleiche Reise manchmal kaum mehr als ein Zehntel dieses Normalpreises betragen. Eine grundlegende Neukonzeptionierung der Bahn-Tarife ist deswegen eigentlich seit Jahren überfällig (siehe dazu auch: Unübersichtlich und intransparent – das Preissystem der Bahn benötigt einen Neustart). Mit den soeben angekündigten Veränderungen geht die DB AG allerdings leider in eine ganz andere Richtung: Sie macht das ohnehin schon sehr komplexe System nochmals komplizierter und kundenfeindlicher. Von den meisten Medien wird vor allem die Preiserhöhung von angeblich durchschnittlich 1,9 Prozent im Fernverkehr zitiert, die laut der neuen DB-Fernverkehrs-Chefin Birgit Bohle eine »moderate Anhebung« darstelle. Wenn man bedenkt, dass es die letzten beiden Jahre im Fernverkehr – vornehmlich wegen der neuen Billig-Konkurrenz durch die Fernbusse – keine Preiserhöhung gab, dann klingt das erst einmal plausibel. Wenn man aber etwas weiter zurückschaut und bedenkt, dass die Bahn in den zehn Jahren davor ihre Preise um durchschnittlich 3,5 Prozent im Jahr erhöht hat und damit konstant ziemlich genau doppelt so stark wie die allgemeine Inflation, dann bedeutet das dennoch: Bahnfahren ist teuer – wenn man nicht gerade das Glück der Super-Schnäppchen hat. Und auch die aktuelle Preiserhöhung nimmt sich gar nicht mehr gering aus, wenn man bedenkt, dass die Inflation 2015 gerade einmal 0,25 Prozent betrug und auch 2016 auf vergleichbarem Niveau liegt. Übrigens bittet die Bahn ihre treuen Dauerkunden wieder einmal am allerstärksten zur Kasse: Streckenzeitkarten, mit denen man beliebig oft auf einer Strecke fahren kann, werden um 3,9 Prozent teurer und die BahnCard 100 um 2,4 (2. Klasse) bzw. 2,9 Prozent (1. Klasse).⁶

Viel schwerer als die reine Erhöhung der Preise wiegt aber die massive Verschlechterung der Bedingungen, die die DB AG aus gutem Grunde nicht in den Mittelpunkt ihrer Pressearbeit stellt. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2016 wird der bereits umbenannte Normalpreis nämlich schlichtweg abgeschafft. Sein angeblicher Nachfolger, der »differenzierte Flexpreis« ist das Gegenteil von dem, was sein Name suggeriert. Er verliert nämlich sämtliche Flexibilität, die der Normalpreis einmal hatte. Während Tickets bis Dezember 2012 noch 4 Tage gültig waren, sind es aktuell noch 2 Tage, und ab Dezember 2016 muss die Reise immer am ersten Gültigkeitstag angetreten werden – auch wenn man sie immerhin noch einmal über Nacht unterbrechen kann.

Wer eine Hin- und Rückfahrt zusammen bucht, kann die Rückfahrt bislang flexibel innerhalb eines Monats antreten. Ab Dezember 2016 wird die Möglichkeit der gemeinsamen Buchung von Hin- und Rückfahrt jedoch komplett wegfallen, so dass man sich auch mit dem »Flexpreis« jeweils ganz genau auf einen Abfahrtstag festlegen muss.

Der Grund für diese Verschlechterungen ist die neue »Differenzierung« des sogenannten »Flexpreises«. Anders als der frühere Normalpreis ist er nämlich mitnichten immer gleich, sondern er variiert je nach Reisetag. Die viel nachgefragten Reisetage – Freitag, Sonntag, Montag und rund um Feiertage – werden teurer, die anderen Tage (angeblich) etwas günstiger. Damit wird der »Flexpreis« den Sparpreisen, bei denen das Zustandekommen bestimmter Preise überhaupt nicht nachvollziehbar ist, immer ähnlicher.

Ebenfalls kundenfeindlich ist die nochmalige Erhöhung der Stornierungsgebühr von Tickets – von ohnehin schon teuren 17,50 Euro auf 19 Euro. Bei manchen Sparpreisen (mit BahnCard) führt das dazu, dass es bei Nicht-Nutzung günstiger ist, das Ticket einfach verfallen zu lassen anstatt es zu stornieren, weil man sonst noch draufzahlen würde.

Aber die DB wäre nicht die DB, wenn sie nicht gleichzeitig auch noch die komplett umgekehrte Strategie verfolgen würde: Demnächst werden nämlich wieder einmal Tickets über einen großen Lebensmitteldiscounter angeboten, die für zwei beliebige Fahrten quer durch Deutschland gerade einmal 49,90 Euro kosten – und zwar komplett flexibel, gültig für jeden beliebigen Zug (außer an Freitagen – und explizit außer den letzten noch fahrenden Nachtzügen). Aber dieses Angebot ist abgesehen von der wenig vergnüglichen Notwendigkeit zum Schlangestehen beim Discounter nur bis Dezember gültig. Dass sich auf diese Weise Bahnkunden, die gerne flexibel reisen möchten, auf Dauer gewinnen lassen, dürfte eher unwahrscheinlich sein.

Bei dieser Preispolitik – ob es die immer wieder wechselnden Sparpreise sind oder solche Lockangebote – vergisst die DB AG leider eines: Schnäppchenkunden sind keine Dauerkunden. Wer einmal günstig gereist ist, wird nicht automatisch beim nächsten Mal teuer reisen. Umgekehrt sind nicht einmal mehr viele der existierenden Dauerkunden bereit, die teureren Preise zu bezahlen. Man wird als Bahnfahrer durch die Preispolitik der DB AG immer mehr dazu erzogen, sich ständig nach neuen Schnäppchen umzusehen. Das führt dazu, dass solche Preise, die für Bahnfahrten früher ganz normal waren, inzwischen teuer erscheinen, wenn man für die gleiche Reise ein paar Wochen vorher nur einen Bruchteil gezahlt hat. So verdirbt sich die DB AG ihre eigenen Preise. Sie ist zwar stolz darauf, im letzten Jahr eine ganze Reihe neuer Kundinnen und Kunden für den Fernverkehr gewonnen zu haben – aber gleichzeitig sind die Erträge gesunken, weil viele eben nur mit den günstigen Lockangeboten unterwegs waren. Auch den oben beschriebenen teuren »differenzierten Flexpreis« werden wohl die wenigsten zahlen. Viele weichen dann

⁶ Alle Angaben zu den Preisen laut Pressemitteilung der DB AG: http://www.deutschebahn.com/de/presse/pressestart_zentrales_uebersicht/12276904/p20160930.html

stattdessen, wenn sie keinen günstigen Sparpreis ergattern können, auf die in der Regel noch billigeren Fernbusse aus.

Die DB AG verweist als Rechtfertigung für ihr Preissystem auf eben diese Konkurrenz zu den Fernbussen und teilweise auch zum Luftverkehr, die ebenfalls differenzierte Preise haben – wenn auch nicht mit solch extremen Unterschieden wie bei der Bahn. Das ist jedoch eine sehr einseitige Betrachtung. Tatsächlich treffen die meisten Menschen ihre Entscheidung für eine Reise nämlich nicht zwischen Bahn und Fernbus oder zwischen Bahn und Flugzeug, sondern zwischen Bahn und Auto. Und das Auto hat den unschlagbaren Vorteil, dass es zu jeder Tages- und Nachtzeit und unabhängig vom Reisetag die gleichen Kosten verursacht. Dazu können Autofahrende immer genau dann fahren, wenn sie möchten; sie sind nicht an irgendwelche Zeiten gebunden – zumindest wenn sie bereit sind, mögliche Staus in Kauf zu nehmen. Diese extreme Flexibilität wird die Bahn so nie bieten können, aber sie ist im Vergleich dennoch eigentlich nicht so schlecht: Auf den meisten Strecken sind die Fernzüge im Ein- oder Zwei-Stunden-Takt unterwegs, manchmal sogar noch häufiger. Die Idee der Einführung dieses Taktfahrplans war es, den Fahrgästen eine ähnliche Flexibilität wie mit dem Auto zu ermöglichen. Genau diesen Vorteil macht sich die DB AG mit ihrem Preissystem aber wieder zunichte: Wenn man mit den Sparpreisen, die ja inzwischen rein mengenmäßig die neuen »Normalpreise« sind, eben nicht flexibel unterwegs sein kann sondern an einen bestimmten Zug gebunden ist und wenn man für die immer weiter eingeschränkte Flexibilität der »Flexpreise« einen enorm hohen Betrag zahlen muss, dann ist das Auto vielfach im Vorteil. Und das ist für eine immer wieder beschworene Verlagerung von Verkehr von der Straße auf die Schiene exakt die falsche Strategie.

All das ist keine Einzelmeinung des Autors, sondern es entspricht den Wünschen einer großen Mehrheit der Bevölkerung: Im letzten Bahntest des Verkehrsclub Deutschland (VCD) gaben in einer repräsentativen Umfrage fast 95 Prozent der Befragten an, dass ein Tarifsystem bei der Bahn vor allem möglichst einfach und transparent sein sollte.⁷

Was wäre also zu tun? Das Preissystem der DB AG muss ganz grundlegend neu gestaltet werden anstatt es mit jeder Reform noch komplizierter und intransparenter zu machen. Es sollte wieder einen Normalpreis geben, der den Namen verdient: Er sollte die flexible Nutzung der Bahn ermöglichen, und zwar mit bezahlbaren Kosten. Für Menschen mit geringem Einkommen sollte es außerdem noch soziale Preise geben, um auch ihnen Mobilität zu ermöglichen. Statt zweier paralleler Preissysteme (»Flexpreise« und »Sparpreise« – und strenggenommen sogar als drittes System noch die »Super-Sparpreise«) sollte es ein nachvollziehbares Preissystem auf einem mittleren Preisniveau geben.

Extrem hohe Preise schrecken die Fahrgäste ab, aber extrem billige Lockangebote führen auch nicht zum dauerhaften Gewinn von Kunden, sondern erzeugen nur viel Ärger gegen die Bahn, weil Fahrgäste für die gleiche Leistung zu extrem unterschiedlichen Preisen unterwegs sind. In der Umfrage im Auftrag des VCD wären nur 19 Prozent der Befragten nicht bereit gewesen, auf Sparpreise zu verzichten, wenn es dafür insgesamt niedrigere Normalpreise gäbe – mehr als die Hälfte der Befragten sprach sich hingegen explizit für eine solche Veränderung aus.⁸ Also, liebe Strateginnen und Strategen im DB-Tower: Schluss mit der ewigen Flickschusterei und her mit einem Tarifsystem, das für die Verkehrswende geeignet ist. Wenn dann immer mehr Menschen auf die Bahn umsteigen, dann stimmt am Ende sogar die Kasse wieder.

⁷ VCD & Quotas GmbH: VCD Bahntest 2015/2016 – Preise und Tarife im Schienenfernverkehr aus Sicht der Fahrgäste. Berlin (VCD) 2015, Seite 14. Download unter <https://www.vcd.org/themen/bahn/vcd-bahntest/vcd-bahntest-20152016/>

⁸ ebenda, Seite 12

D. Verkehrsinfrastruktur

Mit Grundgesetz-Änderungen zum »Fernstraßen-Bundesamt«: Privatisierungs-Absichten inklusive!

von Laura Valentukeviciute und Carl Waßmuth
(Gemeingut in BürgerInnenhand (GiB) e. V.)

Das Bundeskabinett hat am 14. Dezember den Entwurf zu einer umfangreichen Grundgesetzänderung samt Begleitgesetz vorgestellt – ein großes Reformvorhaben, vergleichbar mit den Föderalismusreformen I und II. Zuvor hatte man ein Jahr lang mit den Ministerpräsidentinnen und -präsidenten verhandelt, der Bundestag war bis dato noch nicht eingebunden worden. Nun soll alles aber recht schnell gehen: Wahrscheinlich schon im Mai 2017 soll das Paket mit 13 Grundgesetz-Änderungen verabschiedet werden – nicht viel Zeit für Abgeordnete, sich zu Folgen und wechselseitigen Bezügen eine fundierte Meinung zu bilden. Nachfolgend werden wichtige Aspekte der Gesetzesvorschläge mit Blick auf ihren Privatisierungsgehalt bewertet.

Das Grundgesetz gestattet eine Zentralisierung der Autobahnen schon heute

Das Grundgesetz erlaubt den Ländern schon heute, die Auftragsverwaltung der Bundesfernstraßen vollständig an den Bund abzugeben. Siehe dazu Art. 90 GG, Absatz 3: *»Auf Antrag eines Landes kann der Bund Bundesautobahnen und sonstige Bundesstraßen des Fernverkehrs, soweit sie im Gebiet dieses Landes liegen, in bundeseigene Verwaltung übernehmen.«*

Sind die Länder sich also einig, dass künftig der Bund die Autobahnen verwalten soll, ist nicht mehr als ein (gemeinsamer) Antrag nötig. Die vorgeschlagenen Grundgesetzänderungen dienen also anderweitigen Zielen, wie z.B. der Schaffung von Anlagemöglichkeiten für die wegen der Niedrigzinsphase in Not geratene Versicherungen und einer Umgehung von Schuldenregeln wie der Schuldenbremse oder der Maastricht-Kriterien. Diese Ziele müssten erst noch transparent dargelegt und diskutiert werden.

Wie viel Privatisierung steckt in der Reform?

Im Vorfeld des Kabinettsbeschlusses war die Presseberichterstattung recht turbulent, sie reichte von »die Autobahnen werden privatisiert« bis hin zu »jede Privatisierung ist ausgeschlossen«. Letztlich haben sich die maßgeblichen Vertreter der Bundesregierung und später auch der Länder gegen Privatisierungen im Bereich der Autobahnen ausgesprochen. Auch im Bundestag haben sich viele in diesem Sinne deutlich positioniert. Sie wurden bestätigt durch Umfrage-Ergebnisse, wie sie etwa im »Spiegel« oder im »ARD-Politbarometer« veröffentlicht wurden. Allerdings erlauben die nun vorgelegten Texte weiterhin Privatisierungen. Darauf weisen der Bundesrechnungshof (BRH)⁹ und ein aktuelles Gutach-

ten im Auftrag des Zentralverbands des Deutschen Baugewerbes (ZDB)¹⁰ hin. Künftige Privatisierungsmöglichkeiten bezogen auf die Autobahnen wären:

- Verkauf von Tochterfirmen
- Öffentlich-private Partnerschaften (ÖPPs)
- stille Beteiligungen und andere eigenkapitalähnliche Anlageformen (»Mezzanine-Kapital«)
- Fremdkapital, das direkt oder indirekt über den Bundeshaushalt besichert wird.

Zudem werden einzelne Privatisierungsmöglichkeiten grundgesetzlich zunächst erlaubt und nur einfachgesetzlich wieder ausgeschlossen, wodurch bestehende Privatisierungsschranken deutlich gesenkt werden. So könnte der Verkauf der neuen Autobahn-Gesellschaft später mit einfacher Mehrheit beschlossen werden.

Mit der Formulierung »privates Kapital kann in [öffentliche] Infrastrukturmaßnahmen fließen« wird für Autobahnen zugestanden, dass sich Private beteiligen dürfen:

»Sofern zusätzlich privates Kapital in Infrastrukturmaßnahmen fließen soll, wäre dies, wenn die Wirtschaftlichkeit gegeben ist, für Projekte der Gesellschaft möglich. Dadurch soll die Möglichkeit geschaffen werden, dass sich Private am Netzausbau und -erhalt beteiligen können, so dass die Investitionsstrategie der Bundesregierung in ihrer Wirkung noch verstärkt werden kann.«
(Begründung Begleitgesetz zur Grundgesetzänderung)

Es entsteht ein offener Widerspruch zwischen mündlichen Aussagen von Regierungsvertretern, dass Privatisierungen ausgeschlossen seien und den vorgelegten Gesetzentwürfen.

Alle genannten Privatisierungsformen können ohne Einschränkungen auch vorgenommen werden, wenn statt einer privatrechtlichen GmbH eine Anstalt öffentlichen Rechts (AöR) eingesetzt wird.

Denn auch bei einer AöR bleiben ÖPPs, stille Beteiligungen und Verkäufe von Tochtergesellschaften weiter erlaubt. Die Privatisierung der Berliner Wasserbetriebe (BWB) wurde mit der Umwandlung in eine AöR eingeleitet. Stille Beteiligungen und ÖPPs wurden damit möglich, ebenso wie Renditegarantien für private Kapitalanleger. Das Parlament hatte nach der Vertragsunterzeichnung in diesen Fragen nahezu keine Einflussmöglichkeiten mehr und konnte nur sehr wenig kontrollieren. Der Weisungsausschuss, der nach Forderung des Berliner Landesverfassungsgerichts eingerichtet

für die Bundesfernstraßen Gz.V 3-2015-1068, Bonn, den 30. November 2016 <https://www.gemeingut.org/bundesrechnungshof-warnt-in-neuem-gutachten-vor-autobahnprivatisierung-per-oepp/>

¹⁰ Hermes / Weiß / Beckers (6.12.16): Kurzgutachten im Auftrag des ZDB, »Verhindert der Vorschlag der Bundesregierung vom 24.11.2016 zur Neufassung des Art. 90 GG eine Privatisierung der Bundesautobahnen?«

⁹ BRH-Gutachten zu Organisationsformen und Finanzierungs-Varianten

wurde und die öffentliche Legitimation in dem mehrheitlich öffentlichen Unternehmen sicherstellen sollte, hat nie getagt.¹¹

Werden ÖPPs gefördert?

Öffentlich-private Partnerschaften (ÖPPs) gibt es im Autobahnbereich schon heute. Dazu Finanzminister Dr. Schäuble am 14.12.2016 im Bundestag:

»Jedenfalls enthalten die Gesetzentwürfe, die wir heute im Kabinett beschlossen haben, keine Einschränkung der Möglichkeiten, Verkehrsinfrastrukturprojekte in öffentlich-privaten Partnerschaftsprojekten umzusetzen. Das machen wir ja auch bisher. Diese Möglichkeiten werden in der Zukunft nicht eingeschränkt.«

Tatsächlich gibt es auf 3,6 Prozent der Autobahnstrecken bereits ÖPPs; 8,8 Prozent der für die Autobahnen zur Verfügung stehenden Mittel werden dafür aufgewendet.¹² Die geplante GG-Änderung ermöglicht gleichwohl eine deutliche Ausweitung von ÖPP, denn es werden die bisherigen parlamentarischen Schranken aufgehoben. Das Management der neuen Gesellschaft kann dann alleine die Entscheidungen darüber treffen, ob und in welchem Umfang ÖPP-Verträge abgeschlossen werden. Zu Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen werden sie nicht verpflichtet sein. So könnte das Management innerhalb weniger Jahre das Auftragsvolumen der Gesellschaft für 30 Jahre (250 bis 300 Milliarden Euro) per ÖPP privatisieren. Die Prüfungsrechte des Bundesrechnungshofs könnten künftig eingeschränkt umsetzbar sein. Der BRH war in der Frage der Wirtschaftlichkeit von ÖPP bisher eine wichtige Kontrollinstanz.

Welche Legitimation hat die Grundgesetzänderung?

Formal hat die Große Koalition im Bundestag eine 80-Prozent-Mehrheit. Wenn also die Abgeordneten den Vorschlägen ihrer Regierung folgen, wäre die Grundgesetzänderung im Bundestag juristisch hinreichend legitimiert. Es ist allerdings fraglich, ob den Bürgerinnen und Bürger eine rein formale Legitimation ausreicht. In vielen Bereichen fühlen sich WählerInnen von der offiziellen Politik an den Rand gedrängt und getäuscht, sie wenden sich deswegen Parteien und Strömungen am (aktuell vorwiegend rechten) Rand der Gesellschaft zu. Das Grundgesetz dient dazu, einen breiten gesellschaftlichen Konsens rechtssicher festzuhalten. Ob die große Koalition kurz vor Neuwahlen einen solchen Konsens noch repräsentiert, darf nicht als selbstverständlich angesehen werden. Es ist sogar unbekannt, ob es in den Regierungsparteien zu dem Vorschlag einer Grundgesetzänderung eine eigene Mehrheit gibt, denn bisher gibt es auf Bundesebene

keine Parteitagsbeschlüsse zu der Frage. Die nächsten Bundesparteitage von CDU, CSU und SPD finden erst nach der anvisierten Abstimmung im Bundestag statt. Die Reform erfüllt auch die im Koalitionsvertrag getroffenen Vereinbarungen nicht vollumfänglich. Demnach sollte mit den Ländern Einvernehmen hergestellt werden:

»Zudem werden wir gemeinsam mit den Ländern Vorschläge für eine Reform der Auftragsverwaltung Straße erarbeiten und umsetzen.«

Im Gegensatz dazu wurden die Vorschläge der Länder aus der Bodewig-II-Kommission im Entwurf des Bundeskabinetts nicht berücksichtigt. Die Länder hatten die Bodewig-Kommission einberufen, weil sie eigene Konzepte zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur einbringen wollten. Den Vorschlag des Bundes zur völligen Aufgabe des bisherigen Systems lehnten die Verkehrsminister einstimmig ab. Sieben Landesparlamente hatten zudem schon im Vorfeld Beschlüsse zum Erhalt der Auftragsverwaltung gefasst. Allein die MinisterpräsidentInnen der Länder haben im Zusammenhang mit der Zusage eines jährlichen Finanztransfers in Höhe von 9,75 Milliarden Euro am 14. Oktober 2016 ihre vorläufige Zustimmung gegeben. Letztlich wurden inhaltliche Bedenken wegen der großen Geldsumme hintangestellt. Grundgesetzartikel sind aber keine Tauschware. Der Bund-Länder-Finanzausgleich und Autobahnprivatisierung haben im Grundsatz nichts mit einander nichts zu tun. Jede einzelne Verfassungsänderung sollte für sich mehrheitsfähig sein. Die Türkei wird von vielen Seiten kritisiert, weil sie sich von demokratischen und rechtsstaatlichen Grundsätzen immer weiter entfernt. Bei der geplanten Änderung von 18 Verfassungsartikeln der Türkei soll aber jeder Artikel einzeln diskutiert und abgestimmt werden. Hierzulande soll die Änderung von 14 Verfassungsartikeln im Paket erfolgen. Das ist formal und von den Mehrheitsverhältnissen eventuell möglich, allerdings könnte die Glaubwürdigkeit der handelnden Politiker nach innen und außen beschädigt werden.

Ein gesellschaftlicher Konsens für eine Grundgesetzänderung, kann abgelesen werden an:

- *Volksentscheiden*
- *Koalitionsverträgen*
- *Mitgliederentscheiden von Regierungsparteien*
- *Parteitagsbeschlüsse der Regierungsparteien mit stabilen Mehrheiten*
- *breiten gesellschaftlichen Debatten, die eine weitgehende Übereinstimmung aufzeigen*
- *repräsentativen Meinungsumfragen.*

Welche Vorteile haben die Bürgerinnen und Bürger durch die Autobahnreform?

Autobahnbrücken verfallen, zahlreiche Baustellen behindern den Verkehr – wird das durch die Autobahnreform besser? Zweifel sind angebracht.

Dabei gibt es zwei Möglichkeiten, wie es für die Allgemeinheit ungünstig verlaufen könnte:

¹¹ Siehe auch Berliner Wassertisch, Klärwerk-Info Nr. 3, <http://blog.klaerwerk-berlin.net/wp-content/uploads/2012/01/KlaerwerkNr3.pdf>
¹² Lehrstuhl für Infrastruktur- und Immobilienmanagement der TU Braunschweig (2.3.2016): Bericht zum Forschungsvorhaben »ÖPP- Infrastrukturprojekte und Mittelstand«, [http://www.zdb.de/zdb-cms.nsf/res/TUBS_Forschungsbericht_ZDB.pdf/\\$file/TUBS_Forschungsbericht_ZDB.pdf](http://www.zdb.de/zdb-cms.nsf/res/TUBS_Forschungsbericht_ZDB.pdf/$file/TUBS_Forschungsbericht_ZDB.pdf)



Beschäftigte protestieren vor der Straßenbaumeisterei Einbeck in Niedersachsen im Mai 2016

(Foto: GiB e.V.)

1. Wenn die zentrale Infrastrukturgesellschaft alles selbst machen soll, muss eine Mammutbehörde komplett neu errichtet werden. Man wird auch neue regionale Satellitengesellschaften benötigen, um die Arbeit der Bundesbehörde vor Ort erledigen zu können. Gleichzeitig werden die Länder für die Verwaltung der bei ihnen verbleibenden Bundesstraßen ihre Ländergesellschaften weiterhin betreiben. Es entstehen teure Doppelstrukturen. Ob es also insgesamt – nach einer belastenden und teuren Umbauphase von vermutlich 10 Jahren – eine effizientere Struktur geben wird, steht in den Sternen.

2. Hält man die neue Infrastrukturgesellschaft hingegen schlank, muss der Großteil der Leistungen schon auf dieser Ebene privatisiert werden. Man müsste zahlreiche private Betreiber, Planer und Projektgesellschaften einbeziehen. Es könnte ähnlich wie bei der DB AG (derzeit ca. 950 Tochtergesellschaften) ein intransparentes Firmengeflecht entstehen, dessen Profite sich aus Steuern und Gebühren generieren.

Für den Verwaltungsumbau wäre das Verkehrsministerium zuständig. Ob dort die erforderliche Kompetenz vorliegt, darf in Frage gestellt werden. Die Umstände und das Ergebnis der Verwaltungsreform des Wasser- und Schifffahrtsamts durch das Verkehrsministerium wurden bereits breit kritisiert. Für die neue, wesentlich größere Reform wurde noch nicht einmal ein Konzept vorgelegt.

Die Bundesländer präsentieren die zusätzlichen 9,75 Mrd. Euro als einen spürbaren Mehrwert für Bürgerinnen und Bürger. Dabei handelt es sich aber nicht um zusätzliches Geld. Ob die Bürgerinnen und Bürger am Ende aus der Steuergeld-Rochade einen Vorteil haben, hängt davon ab, wo infolge der jährlich an die Länder abzugebenden 9,75 Mrd. Euro beim Bund gekürzt werden soll. Bereits heute investiert der Bund deutlich zu wenig in die Infrastrukturen der Daseinsvorsorge, nun hat er insgesamt weniger Geld zur Verfügung,

übernimmt aber zusätzliche Aufgaben im Bereich der Autobahnverwaltung.

ÖPP ist Privatisierung

Dass ÖPP eine Form von Privatisierung ist, ist schon länger Stand der wissenschaftlichen Literatur. Nichtsdestotrotz wird dieser Umstand zuweilen ignoriert. Folgende Merkmale machen den Privatisierungscharakter von ÖPP deutlich:

Die Infrastruktur der Daseinsvorsorge wird mit ÖPP-Verträgen zu einem Finanzprodukt. Das Eigenkapital der ÖPP-Projektgesellschaften kann weiterverkauft werden. In Großbritannien wurden bereits für 20 Mrd. Euro Anteile an den ÖPP-Projekten weiterverkauft, ein relevanter Anteil davon an Firmen mit dem Sitz in den Steueroasen. Eine Studie der European Services Strategy Unit (ESSU) zeigt, dass Infrastrukturfonds mit dem Sitz in Steueroasen mittlerweile an 74% der 735 aktuellen ÖPP-Projekte Großbritanniens beteiligt sind. Allein die fünf größten dieser Fonds machten 2011-2015 rund 2,1 Milliarden Euro Gewinne, die laut ESSU nicht in Großbritannien besteuert wurden.¹³

Entscheidende Rechte am öffentlichen Eigentum werden bei ÖPP an die privaten Partner übertragen. Dazu ver.di:

»Nicht der Eigentümer, sondern der Straßenbaulastträger und der Nutzungsberechtigte (siehe ASFINAG) entscheidet über das Schicksal der Straße, ihre Nutzung und ihre Veränderung. Die verfassungsrechtliche Garantie in Absatz 1 trifft deshalb letztlich nur das zivilrechtliche »Resteigentum«, das trotz der Widmung und nach der Nutzungsübertragung noch übrig bleibt. Eigentum und

¹³ Henn (2016): Netzwerk Steuergerechtigkeit, Blog Steuergerechtigkeit, »Sitzen unsere Autobahnen auch bald in Steueroasen?«, <http://stueuergerechtigkeit.blogspot.de/2016/11/sitzen-unsere-autobahnen-auch-bald-in.html>

durch die Unveräußerlichkeit bewirkte Eigentumsgarantie schützen somit nicht vor einer weitgehenden Privatisierung der Straßen bzw. der staatlichen Aufgabe »Bereitstellung von Bundesfernstraßen. Die Eigentumsgarantie in Artikel 90 Absatz 2 GG-E ist keine hinreichende verfassungsrechtliche Privatisierungsschranke.«¹⁴

Bei ÖPP planen, finanzieren, bauen, betreiben und verwerten private Firmen Schulen, Krankenhäuser, Wasserbetriebe und andere Einrichtungen der Daseinsvorsorge. Die Privaten tun dies mit öffentlichem Geld. Die zuvor privat aufgenommenen Kredite werden zuzüglich einer Rendite vom öffentlichen Auftraggeber in Raten zurückgezahlt. ÖPPs haben stets die Form lang laufender, kreditähnlicher Rechtsverträge. »Lang« bedeutet im Falle von ÖPP 25 oder 30 Jahre, gelegentlich auch 40 oder 50 Jahre. Eine ordentliche Kündigung ist zumeist nicht vorgesehen. Insgesamt wird deswegen bei ÖPP auch von einer »funktionalen Privatisierung« gesprochen.¹⁵

Umgehung von Schuldenbremse und Maastricht-Kriterien möglich

Nach Aussage des BRH wäre mit der Grundgesetzreform eine Umgehung der Schuldenbremse möglich:

»Die Kredite der Verkehrsinfrastrukturgesellschaft, sofern diese selbstständiger Rechtsträger ist, werden bei

der Berechnung der zulässigen Neuverschuldung nicht berücksichtigt. Da zur Ermittlung der Kreditgrenze die Einnahmen und Ausgaben um finanzielle Transaktionen bereinigt werden, könnte der Bund Kredite aufnehmen und mit diesem Geld das Eigenkapital der Verkehrsinfrastrukturgesellschaft erhöhen. Der Bund könnte damit laufende Verluste, die durch zu hohe Aufwendungen (z. B. für Personal- oder Instandhaltung) entstanden sind, durch Einzahlungen ins Eigenkapital ausgleichen, ohne dass sich dies auf die Neuverschuldung auswirkt.«

Auch eine Umgehung der Maastricht-Kriterien wäre möglich, wenn die Steuerungs- und Kontrollmöglichkeiten des Bundes und der Einfluss des Parlamentes auf die Entscheidungen der Verkehrsinfrastrukturgesellschaft gering wäre. Das veranlasst die Rechnungshöfe, hinsichtlich der Ausgestaltung einer Verkehrsinfrastrukturgesellschaft folgende Warnung auszusprechen:

»Der Bundesbeauftragte sowie die Präsidentinnen und Präsidenten der Rechnungshöfe der Länder sind der Auffassung, dass die Gründung der Verkehrsinfrastrukturgesellschaft nicht dem Ziel dienen darf, Schulden aus den Kernhaushalten des Bundes auszulagern und die Schuldengrenzen zu umgehen.«

Schulden für Einrichtungen der öffentlichen Daseinsvorsorge sollten vollständig und transparent in den öffentlichen Haushalten dargestellt werden.

¹⁴ Ver.di-Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Grundgesetzes (Artikel 74, 90, 91c, 104b, 104c, 107, 108, 109a, 114, 125c, 143d, 143e, 143f, 143g) sowie zum Entwurf eines Begleitgesetzes zur Neuregelung des bundesstaatlichen Finanzausgleichssystems ab dem Jahr 2020 und zur Änderung haushaltsrechtlicher Vorschriften: <https://www.daserste.de/information/wirtschaft-boerse/plusminus/sendung/kritik-verdi-autobahnprivatisierung-100.pdf>

¹⁵ Thiele, Waßmuth (2016): Aktuelle Entwicklungen bei der Privatisierung der Daseinsvorsorge in Deutschland mit besonderem Fokus auf Bundesfernstraßen, Studie im Auftrag der Rosa-Luxemburg-Stiftung und der Vereinten Dienstleistungsgewerkschaft ver.di, www.gemeingut.org/privatisierungsstudie

Massive Gegenwehr erforderlich – Entscheidung schon im Mai!!!

von Karl-Heinz Ludewig

Die Linksfraktion im Bundestag hat zwei Anträge in die laufende Debatte zur Autobahn-Privatisierung eingebracht: »Planungen für die Gründung einer Bundesfernstraßengesellschaft sofort einstellen« vom 3.11.2015 (Drs.-Nr. 18/6547) sowie »Autobahnprivatisierungen im Grundgesetz ausschließen« vom 15.2.2017 (Drs.-Nr. 18/11165). Die erste Lesung des Gesetzes-Pakets mit insgesamt 13 Grundgesetz-Änderungen war am 16.2.17¹⁶. Ende März sind insgesamt 6 Anhörungen im zuständigen Haushaltsausschuss geplant, eine davon zur Bundesautobahngesellschaft. Da sich auch innerhalb der Großen Koalition Widerspruch entwickelt, wird am ursprünglichen Zeitplan – Verabschiedung im Bundestag und Bundesrat schon Ende März – nicht mehr festgehalten und es wird sich auf Mai oder Juni verschieben. Wertvoller Zeitgewinn um Meinungsbildungsprozesse noch zu beeinflussen. Dass der Einfluss des Parlaments nach den vorliegenden Gesetzes-Regelungen drastisch abnimmt, dass bei der Gesellschaftsform GmbH nach Evaluation nach 4 Jahren nur eine AG folgen kann – und hier die Deutsche Bahn AG als negatives Vorbild dient, weil Einflussnahme der Politik sehr schwer ist trotz 100%-igem Eigentum beim Bund und dass groß (und teuer) in ÖPP-Netze eingestiegen werden kann (mit nicht einschätzbarer Entwicklung der Mauthöhen), all das führt zu Grummeln und Wünschen nach Veränderungen bei den Abgeordneten. Dem entgegen steht die bewusst gemachte Kopplung der GG-Änderungen mit den

Neuregelungen zum Finanzausgleich: da nur dem Paket insgesamt zugestimmt oder es abgelehnt werden kann, bedeutet eine Ablehnung der Autobahngesellschaft, dass die Bundesländer das zugesagte Geld vom Bund nicht bekommen. Und dies will keine/r der Abgeordneten. Zudem regeln die Gesetze vieles nicht, so dass nach erfolgter GG-Änderung Spielraum für Entwicklungen ist, die nicht absehbar sind oder mit einfachgesetzlicher Regelung leicht durchzusetzen sind im Vergleich zur jetzt notwendigen Zweidrittel-Mehrheit.

Unsere mitinitiierte »Plattform gegen die Bundesfernstraßengesellschaft« wird weiterhin aktiv gegen die Autobahngesellschaft kämpfen. Es wird ab Mitte März bis zu den Abstimmungen im Bundestag im Mai/Juni dezentrale Aktionen geben. Jede Gruppe kann mitmachen, mit vorgefertigten Transparenten an zum Thema passende Orte (z.B. Autobahn-Auffahrt, Ortsschild oder Wahlkreisbüro eines Bundestags-Abgeordneten) gehen und davon Fotos machen, die das Bündnis dann verbreiten wird. Motto: »100 Aktionen bis zur Entscheidung«. Näheres unter www.keine-fernstrassengesellschaft.de.

Die innerhalb der Plattform sehr aktive Organisation »Gemeingut in BürgerInnenhand (GiB)« stellt stets aktuell und sehr informativ die Entwicklung in dieser Sache auf ihrer Homepage dar und fordert zum Mitmachen auf. Ein Blick auf deren Homepage www.gemeingut.org lohnt sich also. Dort findet sich auch ein Aufklärungsfilm »Niemand hat die Absicht eine Autobahn zu privatisieren?« zum komplexen Thema, der weiterverbreitet werden soll.

¹⁶ Video der Debatte unter www.youtube.com – Suche mit »Bundestag bundesstaatlicher Finanzausgleich« (Phoenix-Mitschnitt)

**Keine Grundgesetzänderung -
keine Autobahnprivatisierung!
www.keine-fernstrassengesellschaft.de**



Antrag

der Abgeordneten Sabine Leidig, Roland Claus, Caren Lay, Herbert Behrens, Karin Binder, Heidrun Bluhm, Eva Bulling-Schröter, Klaus Ernst, Susanna Karawanskij, Kerstin Kassner, Jutta Krellmann, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Dr. Gesine Löttsch, Thomas Lutze, Birgit Menz, Thomas Nord, Richard Pitterle, Michael Schlecht, Dr. Kirsten Tackmann, Dr. Axel Troost, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.

Autobahnprivatisierungen im Grundgesetz ausschließen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Bundesautobahnen und die sonstigen Bundesstraßen des Fernverkehrs (Bundesfernstraßen) sind ein wesentlicher Bestandteil der öffentlichen Daseinsvorsorge.

Der von der Bundesregierung vorgelegte Entwurf zur Neufassung des Artikels 90 des Grundgesetzes enthält zwar die Regelung, dass Bundesautobahnen und Bundesstraßen des Fernverkehrs sowie eine etwaige Gesellschaft für deren Betrieb im Bundeseigentum verbleiben müssen. Die Formulierung bietet jedoch keinen Schutz vor Privatisierungen. Im Gegenteil: Erstens kann die Autobahngesellschaft als juristische Person des privaten Rechts nach dem Vorbild der Deutschen Bahn AG geführt werden. Das verhindert einen demokratischen Einfluss auf die Geschäftspolitik der „Autobahn AG“. Zweitens erhält die „Autobahn AG“ die Möglichkeit, Teilaufgaben an Firmen in privatem Eigentum zu übertragen. Der Bundesrechnungshof hat dem Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages diesbezüglich bereits seine Bedenken mitgeteilt (vgl. SPIEGEL ONLINE, „Rechnungshof warnt vor Privatisierung durch die Hintertür“, 18.01.2017, 16:46 Uhr). Besonders problematisch ist, dass durch den Entwurf der Bundesregierung zukünftig Autobahnen funktional über „öffentlich-private Partnerschaften“ für Teilnetze (Netz-ÖPPs) leichter privatisiert werden können. Derartige Netz-ÖPPs existieren bereits in Frankreich, wo Autofahrerinnen und Autofahrer bei der Nutzung von Autobahnen zur Zahlung von Mautgebühren gezwungen werden, um Umsatzrenditen für die davon profitierenden privaten Unternehmen in Höhe von 20 % bis 24 % zu finanzieren. Eine Gebührenerhebung für die Nutzung von Autobahnen würde sich bei Haushalten mit geringerem Einkommen besonders negativ auswirken, ist daher verteilungspolitisch abzulehnen und muss auch für die Zukunft konsequent ausgeschlossen werden.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

einen Entwurf zur Neufassung des Artikels 90 des Grundgesetzes vorzulegen, der sicherstellt, dass Bundesautobahnen und Bundesstraßen des Fernverkehrs umfassend vor Privatisierungen geschützt werden. Ausgeschlossen werden müssen darin neben einer zivilrechtlichen Übertragung des Eigentums an den Bundesfernstraßen und an einer etwaigen Bundesautobahngesellschaft insbesondere Privatisierungen in Form von mittelbaren Beteiligungen an der Gesellschaft, in Form von unwirtschaftlichen Formen der Fremdkapitalaufnahme sowie funktionale Privatisierungen nach dem ÖPP-Ansatz.

Berlin, den 14. Februar 2017

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

Begründung

Die bisherigen Erfahrungen mit verschiedenen Formen der Privatisierung vormals staatlicher Aufgaben aus dem Bereich der öffentlichen Daseinsvorsorge haben gezeigt, dass die entsprechenden Aufgaben durch die Privaten weder besser noch kostengünstiger, teilweise sogar teurer, ausgeführt werden. Neben funktionalen Privatisierungen, wie im Fall der Deutschen Bahn AG, gilt dies insbesondere auch für die sogenannten öffentlich-privaten Partnerschaften, bei denen den Privaten eine bestimmte Rendite vertraglich garantiert wird, während die wirtschaftlichen Risiken einseitig zu Lasten der öffentlichen Hand gehen. Diese Privatisierungen sind für die öffentliche Hand und folglich für die Menschen im Land nicht nur wirtschaftlich nachteilig, sondern sie gehen auch mit einem Verlust an politischer Steuerungsfähigkeit und damit demokratischer Kontrolle einher, wie dies am Beispiel der Deutschen Bahn AG zu beobachten ist.

Die Zeit des Bundesverkehrswegeplans ist vorbei – Mobilitätsplan stellt Menschen ins Zentrum

von Heiko Balsmeyer und Karl-Heinz Ludewig

Am 3. August 2016 hat die Bundesregierung den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 verabschiedet. Die drei Ausbaugesetze für Bundesfernstraßen (Autobahnen und Bundesstraßen), Schienenwege und erstmals auch für Wasserstraßen setzen die Vorstellungen des BVWP in Gesetze um, denn der BVWP selbst wird ja nicht beschlossen. Damit wird im rechtlichen Sinne der grundsätzliche Bedarf für diese Projekte gesetzlich festgestellt (was sich bei Klagen gegen Projekte immer sehr erschwerend auswirkt, weil der Bedarf nicht mehr angezweifelt werden kann) und der Auftrag zur Planung der Projekte an die zuständigen Länderbehörden bzw. die Deutsche Bahn AG erteilt. Der vom Kabinett verabschiedete Entwurf des BVWP 2030 umfasste 1.487 Verkehrsprojekte, mit einem deutlichen Schwerpunkt im Bereich Straßenverkehr, 1351 Straßen-, 103 Schienen- und 33 Wasser-Projekte.

Eine Gesamtsumme von 269,6 Milliarden Euro sind notwendig, um aus dieser im wesentlichen von den Bundesländern vorgeschlagene Wunschliste der im BVWP verzeichneten Bauprojekte reale Verkehrsinfrastruktur zu machen. Davon entfallen 112,3 Milliarden Euro auf die Schienenwege, 132,8 Milliarden in Bundesfernstraßen und 24,5 Milliarden Euro im Bereich Wasserstraßen. Konkret eingeplant bis 2030 sind allerdings nur 226,7 Mrd. €, der Rest wird erst nach 2030 ausgegeben – wenn die notwendigen Finanzmittel überhaupt in den jährlichen Haushalten eingestellt werden. Wegen zu erwartender Kostensteigerungen – vor allem bei Straßen wurden die von den Ländern gemeldeten Kosten seitens des Bundes nicht wirklich überprüft – ist davon auszugehen, dass die sogenannte »Schleppe« für die Zeit ab 2030 eher bis ins Jahr 2050 reichen dürfte. Besonders stolz zeigte sich der Verkehrsminister darüber, den Anteil von geplanten Investitionen zur Erhaltung der Infrastruktur auf 70 Prozent gesteigert und damit das Prinzip »Erhalt vor Aus- und Neubau« durchgesetzt zu haben. Die Erfahrung aus der Vergangenheit zeigt allerdings, dass bei der Realisierung der Projekte Neubauprojekte vorgezogen werden, ein wirklicher Vorrang der Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur müsste daher erst noch durchgesetzt werden.

Der BVWP schafft die Infrastruktur für weiteres Verkehrswachstum

Dem BVWP liegt eine extrem reduzierte Sichtweise auf Verkehrsprobleme zugrunde. Demnach besteht die alleinige Aufgabe der Infrastrukturpolitik darin, dem als quasi gottgegeben angesehenen weiterem Verkehrswachstum ausreichende Verkehrswege zu bauen, damit der Verkehr zu Land und Wasser weiter ungehindert fließen kann. Dieses Verständnis ist angesichts der gesellschaftlichen Veränderungen – wie dem Eindringen von Informations- und Kommunikationstechnologien in viele Lebensbereiche – und den sich zuspitzenden

sozial-ökologischen Krisen, wie den flächendeckenden Lärm- und Luftbelastungen der Bevölkerung insbesondere durch den Verkehr sowie dem Klimawandel, nicht zeitgemäß.

Insbesondere bei der Vorhersage von Verkehrsleistungen werden kräftige Wachstumsschübe angenommen. Bei Angaben der Verkehrsleistung werden die beförderten Personen bzw. das Gewicht der beförderten Güter mit der zurückgelegten Entfernung multipliziert. Insgesamt soll die Verkehrsleistung bis 2030 um 12,2 Prozent steigen, die Verkehrsleistung des motorisierten Individualverkehrs um 10 Prozent, vor allem wegen steigender Freizeitmobilität. Noch höhere Zuwächse werden bei der Bahn gesehen. Im Personenverkehr würde demnach die Verkehrsleistung sogar um 19,2% steigen. Begründet werden diese Erwartung mit dem Ausbau des Schienenverkehrs – vor allem in Fernverkehr – sowie mit einem deutlich erhöhten Angebot im Nahverkehr.

Erklärtes Ziel des BVWP ist es, den Verkehr zu beschleunigen und die Zuverlässigkeit der Infrastruktur zu erhöhen, d.h. vor allem Staus durch den Ausbau von Straßen zu vermeiden. Die Verkehrsforschung zeigt aber, dass die Beschleunigung des Verkehrs oder der Bau von Autobahnen ein paar Jahre später lediglich dazu führt, dass die zurückgelegten Entfernungen zunehmen. Für eine unveränderte Mobilität, eine unveränderte Menge an befriedigten Bedürfnissen, wird also mehr Verkehr benötigt. Ein Wachstum von Verkehr ist also nicht gleichbedeutend mit einem Zuwachs an gesellschaftlichem Wohlstand – im Gegenteil! Wenn etwa ein Outlet-Center auf der grünen Wiese beim neuen Autobahnanschluss entsteht, dann können dort möglicherweise günstig bestimmte Produkte erworben werden, aber für diesen Zweck legen die Kund*innen dann auch mehr Kilometer mit dem Auto zurück. Insbesondere wenn auch die negativen Effekte des Verkehrs auf die menschliche Gesundheit und die natürliche Umwelt in die Betrachtung einbezogen werden, ist der Nutzen des Wachstums für die Gesellschaft sehr fraglich.

Mobilität ist nicht gleich Verkehr

Zum besseren Verständnis von Wachstum im Verkehrsbereich trägt die Unterscheidung zwischen Mobilität und Verkehr bei. Der Begriff Mobilität hat einen Bezug zur Befriedigung menschlicher Bedürfnisse, welche eine Ortsveränderung notwendig machen. Zu den notwendigen Wegen in einer modernen Gesellschaft gehören beispielsweise Wege zur Arbeit und Ausbildung, zur Beschaffung von Lebensmitteln, zur Teilnahme an kulturellen Veranstaltungen oder zur Beteiligung an Versammlungen und Demonstrationen. So ist beispielsweise in einer Stadt der kurzen Wege möglich, in kurzen Entfernungen verschiedene Behörden, Praxen, Einrichtungen und Geschäfte zu erreichen und so die Erfordernisse des Alltags mit geringem Transportaufwand zu erledigen. Verkehr dient somit der Befriedigung von Bedürfnissen. Zu diesen Instrumenten gehören die eingesetzten Verkehrsmittel wie Bahn, Rad, die Füße oder das Auto.

Solche Überlegungen werden im BVWP wenig berücksichtigt. Zur Legitimierung der Notwendigkeit eines weiteren Ausbaus der Infrastruktur wurden hohe Wachstumserwartungen als Annahmen der für den BVWP erstellten Verkehrsprognosen bis zum Jahr 2030 gewählt. So wird darin – trotz demographischen Wandels – ein weiterer Anstieg des Pkw-Bestandes in Deutschland erwartet, von 42,3 Mio. im Jahr 2010 auf 45,9 Mio. im Jahr 2030. Weiterer Bedarf zur Motorisierung wird bei Älteren, Frauen und Zuwanderern gesehen, zusätzlich setzt man dabei auf den Trend zum Zweitwagen. Gegenläufige Tendenzen, wie den Rückgang des Interesses am Auto bei jungen Erwachsenen sowie der zurückgehende Anteil unter ihnen, der einen Führerschein erwirbt, werden nicht berücksichtigt. Damit verkennt die Bundesregierung die großen Umwälzungen, die sich durch die neuen technologischen Entwicklungen möglicherweise ergeben: Schritt für Schritt wird Verkehr immer mehr digitalisiert, und die Fahrzeuge können immer mehr alleine, autonom fahren. Das »Nutzen statt Besitzen« breitet sich auch im Individualverkehr immer mehr aus. Transformation der Autohersteller hin zu Mobilitätsdienstleistern. Digitalisierung und Automatisierung bieten große Chancen und Risiken gleichermaßen. Wieviel Straßen dafür im Jahr 2030 oder 2050 noch nötig sind, lässt sich heute nicht seriös abschätzen.

Zunehmender Güterverkehr

Besonders im Güterbereich erhofft man in den Annahmen der Prognosen des BVWP mit 38 Prozent ein starkes Wachstum der Transportleistung. Der Kombinierte Verkehr soll zunehmen, auch wenn dafür keine überzeugende Strategie der Bundesregierung vorliegt. Wachstumsmeister soll der Verkehr aus und in die Häfen sein. Offenbar wird ein kräftiges Wachstum des Welthandels mit Waren erwartet, dieser wird ja vor allem über die Häfen mit Containern abgewickelt. Um stolze 86 Prozent soll der Seehafen-Hinterlandverkehr wachsen.

Der Güterverkehr kann allerdings nicht ohne die Produktion betrachtet werden, denn Wachstum in diesem Bereich entsteht beispielsweise durch Konzepte der Just-in-time-Anlieferung, d.h. die Rohstoffe und Vorprodukte werden erst zu dem Zeitpunkt angeliefert, zu dem sie in der Produktion benötigt werden, so werden die Lager der Produzenten in Lkws auf die Straße verlagert und nachts zunehmend auf Parkplätze. Ein weiterer wichtiger Wachstumstreiber sind Prozesse der Globalisierung. Produzenten können – da die Transportkosten kaum ins Gewicht fallen – globales Sourcing betreiben, sich also weltweit den für sie günstigsten Lieferanten auswählen. Der Verkehr verbindet die unterschiedlichen Schritte der Produktion. All dies ist nur möglich, weil viele Umwelt- und Gesundheitskosten den Verursachern nicht angelastet werden, sondern von der Allgemeinheit getragen werden. Die Begrenzung der Anzahl von Lkw-Fahrten könnte ein wirkungsvolles Mittel sein, um die Allgemeinheit vor der weiteren Zunahme von Gesundheits- und Umweltschäden zu schützen.

Der BVWP verfehlt die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen

Obwohl die Bahn und der ÖPNV das Rückgrat der Mobilität bilden und wie der Güterverkehr per Binnenschiff relativ umweltfreundlich sind, wird regelmäßig bei der Umsetzung des BVWP vor allem der motorisierte Straßenverkehr gefördert, weil Straßen-Projekte einen großen Anteil haben und ihre Wirkung vor Ort die Wettbewerbssituation des Schienen- und anderen öffentlichen Verkehrs in der Regel verschlechtern. Mit jeder neuen Straße steigen Nutzer des ÖPNV und der Bahn ins Auto um, weil sich auf bestimmten Relationen die Fahrzeiten im Auto durch die neue Straße verringern. Genau dies, ob die Nutzung anderer Verkehrsmittel eine Alternative sein könnte, wird bei Prüfung der Straßen-Projekte nicht berücksichtigt, obwohl der BVWP der einzige Planungsprozess ist, in dem eine solche Abwägung stattfinden kann und könnte.

Der BVWP 2030 vernachlässigt nicht nur den Bahnbereich, weil die konkreten Projekte noch gar nicht definiert waren, es wurde auch versäumt, die Folgen gesellschaftlicher Trends für die Infrastrukturplanung zu berücksichtigen. Dazu gehört der Trend zur Nutzung des Umweltverbundes (Fuß, Rad, Öffentlicher Verkehr) in Städten, auch verbunden mit Car-Sharing. Dieser Trend führt weg vom Besitz eines eigenen Autos. Auch der absehbare Trend zu selbstfahrenden Fahrzeugen, der eine Reduzierung der zum Betrieb notwendigen Infrastruktur zur Folge hat, wird nicht aufgegriffen und selbst die eigenen Ziele der Bundesregierung zur Förderung von Elektroautos finden im BVWP keinen Niederschlag. Auch für die Mobilität im ländlichen Raum gibt es keine neuen Ideen. Die Menschen werden vor allem auf das eigene Auto verwiesen. Auch angesichts des demographischen Wandels darf bezweifelt werden, ob dies eine zukunftsfähige Form der Mobilität für den ländlichen Raum ist.

Traditionell enthält der BVWP eine Vielzahl von Ortsumfahrungen mit denen möglichst alle Wahlbezirke in Deutschland bedacht werden. Der Entlastungsbedarf von Städten und Dörfern ist real, denn der Durchgangsverkehr bringt Lärm und Luftschadstoffen und macht es schwer diese Durchfahrtsstraßen zu queren. Tempolimits, Durchfahrtsverbote für Lkws und Verringerung der Dimension von Durchfahrtsstraßen haben sich als erheblich kostengünstigere und wirkungsvollere Mittel erwiesen, um den Durchfahrtsverkehr zu verringern bzw. weniger belastend zu gestalten (siehe hierzu den folgenden Betrag zu Ortsumfahrungen).

Folgen des BVWP sind erhebliche Gesundheits- und Umweltschäden

Der BVWP enthält zwölf Umweltziele, darunter Lärm- und Schadstoffminderung, Reduzierung der Flächeninanspruchnahme und Klimaschutz. Bei 11 von 12 Umweltkriterien wird das Ziel verfehlt, wie auch das Umweltbundesamt feststellte.

Die zu erwartenden Gesundheitsbelastungen und Umweltschäden sind ganz erheblich. Nach Verwirklichung der Projekte ist vor allem im Bereich Straße mit einer Zunahme des Schadstoffausstoßes von Kohlenmonoxiden (CO), Stickoxiden (NOx), Kohlenwasserstoffen (HC) und Feinstäuben (PM) zu rechnen. Durch die Straßenprojekte gibt es einen Anstieg in Höhe von 22.444 t/a (allein für die Projekte des Vordringlichen Bedarfs), positiver Effekt der Schienen- und Wasserstraßenprojekte des VB-E/VB ist demgegenüber eine Verringerung um 3.334 t/a bzw. 1.561 t/a. Insbesondere Feinstaub und Stickoxide haben erhebliche Gesundheitswirkungen wie Einschränkung von Lungen- sowie Herz-/Kreislauffunktion, Asthma, Lungenkrebs und durch diese Erkrankungen hervorgerufene vorzeitige Todesfälle.

Im Bereich des für den Klimawandels relevanten Gases CO² wird im Umweltbericht zum BVWP damit gerechnet, dass die CO²-Emissionen insgesamt sinken (um 491.453 t/a). Während die Schienen- und Wasserstraßenprojekte eine Verringerung bewirken (um 1.036.776 t/a), verursacht die Mehrzahl der Straßen einen Anstieg.

Die Bundesregierung hat sich in den Strategien zur nachhaltigen Entwicklung dazu bekannt, die tägliche Flächenneuinanspruchnahme für Siedlung und Verkehr ab dem Jahr 2020 auf 30 Hektar zu begrenzen. Nach Berechnungen des Umweltbundesamtes dürfte daher der BVWP 1,9 Hektar nicht überschreiten. Mit einer Neunutzung von 2,83 Hektar pro Tag wird aber auch dieses wichtige Ziel bei weitem verfehlt.

Da der BVWP auf ein Wachstum des Verkehrs setzt, ist es kein Wunder, dass dieses Wachstum von Verkehr auch zusätzliche Belastungen mit Lärm, Luftschadstoffen, Klimagasen, Flächenverbrauch und andere Umweltbelastungen bringt. Da die Umweltfolgen im BVWP nur monetarisiert, also in Geld bewertet, aufgeführt werden, können diese nicht unmittelbar aus dem Umweltbericht entnommen werden. Vermutlich soll so die verheerende Umweltbilanz verschleiert werden. Bei der Ermittlung der Umweltbelastungen wird dabei nicht die Veränderung von heute mit dem Jahr 2030 verglichen, sondern es wird das als gegeben vorausgesetzte Verkehrs-Wachstum auf dem bisherigen Verkehrsnetz rechnerisch abgewickelt und dann mit dem Fall des Baus eines Projektes verglichen. Wegen Staus und ähnlichem sinkt dann rechnerisch oft die Umweltbelastung, auch durch neue Straßen! Hinzu kommt, dass die Zunahme von Euro-6-Fahrzeugen angenommen wird, aber die festgestellten Betrügereien bei den Abgasmanipulationen nicht in die Berechnung einfließen. Auch wird der induzierte Verkehr durch neue Straßen als zu gering bewertet – hieraus ergeben sich in der Realität weitere zusätzlicher Umweltbelastungen.

Mobilität für alle durch sozial-ökologischen Mobilitätsplan

Ein weiter wie bisher, eine Infrastrukturpolitik die undifferenziert Verkehrswachstum ermöglichen will, ist zum Scheitern verurteilt. Verkehrswachstum ist keine Lösung für gesellschaftliche Probleme, es ist

ein wesentlicher Teil dieser Probleme. Die Effekte des Verkehrswachstums wie sozialer Ausschluss, Verbrauch endlicher Ressourcen, Klimawandel, steigender Aufwand für den Erhalt von Infrastruktur können sich so nur weiter verschärfen. Zur Lösung der gesellschaftlichen Probleme ist eine grundlegend andere Infrastrukturpolitik erforderlich.

Die LINKE setzt sich für eine solidarische Mobilität ein, eine Mobilität die allen Menschen eine Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ermöglicht. Eine solidarische Mobilität setzt auf die Verbesserung der Bedingungen für den nichtmotorisierten sowie den öffentlichen Verkehr. Um dies zu unterstützen, müssen nahräumliche Stadt- und Regionalstrukturen entwickelt werden.

Die LINKE will einen sozial-ökologischen Mobilitätsplan, der sich an den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen orientiert und gleichzeitig die Folgen der Mobilität nicht externalisiert, sondern in die Planung einbezieht. In einem Prozess mit möglichst breiter gesellschaftlicher Beteiligung werden die Probleme des bestehenden Verkehrssystems erfasst und die erforderlichen Maßnahmen zur Entwicklung der solidarischen Mobilität zusammengestellt, denn die Nutzer*innen und Betroffenen wissen am besten, welche Mobilität sie brauchen und welche Folgen Änderungen der Infrastruktur für sie als AnwohnerInnen bedeutet. Die Effekte der Maßnahmen werden erfasst und die Ergebnisse veröffentlicht, um auf der Grundlage dieser Erkenntnisse die Auswirkungen der Maßnahmen besser zu verstehen und den Planungsprozess weiter zu verbessern.

Zu den zentralen Zielen solidarischer Mobilität gehört die Schaffung öffentlicher Mobilitätsangebote mit guter Qualität, die möglichst überall erreichbar, barrierefrei und günstig sind. Ausgangspunkt muss der nahräumliche Verkehr sein, denn er ist mit rund 90% der überwiegende Teil der menschlichen Fortbewegung und an ihm ist sich zu orientieren – Fernverkehr ist zu reduzieren bzw. durch geschickte Siedlungsplanung zu vermeiden. Barrierefreiheit ist für erhöhte gesellschaftliche Teilhabe unabdingbar.

Die LINKE fordert einen kommunalen Fonds für lebenswerte Städte und Dörfer, um daraus den notwendigen Umbau der Verkehrsinfrastruktur zu finanzieren. Dazu gehören beispielsweise die Schaffung von Wegenetzen für den Fuß- und Radverkehr, Querungshilfen für den Fußverkehr und Abstellanlagen für Fahrräder. All diese Veränderungen werden die Lebensqualität in den Städten enorm steigern. Ein hohes Maß an gesellschaftlicher Teilhabe wird sich mit weniger Lärm, Dreck und Schadstoffen verbinden. Wie viele Beispiele bereits zeigen können Straßen und Plätze mit hoher Aufenthaltsqualität entstehen und diese werden die neuen Zentren der Stadt der kurzen Wege sein.

Parlamentarisches Verfahren

Im März 2016 legte das Bundesverkehrsministerium den ersten Entwurf des BVWP 2030 vor – danach hatte die Öffentlichkeit 6 Wochen Zeit Stellung dazu zu neh-

men. Diese Öffentlichkeitsbeteiligung war bei diesem BVWP erstmalig nötig, da nach EU-Recht eine Strategische Umweltprüfung (SUP) für Pläne und Programme eingeführt wurde. Rund 39.000 Einwendungen gingen ein – und wurden kaum berücksichtigt¹⁷ – Höherstufungen von Straßen-Projekten gab es vielfach und die Finanzierung wurde ausgedehnt. Mit der Begründung, die SUP-Richtlinie wurde nicht ausreichend umgesetzt, wandte sich der BUND mit einer Beschwerde an die EU-Kommission¹⁸. Der aus der Öffentlichkeitsbeteiligung folgende Entwurf datiert vom 3.8.16 und wurde so vom Kabinett beschlossen. Zwischenzeitlich hatte Umweltministerin Hendricks die fehlende Abstimmung mit ihrem Haus beklagt und einen Stopp des BVWP verlangt. Daraufhin wurde der Schienen-Etat kosmetisch um 1 Mrd. € aufgestockt – zu einem Stopp der Aufstellung kam es natürlich nicht. Der Entwurf vom 3.8.16 ging dann in den Bundestag – nach mehreren Anhörungen im Verkehrs-Ausschuss wurde dort am 27./28.11.16 über rund 450 Anträge allein zu Straßen-Projekten abgestimmt. 135 Anträge der LINKEN sowie rund 200 der Grünen – bei keinem stimmte die Große Koalition zu. Zu Schienen-Projekten stellten wir 19 Änderungs-Anträge (nur einem einzigen Antrag der LINKEN, die Gäubahn ABS Stuttgart – Singen – Landesgrenze D/CH in den vordringlichen Bedarf hochzustufen, wurde entsprochen) und zu Wasserstraßen weitere fünf. Des Weiteren reichten wir 2 Änderungsanträge zur Bürgerbeteiligung ein – wir wollten einen Vorbehalt im Gesetz bei 50 sehr umstrittenen Straßen-Projekten sowie auch bei Schienen-Projekten, der ein Dialogverfahren einführen wollte und erst danach eine neue Entscheidung des Bundestags nötig würde.¹⁹ Verändert wurde der Entwurf des BVWP noch einmal vor den Bundestags-Beratungen – Minister Dobrindt gab 24 Straßen-Projekten die Baufreigabe und erhöhte damit den Finanzanteil für Straßen noch einmal um 1,4 Mrd. € – somit war die erstrittene Erhöhung des Schienenanteils wieder mehr als ausgeglichen. Am 2.12.16 verabschiedete dann der Bundestag den BVWP bzw. die drei aus dem Plan entwickelten Gesetzen zu Straße, Schiene und Wasserwege. Unsere Fraktion ging frühzeitig mit dem Antrag »Bundesverkehrswegeplan 2030 zurückziehen – Klimaschutz- und sozialökologische Nachhaltigkeitsziele umsetzen« (Drs. 18/8075 – siehe auch Abschnitt H in diesem Heft) in die Debatte. Zum 31.12.16 traten das Fernstraßenausbaugesetz (mit 1360 Projekten), das Bundesschienenwegeausbaugesetz (mit 64 + 46 potentieller Bedarf) und das Bundeswasserstraßenausbaugesetz (mit 35 P.), also insgesamt 1505 Projekten in Kraft.

Wie findet die Schiene Berücksichtigung im BVWP?

von Bernhard Knierim

»Den Verkehrsträger Schiene wollen wir weiter stärken und ausbauen.« – so steht es im Koalitionsvertrag der amtierenden großen Koalition; auch eine Verlagerung von Verkehr auf Schiene und Wasserstraße wird – wieder einmal – als politisches Ziel benannt. Und weiter: »Die Planung der Schienenwege werden wir am Ziel eines Deutschland-Takts mit bundesweit aufeinander abgestimmten Anschlüssen sowie leistungsfähigen Güterverkehrsstrassen ausrichten.«

Diese Zielsetzung ist auf jeden Fall zu begrüßen. Und der Bundesverkehrswegeplan als Rahmen für die Verkehrsinvestitionen der nächsten mindestens 15 Jahre wäre das richtige Instrument gewesen, um dies in die Tat umzusetzen. Tatsächlich kann man auch immerhin ein Gutes über den neuen Bundesverkehrswegeplan sagen: Im Bereich Schiene enthält er anders als frühere Pläne nicht mehr eine Reihe von milliardenteuren, großen Prestige-Neubauprojekte wie die ICE-Bolzstrecken durch den Thüringer Wald oder über die Schwäbische Alb, die nur einem kleinen Teil der Bahnreisenden einen Nutzen bringen und Milliarden von Euro verschlingen, die an anderer Stelle sehr viel mehr bewegen könnten. Stattdessen sind die neuen Projekte eher kleinteilige, die mit vergleichsweise geringen Kosten den Schienenverkehr in bestimmten Bereichen deutlich verbessern. Das ist leider aber auch schon alles positive, was man über die neuen Schienenprojekte im Bundesverkehrswegeplan 2030 sagen kann. Darüber hinaus ist er aber in weiten Teilen das Dokument verpasster Chancen.

Die erste große verpasste Chance ist der Deutschland-Takt, also der Plan für einen bundesweit vertakteten Bahnverkehr, der in Zukunft das Umsteigen an den Knotenbahnhöfen ohne Zeitverluste ermöglichen würde, weil sich die Züge immer zu bestimmten Zeiten an diesen Bahnhöfen treffen. Lange Zeit hieß es aus dem Verkehrsministerium immer, solch ein Integraler Taktfahrplan sei in der Schweiz, wo er bereits seit mehr als 10 Jahren erfolgreiche Realität ist, zwar eine feine Sache, im viel größeren Deutschland aber nicht umsetzbar. Tatsächlich hat aber eine Studie vor zwei Jahren eindeutig gezeigt, dass ein solcher Taktfahrplan auch in Deutschland umsetzbar wäre. Die Realisierung würde einen nie dagewesenen Qualitätssprung für den gesamten öffentlichen Verkehr bringen, der damit bestmöglich vernetzt wäre. Darüber hinaus könnte er sogar beim Energiesparen helfen, denn die Planungsgrundlage für Neu- und Ausbauprojekte wäre nicht länger »so schnell wie möglich« sondern »so schnell wie nötig« – um eben die verschiedenen Knotenbahnhöfe mit den richtigen Fahrzeiten zu verknüpfen. Und auch für den Güterverkehr wäre dieser Integrale Taktfahrplan ein enormer Gewinn, da sich zwischen die vertakteten Züge feste Systemtrassen für Güterzüge einplanen ließen, die dann nicht mehr so oft auf Überholgleisen warten müssten, bis der nächste Streckenabschnitt für sie frei ist.

¹⁷ BMVI: Bericht zur Behörden- und Öffentlichkeitsbeteiligung des BVWP 2030, siehe www.bmvi.de

¹⁸ Beschwerde des BUND an die Europäische Kommission vom 26.8.2016, siehe www.bund.net

¹⁹ Alle unsere Anträge sind zu finden unter <http://gleft.de/1BQ>. Die Linksfraktion ist aktiv gegen diesen Bundesverkehrswegeplan!

Die Umsetzung eines solchen Integralen Taktfahrplans in Deutschland ist zweifelsohne eine sehr langfristige Perspektive. Die erwähnte Studie hat aber auch gezeigt, dass der Plan in Etappen umsetzbar wäre. Und deswegen sollte dieser Taktfahrplan unbedingt als Gesamt-Planungsziel über allen Investitionen in das Schienennetz stehen und die Ausrichtung sein, die über die Priorisierung der Projekte entscheidet. Der nun verabschiedete Bundesverkehrswegeplan genügt diesem Ziel jedoch leider nicht, sondern nimmt allenfalls bei einigen wenigen Projekten die zukünftigen Fahrzeiten mit Blick auf einen möglichen Integralen Taktfahrplan in den Blick.

Die nächste große verpasste Chance ist der regionale Schienenverkehr. In dem verabschiedeten Plan finden sich fast nur solche Schienenstrecken, über die heute schon Fernverkehr fährt. Strecken mit ausschließlich Nahverkehr haben dort nach Auffassung des Ministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur nichts zu suchen. Auf die Frage, mit welchen Mitteln solche Strecken denn sonst ausgebaut werden sollten, verweist das Ministerium kühl auf die Regionalisierungsmittel, die der Bund den Ländern für die Bestellung von Schienenpersonennahverkehr gibt. Diese Mittel reichen in Anbetracht der steil ansteigenden Kosten für die Infrastruktur (Strecken und Bahnhöfe) aber schon jetzt kaum dazu aus, den Verkehr im aktuellen Umfang beizubehalten. Wie aus diesen Mitteln auch noch Investitionen in das Schienennetz gestemmt werden sollten, ist völlig unklar. Auch dass die Länder Eigenmittel in die Schieneninfrastruktur stecken, die wiederum dem Bund gehört, klingt nicht sonderlich realistisch. Und die Argumentation des Ministeriums zeigt, wie bei den verschiedenen Verkehrsträgern mit zweierlei Maß gemessen wird: Während nämlich unzählige Ortsumfahrungen und andere Ausbaumaßnahmen für Bundesstraßen im Bundesverkehrswegeplan enthalten sind, die ganz überwiegend dem regionalen Verkehr dienen, ist die regionale Bedeutung bei den Schienenstrecken ein Ausschlusskriterium. Abgesehen davon greift die Argumentation ohnehin zu kurz, denn viele Schienenstrecken, die heute nur für den Schienenpersonennahverkehr genutzt werden, könnten nach einem Ausbau auch für den Schienenpersonenfernverkehr und ganz besonders für den Schienengüterverkehr – vor allem als Umfahrungen für überlastete Hauptstrecken – genutzt werden. Abgesehen davon führen über viele dieser Strecken bis vor etwas über zehn Jahren auch Fernverkehrszüge – mit dem InterRegio, der ein wichtiges Bindeglied zwischen Fern- und Nahverkehr war und seit seiner Abschaffung bitter fehlt. Auch hier fehlt dem Plan wiederum die große Vision für einen zukünftigen, wachsenden Schienenverkehr.

Die dritte große verpasste Chance ist die rechtzeitige Bewertung der Projekte – was eigentlich einen eigenen Skandal darstellt. Der neue Bundesverkehrswegeplan wurde seit Jahren vorbereitet, und im Bereich Straße ist es ganz offensichtlich auch gelungen, hunderte von Projekten rechtzeitig zu begutachten und einer standardisierten Bewertung zu unterziehen. Damit konnten die Straßenprojekte alle rechtzeitig in die entsprechenden

Rubriken – weiterer Bedarf, vordringlicher Bedarf oder »Vordringlicher Bedarf Plus« – eingeordnet werden. Nur für die Schienenprojekte gibt es aber nun noch eine weitere Rubrik, nämlich den »Potenziellen Bedarf«. In diesen sind all die Projekte abgeschoben worden, die trotz der jahrelangen Vorbereitung angeblich nicht rechtzeitig geprüft werden konnten. Und im »Potenziellen Bedarf« finden sich keineswegs nur unwichtige Projekte aus der zweiten Reihe, sondern wichtige Ausbauprojekte wie der Ausbau von Schienenstrecken zwischen Sachsen und Polen, die Mitte-Deutschland-Verbindung durch Thüringen, die Kapazitätserweiterung zahlreicher Knoten und viele mehr.

Das Ministerium verweist darauf, dass die Projekte ja nach Ermittlung eines guten Nutzen-Kosten-Verhältnisses immer noch in den vordringlichen Bedarf aufsteigen könnten. Zum ersten gibt es für diesen Aufstieg aber keinen Automatismus, und zum zweiten ist es für Schienenprojekte ganz im Gegensatz zu Straßenprojekten alles andere als einfach, ein entsprechendes Nutzen-Kosten-Verhältnis zu erreichen. Die Bewertungsmethodik ist vor allem mit Blick auf die Straße entwickelt worden: So ergibt sich die positive Auswirkung von Projekten zu einem großen Teil über die eingesparte Zeit in Form von – angeblich – vermiedenen Staus durch den Ausbau. Bei der Schiene lassen sich aber keine Staus vermeiden, weil es keine gibt. Ist eine Schienenstrecke überlastet – und davon gibt es im deutschen Netz schon heute einige, mit steigender Tendenz – dann werden Trassenanfragen für weitere Züge schlichtweg abgelehnt; die zusätzlichen Züge fahren also nicht. Eine Zeitersparnis ergibt sich dagegen nur durch die Erhöhung der Geschwindigkeit – was auch den Hang zu eben solchen Projekten erklärt.

Neben diesen Kritikpunkten ist das grundsätzliche Problem, dass die Gesamtmittel für den Bereich Schiene viel zu gering sind. Um wirklich – wie im Koalitionsvertrag versprochen – mehr Verkehr auf die Schiene bringen zu können, wären deutlich mehr Ausbaumaßnahmen notwendig; zumindest die im Bundesverkehrswegeplan enthaltenen Projekte (inkl. dem »Potenziellen Bedarf«) müssten zum allergrößten Teil auch in den nächsten Jahren auch wirklich realisiert werden. Tatsächlich fließen aber – dem Versprechen der Verkehrsverlagerung zum Trotz – nach wie vor mehr Mittel in den Ausbau von Straßen und Autobahnen als in den von Schienenstrecken. Vielfach fehlt eine verkehrsträgerübergreifende Betrachtung, die zur Abhilfe von Überlastungen auf der Straße auch den Ausbau von Alternativen prüfen würde.

Die Bilanz ist also leider: Das Ziel der Verkehrsverlagerung auf die Schiene wird auch mit diesem Bundesverkehrswegeplan klar verfehlt werden. Der im November verabschiedete Bundesverkehrswegeplan ist nicht dazu geeignet, eine – überfällige – Verkehrswende herbeizuführen; von einer Mobilitätswende, die auch das Problem des immer weiteren Verkehrswachstums mit in den Fokus nähme, ganz zu schweigen. Ein zukunftsfähiger Bundesverkehrswegeplan müsste anders als der jetzt beschlossene die Nachhaltigkeitsziele wirklich

erfüllen und den Fokus auf den Ausbau der Bahn – insbesondere auch in der Fläche – setzen, statt weitere Milliarden in den Neu- und Ausbau neuer Autobahnen und Bundesstraßen zu investieren. Stattdessen ist der Plan trotz einiger erfreulicher Ansätze im Großen und Ganzen nur eine Fortschreibung der Investitionspolitik der letzten Jahrzehnte. Wer die Vision einer zukunftsfähigen Mobilität verfolgt, muss fordern: Zurück auf Los, dieser Bundesverkehrswegeplan bringt bei weitem nicht das, was wir für die Zukunft brauchen.

Wasserstraßen im BVWP – planlose Mangelverwaltung und sinnlose Großprojekte

von Freek Blauwhof

Eins der Ziele des Bundesverkehrswegeplans sollte eigentlich die Verlagerung von Verkehr auf emissionsarme Verkehrsträger sein. In jeder Koalitionsvereinbarung der letzten Jahrzehnte ist eine ähnliche Absichtserklärung zu finden. Doch auch die Ankündigung der Großen Koalition, Güterverkehre von der Straße auf die Schiene und Wasserstraßen verlagern zu wollen, bleibt bei einem reinen Lippenbekenntnis. Der Löwenanteil der 270 Milliarden, die im Rahmen des BVWP zu vergeben waren, wurde in die Bundesfernstraßen gesteckt. Auf den Erhalt und Neubau von Bundeswasserstraßen entfallen bis 2030 lediglich 24,5 Milliarden oder knapp 9% der gesamten Investitionsmittel, gegen weit über 130 Milliarden für die Bundesfernstraßen. Laut dem letzten Verkehrsinfrastrukturbericht der Bundesregierung kann der Ersatz- und Erhaltungsbedarf für das gesamte Netz von etwa 900 Millionen Euro jährlich nicht abgedeckt werden. Stattdessen werden die Erhaltungsmittel anhand einer Kategorisierung von auf die wichtigsten Korridore konzentriert. (Verkehrsinfrastrukturbericht 2016, S. 222)

Als Verkehrsträger sind die Wasserstraßen schon seit Jahrzehnten vernachlässigt worden. Laut dem BVWP von 2003 sollte der Anteil der Bundeswasserstraßen am gesamten Güterverkehr eigentlich von 11% auf 14,1% gesteigert werden. Seit den 1960er Jahren geht dieser Anteil aber stetig zurück- von 29% in 1960 (BRD) auf 9% des gesamten Güterverkehrsaufkommens in 2014. Seitdem ist der Güterverkehr eigentlich nur auf der Straße angestiegen. Die aktuellen Frachtzahlen der innerdeutschen Güterschifffahrt liegen sogar immer noch unter dem absoluten Wert Westdeutschlands von 1968.

Die größtenteils veraltete Wasserstraßeninfrastruktur braucht an vielen Stellen dringend eine Sanierung: So haben 85% der Schleusen laut dem Bundesverkehrswegeplan 2030 eine Zustandsbewertungsnote von nicht ausreichend, ungenügend oder ausreichend (5,0 bis 2,0). 50 Schleusen müssen sogar innerhalb von 10 Jahre ersetzt oder einer großen Instandhaltung unterzogen werden. Bei insgesamt 240 Wehranlagen haben 73% eine Bewertung von nicht ausreichend bis ausreichend. 30 davon bedürfen über die nächste 10 Jahren einen Ersatz-Neubau oder große Instandhaltung. Bei den 1.261 Brücken über Bundeswasserstraßen haben 49% eine Bewertung bis ausreichend. Bei 110 Brücken steht einen Ersatz-Neubau unmittelbar bevor. (Quelle: BVWP 2030, S. 32) Diesen Bedarf wird der Bundesverkehrswegeplan nicht annähernd gerecht.

Der wichtigste Grund für den Sanierungsstau ist der Stellenabbau bei der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV). Seit 1993 wurde jede dritte Stelle bei der WSV abgebaut. Ausscheidende Kolleginnen und Kollegen wurden nicht ersetzt. Auszubildende wurden nach ihrem Abschluss nicht übernommen. Nur unter dem Druck der Belegschaften ist es im Jahr 2013 unter

dem Schwarz-Roten Kabinett von Merkel gelungen, den weiteren Personalabbau und die krassesten Folgen der Kahlschlagpläne abzuwehren.

Die Personalengpässe führen dazu, dass für die Instandhaltung und Ausbau der ohnehin überdurchschnittlich maroden Infrastruktur zwischen 150 und 200 Mio. von 650 Mio. Euro jährlich an Wasserstraßenprojekte nicht verbaut werden können. So wurden in den Jahren 2012 bis 2014 Haushaltsmittel in Höhe von 484 Millionen nicht abgerufen. (Quelle: Antwort auf Kleine Anfrage, Drs. 18/6453) Für 2015 betrug diese Zahl sogar 275 Mio. Euro. (Verkehrsinfrastrukturbericht 2016) Die Mittel landeten vor allem bei Straßenprojekte, außerordentlich oft in Bayern. Das Ergebnis dessen ist, dass fast die Hälfte der Neuen sowie die Laufenden und fest disponierten Vorhaben aus dem Bundesverkehrswegeplan von 2003 erneut im neuen BVWP 2030 auftauchen. Ist es also dringend erforderlich und im Interesse einer sozial-ökologischen Verkehrswende unerlässlich, dass die WSV wieder ein zuverlässiger und attraktiver Arbeitgeber wird, der die nötigen Arbeitskräfte anziehen und behalten kann.

Fehlende Mittel und Planungskapazitäten sind jedoch nicht das einzige Problem. Die Bundes- und Landespolitik setzt auch mit verfehlten Großprojekte und kleinkarierte Standortpolitik völlig falsche Prioritäten. Mit der beschlossenen Finanzierung der Vertiefungen der Elbe, Weser und Ems gibt die Bundesregierung den norddeutschen Habenbetrieben einen Freibrief, weiter gegeneinander um die gleichen Großschiffe zu konkurrieren, anstatt zusammen für eine Weiterentwicklung des Güterverkehrs zu kooperieren. Dabei werden viele hunderte Millionen Steuergelder für überflüssige Zusatzkapazitäten verplant und einzigartige Naturgebiete an den Flussmündungen geopfert.

Skandalös ist zudem, dass für ein völlig irrsinniges Projekt wie den Ausbau des Elbe-Lübeck-Kanals auf Initiative einzelner Abgeordneter wie Norbert Brackmann (CDU) ganze 840 Millionen eingeplant wurde. Dafür bleiben aber essentielle Maßnahmen wie die Anhebung von Brücken entlang des westdeutschen Kanalnetzes die Mittel auf der Strecke. Ohne Brückenanhebungen können Güterschiffe auf diesem Kanalnetz Container nur einstöckig transportieren, obwohl vierstöckig technisch kein Problem wäre. Damit ist auf diesen zentralen Wasserstraßen eine Containerbinnenschifffahrt, die der Konkurrenz mit dem LKW-Transport gewachsen ist, aufgrund fehlender Infrastrukturanpassung schon mal ausgeschlossen.

Der Bundesverkehrswegeplan zementiert für die kommenden Jahrzehnte die Verkehrsmittel und Transportwege des vergangenen Jahrhunderts. Auch im Bereich der Wasserstraßen bleibt eine Planung der Verkehrswege anhand von ökologischen Maßstäben und den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen vor Ort aus. Dazu gehört neben einer bundesweiten und ökologisch verträglichen Ausbau der Wasserstraßen für den Güterverkehr eine länderübergreifende sozial-ökologische Hafenoﬀensive.

Handreichung Ortsumfahrungen²⁰

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

von Karl-Heinz Ludewig

1. Ortsumfahrungen im BVWP 2030
2. Kaum Entlastungen
3. Unfallbilanz hängt sehr vom Einzelfall ab und ist teilweise sogar negativ
4. Umfahrungen erzeugen insgesamt mehr Autoverkehr
5. Neue Naturvernichtung
6. Illusion Ortsumfahrung zerstäubt vielerorts
7. Stattdessen: Ortsdurchfahrt beruhigen
8. Regionalisierung der Planung
9. Wann kommen Umfahrungen doch in Frage – eine Checkliste
10. Exkurs: Das Wittstocker Modell
11. Verkehrswende

1. Ortsumfahrungen im BVWP 2030

Im vom Bundeskabinett Anfang August 2016 beschlossenen Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP)²¹ samt den Ausbaugesetzen für Straße, Schiene und Wasserwege sind 797 Ortsumfahrungen (+ 72 in Bau) enthalten. Davon sind im »Vordringlichen Bedarf – Engpassbeseitigung« (VB-E), »Vordringlichen Bedarf« (VB) und »Laufende« 514 Ortsumfahrungen. Insgesamt sind es 936 Straßenprojekte, davon 50 BAB-Neubau, 170 BAB-Ausbau sowie 202 übrige Bundesstraßen. (Zahlen in BUND-Papier S. 15/16 anders)

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?

2. Kaum Entlastungen

Schaut man sich das Planungsziel »Entlastung von Ortsdurchfahrten« bei der Bewertung von Neubau-Projekten von Bundesstraßen für den noch 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.²² Im BVWP 2030 gibt es dieses Punktesystem (bis zu 5 Punkten für eine sehr hohe Entlastung) nicht mehr. Im Modul D »Städtebauliche Beurteilung« der Projektbewertungen PRINS geht die Entlastung von Ortsdurchfahrten als »Straßenraum-

²⁰ Wir sprechen von UmFAHRungen, weil auf OrtsumGEHungen niemand geht.

²¹ www.bmvi.de > Presse > Pressemitteilungen > Kabinett beschließt Bundesverkehrswegeplan 2030

²² BUND-Schwarzbuch zum Fernstraßenbau in Deutschland, 2004

effekte« zwar mit ein – eine vergleichbare Bewertung der Entlastungswirkung lässt sich daraus jedoch nicht ablesen.

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.

3. 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).²³

4. 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 autobahnähnliche Schnellstraße. So z. B. die Ortsumfahrungen Ilten, Sehnde und Dungenbeck im Zuge der B 65 in Niedersachsen mit über 30 km Länge – diese verlaufen dann zudem noch in nur 5 km Entfernung parallel zur Autobahn A 2. Oder die 4 Ortsumfahrungen Kallmerode, Höngeda, Großgotttern und Mühlhausen mit insgesamt 26,3 km Länge entlang der B 247 in Thüringen (übrigens das erste ÖPP-Projekt an Bundesstraßen). 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.²⁴ Die ausgebauten Ortsumfah-

rungen führen auch dazu, dass der Weg zu entfernter liegenden Orte interessanter wird; auch dadurch nimmt der Verkehr zu. Gerade in kleineren Orten haben Ortsdurchfahrten eine wirtschaftliche Funktion, der Bäcker, der Tante Emma-Laden, das Restaurant, die Tankstelle existieren vom Durchgangsverkehr. Mit der Ortsumfahrung gehen oftmals diese Funktionen im Ort verloren – und erzeugen wieder neuen Verkehr.

5. 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 andere Anwohner am Ortsrand durch Lärm, Abgase und Unfallgefährdung betroffen. Oftmals trennt eine Ortsumfahrung den Ort von seinen 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.

6. Illusion Ortsumfahrung zerstäubt vielerorts

Von den 797 neuen Ortsumfahrungs-Projekten im BVWP 2030 haben nur 15 % (= 122) eine Verbindungsfunktionsstufe 1 (VFS 1)²⁵ bekommen, im »Vordringlichen Bedarf« sind von den 797 rund 350 (40%). Da 75% der Neubaumittel in Autobahnen und VFS 0/1-Bundesstraßen (laufende und VB/VB-E) fließen sollen, kann für ein Großteil der Ortsumfahrungen (WB + WB*) in den nächsten Jahren oder gar im nächsten Jahrzehnt nicht mit einer Finanzierung gerechnet werden. Trotzdem wird vor Ort immer so getan, als wenn die Ortsumfahrung demnächst kommt. Vielerorts wird über lange Zeit viel zu viel versprochen.

7. Stattdessen: Ortsdurchfahrten beruhigen

Das Warten auf die neue Straße führt zu Denkverböten auf kommunaler und regionaler Ebene – alternative Lösungen werden nicht angegangen. Doch es gibt innerörtliche Lösungen anstelle von Ortsumfahrungen, die zu teilweise massiven Reduzierungen des Lärms führen – und damit auch anderer Belastungen wie Unfallgefahren und Abgasen.

Ein (überwachtes) Tempo 30 anstatt 50 km/h hat die Wirkung wie in etwa die Halbierung des Verkehrsaufkommens. Oder z.B. die Anlage eines Radstreifens: Sie kombiniert die Maßnahme »Veränderung des Straßenraums« mit der »Förderung des Umweltverbundes«. Die folgende Tabelle listet Maßnahmen und deren Wirkungen auf den Lärm auf.

²³ Bewertung von Ortsumgehungen aus Sicht der Verkehrssicherheit, bast-Bericht V 203, 2011 <http://www.bast.de/DE/Publikationen/Berichte/unterreihe-v/2010-2009/v203.html?nn=605096>

²⁴ BUND-Werkzeug: Ortsumfahrungen: Entlastungswirkungen und Alternativen des BUND, 2004

²⁵ VFS 1 bedeutet »großräumige Verbindung von Oberzentren zu Metropolregionen und zwischen Oberzentren«. Alle Bundesstraßen ohne VFS – und das sind mehr als 80% – gehören eigentlich nicht in den BVWP, weil sie nur regionale Bedeutung haben.

Maßnahme zur Lärminderung	Lärminderungspotential	Beschreibung	Umsetzungshorizont
Verminderung Lärmbelastung			
Beschränkung zulässige Höchstgeschwindigkeit	-2,4 dB(A)	von 50 km/h auf 30 km/h	Kurz
Lärmindernder Fahrbahnbelag	-6 bis -8 dB(A)	Austausch v. herkömmlichen Asphalt (SMA) gegen offenporigen Asphalt (»Flüsterasphalt«)	Mittel
Signalsteuerung (»Grüne Welle«)	-2 bis -3 dB(A)	Homogenisierung Verkehrsfluss	Mittel
Ortsumfahrung	-3 dB(A)	Bei -50% Verkehrsaufkommen	Lang
Rück-/Umbau von Straßen	-10 dB(A)	Bei -90% Verkehrsaufkommen	Lang
Verringerung von Lärmimmissionen			
Veränderte Aufteilung Straßenraum	bis -4 dB(A)	abhängig vom Abstand Straßenachse	Mittel
Lärmschutzwände	-5 bis -15 dB(A)	abhängig von Höhe und Länge	Mittel
Schadensbeseitigung Straßenoberfl.	-1 bis -2 dB(A)		Mittel
Verlagerung der Lärmbelastungen			
Lenkung des Lkw-Verkehrs	ca. -3 dB(A)	SV-Anteil von 5% auf 0%	mittel
Gebietsbezogene Verkehrsverbote	ca. -3 dB(A)	SV-Anteil von 10% auf 0%	mittel
Vermeidung Lärmbelastungen			
Dezentrale Gewerbegebiete	ca. -3 dB(A)	SV-Anteil von 5% auf 0%	lang
Güterverkehrszentren	ca. -5 dB(A)	SV-Anteil von 10% auf 0%	lang
Förderung Umweltverbund	ca. -1,5 dB(A)	-30% Verkehrsaufkommen	lang
Förderung multimodaler Verkehre	ca. -3 dB(A)	-30% Verkehrsaufkommen	lang

Tabelle: Übersicht möglicher Maßnahmen zur Lärminderung an Straßen²⁶

Möglichkeit eines Antrages von Betroffenen nach § 45 StVO »Beschränken oder Verbieten der Benutzung bestimmter Straßen aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs oder zum Schutze der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen«.

8. Regionalisierung der Planung

Kommunale und 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. Die jetzige Zuständigkeitsverteilung, die regelt, dass über die Gestaltung einer Ortsdurchfahrt das Land bestimmt ist, ist undemokratisch. Die Zuständigkeiten müssen auf die betroffene Region oder Kommune übergehen, so dass Anwohner

Einfluss auf die Gestaltung von Straßen bekommen, von denen sie mit Lärm, Abgasen und Unfallgefahren belastet werden. In Zukunft müssen z.B. Lösungen im Bestand einfacher durch Fördermittel bezuschusst werden können. Noch besser wäre eine grundlegende Änderung der Bundesverkehrswegeplanung (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. So forderte z.B. das Umweltbundesamt in seiner Stellungnahme zum Entwurf des BVWP 2030, dass »zunächst die Planung für den Umbau der Ortsdurchfahrt beauftragt wird, bevor die Ortsumfahrung geplant wird.« Und die notwendigen Mittel für den Um- oder Rückbau sind in das Umfahrungsprojekt einzuplanen. (29.4.2016)

Sollte eine Ortsumfahrung gebaut werden, müssen Maßnahmen des Rückbaus bzw. der Verkehrsberuhigung zur Entlastung von Ortsdurchfahrten fester Bestandteil der Planung sein, also Teil des Planfeststellungsbeschlusses werden.

²⁶ aus: Abschlussbericht Lärmaktionsplan Mittenwalde http://geodaten-mittenwalde.gdi-server.de/LAP/LAP_MITTENWALDE_Abschlussbericht_2015-07-23.pdf

9. Wann kommen Umfahrungen doch in Frage – eine Checkliste

Mit der folgenden Checkliste kann kompakt ermittelt werden, ob einer Ortsumfahrung zugestimmt werden kann. Einige Projekte aus dem neuen BVWP 2030 haben prognostiziert nur 3.000 oder 4.000 Kfz/Tag zu erwarten (z.B. B 14 OU Sulzbach-Rosenberg, B 248 OU Brome). Diese fallen schon durch anhand des Kriteriums »über 10.000 Kfz/Tag«.

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

10. Exkurs: 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 kommunaler Mitleistungsanteil (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.²⁷ Diese Alternative mit vorrangig Ausbau statt Neubau war wesentlich naturverträglicher und auch billiger als die große Lösung bei verkehrlich gleichwertiger Funktion. Auch lässt sich bei vorhandenen innerörtlich parallel verlaufenden Straßen je Fahrtrichtung eine rückgebauete Einbahnstraße anbieten. Damit ergibt sich je Fahrtrichtung nur die halbe Verkehrsbelastung.

Auch in Aachen wurden 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.²⁸

11. Verkehrswende

Ortsumfahrungen sind Straßenbau-Projekte, die den Autoverkehr fördern nach dem Motto »Wer Straßen sät, wird Autoverkehr ernten«. Sie hindern auf dem Weg zu einer Verkehrswende, weil mit ihnen Strukturen des Verkehrs auf Jahrzehnte sprichwörtlich »in Beton gegossen« sind. Wir brauchen eine deutliche Verlagerung des Autoverkehrs im Personen- wie im Gütertransport auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes – Füße, Fahrrad, Bus und Bahn. Dies würde eine deutliche Entlastung von Lärm und Abgasen für alle Bürger*innen bedeuten. Und nur so können die Klimaschutz-Ziele eingehalten werden, denn der Verkehr ist der Sektor mit stagnierenden CO₂-Ausstoß, während Industrie oder Haushalte bereits deutliche Rückgänge erreichen konnten.

²⁷ Alternativen zu Ortsumfahrungen und städtischen Straßenprojekten, BUND Berlin, 2011; Spatenstich für Ortskernentlastung, Pressemitteilung des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft Brandenburg v. 19.11. 2003

²⁸ BT-Drs. 17/7071 (<http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/17/070/1707071.pdf>)

Die Reformkommission Bau von Großprojekten

von Winfried Wolf

Im Mai 2013 wurde von Peter Ramsauer (CSU), dem damaligen Chef des damaligen Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) die »Reformkommission Bau von Großprojekten« ins Leben gerufen. Wesentliches Ziel sollte dabei sein, »die Akzeptanz von Großprojekten in der Bevölkerung (zu stärken)«. Deutlich wird in der offiziellen Beschreibung der Zielsetzungen der Kommission, dass die Bewegung gegen Stuttgart 21 Geburtshelferin für die Kommission war. Laut Gründungsdokument werde die Frage aufgeworfen, inwieweit es bei »einer Reihe aktueller Projekte (z.B. Stuttgart 21, Flughafen BER, Elbphilharmonie Hamburg) strukturelle Defizite« gegeben habe, sodass die »Bürgerinnen und Bürger (...) die Fähigkeit von Politik, Verwaltung und Wirtschaft, Großprojekte erfolgreich durchzuführen, (anzweifeln)«. ²⁹ Es müsse bei Großprojekten »mehr Transparenz gegenüber der Öffentlichkeit« geben. Wie im Folgenden gezeigt wird, fand das Treiben dieser Kommission bislang viel zu wenig Beachtung. ³⁰

Gut zwei Jahre später, am 29. Juni 2015, beschlossen die Mitglieder dieser »Reformkommission« einen Katalog mit »Zehn Empfehlungen« für den zukünftigen Bau von Großprojekten. Im Vorwort zu diesem Text schrieb der aktuell amtierende Chef des inzwischen mal wieder umbenannten Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Alexander Dobrindt: »Planen und Bauen ist eine deutsche Kernkompetenz und national wie international hoch angesehen. Jedes Jahr setzt die deutsche Bauindustrie und Bauwirtschaft weltweit erfolgreich tausende Projekte um. [...] Damit trägt Planen und Bauen »Made in Germany« maßgeblich zur Wertschöpfung in unserem Land bei [...] In den vergangenen Jahren haben Konflikte bei Großprojekten den Blick der Öffentlichkeit auf diese Erfolge [...] verstellt. Dadurch hat die öffentliche Akzeptanz von Großprojekten gelitten.«

Verschwiegen wird im Dobrindt-Vorwort der ursprüngliche Bezug auf Stuttgart 21. Im gesamten, mehr als 100 Seiten starken Papier taucht dieses Großprojekt dann allerdings beim Thema Schlichtung nochmals prominent auf (siehe unten). ³¹ Die in dem Bericht vorgestellten Empfehlungen sind vielfach banal und vielfach eher vage. Doch auffallend sind zwei Aspekte:

Erstens spielen die demokratischen und parlamentarischen Institutionen keine Rolle. Obgleich es doch um

Großprojekte der öffentlichen Hand geht. Der Bundestag und der Verkehrsausschuss werden mit keinem Wort genannt. Die Institution »Bundesrechnungshof« bleibt ebenfalls unerwähnt. Dabei ist eines der Kommissionsmitglieder Christian Ahrendt, der Vizepräsident des Bundesrechnungshofs. ³² Obgleich es bereits in früheren Jahren mehrere Untersuchungen des Bundesrechnungshofs zu Stuttgart 21 gab und obgleich Alexander Dobrindt zu dem Zeitpunkt der Veröffentlichung der »Empfehlungen« Kenntnis davon hatte, dass ein umfangreicher neuer Bericht des Rechnungshofs zu Stuttgart 21 auf den Weg gebracht war, wird diese in der Verfassung verankerte Prüfinstanz für die Verwendung von Steuergeldern nicht erwähnt.

Zweitens wird in den »Empfehlungen« faktisch vorgeschlagen, zukünftig Großprojekte außerhalb der bisher vorgesehenen und bewährten Kontrollinstanzen zu betreiben. So heißt es in der »Empfehlung Nr. 6«: »Außergerichtliche Streitbeilegung. Der Bauherr sollte bei Großprojekten in den Verträgen mit den Projektbeteiligten einen internen und einen externen Konfliktlösungsmechanismus verankern. Dazu sollte die öffentliche Hand rechtliche Hemmnisse für die Durchführung externer Streitbeilegungsverfahren beseitigen und Verfahrensordnungen für Mediation und Adjudikation zur Verfügung stellen, aus denen öffentliche Bauherren die jeweils geeigneten Instrumente auswählen können.« ³³

Vorgeschlagen wird hier schlicht, zukünftig große, mit öffentlichen Mitteln finanzierte Bauprojekte weitgehend ohne öffentliche Kontrolle, bei Ausschaltung von Parlamenten und Kontrollinstanzen wie den Landesrechnungshöfen und dem Bundesrechnungshof nach dem Willen und zum Frommen der Baulobby durchzuziehen.

Geplant sind Schlichtungsverfahren und die Einrichtung »privater Gerichte« und »Schiedsgerichte«, die rechtlich bindend sind. So heißt es im Kommissionsbericht: »Der öffentlichen Hand wird empfohlen, rechtliche Hemmnisse [...] bei der Vereinbarung und Durchführung externer Streitbeilegungsverfahren [...] zu identifizieren und gegebenenfalls zu beseitigen.« Empfohlen wird zu prüfen, »inwieweit [...] zukünftig die Durchführung außergerichtlicher Streitbeilegungsverfahren bereits dann vorgesehen werden kann, wenn nur eine Partei dies fordert.« ³⁴

²⁹ Beschreibung auf der Website des Bundesverkehrsministeriums, abgerufen 15. September 2013.

³⁰ Ich schrieb bereits vor drei Jahren für KONTEXT eine ausführliche Analyse über die Kommission; darunter auch eine erste Untersuchung zur Zusammensetzung ihrer Mitglieder. Siehe KONTEXT vom 18. September 2013, Artikel »Die Böcke-zu-Gärtner-Kommission«. Damals sah ich die Kommission eher als eine Peter-Ramsauer-Show. Im Rahmen der Arbeiten für dieses neue Stuttgart-21-Buch erkannte ich, welche Weiterungen die Kommission erlebte und wie pfiffig der neue Bundesverkehrsminister die ursprünglichen Zielsetzungen erweiterte und verfeinerte.

³¹ Siehe: http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/reformkommission-bau-grossprojekte-endbericht.pdf?__blob=publicationFile [abgerufen am 5.2.2017] Hervorgehoben von W.W.

³² Interessant ist, dass zunächst der damalige, hoch angesehene BRH-Präsident Prof. Dr. Dieter Engels in der Kommission Mitglied war. Bald darauf wurde er durch Christian Ahrendt ersetzt. Auf Nachfrage beim Bundesrechnungshof war zu erfahren, man habe sich auf eine »interne Arbeitsteilung« geeinigt. Ahrendt ist langjähriger FDP-Berufspolitiker.

³³ Bericht S. 9. Auf Seite 13 dieses Berichts wird festgehalten: »Während die meisten Empfehlungen Zustimmung fanden, gab es auch solche, die nicht vom allen Teilnehmern mitgetragen wurden. Die in diesem Bericht genannten Empfehlungen spiegeln jedoch jeweils die Überzeugung der Mehrheit der Mitglieder der Reformkommission wieder.« Es ist eher selten, dass es in einer solchen Kommission abweichende Position gibt – zumal die Zusammensetzung – siehe unten – so gewählt wurde, dass Widerspruch eher nicht stattfindet. Absolut ungewöhnlich ist, dass dann, wenn es Widerspruch gibt, diese abweichenden Positionen nicht im Bericht selbst benannt werden.

³⁴ Endbericht Reformkommission, a. a. O., S. 65f.

Das heißt: Wenn auch nur eine Seite in einem entsprechenden Konflikt – und es kann dabei um Milliarden Euro gehen! – fordert, dass der Weg eines »außergerichtlichen Streitbeilegungsverfahrens« beschritten wird, dann müsste ein solches Verfahren stattfinden. Bundestag, Landesparlamente, Landesrechnungshöfe, Bundesrechnungshof und die staatlichen Gerichte – sie alle sollen möglichst außen vor bleiben. Das erinnert natürlich an die neuen Freihandelsprojekte, in denen die privaten Schiedsgerichte ja auch eine zentrale Rolle spielen.

Die Großprojekte-Kommission geht dabei davon aus, dass »Bürgerproteste für die Projektverantwortlichen ein hohes Zeit- und Kostenrisiko« darstellen. Dieses Risiko soll minimiert oder besser ausgeschaltet werden. Die Fehler werden dabei nicht bei den Großprojekten selbst gesehen. Es geht lediglich um die »falsche Kommunikation«. Das wird u.a. für den Fall Stuttgart 21 konkretisiert. So heißt es im Kommissionsbericht: »Eine von der Öffentlichkeit und den Medien als mangelhaft wahrgenommene Transparenz bei der Entwicklung von Stuttgart 2 führte zur Entstehung einer immer stärker werdenden Opposition. Gleiches gilt auch für die Lyon-Turin-Hochgeschwindigkeitsstrecke in Italien. In beiden Fällen kam es zu heftigen Protesten und schließlich sogar zu gewaltsamen Auseinandersetzungen mit der Polizei. Erst dann wurde ein offizieller Schlichtungsprozess [...] durchgeführt: in Stuttgart eine Schlichtung und abschließende Volksabstimmung. In Italien ein Beteiligungsverfahren. Auch wenn hierdurch nicht alle Probleme beseitigt werden konnten und weiterhin Projektgegner existieren, können beide Projekte zumindest weitergeführt werden.«³⁵ Und darum geht es im Grunde immer: dass die »Projekte zumindest weitergeführt werden«.

Ausländermaut sofort abwracken

von Martin Wegner

Die Ausländermaut ist so etwas wie der Zombie des Berliner und Brüsseler Politbetriebes – hirnlos und gruselig, aber einfach nicht tot zu kriegen. Zur Erinnerung:

Seit dem 12. Juni 2015 ist das Gesetz über die Erhebung einer zeitbezogenen Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen (Infrastrukturabgabengesetz) in Kraft, die Umsetzung des Gesetzes wurde jedoch bis zum Abschluss eines von der EU-Kommission am 18.06.2015 eröffneten Vertragsverletzungsverfahrens ausgesetzt.

Hauptgrund für die Eröffnung dieses am 29.09.2016 dem Europäischen Gerichtshof übergebenen Verfahrens war die vollständige Entlastung inländischer Kfz-Halterinnen und -Halter von der Infrastrukturabgabe (Pkw-Maut) über die Kfz-Steuer. Diese wurde im Rahmen eines simultanen Gesetzgebungsverfahrens beschlossen und würde unmittelbar nach Einführung der Pkw-Maut und Beginn der Abgabenerhebung in Kraft treten. »Somit werden in Deutschland zugelassene PKW – und allein diese – de facto von der Straßennutzungsgebühr ausgenommen«, wodurch eine »indirekte Diskriminierung auf Basis der Staatsangehörigkeit« (Pressemitteilung der EU-Kommission vom 18.06.2015) vorliegt.

Damit bestätigte die EU-Kommission das, was im Rahmen der parlamentarischen Befassung von mehreren Gutachtern festgestellt wurde: die Maut verstößt gegen elementares EU-Recht, denn der Grundsatz der Nichtdiskriminierung wird von der Bundesregierung mit den Mautgesetzen mit Füßen getreten. Eigentlich der Todesstoß für den Politzombie. Aber leider nur eigentlich, denn Ende letzten Jahres folgte die Kehrtwende der Kommission:

Ein zwischen Bundesregierung und EU-Kommission geschlossener Kompromiss (siehe Pressemitteilung der EU-Kommission vom 01.12.2016) führte zur Aussetzung des Vertragsverletzungsverfahrens. Der Kompromiss sieht neben einer Senkung der Preise für Kurzzeitvignetten auch eine Erhöhung der geplanten Entlastungsbeträge für inländische Kfz-Halterinnen und -Halter insbesondere emissionsarmer Pkw vor. Im Klartext: die Kommission billigte einen Kompromiss, mit dem inländische FahrzeughalterInnen noch einmal gegenüber ausländischen bessergestellt werden, d.h. der die diskriminierende Wirkung der Maut noch verstärkt!

Österreichs Bundeskanzler Christian Kern bezeichnet den Mautkompromiss als »Belastungstest für die guten deutsch-österreichischen Beziehungen« (»Die Maut als Belastungstest«, Süddeutsche Zeitung vom 12.12.2016) und prüft eine Klage vor dem Europäischen Gerichtshof, welcher sich weitere Staaten anschließen dürften (»Niederlande wollen gegen Maut klagen«, Berliner Zeitung vom 03.12.2016).

³⁵ Endbericht Reformkommission, a.a.O., S. 67.

Eine Beibehaltung der gesetzlichen Regelungen zur Pkw-Maut würde den bereits angerichteten außenpolitischen Schaden für die Bundesrepublik Deutschland weiter vergrößern, eine mit Brüssel abgestimmte praktische Einführung einer EU-rechtswidrigen Maut wäre darüber hinaus ein fataler Präzedenzfall, der die Durchsetzung der primärrechtlichen Grundlagen der Europäischen Union in Frage stellt.

Die Einnahmeprognose für die geplante Pkw-Maut ist überdies nicht haltbar. Geht das Bundesverkehrsministerium von ca. 500 Mio. Euro an jährlichen Nettoeinnahmen aus (siehe Bundestagsdrucksache 18/3990), weisen Berechnungen unabhängiger Gutachter ein deutlich geringeres Einnahmepotenzial aus. Von Ratzenberger werden als absolute Höchstgrenze 262 Mio. Euro prognostiziert, während Prof. Eisenkopf 100 Mio. Euro ausweist und Frank M. Schmid eine Spanne von 80-140 Mio. Euro an möglichen Nettoeinnahmen angibt.

Durch den Mautkompromiss werden selbst diese bescheidenen Zahlen nicht zu erreichen sein. Die geplante Preissenkung bei Kurzzeitvignetten stellt die Grundpfeiler der Einnahmeprognose des Bundesverkehrsministeriums in Frage. Geschäftsreisende aus dem Ausland sollten nach Angaben des Ministeriums 360 Mio. Euro (von insgesamt 700 Mio. durch nicht in Deutschland ansässige Kfz-Halterinnen- und Halter abgeführte Pkw-Maut) im Jahr für Jahresvignetten aufwenden, welche durch preiswertere Kurzzeitvignetten jedoch für Geschäftsreisende unrentabel werden, wodurch massive Einnahmeverluste zu erwarten sind. Zudem wird die stärkere Entlastung von Halterinnen- und haltern besonders emissionsarmer Fahrzeuge die jährlichen Einnahmen um weitere 100 Mio. Euro schmälern.

Inzwischen ist davon auszugehen, dass die Pkw-Maut nicht nur ein Nullsummerspiel ist, sondern zum Zuschussgeschäft wird. Dementsprechend hat bereits Bundesrechnungshof-Präsident Kay Scheller massive Zweifel an der geplanten Pkw-Maut geäußert: »Die Einnahmeprognose ist mit erheblichen Risiken verbunden.«

Aber angesichts der politischen Dimension des Mautkompromisses wären die zu erwartenden Nettoverluste der Ausländermaut als Peanuts zu bezeichnen. Mit diesem Kompromiss entwickelt sich die Maut nämlich von einer bajuwarischen Schnapsidee zu einem ernsthaften Problem für Europa, denn EU und Bundesregierung sind im Begriff, europäische Grundprinzipien über Bord zu werfen, um europaweit Pkw-Mautsysteme voranzutreiben. Das ist wohl der Hintergrund des Mautdeals, denn fast zeitgleich kündigte die EU-Kommission neue Regeln für Mautsysteme an.

Sowohl Berlin als auch Brüssel geht es darum, mehr Geld für Straßenbau über eine Nutzerfinanzierung binden zu können – zu Lasten anderer Verkehrsträger, aber zu Gunsten von privaten Investoren. Letztere würden von der deutschen Ausländermaut profitieren, denn die geplante Bundesfernstraßengesellschaft soll

sich in Höhe einer Jahreseinnahme verschulden dürfen – mit Pkw-Maut also 3,7 Milliarden Euro mehr als nur mit einer Lkw-Maut.

Die Ausländermaut verstößt gegen elementares EU-Recht, wird den Haushalt belasten und wird die Privatisierung von Verkehrsinfrastruktur begünstigen. Deshalb hat die Linksfraktion einen Gesetzentwurf eingebracht (Bundestagsdrucksache 18/11012), mit dem die Maut ohne Prämie sofort abgewrackt werden kann.

E. Auto

Selbstfahrende Autos

von Bernhard Knierim

»Es wird eine ähnliche Revolution wie von der Pferdekutsche zur Automobilproduktion«³⁶, prophezeit Bundeskanzlerin Merkel. »Selbstfahrende Autos« sind gerade in aller Munde und werden als die nächste große Revolution unserer Mobilität gepriesen – nachdem teilautonome Fahrzeuge, die beispielsweise selbständig einparken oder auf der Autobahn die Spur halten, schon heute serienmäßig erhältlich sind. Bei der Entwicklung von vollautonomen Autos stehen neue Akteure wie Google, Apple oder Tesla schon in den Startlöchern. Doch dieses Mal will sich die deutsche Autoindustrie anders als beim Elektroauto nicht wieder den Rang ablaufen lassen, sondern als Innovator und Impulsgeber der neuen Technologie dastehen. Um das zu ermöglichen, hat das Ministerium von Verkehrsminister Dobrindt – der zudem vor der Bundestagswahl im nächsten Jahr auch noch mit etwas anderem als der gescheiterten Pkw-Maut in Verbindung gebracht werden will – gerade einen Entwurf für eine Veränderung des Straßenverkehrsgesetzes geschrieben, der das automatisierte Fahren auf deutschen Straßen ermöglichen soll. Dieser soll wohl noch im Herbst im Schnellverfahren durch den Bundestag gepeitscht werden. Es ist jedoch mehr als fraglich, ob ein solches Hau-Ruck-Verfahren und ein Gesetzentwurf mit gerade einmal 14 Seiten der Komplexität des Themas angemessen ist und die vielen offenen Fragen wirklich befriedigend beantworten kann.

Die mit dem automatisierten Fahren verbundenen Hoffnungen klingen zunächst einmal durchaus vielversprechend: Die Zahl der Unfälle im Straßenverkehr soll dramatisch sinken, indem der Faktor »menschliches Versagen« ausgeschaltet wird, die Fahrzeuge Informationen über die vor ihnen liegende Straße schon lange im Voraus erhalten und sich Autos in Mikrosekunden über Fahrmanöver abstimmen können, um Kollisionen zu vermeiden. Überdies soll Energie eingespart werden, da die Technik vorausschauender agiere als menschliche Fahrer. Und Staus sollen der Vergangenheit angehören, weil die automatisierten Fahrassistenten immer die beste freie Strecke suchen und sich untereinander abstimmen. Und auch für die nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmenden gibt es zumindest eine Hoffnung, nämlich dass die Autos ohne menschliche Fahrer endlich gemäß den Verkehrsregeln fahren, Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten, Fahrräder nur mit ausreichendem Abstand überholen und brav an Zebrastreifen warten.

Viel weniger Raum in der Debatte nehmen jedoch die Risiken ein, obwohl auch diese alles andere als vernachlässigbar sind. Je komplexer Technologie wird, umso größer wird leider auch das Risiko, dass sie ausfällt – und dann möglicherweise selbst zum Auslöser

von Unfällen wird. Die in den letzten Monaten bekannt gewordenen Unfälle der Google- und Tesla-Autos haben bereits verdeutlicht, was das konkret bedeuten kann. Im Mai war der erste Verkehrstote durch ein selbstfahrendes Auto zu beklagen, dessen System einen Lkw nicht vom Hintergrund unterscheiden konnte und in diesen prallte. Befürworter der Automatisierung mögen einwenden, dass das die unvermeidlichen Kinderkrankheiten seien, die mit den technischen Verbesserungen schnell überwunden würden. Aber auch mit dieser Weiterentwicklung wird es nie möglich sein, alle möglichen außergewöhnlichen Situationen vorherzusehen und Unfälle durch Fehler der Technik oder gar einen Komplettausfall ganz auszuschließen.

Während man dieses Risiko noch durch die andererseits mit der Technik vermiedenen Unfälle durch menschliche Unzulänglichkeiten relativieren mag, wiegt das zweite Risiko sehr viel schwerer, nämlich der bewusste Missbrauch der Technik. Kein Computersystem kann hundertprozentig gegen das Hacken gesichert werden, wie spektakuläre Fälle immer wieder beweisen. Nicht einmal Industrieanlagen oder das Netzwerk des Deutschen Bundestages konnten gewiefen Hackern widerstehen. Und dieses Risiko besteht ganz besonders, wenn diese Technik vielfältig vernetzt ist – und genau diese Vernetzung mit anderen Autos, Straßen- und Verkehrsinformationen und weiteren Systemen macht ja gerade die versprochene Stärke des automatisierten Fahrens aus. Das heißt: Autos wären möglicherweise – entsprechende kriminelle Energie vorausgesetzt – von außen steuerbar. Im freundlicheren Falle könnte man sich auf diese Art einen ruhigen Schlaf organisieren, indem man eine erfundene Straßensperrung vor dem eigenen Fenster in das Verkehrsinformationssystem einschreibt. Der Extremfall aber wäre der Terrorismus. Im Zeitalter von selbstfahrenden Autos und Lkw hätte der Attentäter von Nizza nicht mehr selbst im Lkw sitzen müssen, um 84 Menschen zu töten und mehr als 300 zu verletzen. Stattdessen hätte er den – entweder gesondert präparierten oder durch Eindringen in das System kontrollierten – Lkw nur noch vom heimischen Computer oder einer Fernbedienung aus steuern müssen, um sein Mordwerk zu verrichten. Ein spektakulärer Fall in den USA, bei dem Hacker einen Jeep aus der Ferne unter ihre Kontrolle gebracht hatten (»Jeep-Hack«) und damit eine riesige Rückrufaktion auslösten, zeigt, dass das nicht nur ein Hirngespinnst von Kritikern ist.³⁷ Und die gerade bekannt gewordenen Sicherheitslücken bei Türschlössern von Autos zeigen erneut, dass auch vermeintlich sichere Systeme anfällig sein können.³⁸ »Das Unfallrisiko wird weitgehend durch das Datenrisiko ausgetauscht«, so sieht es auch die vom Bundesministerium für Wirtschaft geförderte Studie »Mobilität 2025«.³⁹

³⁷ <http://www.tagesschau.de/inland/funkschluesel-auto-101.html>

³⁸ http://dialoginstitut.de/wp-content/uploads/2016/01/IKT-EM-II_Studie-Mobilit%C3%A4t-2025.pdf (Zitat: Seite 107)

³⁹ <https://yougov.de/news/2015/02/05/umfrage-mehrheit-der-deutschen-will-alternative-an/>

³⁶ Zitat: Handelsblatt vom 18.7.2016 (Artikel leider nicht online)

Eine sehr ähnliche Frage stellt sich im Übrigen im Luftverkehr. Aus aktuellem Anlass keimt auch dort immer wieder die Debatte auf, ob entführte Flugzeuge vom Boden aus ferngesteuert werden sollten – was technisch ebenfalls durchaus machbar wäre. Eine solche Möglichkeit gibt es bislang jedoch aus gutem Grund nicht, weil das Risiko eines Missbrauchs dieser Technik zu groß wäre. Der Flugzeugführer müsste dann möglicherweise in Zukunft gar nicht mehr selbst im Flugzeug sitzen, sondern müsste nur technische statt physische Sicherheitsbarrieren überwinden. Auch hier besteht also die Gefahr, dass die vermeintliche Vermeidung eines Risikos wiederum ein neues erzeugt.

Überdies sind aber auch die Probleme mit dem Datenschutz erheblich: Ein Auto mit der technischen Möglichkeit zum Selbstfahren muss schon deswegen alle relevanten Daten aufzeichnen, damit im Falle eines Unfalls der Nachweis möglich ist, ob es sich um technisches oder menschliches Versagen handelt – und entscheiden zu können, wer die Schuld trägt. Damit wird aber der »gläserner Bürger« zumindest im Auto endgültig perfekt. Informationen über Geschwindigkeit, Ort, Fahrtrichtung, Bremsen, Licht und Blinker, aber auch die Kamerabilder des Fahrers können aufgezeichnet werden – und vieles davon geschieht auch schon heute. All das landet in einem Fahrzeugdatenspeicher, wo die Daten bis zu drei Jahre lang gespeichert bleiben sollen. Und schon heute holen sich die Autohersteller im Minutentakt umfangreiche Daten aus den Autos auf ihre Server, ohne dass der Nutzen für die Autobesitzenden immer nachvollziehbar wäre.

Automatisch fahrende Autos bringen außerdem noch ein weiteres neues Problem mit sich: Während sich Verkehrsteilnehmer in besonderen Situationen wie verstopften Kreuzungen bislang per Blick und Gesten verständigen, wird das mit autonom gesteuerten Fahrzeugen so nicht möglich sein, denn die menschlichen Insassen haben den Blick ja ganz woanders und steuern nicht selbst. Die Fahrzeuge können zwar untereinander elektronisch kommunizieren und sich über die Fahrmanöver verständigen, aber wie funktioniert die Kommunikation mit Fußgängern und Fahrradfahrern? Mit den Schwierigkeiten der Kommunikation zwischen digitaler und analoger Welt geht ein Stück Sicherheit, Flüssigkeit – und auch Menschlichkeit – im Straßenverkehr verloren.

Neben den technischen Risiken gibt es aber noch eine weitere Ebene wesentlich grundlegenderer ungeklärter Fragen, nämlich die der Ethik: Wer trägt letztlich die Verantwortung für das automatisch fahrende Auto? Der Hersteller, der Softwareproduzent oder doch immer noch der Fahrer, auch wenn er gar nicht selbst steuert? Der Dobrindt-Gesetzentwurf ist hier noch reichlich unklar. Ihm zufolge wäre es gestattet, dass sich der Fahrer »während der automatisierten Phase von dem Verkehrsgeschehen und der Fahrzeugsteuerung abwenden darf, solange ein Mindestmaß an Aufmerksamkeit gewährleistet ist«. In der Zeit des – ordnungsgemäß aktivierten – automatischen Fahrens trägt der Fahrzeughersteller die Verantwortung. Aber was ist dann

dieses »Mindestmaß an Aufmerksamkeit«? Darf sich der Fahrer währenddessen in seine E-Mails, einen Film oder seine Zeitung vertiefen? Auf ein Signal des Systems soll er dem Gesetzentwurf zufolge sofort wieder die Kontrolle über das System übernehmen. Aber wie gut kann das funktionieren, wenn er gerade mit etwas ganz anderem beschäftigt ist und plötzlich innerhalb von Millisekunden die Situation überblicken und lösen soll? Steigt dadurch das Risiko für einen Unfall nicht eher? Und welche Zeit hat der Mensch rein rechtlich für sein Eingreifen; wann geht also die Verantwortung vom System an den Menschen über? All solche Fragen sind alles andere als einfach zu beantworten und bleiben mit dem jetzigen Gesetzentwurf den Gerichten zur Interpretation überlassen.

Weitere ethische Fragen stellen sich bei Gefahren-Situationen, die den Charakter eines Dilemmas haben. Ein Kind rennt vor dem autonom fahrenden Auto über die Straße, was soll das Auto tun? Soll es eine Vollbremsung einleiten und die eigenen Insassen gefährden, soll es das Kind anfahren oder soll es ausweichen und den (älteren) Radfahrer auf der Gegenfahrbahn anfahren? Solche Situationen gibt es auch heute schon im Straßenverkehr, doch bislang gilt: Der Mensch entscheidet intuitiv und letztlich in gewisser Weise immer falsch – was aber durch die Extremsituation entschuldbar ist. Der Computer kann jedoch anders als der Mensch in Mikrosekunden die möglichen Konsequenzen abschätzen und damit eine sinnvolle Entscheidung treffen. Was aber ist eine solche sinnvolle Entscheidung, nach welchen Kriterien entscheidet die Software? Bislang sagt der Dobrindt-Gesetzentwurf dazu nur, dass Menschen nicht nach Alter oder anderen Merkmalen unterschieden werden dürfen. Das löst jedoch das Dilemma nicht, dass in solchen Situationen ein oder mehrere Menschen auf die Aktion der Technik hin die Betroffenen – und schlimmstenfalls Toten – sein werden.

Mit solchen Fragen soll sich jetzt eine Ethikkommission unter Leitung des ehemaligen Bundesverfassungsrichters Udo di Masio befassen. Das wiederum passt jedoch nicht mit einer schnellen Umsetzung des Gesetzentwurfs zusammen. Und dann stellt sich spätestens nach den Erfahrungen von »Dieselgate« die Frage, wer die – unweigerlich extrem komplexe – Software überprüft, insbesondere auf ihr Verhalten in Extremsituationen hin. Schon heute werden Millionen an Stadt-Geländewagen (»SUVs«) verkauft, die zwar die Insassen gut schützen, andere Verkehrsteilnehmer aber bekanntermaßen umso mehr gefährden. Wäre es für solche Autoinhaber nicht auch reizvoll, eine veränderte Software auf ihr Auto zu laden, die die Insassen auf Kosten anderer besser schützt? Oder eine Software für eine aggressivere, schnellere Fahrweise, die sich ähnlich wie manche menschliche Fahrer vordrängelt? Wer stellt sicher, dass sich die Software wirklich kooperativ verhält?

Und dann stellt sich auch die Frage, wo die Eingriffsmöglichkeit des Systems beginnt oder endet. Müsste ein Auto, das die Fähigkeit zum autonomen Fahren besitzt und über die Verkehrsregeln im Bilde ist, dann

nicht auch eingreifen, wenn der Fahrer im nicht-autonomen Modus viel zu schnell durch eine Spielstraße fährt und Fußgänger gefährdet? Welche Eingriffsmöglichkeiten hat das System im ausgeschalteten Zustand, und welche Daten werden auch dann noch aufgezeichnet? Und es ist nicht absurd sich vorzustellen, dass sich zukünftig auch die Versicherungsprämie danach richten wird, wie viel man das Fahrzeug automatisch fahren lässt oder selbst am Steuer sitzt.

Konsequenzen werden autonom fahrende Autos aber nicht nur für den Autoverkehr, sondern ebenso auch für den öffentlichen Verkehr haben. Völlig autonome Fahrzeuge könnten einerseits eine Chance für diesen sein, wenn sie beispielsweise als immer verfügbares Anruf-Sammeltaxi in ländlichen Gegenden fungieren. Das könnte insbesondere für ältere Menschen und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, die bislang oft nicht selbständig mobil sein können und immer auf Fahrer angewiesen sind, ein großer Gewinn sein. Das wäre aber erst mit der nächsten Stufe – den vollautonomen Fahrzeugen überhaupt möglich.

Zudem fällt mit dem automatisierten Fahren aber auch ein wichtiges Argument für das eigene Auto weg: Bislang werden Autos ja nicht zuletzt »aus Freude am Fahren« verkauft. Wenn der Computer die Steuerung übernimmt, ist dieses Werbeargument hinfällig. Und wer sich von der – hoffentlich vernünftig agierenden – Elektronik fahren lässt, braucht auch definitiv keine Motoren mehr mit mehreren hundert Pferdestärken. Oder man nutzt stattdessen gleich Busse und Bahnen.

Auf der anderen Seite könnte das autonome Fahren dem Auto aber auch einen enormen Attraktivitätsschub verleihen. Wenn man bald auch im Auto Zeitung statt Verkehrsschilder lesen darf, kann das Auto mit einem wichtigen Vorteil des öffentlichen Verkehrs gleichziehen. Es besteht auch das Risiko, dass damit ein neuer Auto-Boom entsteht, weil das Auto an Bequemlichkeit gewinnt – zumal wenn auch noch die lästige Parkplatzsuche entfällt, weil das autonome Auto das zukünftig selbst erledigt. Es könnte wieder einmal passieren, dass eine vermeintliche Effizienztechnologie sich als Rebound entpuppt und letztlich das Gegenteil erzeugt – nämlich mehr Autos und mehr Verkehr mit all den daraus resultierenden Problemen: Energie- und Ressourcenverbrauch, Abgase, Klimawandel, Lärm und noch mehr Flächenversiegelung durch neue Straßen.

Auch wenn das autonome Fahren bislang noch Zukunftsmusik ist, so tönt diese doch von nicht allzu weit her. Höchste Zeit, dass wir uns über die damit verbundenen Fragen ernsthafte Gedanken machen und rechtzeitig festlegen, wo die Grenzen des autonomen Fahrens liegen sollen. Ein schnell zusammengeschriebener Gesetzentwurf, der die Komplexität der Probleme nicht einmal ansatzweise widerspiegelt, ist dabei wenig hilfreich. Wie so oft drängt sich der Eindruck auf, dass dabei vor allem die Wünsche der Autoindustrie im Mittelpunkt stehen – die sich solcherlei Dienstleistungen ja auch durch regelmäßige Wahlkampfspenden an die Regierungsparteien einiges kosten lässt und nun

die Spielwiese für das technisch Machbare ohne große Einschränkungen eröffnet sehen möchte.

Ein Problem könnten allerdings die potenziellen Nutzer sein: Eine Umfrage des Meinungsforschungsinstituts Yougov ergab, dass die Hälfte der Deutschen bislang noch Angst hätte, sich in ein selbstfahrendes Fahrzeug zu setzen.[5] Das ist auch der Grund, weshalb die Bahn, bei der es die Leit- und Sicherheitstechnik ja schon längst gibt, die vom Stellwerk aus gesteuert wird und bei der das autonome Fahren daher technisch eigentlich viel eher in Reichweite wäre, das Projekt bislang höchstens halbherzig verfolgt. Auf die mangelnde Akzeptanz sollte allerdings niemand hoffen. Denn was einmal erlaubt ist, ist erfahrungsgemäß kaum noch zurückzuholen, auch wenn es sich später als problematisch erweist – das beweist nicht zuletzt die Zulassung von Autos selbst, die eine fatale Auswirkung auf Städte und Landschaften hatte und nicht zuletzt jährlich für knapp 4000 Verkehrstote verantwortlich ist.

Dieser Artikel erscheint auch in der Zeitschrift Lunapark 21 Nr. 35.

Tausendfache vorsätzliche Körperverletzung – ein Kommentar zum Abgas-Untersuchungsausschuss des Bundestages

von Andrea Frank
(Referentin Parlamentarischer Untersuchungsausschuss Abgasskandal)

»Die einen wollen nicht wie sie sollen« – »Die anderen können nicht wie sie können«

Das ist schon mal ein Zwischenergebnis im Untersuchungsausschuss zum Abgasskandal Anfang 2017. Die Akteure der Sätze kann man getrost vertauschen, es passt trotzdem.

Schon bei Inkrafttreten der neuen Abgasvorschriften war allen bekannt, dass die Grenzwerte nur auf der »Rolle« (Rollen-Prüfstand) eingehalten werden. Mit Einführung von EUR-5 haben sich die Luftwerte sogar verschlechtert statt verbessert. Obwohl noch nicht klar war, ob sich der Trend bei EUR-6-Fahrzeugen fortsetzt, hat das die Bundesregierung nicht abgehalten, schon einmal den Kauf dieser Fahrzeuge durch eine Steuerbefreiung für »besonders schadstoffarme Fahrzeuge« anzuheizen.

NO₂, also Stickstoffdioxid, wirkt sich verheerend auf die Atemwege aus, führt zu zahlreichen Krankheiten und mehr als 10.000 vorzeitigen Todesfällen im Jahr. Sachverständige haben unter Bezug auf Studien der OECD zu den Kosten der durch Fahrzeuge verursachten Luftverschmutzung darauf hingewiesen, dass der Preis für die Übertretung der Grenzwerte von allen zu tragen ist: die monetären Folgen für Krankheitsausfälle und Behandlungskosten, für Folgen frühzeitigen Versterbens belaufen sich bis EUR-4-Norm pro Dreckschleuder auf die Anschaffungskosten eines Fahrzeuges. Da bei Einführung von EUR 5 eine Verschlimmbesserung eingetreten ist, kann man sich ausmalen, was das für die Gesundheit aller und die Kosten bedeutet.

Währenddessen jammert die Automobilindustrie erfolgreich, dass ein Auto zu teuer wird, wenn man sich an die Vorschriften zur Luftreinhaltung hält, in dem man die bereits vorhandene Technologie nutzt und wirklich saubere Autos produziert. Sonst könne man den Diesel als Massenprodukt vergessen und das Drohen mit Arbeitsplatzabbau verfehlt seine Wirkung nie. Während für die Behauptung, dass der Luftreinhaltung nicht gedient ist, wenn man es mit der Grenzwerteinhaltung übertreibt, basierend auf von der Automobilindustrie bezahlten Gutachten die »belegen«, dass Grenzwerte die Luft nicht sauberer machen, hat sich zu der Frage, ob Autos unerschwinglich werden oder wieviel Arbeitsplätze Gesetzestreue die Autobauer wirklich kosten würde, offenbar kein Sponsor gefunden, der diese Behauptungen gutachterlich bestätigt.

Aber derartiges wurde auch nicht von der Bundesregierung angefragt. Federführend für die meisten Fragen, die den Ausschuss betreffen, ist das Verkehrsministerium, das die Fachaufsicht über das Kraftfahrtbundesamt

(KBA) hat. Die Zustände, die in den Ermittlungen für das KBA offenbar wurden, sind mit dem Begriff organisiertes Chaos noch milde beschrieben.

Man hat die Automobilindustrie sich selbst überlassen, sogar noch veraltete »für Mitglieder unverbindliche Leitlinien« des VDA einer »verbindlichen Anerkennung durch das KBA« zugeführt. Das KBA war zufrieden.

Heute beklagen sich Industrie und Regierung gleichermaßen, dass die Gesetze zu Abschaltvorrichtungen einerseits unklar gefasst sein sollen, andererseits keinen Spielraum für Prüfungen außerhalb eines starren Konzepts zuließen. Dass die Autoindustrie, die Sturm läuft bei jedem nachteilig wirkenden Komma in Gesetzen, da nix sagt, liegt in der Natur der Sache. Ganze Greenworkinggroups der Automobilindustrie mit hochbezahlten Juristen haben sich Gedanken gemacht, wie Auslegungsspielräume von denen man heute spricht, günstig genutzt werden.

Ob diese vielleicht zu weit gedehnt worden sind, konnte dem KBA aber gar nicht auffallen: Für die Auslegung der Regelwerk hat sich zumindest bis heute niemand im KBA interessiert. Auch das KBA beschäftigt Juristen, die aber gar nicht wissen, was die anderen Kollegen so machen.

Während in anderen Ressorts der Regierung Ministerien ihre nachgeordneten Behörden ständig mit »Auslegungshilfen« zu Gesetzen versorgen, hat das Bundesverkehrsministerium (BMVI) hier geschlafen.

Erstaunlich, waren doch auch Vertreter von BMVI und Bundesumweltministerium (BMUB) schon seit 2009 über eine Lenkungsgruppe zur Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen (BaSt) über mögliche Manipulationen informiert. »Cycle beating« hieß damals das geheime Codewort für das Einhalten von Grenzwerten nur im Prüf-Zyklus. Die befragten Zeugen sind sich bis heute nicht einig, was man damals damit gemeint war. Fest steht: im »Verdachtsfall« solle Hinweisen nachgegangen werden. Klingt irgendwie kriminell.

Das BMUB und dessen nachgeordnete Behörde Umweltbundesamt (UBA) blieben stumm und wollten mit nicht zu viel Druck wegen so nichtiger Belange wie dem Umwelt- und Gesundheitsschutz das Verkehrsressort nicht verschrecken. Dort hatte man auch in höheren Etagen in jedem Fall eine Ahnung, da läuft eine »riesige Sauerei«, es fehlte allein der »Anpack«. Nach einer Studie der BaSt, deren Veranlassung bereits auf Erkenntnissen über Schummeleien basierte und die den Beteiligten entsprechende Verdachtsmomente auf dem Präsentierteller lieferte, blieben aber alle stumm und die Ergebnisse von 2012 bis 2016 in der Schublade. Aus formellen Gründen, laut Verkehrsministerium.

Die Untersuchungskommission des BMVI, die ausschließlich aus Ministeriumsvertretern und dem KBA besteht, ist nicht Ernst zu nehmen. Man nimmt sich VW einmal unter den Augen der Öffentlichkeit kräftig zur Brust – Super Show! VW spielt mit. Jedenfalls, solange

es den ohnehin makelbehafteten Motor EA 189 betrifft und damit vor allem Fahrzeuge, die sich nicht mehr in der laufenden Produktion befinden. Zu Fahrzeugen mit dem Motor EA 288, deren Typengenehmigung noch aussteht, wird die Erklärung abgegeben, dass diese nicht mit einer unzulässigen Abschaltvorrichtung ausgestattet seien. Der Anlass für die Wiedergabe der Erklärung verwundert, denn die bei diesen Fahrzeugen gemessenen NO²-Werte waren unbedenklich. Offen ist, inwieweit die Erklärung VWs auch für Abschaltvorrichtungen greift, die sich auf CO² beziehen.

Bemerkenswert: Herr Winterkorn hat in seiner Vernehmung vor dem Ausschuss ausgesagt, er habe in den letzten sieben Tagen seiner Amtszeit erfahren, dass nicht nur der Motor EA 189 von dem Thema Abschaltvorrichtung betroffen war.

VW wurde vom KBA gedrängt, Maßnahmen zum Schutz von Kundenrechten zu ergreifen. Dabei geht es unter anderem um Verjährungsverzicht bis zur Klärung der Situation und Folgen, insbesondere um die Verpflichtung VWs, dass sich nach einem Update der Software keine Änderungen bei der Motorleistung oder dem Verbrauch und dem CO²-Ausstoß der für die Steuerfestsetzung maßgebend ist, ergeben. Obwohl die Kommission berichtet, dass alle Hersteller Abschaltvorrichtungen benutzen und vor allem »Zweifel an deren Zulässigkeit« bei einigen Herstellern wie zum Beispiel Opel oder Audi hegt, ist von Maßnahmen zum Kundenschutz hier keine Rede.

Hier wird offenbar mit mehrerlei Maß gemessen.

Die anderen Hersteller haben sich zwar angeblich freiwillig bereit erklärt, ihre Abgasreinigungssysteme in rechtskonformen Zustand zu bringen: Denn dann würden die Zweifel des KBA an der Zulässigkeit der Abgasminderungsstrategien nicht weiter bestehen. Komisch ist, warum nun mit relativ leichten Veränderungen die Abgasreinigungssysteme in Schuss gebracht werden können ohne dass Bauteile oder der Motor zu Schaden kommen soll, denn das wurde als Argument zur Begründung der Zulässigkeit der Abgasreinigung von den betroffenen Herstellern schließlich vorgetragen. Merkwürdig auch, dass das KBA seine Zweifel an der Zulässigkeit der Herstellermethoden überhaupt zum Ausdruck bringt, wenn sie doch die Ansicht vertritt, dass Motorschutzgesichtspunkte nach der geltenden Verordnung zur Zulässigkeit führt, »seien sie auch noch so klein.«

Diese Formulierung, die bereits seit Jahresbeginn 2016 in den Überlegungen des BMVI aufgetaucht ist, findet sich :1 in einem erst im Frühjahr 2016 in Auftrag gegebenen Rechtgutachten des Prof. Dr. Brenner wieder. Das erstaunt, denn für eine juristische Auslegung der Ausnahmevorschrift zum Motorschutz bedeutsam ist vor allem auch das Wörtchen »notwendig«, worauf nicht eingegangen wird. Zumindest bei der Anwendung öffentlich-rechtlicher Vorschriften kann man den Begriff nicht losgelöst von öffentlichen Interessen - hier der Luftreinhaltung - verstehen. Sonst kommt das Verbot

nicht mehr zur Geltung. Die Ausnahmevorschrift muss berücksichtigen, ob ein milderes Mittel gleicher Eignung zur Verfügung steht, genauer ist zu fragen: kann man mit vertretbarem Aufwand in gleicher (oder sogar besserer) Weise den Motorschutz gewährleisten, dabei die Allgemeinheit weniger belasten. Vor dem Hintergrund, dass es offenbar für die Hersteller unter dem Druck des Abgasskandals plötzlich so einfach war, die Strategie zu wechseln, warum dann nicht früher? Warum soll jede noch so kleine Gefährdung des Motors eine Reduzierung der Abgasreinigung auf nahezu Null rechtfertigen?

Vollkommen offen ist noch, wie sich die angekündigten NO_x-Korrekturmaßnahmen zur besseren NO_x-Strategie auf die CO² und Verbrauchswerte auswirken. Diese Werte hat die Kommission bis heute nicht veröffentlicht. Angeblich sind die Untersuchungen nicht abgeschlossen, das KBA scheint Amok zu messen. Das lässt nichts Gutes für VerbraucherInnen ahnen.

Außer VW hat bislang kein Hersteller vergleichbare Maßnahmen zum Kundenschutz getroffen und es ist nicht auszuschließen, dass aufgrund der von den Sachverständigen noch einmal ausdrücklich attestierten Wechselwirkung bei einer Reduzierung der NO_x-Werte die Partikel- und CO²-Werte ansteigen.

Selbst der Chef des Verbandes der Automobilindustrie (VDA) Herr Mathias Wissmann und sein Referent Dr. Seiler, die gegenüber den Ministeriumsvertretern äußerst aktiv waren, wiesen in ihren Vernehmungen auf den Spagat der Autoindustrie hin, sowohl die CO²-Werte als auch die NO_x-Werte gleichermaßen in den Griff zu bekommen.

Sollte auch hier die Deutsche Umwelthilfe (DUH) mit ihren Hinweisen wieder einmal Recht bekommen, dass nicht nur bei NO_x sondern auch bei CO² unerlaubt geschummelt wird? Es gäbe sogar schon Hinweise, dass die Autohersteller zwei Produktionslinien aufmachen: eine zur Einhaltung der CO² und Verbrauchswerte und eine gesonderte zur Einhaltung der NO_x-Werte.

Die gesamte Bundesregierung hat sich keinesfalls mit Ruhm bekleckert, ist schlicht mit Verweis auf die Zuständigkeit des Verkehrsministeriums stumm geblieben.

Nicht zu erklären ist, wenn bereits Anfang 2016 das Verbraucher- und Justizministerium einen Gesetzesentwurf zur Sammelklage in der Schublade hatte, warum ist dann Anfang 2017 immer noch nichts passiert? Spielte der Vermerk des Verkehrsministeriums »brauchen wir nicht« wirklich keine Rolle? Inzwischen dürfte ein immer noch nicht vorgelegter Entwurf dem nahenden Ende der Wahlperiode anheimfallen, also kaum noch lohnen.

Während das Wirtschaftsministerium die Presserklärungen der DUH zumindest in einem gesonderten Ordner über die Jahre gesammelt hat, wollte die einzige Prüfbehörde für den so wichtigen Wirtschaftszweig, das KBA, die Hinweise von dort allenfalls »intuitiv« wahrge-



Ex-VW-Chef Winterkorn (links unten 2. v.r.) vor dem Untersuchungsausschuss zum Abgas-Skandal am 19.1.2017, Ausschuss-Vorsitzender Herbert Behrens (oben rechts). Foto: Frank Schwarz/linksfraktion

nommen haben. Auch das Verkehrsministerium fand die Hinweise populistisch und nur zur Mobilisierung der Verbraucherinnen und Verbraucher gedacht. Obwohl diverse Gespräche mit den Herren Resch und Friedrich stattgefunden haben, in denen es auch um Manipulationen ging, fühlte sich das Verkehrsministerium nicht angesprochen. Warum aber wurden schon 2010 Anti-manipulations-Maßnahmen zur besseren Grenzwert-Einhaltung, ein Vorschlag aus dem Umweltministerium, begrüßt?

Das Umweltministerium fühlte sich nicht zuständig, der damalige Umweltminister Peter Altmaier, befürchtete einen Riesenärger, wenn er den an ihn adressierten Hinweisen nachginge. Die Gespräche hatte er ohnehin als amtierender Kanzleramtsminister aus seinem Gedächtnis verdrängt. Letztlich wirken sich die Auto-Emissionen erheblich auf unsere Steuer aus – und bis heute hat es keinerlei Maßnahmen in dieser Hinsicht gegeben, obwohl sie auf der Hand liegen. Die Situation wird letztlich auch aus Zuständigkeitsgesichtspunkten vom Finanzministerium ausgesessen, da es für eine Steuerneufestsetzung eine rückwirkende Änderung der Kfz-Herstellerbescheinigungen bedarf. Für viele Fahrzeuge mit erhöhten CO²-Werten und die die EUR-6-Vorschriften wegen der unzulässigen Abschaltvorrichtungen nicht eingehalten haben, ist bereits heute – 1,5 Jahre nach dem Bekanntwerden der Manipulationsvorwürfe und weit nach Bekanntwerden der falschen Herstellerangaben zu CO² und Verbrauch die 4-jährige Verjährungsfrist für eine Steuerneufestsetzung abgelaufen.

Das ist nicht nachzuvollziehen vor allem in Anbetracht der Tatsache, was uns die Grenzwert-Überschreitungen für unsere Volkswirtschaft bedeuten.

Gegen keinen Hersteller, die bei der Typenzulassung geschummelt haben, sind Sanktionen erhoben worden, obwohl die Vorschriften eindeutig dieses gebieten. Entgegen der von der Bundesregierung in der Öffentlichkeit kolportierten Auffassung, Sanktionen für die Verwendung von Abschaltvorrichtungen seien nicht in deutsches Recht umgesetzt. Diese Haltung scheint für die Bundesregierung bequemer zu sein, sie ist aber schlichtweg falsch.

Die Verhängung von Sanktionen wäre eine mehr als überfällige Maßnahme, um die der Bevölkerung entstandenen Gesundheitsschäden und horrenden Kosten ein wenig auszugleichen. Es ist auch nicht mehr vermittelbar, weshalb ein/e ALGII-EmpfängerIn oder eine SteuerzahlerIn wegen einer vergleichsweise kleinen Schummelei mit existenzbedrohenden Sanktionen belegt wird, die Autoindustrie, die die Sanktionen wahrscheinlich aus der Portokasse zahlt, ungeschoren davon kommt.

Im Namen des Volkes? So sieht echtes Regierungsversagen aus!

Warum der Verkehrsminister noch nicht zurückgetreten ist, erschließt sich nicht. Überfällig: nicht nur organisatorische Maßnahmen im KBA, sondern auch per-

sonelle Konsequenzen. Doch wer soll die fordern, die »unabhängige« Untersuchungskommission vertritt sich schließlich selbst.

Ein Ausblick: man darf gespannt sein, wann und mit welchen Ergebnissen der zurück gehaltene CO²-Teil des Berichts der Untersuchungskommission kommt. Oder ob überhaupt.

Fakt ist: die von der Bundesregierung und der Autoindustrie gehypten Vorschriften RDE (»Real drive emission«) und WLTP, beides Prüfverfahren auf der Straße, werden noch lange nicht die in Aussicht gestellten Verbesserungen bringen. Wie soll das auch gehen, haben doch VDA und die Autohersteller allerfeinste Lobbyarbeit geleistet und die maßgebenden Gutachten die zur Gesetzgebung geführt haben, weitestgehend selbst geschrieben.

Allein der Tanz um die geheimnisvolle Transferfunktion, die sich der VDA ausgedacht hat, lässt da nicht viel Gutes erahnen.

Entscheidend ist, was hinten rauskommt! Die Wiedereinführung der Endrohmessung bei der regelmäßig fälligen Abgasuntersuchung (AU), von Europa schon 2013 dringlichst vorgeschlagen, von der Automobilindustrie erfolgreich abgewehrt, ist selbstverständlich. Die Hersteller sind auf richtige Angaben zum CO²-Ausstoß und dem Verbrauch festzunageln, wie sonst sollen umweltbewusste Autokonsumenten ihre Kaufentscheidung sonst treffen? Und: Brauchen wir wirklich Autos als Massenprodukt, wenn sie Ressourcen, Leben und Gesundheit und die Volkswirtschaft so stark belasten? Während die Digitalisierung gehypt und vorangetrieben wird als Fortschritt für die Menschheit, dabei die Veränderung der Arbeitswelt, sprich der Verlust von Arbeitsplätzen wie nebenher als selbstverständliche Nebenwirkung in Kauf genommen wird. Während man dies einmal in Frage stellen sollte, sei auch diese Frage erlaubt: wird die Automobilindustrie und der Gedanke, dass jede und jeder sich ein Auto leisten können muss, überbewertet? Bei Car-Sharing-Firmen, und in umweltfreundlichen Branchen werden bestimmt auch gute Leute gesucht. Am 8.3. soll die Bundeskanzlerin vor dem Untersuchungsausschuss aussagen – neuer Erkenntnisgewinn ist nicht zu erwarten.

F. Schifffahrt

Die Deutsche Seeschifffahrt: Turbokapitalismus für Seeleute, Sozialismus für die Reeder

von Freek Blauwhof

In der heutigen globalisierten Wirtschaft, in der Rohstoffe und Güter in aller Welt produziert und verschifft werden, sind die Profite des gesamten weltweiten Kapitals von der Arbeit der Beschäftigten in der Transportbranche abhängig. Globalisierung und Automatisierung haben inzwischen dazu geführt, dass einige hunderte oder tausende Arbeiter*innen mit zentraler Stellung in den globalen Logistikketten die gesamte Wirtschaft lahmlegen können. Dies wurde Dezember 2014 besonders deutlich, als die Beschäftigten des Antwerper Hafens in den Streik traten. Der belgische Unternehmerverband Unizo schätzte den täglichen Verlust aufgrund des Streiks auf ganze 878 Millionen Euro. Der Antwerper Bürgermeister erklärte während des Streiks, die Hafengewerkschaft würde »das Land kaputt streiken.« (Gazet van Antwerpen, 15. Dezember 2014)

Doch gerade die Globalisierung der vom Wesen her besonders mobilen Transportbranche setzt die Beschäftigten auch eine beachtliche Abwärtsspirale hinsichtlich der Löhne und Arbeitsbedingungen aus. Der LKW-Gütertransport ist in Europa längst eine internationale Branche, wo national verhandelte Tarifverträge eher Ausnahme als Regel sind. Und jeder Hafen, sowohl öffentliche Unternehmen als auch private Terminalbetreiber, konkurriert mit den anderen Häfen um die gleichen Seeschiffe anzuziehen.

Die Seeleute in der transnationalen Seeschifffahrt bekommen die Abwärtsspirale in besonderem Maße zu spüren. 1950, als jährlich noch etwa 25 Mio. Tonnen Güter in den deutschen Häfen gelöscht wurden, waren noch etwa 50.000 deutsche Seefahrer auf deutschen Seeschiffen beschäftigt. 2014 hat sich das Güteraufkommen verzweifelt auf etwa 300 Mio. Tonnen pro Jahr. Die deutsche Handelsflotte aber, immerhin die viertgrößte der Welt, beschäftigt nur noch etwa 5.000 europäische Seeleute. Auf einem gängigen Containerschiff deutscher Eigentümer und/oder Reeder sind höchstens ein europäischer Kapitän, ein Erster Offizier und (noch) ein Schiffmechaniker engagiert. Der Rest, meist asiatische Seeleute, fällt nicht unter deutschem Arbeitsrecht und werden beschäftigt zu Heuern, die ein Leben in West-Europa nahezu unmöglich machen. Überstunden werden oft nicht gezahlt, Urlaub nicht gewährt.

Das Einfallstor für das Lohndumping in der Schifffahrt ist die sogenannte Ausflagung. Von aktuell 2.630 Schiffe deutscher Eigentümer fahren nur noch 150 unter deutscher Flagge (das Zweitregister nicht mitgerechnet). Der Rest fährt unter den Billigflaggen von Staaten wie Liberia, Antigua und Barbuda, Malta, Portugal, oder der Marshall-Inseln. Die Arbeitsverhältnisse auf dem Großteil der Schiffe werden damit nicht vom deutschen

Arbeitsrecht und verdi-Tarifverträge, sondern von den Regeln des jeweiligen Flaggenstaates und dem ungünstigeren internationalen Tarifvertrag des International Transport Workers' Federation (ITF) geregelt. Und sogar auf den Schiffen, die noch unter deutscher Flagge fahren, werden die meisten Beschäftigten nicht nach dem Verdi-Tarifvertrag bezahlt. Denn die sogenannte Schiffsbesetzungsverordnung (SchBesV) erlaubt es den Reedern seit letztes Jahr, sogar unter deutscher Flagge außer des Kapitäns und des Ersten Offiziers sämtliche Seeleute aus aller Welt unter Billiglohnbedingungen einzustellen.

Doch die Reeder gaben sich mit den Billiglöhnen allein noch längst nicht zufrieden. Sie argumentierten, die deutsche Seeschifffahrt drohe seit Anfang der anhaltenden Schifffahrtskrise 2007 im mörderischen internationalen Wettbewerb ständig unterzugehen, und forderte weitere Steuergeschenke. Die Bundesregierung und ihre Vorgänger haben den deutschen Reedereien deshalb jede Menge Subventionen und Steuererleichterungen beschert. So zahlt der Bund jährlich etwa 60 Millionen an Subventionen, die den Reedern die Lohnkosten um fünfstelligen Beträgen pro Besatzungsmitglied erleichtern. Letztes Jahr, als die Frachtraten besonders tief sanken und die Gewinnspannen in der internationalen Seeschifffahrt verdampfen ließen, kamen noch weitere Geschenke hinzu.

Die 2016 von SPD und CDU/CSU verabschiedete Erhöhung des sog. Lohnsteuereinbehalts von 40% auf 100% erlaubt es Reeder von Schiffen unter deutscher Flagge, sämtliche Lohnsteuerabgaben selbst zu behalten. Damit macht die Bundesregierung den Reedereien ein weiteres Geschenk in Höhe von 50 Millionen pro Jahr. Damit ist die Gesamtzahl der Lohnsubventionen auf etwa 130 Millionen Euro jährlich angestiegen, was zu beispiellos subventionierte Gehälter führt. Nimmt eine Reederei eines größeren Frachtschiffs unter deutscher Flagge alle Zuschüssen des Bundes und der Ausflagungsstiftung in Anspruch, dann zahlt sie z.B. für ein Kapitän nach Angaben der Gewerkschaft Verdi. von den 92.040 € Jahreslohnkosten nur noch 21.332 €, oder nur noch 23%. Damit genießen deutsche Reeder Bedingungen, die selbst die berüchtigten griechischen Reeder von Neid erfüllen.

Darüber hinaus haben die Reedereien mit der Tonnagesteuer seit 2003 mehr als 4,7 Milliarden an Steuererleichterungen erhalten. Jährlich kommt dies auf einer durchschnittlichen Unterstützung von fast 400 Millionen Euro. Auch sind sogenannte Schifferlöspools dauerhaft aus der Versicherungssteuer befreit, was nach Angaben von Verdi den Reedern jährlich mit rund 200 Millionen Euro entgegenkommt. Der ehrenamtliche Vorsitzende der Bundesfachgruppe Häfen von Verdi, Thomas Mendrzik, schlussfolgert deshalb, dass »die Reeder den Staat als Selbstbedienungsladen [missbrauchen].« (Verdi Schifffahrt, 2/2016)

Unter den damaligen Bundeskanzler Schröder wurde diese staatliche Förderung im Jahr 2004 noch an Bedingungen geknüpft, die die Reeder verpflichteten, eine Mindestanzahl (500) der Schiffe im deutschen Eigentum unter deutscher Flagge zu fahren. Im Rahmen des neu gegründeten Maritimen Bündnisses verpflichteten sich die Reedereien ebenfalls dazu, mehr Seeleute auszubilden und Praktika anzubieten. Diese Verpflichtungen wurden von die Regierung unter Bundeskanzlerin Merkel nicht weiter beachtet. Die Fördermaßnahmen wurden jedoch kontinuierlich ausgebaut. In den letzten acht Jahren ging die Zahl der Schiffe unter deutscher Flagge immer weiter zurück, von damals 400 über 500 auf jetzt 330. Auch ist die Zahl der ausbildenden Reedereien in der internationalen Seeschifffahrt von 79 in 2007 auf 33 in 2015 zurückgegangen.

Deshalb ist das Maritime Bündnis letztlich am Ausbleiben der Zugeständnissen von Reederseite einen ruhmlosen Tot gestorben. Die letzte Aushöhlung der Schiffsbesetzungsverordnung von Juni 2016, wonach Reeder von Frachtschiffen unter deutscher Flagge statt

4 europäische Seeleute und einen Schiffsmechaniker nur noch einen Kapitän und einen Ersten Offizier aus EU-Ländern einstellen müssen, war für die Gewerkschaft Verdi. der letzte Tropfen, der das Fass zum Überlaufen brachte. Aus Frust über die Verschlechterung der Arbeitsbedingungen, und darüber, dass das BMVI und der Reederverband VDR die Regelung ohne Beteiligung der Gewerkschaft eingefedelt hatten, stieg Verdi aus dem Bündnis aus.

DIE LINKE hat die Fehlentwicklung in der Seeschifffahrt kontinuierlich skandalisiert. Wir fordern erstens die sofortige Rücknahme der Aushöhlung der Schiffsbesetzungsverordnung. Auch ist es ein Skandal, dass SPD und CDU/CSU einen Sozialismus für die Konzerne etablieren und damit einen gefährlichen wirtschaftspolitischen Präzedenzfall schaffen. Denn wer anfängt, ganze Branchen aus der Steuerpflicht zu nehmen, nur weil Unternehmen im internationalen Wettbewerb stehen, unterminiert auf Dauer die Finanzierung der öffentlichen Daseinsvorsorge. Deswegen sagen wir: Keine Leistung ohne Gegenleistung!

G. Flugverkehr

von Monika Lege (Verkehrsreferentin Robin Wood)

Flugverkehr, Wald und Klimaschutz – Die ICAO-Kampagne

Weltweit demonstrierten Anfang Oktober Menschen für Klimaschutz und weniger Flugverkehr. Anlass war die 39. Hauptversammlung der ICAO, der Internationalen Organisation für zivile Luftfahrt. Fast 20 Jahre nach dem Kyoto-Protokoll will die ICAO mit einem Konzept namens »Carbon Neutral Growth« Klimaschutz vorgaukeln und sich gleichzeitig die Lizenz für weiterhin ungebremstes Wachstum sichern.

Auch Robin Wood hat mit Lobbyarbeit und direkten Aktionen für mehr Klimaschutz durch weniger Fliegen gekämpft. Vorab haben wir eine gemeinsame Stellungnahme der Umwelt- und Entwicklungsverbände an die deutsche Regierungsdelegation sowie die EU initiiert. Just in time konnten wir sie der Delegation mit auf den Weg geben. Brot für die Welt, der Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND), der Verkehrsclub Deutschland (VCD), Germanwatch und das Forum ökologisch-soziale Marktwirtschaft (FÖS) fordern darin gemeinsam mit Robin Wood von Bundesregierung und EU, sich für ein substantielles globales Reduktionsziel aller Treibhausgase aus dem den Flugverkehr einzusetzen. Landwirtschafts-, boden- und waldbasierte Offsetting-Gutschriften müssen vollständig als »Klimaschutzmaßnahmen« ausgeschlossen werden, ebenso Anbaubiomasse für alternative Kraftstoffe.

Am Vorabend der ICAO demonstrierte Robin Wood im Frankfurter Flughafen, dem größten deutschen Airport, gemeinsam mit mehreren hundert Menschen aus der Region unter dem Motto »Save the climate – Stop Airport Expansion« (Klima retten – Flughafen ausbauen stoppen). Das war unser Beitrag zur globalen Aktionswoche »Stay Grounded« (Bleib am Boden). Im französischen Nantes, in Istanbul, London, Wien und Mexico City, im australischen Sidney und kanadischen Montréal gingen Aktivist_innen für weniger Flugverkehr zum Schutz des Klimas auf die Straße, in Flughäfen und auf bereits laufende oder geplante Baustellen. Unsere gemeinsame Botschaft: »Tell Airlines and States to reduce Emissions not to Greenwash« –Luftverkehrsunternehmen und Staaten müssen Treibhausgas-Emissionen reduzieren statt ein grünes Mäntelchen für den Flugverkehr zu stricken. Ein Protestschreiben internationaler Zivilgesellschaft von mehr als 70 Organisationen und tausenden Einzelpersonen wurde in Montréal dem ICAO-Sekretariat überreicht.

Anmerkung:

Film über die Global Action Days <https://youtu.be/hMzVef8bQoA> und auf <http://systemchange-not-climatechange.at/airport-action-days/>

Am Ende hat die ICAO erwartungsgemäß ihr geplantes »Carbon Neutral Growth«-Konzept beschlossen. Aber

die vielen kreativen Proteste in aller Welt haben erfolgreich verhindert, dass Airlines es als wirksamen Klimaschutz verkaufen konnten. Unsere kritischen Stimmen fanden in der Berichterstattung über Gehör und waren auf den offiziellen ICAO-Seiten zur 39. Versammlung im Internet unübersehbar.

Hintergrund:

Flugverkehr ist einerseits die am schnellsten wachsende Quelle von Treibhausgasemissionen. Andererseits ist die Luftfahrt einer von nur zwei Sektoren, für den es keine Klimaziele der Vereinten Nationen gibt. Auf dem Klimagipfel in Paris im vergangenen Dezember beschloss die Weltgesellschaft, alles zu tun, um den Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur bis zum Jahr 2050 auf deutlich unter 2 Grad Celsius, möglichst unter 1,5 Grad zu begrenzen.

Heute ist der Luftverkehr für rund fünf Prozent der menschengemachten Klimaerwärmung verantwortlich. Das klingt wenig. Aber noch immer nutzt nur ein Zehntel der Menschheit überhaupt Flugzeuge. Von diesem Zehntel wiederum fliegen sehr wenige immer häufiger. Der Beitrag einer kleinen Minderheit zum Klimawandel ist also enorm.

Die ICAO ist eine UN-Sonderorganisation von 191 Mitgliedsstaaten UND der Luftfahrtindustrie. So ist der BDL, Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft, Mitglied der deutschen Delegation. Organisationen der internationalen Zivilgesellschaft haben maximal Beobachterstatus.

Die ICAO erwartet ein Wachstum des Flugverkehrs bis 2050 um 300 bis 700 Prozent. Selbst im unwahrscheinlichen Fall, dass alle anderen Sektoren bis 2050 kein Treibhausgas mehr in die Luft bliesen, würde der Flugverkehr bei einem »weiter so« die in Paris vereinbarten Klimaziele verhindern.

Das erste globale Klimaabkommen, das Kyoto-Protokoll, wurde vor fast zwanzig Jahren beschlossen. Es beauftragte die ICAO mit der (Zitat) »Begrenzung oder Reduktion der Emissionen von Treibhausgasen aus dem Luftverkehr«.

Längst hätte die ICAO liefern müssen. Ihre jetzt beschlossenen Maßnahmen heißen »Carbon Neutral Growth«, Kohlendioxidneutrales Wachstum. Ihr Kernstück ist das »Offsetting«: Fluggesellschaften kaufen für einen minimalen Teil ihrer aus dem Kerosinverbrauch errechneten Kohlendioxid-Abgase Zertifikate für Kohlendioxid-Einsparungen. Das Kohlendioxid aus den Flugzeugturbinen sollen Menschen in anderen Sektoren als der Luftfahrt und in anderen Ländern als den Firmensitzen der Fluglinien oder Flughäfen einsparen.

Klingt kompliziert. Ist es auch. Der BDL erklärt es so: »Kohlendioxid-Emissionen, die durch Wachstum im

Luftverkehr entstehen, sollen ab 2020 an anderer Stelle kompensiert werden. Dazu werden Klimaschutzprojekte aufgesetzt, etwa zum Umstieg von fossilen auf erneuerbare Energien in einem lateinamerikanischen Dorf.«

Kerosin ist ein fossiler Energieträger. Es gibt keine nennenswerte Alternative aus Erneuerbaren. Fliegen gehört zu einem Lebensstil mit maximalem Ressourcenverbrauch. Anders gesagt, einem Lebensstil aufgrund vielleicht nicht individuellem, aber gesellschaftlichem Reichtum. Der grassiert vermutlich nicht in dem vom BDL angeführten »lateinamerikanischen Dorf«. Vielmehr lässt »Dorf« auf einen bäuerlichen, naturnahen Lebensstil schließen. Wie viele Familien müssten im Beispiel vom BDL ihren Strom aus der Steckdose oder aus Generatoren, ihre Öfen und Pick-ups auf erneuerbare Energien umstellen, um die Emissionen einer einzigen Boeing 747 für 400 Leute auszugleichen?

Eventuell gibt es dafür zu wenig fossil betriebene Trecker oder Busse im ländlichen Lateinamerika. Das Land, in dem besagtes Beispieldorf liegt, hat sich noch dazu im Abkommen von Paris zu nationalen Reduktionszielen verpflichtet. Wo soll da noch was für Fluggesellschaften aufzukaufen sein? Wenn überhaupt sauber gezählt wird.

Der bürokratische Aufwand für das Offsetting-System wäre enorm. Wofür? Erst 2027 ist es verpflichtend. Klimaforscher_innen befürchten, dass ohne massive Reduktion der jetzigen Treibhausgasemissionen bereits 2030 die »Tipping Points«, die Kipp-Punkte, für eine noch beherrschbare Klimaerwärmung erreicht sind. Offsetting soll nur das Verkehrswachstum ab 2020 betreffen.

Das Basisjahr ist viel zu spät. Offsetting spart nicht ein einziges Gramm Kohlendioxid in der Luftfahrt ein. Offsetting erfasst nur die Klimawirkung des aus dem Kerosinverbrauch errechneten Kohlendioxids am Boden. Die Klimawirkung von Wasserdampf und weiteren Abgasen sowie die Flughöhe bleiben unberücksichtigt.

Der BDL bezeichnet Offsetting unbeirrt als Klimaschutzinstrument. Und fordert flugs, nun die Luftverkehrsteuer abzuschaffen und alle Flüge aus dem Europäischen Emissionshandel rauszunehmen. Die Airlines brauchen das ICAO-Abkommen als »Greenwashing«, als grünes Mäntelchen mit dem Gütesiegel der Vereinten Nationen. Sie wollen ihr Image polieren und weiter wachsen.

Robin Wood und viele andere Umwelt- und Klimaschützer_innen weltweit entzaubern den schönen Schein. »Carbon Neutral Growth« und »Offsetting« reduziert keine Treibhausgase. Eine ökologisch oder sozial sinnvolle Qualität von Ausgleichprojekten ist angesichts der von den Airlines zu verantwortenden Klimaschäden und ihrer Wachstumsraten nicht einmal ansatzweise möglich. Geschweige denn gerecht.

Zertifikate auf Wälder und landwirtschaftliche Flächen als Offsetting-Projekte für Fluggesellschaften würden die globale Konkurrenz um Flächen auf Kosten von Ernährung, bäuerlicher Landwirtschaft, naturnaher Waldwirtschaft und Wildnis unerträglich verschärfen. Die Kluft zwischen arm und reich würde größer.

Flugreisen schädigen das Klima maximal bei minimalem Zeitaufwand. Das Klima schützt, wer weniger fliegt. Alles andere ist Quark.

H. Parlamentarischen Initiativen der Linksfraktion im Verkehrsbereich vom 9.4.2016 bis 25.2.2017

Eine Übersicht über die parlamentarischen Initiativen der Linksfraktion zur Verkehrspolitik findet sich unter <http://gleft.de/1fH>. Alle genannten Bundestagsdrucksachen können unter Eingabe der Drs.-Nr. als pdf herunter geladen werden unter <http://gleft.de/1BR>.

Abkürzungen:

AN = Antrag

KA = Kleine Anfrage

EA = Entschließungsantrag

ÄÄ = Änderungsantrag

Bundesverkehrswegeplan (BVWP)

Zum BVWP finden sich Artikel ab S. 35 (Straße), S. 38 (Schiene) und S. 40 (Wasserstraßen).

Neben den hier aufgeführten Parlamentarischen Initiativen hat die Linksfraktion eine ganze Reihe von Anträgen im Verkehrsausschuss gestellt. Diese sowie Progressive Stellungnahmen aus den Anhörungen zum BVWP am 7.11. 2016 finden sich unter <http://gleft.de/1BQ>.

ÄÄ: ... zur Änderung des Bundesschienenwegeausbaugesetzes

30.11.2016 - Drucksache Nr. 18/10536

Bisher gibt es beim Bau von Schienenwegen eine umfassende Beteiligung für Bürger nur dann, wenn der öffentliche Druck zu groß wird. Vor Ort sind aber die meisten Vorhaben sehr umstritten, auch weil beim Schienenlärm noch immer nicht genug getan wird. DIE LINKE will deswegen eine verbindliche Beteiligung einführen, bevor die Planungen zu weit gediehen sind. Wenn die Beteiligung wie am Oberrhein erst nachträglich erfolgt, geht sehr viel Zeit verloren und das Projekt verspätet sich um Jahre.

ÄÄ: ... zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes

30.11.2016 - Drucksache Nr. 18/10534

Die Bürgerbeteiligung setzt beim Straßenbau viel zu spät ein, wenn die Planungen schon sehr weit sind. Dies führt oft zu Klagen, die die Realisierung verzögern. Grundsätzlich spricht sich die Regierung zwar für eine frühzeitige Beteiligung aus - allerdings auf freiwilliger Basis. Zudem wurde dies beim Bundesverkehrswegeplan nicht berücksichtigt, wo frühzeitig vorgeschlagene Alternativen überhaupt nicht berücksichtigt wurden. Deswegen braucht es eine verbindliche Beteiligung bei umstrittenen Großprojekten.

KA: Gesamtbilanz des Bundesverkehrswegeplanes 2030

03.08.2016 - Drucksache Nr. 18/09301

Alle bisherigen Bundesverkehrswegepläne waren deutlich unterfinanziert und mit zu vielen Projekten überfrachtet. Zudem gab es oftmals Parallelförderungen der verschiedenen Verkehrsträger. Vor dem Hintergrund

der aktuellen Bekenntnisse zu neuen Prioritäten mit einem Vorrang des Erhalts vor dem Ausbau und diesem wiederum vor Neubau soll der noch gültige Bundesverkehrswegeplan bilanziert werden. Bislang wurden die Prioritäten mit dem Vorrang des Neubaus völlig falsch gesetzt. Antwort auf Drs. 18/9474.

AN: Bundesverkehrswegeplan 2030 zurückziehen – Klimaschutz- und sozialökologische Nachhaltigkeitsziele umsetzen

13.04.2016 - Drs. Nr. 18/8075

Der Bundesverkehrswegeplan muss in der jetzigen Form sofort gestoppt werden, da er auf falschen Grundannahmen beruht und nicht dazu geeignet ist, die Klima- und Nachhaltigkeitsziele zu erfüllen. Stattdessen muss ein alternativer Bundesmobilitätsplan erarbeitet werden, der die tatsächlichen Mobilitätsbedürfnisse der Menschen statt fragwürdiger Verkehrsprognosen in den Mittelpunkt stellt, das Verkehrswachstum stoppt und eine Verkehrsverlagerung von der Straße und aus der Luft auf die Schiene beinhaltet.

Bundesfernstraßengesellschaft/ Autobahnprivatisierung

Zum Thema auch ein Artikel ab S. 28.

AN: Autobahnprivatisierungen im Grundgesetz ausschließen

15.02.2017 - Drucksache Nr. 18/11165

Privatisierungen der Autobahn sollen in allen Varianten (also auch z.B. Netz-ÖPPs wie in Frankreich, mittelbare Beteiligungen usw.) gesetzlich ausgeschlossen werden. Der Entwurf der Bundesregierung leistet dies nicht. Bei Privatisierungen droht für die NutzerInnen zur Erfüllung der privaten Renditeerwartung eine Ausweitung der Mautpflicht/Mauthöhe mit entsprechenden sozialen Auswirkung. Sinnvolle Ökologische Lenkungswirkungen sind indes nicht zu erwarten.

Dieser Antrag ist hier vollständig abgedruckt ab S. 33. Einen ersten Antrag zum Thema hatten wir unter dem Titel Planungen für die Gründung einer Bundesfernstraßengesellschaft sofort einstellen bereits am 3.11.2015 eingebracht (Drs. 18/6547)

KA: Stand der Überlegungen und Berechnungen hinsichtlich einer Bundesfernstraßengesellschaft

15.08.2016 - Drucksache Nr. 18/09375

Die Linksfraktion will erfahren, wieweit die konkreten Überlegungen auf Bund- und Länderebene zur Bundesfernstraßengesellschaft gediehen sind. Das Thema geht als Verhandlungsmasse in die Verhandlungen über die Bund-Länder-Finanzbeziehungen ein und wird dort hinter verschlossenen Türen sehr diskret verhandelt. [Parallel zur KA stellen wir sehr ähnliche Fragen über den Wissenschaftlichen Dienst an die Länder. Die KA ist eine Kooperation mit der Kampagne »Gemeingut in BürgerInnenhand«. Antwort auf Drs. 18/9592.

Pkw-/Lkw-Maut

Zur Pkw-Maut findet sich ein Artikel ab S. 46. GE zur Aufhebung des Gesetzes über die Erhebung einer zeitbezogenen Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen (Infrastrukturabgabenaufhebungsgesetz – InfrAGAufhG)

25.01.2017 - Drucksache Nr. 18/11012

Die als Ausländermaut bekannte Infrastrukturabgabe/ Pkw-Maut droht nach einem Kompromiss der Bundesregierung mit Brüssel umgesetzt zu werden. Ungeachtet möglicher kosmetischer Änderungen bleibt die Pkw-Maut diskriminierend und damit EU-rechtswidrig sowie ein potenzielles haushälterisches Desaster. Daher muss dieses unsinnige CSU-Projekt noch vor einer Umsetzung gestoppt werden.

EA: ... zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes - Stichwort: Lkw-Maut

30.11.2016 - Drucksache Nr. 18/10499

Das Lkw-Mautsystem auf Bundesfernstraßen wird derzeit als Öffentlich-Private-Partnerschaft betrieben, deren Intransparenz seit Jahren zu öffentlicher Kritik führt. Daher ist eine obligatorische Vertragsoffenlegung unumgänglich. Zudem sollte der Bund die Maut zukünftig in Eigenregie erheben. Das ist kostengünstiger, weil keine Rendite mehr an private Betreiber abgeführt werden muss. Zudem sind Mautausweitungen dann einfacher realisierbar.

ÄA: ... zur Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes – Stichwort: Maut Fernbusse

30.11.2016 - Drucksache Nr. 18/10498

Fernbusse belasten die Infrastruktur fast genauso stark wie Lastkraftwagen – angesichts des Gleichheitsgrundsatzes hätte hier längst gehandelt werden müssen. Vor allem soll mit der Änderung ein Wettbewerbsnachteil der Bahn abgeschwächt werden, welche Trassenentgelte begleichen muss und daher höhere Fixkosten als Linienfernbusse hat.

Abgasskandal

Hierzu auch ein Artikel ab S. 51.

KA: Aktueller Stand der Umrüstung bei manipulierten Dieselfahrzeugen

12.09.2016 - Drucksache Nr. 18/09549

Seit Januar 2016 ruft der Volkswagen-Konzern in Deutschland Fahrzeuge in die Werkstätten zurück, bei denen die Abgasreinigungsanlage vom Hersteller manipuliert wurde. Die Fahrzeuge erhalten eine Umrüstung. Ihre Abgasemissionen sollen anschließend den geltenden Grenzwerten entsprechen. Die Kleine Anfrage soll aufzeigen, ob und wie dieser Prozess bisher umgesetzt wurde. Antwort auf Drs. 18/9975.

AN: Antrag auf Einsetzung eines Untersuchungsausschusses (Abgasskandal)

28.04.2016 - Drs. Nr. 18/8273

Der Abgasskandal stellt erneut die enge Verflechtung von Bundesregierung und Automobilindustrie unter Beweis. Die Maßnahmen der Bundesregierung zur

Aufklärung des Abgasskandals sowie die gezogenen praktischen Konsequenzen wurden in engem Kontakt mit der Autolobby konzipiert, wobei Informationsrechte der Öffentlichkeit und des Parlaments mutmaßlich beschnitten wurden. Um die zum Ergreifen wirksamer Maßnahmen notwendigen Informationen zu erhalten, ist ein Untersuchungsausschuss notwendig.

Bahn

KA: Bahnlärm im oberen Elbtal

16.02.2017 - Drucksache Nr. 18/11310

Der Bahnlärm ist für die Anlieger im oberen Elbtal ein Problem von herausragender Bedeutung. Täglich fahren rund 100 Personenzüge und 140 Güterzüge durch die Sächsische Schweiz.

KA: Anmeldung von Maßnahmen des Schienenpersonennahverkehrs zur Förderung mit Bundesmitteln über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz

03.02.2017 - Drucksache Nr. 18/11088

Wenn Maßnahmen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) mit Bundesmitteln gefördert werden sollen, erfordert dies die Durchführung der sogenannten standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs, eine spezielle Form der Nutzen-Kosten-Analyse. Strenggenommen ist die Geschäftsgrundlage für den Bewilligungsbescheid nicht mehr gegeben, wenn die Kosten über die allgemeinen Baupreissteigerungen hinaus steigen, da dieser ursprünglich auf einem konkreten Betrag an Baukosten beruhte. Hier wird die Bundesregierung befragt, wie sie mit solchen Kostensteigerungen umgeht und ob Änderungen am bestehenden Verfahren geplant sind. Antwort auf Drs. 18/11268

AN: Offenlegung von Gutachten zur Deutschen Bahn AG

26.01.2017 - Drucksache Nr. 18/11011

Das Gutachten der Beratungsgesellschaft KPMG im Auftrag der DB AG zur Kostenentwicklung und zu baulichen Risiken von Stuttgart 21 sowie der Bericht des Bundesrechnungshofs zu Stuttgart 21 sollen offengelegt werden. Es ist ein Unding, dass Gutachten eines öffentlichen Unternehmens, die im öffentlichem Interesse liegen, geheim gehalten werden. Mit dem Antrag geht es damit auch grundsätzlich um die Frage der Kontrolle der DB AG als 100% öffentliches Unternehmen.

AN: Ausstieg und Umstieg bei dem Bahnprojekt Stuttgart 21

20.10.2016 - Drucksache Nr. 18/10060

Der Weiterbau von Stuttgart 21 wird von Bundesregierung und DB AG trotz der massiven Kostenexplosion und ungeklärter technischer wie sicherheitsrelevanter Fragen mit zunehmender Verbissenheit als alternativlos dargestellt. Tatsächlich ist ein Umstieg mit dem Ausbau des Kopfbahnhofs und sinnvoller Umnutzung der bereits getätigten Bauleistungen aber auch jetzt noch um Milliarden Euro günstiger (www.umstieg-21.de) und in Anbetracht der absehbaren Mängel des Tiefbahnhofs Stuttgart 21 anzustreben.

Artikel zu Stuttgart 21 ab S. 23.

KA: Verkauf von Bahnhöfen und Bahnhofsgebäuden durch die Deutsche Bahn AG

23.09.2016 - Drucksache Nr. 18/09659

Die Deutsche Bahn AG hat seit dem Jahr 2000 über Tausend Bahnhöfe an Kommunen bzw. private Investoren veräußert. Gerade Bahnhöfe in kleinen und mittleren Städten sind davon betroffen, da sie nach Angaben der Deutschen Bahn AG nicht rentabel seien. Dieses Geschäftsverhalten erscheint jedoch konträr zu den Aussagen des Koalitionsvertrages bezüglich der Zukunft des Verkehrsträgers Schiene. Antwort auf Drs. 18/9964.

AN: Drohende Streckenstilllegungen verhindern – Keine Kürzungen bei Regionalisierungsmitteln in Ostdeutschland

11.05.2016 - Drs. Nr. 18/8392

Der Nahverkehr auf der Schiene muss weiter ausgebaut werden. Der Bund zahlt diesen über Zuschüsse an die Länder. Zwar wurden die Mittel für dieses Jahr erhöht, doch reicht das noch immer nicht aus. Da der Bundestag eine weitere Erhöhung abgelehnt hat, droht wegen der Umverteilung der Mittel in den Westen im Osten ein Kürzen von Angeboten. DIE LINKE fordert daher den Bund auf zu gewährleisten, dass die Mittel im Osten nicht niedriger sind als in der Vergangenheit.

AN: Drohende Streckenstilllegungen verhindern – Regionalisierungsmittel erhöhen

13.04.2016 - Drs. Nr. 18/8074

Der Nahverkehr auf der Schiene muss weiter ausgebaut werden. Der Bund zahlt diesen über Zuschüsse an die Länder. Zwar wurden die Mittel für dieses Jahr erhöht, doch reicht das noch immer nicht aus. Wegen der beschlossenen Umverteilung der Mittel vom Osten in den Westen droht im Osten ein Kürzen von Angeboten. Da aber auch im Westen Nachholbedarf besteht, müssen die Mittel insgesamt um weiter 500 Millionen Euro jährlich erhöht werden.

KA: Zuverlässigkeit des digitalen Bahn-Funknetzes GSM-R und Rolle der Bundesnetzagentur

23.05.2016 - Drs. Nr. 18/8519

Ein Funkloch im Bahnfunknetz GSM-R hat möglicherweise mit zu dem schweren Zugunglück in Bad Aibling (11 Tote, 85 Verletzte) beigetragen, weil ein Notruf die betroffenen Züge nicht rechtzeitig erreichen konnte. Mit der Kleinen Anfrage will die Linksfraktion Details zu den Funklöchern im gesamten Bahn-Funknetz erfragen und besonders die zwielichtige Rolle der Bundesnetzagentur für diese beleuchten. Antwort auf Drucksache 18/8869.

KA: Entwicklung des Schienengüterverkehrs

02.06.2016 - Drs. Nr. 18/8607

Die Deutsche Bahn AG plant einen erheblichen Abbau im Schienengüterverkehr, nachdem sie in der Sparte schon seit Jahren nur auf Rückzug setzt. Die Linksfraktion will mit dieser Kleinen Anfrage Details zu den Abbauplänen erfragen, vor allem aber auch den Widerspruch zur klimapolitisch gebotenen Verlagerung von Trans-

porten von der Straße auf die Bahn deutlich machen. Antwort auf Drucksache 18/8871.

KA: Finanzierung der Zweiten Stammstrecke in München mit Bundesmitteln über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

.03.2017 - Drucksache 18/

Es soll Licht in die höchst fragwürdigen Nutzen-Kosten-Berechnungen zur geplanten Zweiten Stammstrecke in München gebracht werden, und in letzter Konsequenz wollen wir das Projekt damit verhindern.

Luftverkehr

KA: Haltung der Bundesregierung zur Übernahme griechischer Regionalflughäfen durch die Fraport AG

02.06.2016 - Drs. Nr. 18/8629

Mit dieser Kleinen Anfrage will die Linksfraktion überprüfen, inwiefern sich die deutsche Bundes- oder hessische Landesregierung bei den Verhandlungen über das Dritte Memorandum für Griechenland aktiv für günstige Bedingungen bei der Übernahme von 14 griechischen Regionalflughäfen durch die Fraport AG eingesetzt hat. Antwort auf Drucksache 18/8990.

KA: Entwicklung der Low-Cost-Carrier in Deutschland

27.05.2016 - Drs. Nr. 18/8552

Das Steigen des Endenergieverbrauchs im Verkehrsbereich ist u.a. auf das verstärkte Engagement von sogenannten »Low-Cost-Carriern« in Deutschland zurückzuführen. Die Anteile der Low-Cost-Carrier am Verkehrsaufkommen der deutschen Verkehrsflughäfen variieren jedoch stark. Zudem dürfte sich im Zeitverlauf der Stellenwert der Low-Cost-Carrier für die einzelnen Flughäfen stark verändert haben. Daher soll die Entwicklung der »Low-Cost-Carrier« auf ausgewählten Flughäfen nachvollzogen werden.

Antwort auf Drucksache Nr. 18/8748.

ÄA: ... zur Änderung des Luftverkehrsgesetzes

14.04.2016 - Drs. Nr. 18/8107

Im Gesetzentwurf werden Forderungen der Luftverkehrsindustrie aufgenommen, Umwelt- und Lärmschutz oder soziale Aspekte bleiben außen vor. Mit dem Änderungsantrag soll eine seit Jahren von Umweltverbänden geforderte Änderung in deutsches Luftverkehrsrecht eingehen, wobei inzwischen auch die EU-Kommission die Einführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung für Flugrouten fordert.

Sonstiges

AN: Unentgeltliche Nutzung der WC-Anlagen an Bundesautobahnen und Bahnhöfen

21.07.2016 - Drs. Nr. 18/09223

Auf Rastanlagen an Autobahnen und in Bahnhöfen wird nahezu flächendeckend eine Gebühr für die WC-Benutzung erhoben. Nicht alle Reisende können sich die fälligen 70 Cent leisten. Als Folge werden vermehrt einfache Parkplätze statt Raststätten angefahren. Die hier zur Verfügung stehenden Toiletten sind oft in

einem schlechten Zustand. Oder es gibt gar keine WC-Anlagen, was grobe Verunreinigungen zur Folge hat. Wir fordern die kostenfreie Nutzung von WC-Anlagen auf Raststätten und in Bahnhöfen.

GE: zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes
06.07.2016 – Drs. Nr. 18/9034

Anliegen des Gesetzentwurfs ist es, einer weiteren zu engen Rechtsprechung des Bundesfinanzhofes zum § 3 Nr. 7 Satz 2 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes (KraftStG) den Boden zu entziehen. Es erfolgt daher eine Klarstellung im § 3 Nr. 7 Satz 2 KraftStG. Damit wird dem gesetzgeberischen Willen zur weitgehenden Entlastung land- und forstwirtschaftlicher Betriebe von der Kfz-Steuer wieder Geltung verschafft und eine ungerechtfertigte steuerliche Ungleichbehandlung landwirtschaftlicher Betriebe beseitigt.

KA: Lärmschutzsituation beim geplanten Ausbau der Autobahn I im Abschnitt Neuenkirchen-Vörden bis Bramsche

30.11.2016 – Drucksache Nr. 18/10327,
Antwort auf Drucksache *18/10481.*

KA: Rechtliche Bindungswirkung des Begriffs »wesentliche Kostensteigerungen« im deutsch-dänischen Staatsvertrag über eine Feste Fehmarnbeltquerung

28.04.2016 – Drs. Nr. 18/8231

Die Planungen einer Festen Fehmarnbeltquerung (FBO) sind mittlerweile über 30 Jahre alt. Nach jahrzehntelangem Hin und Her scheinen sich die Pläne zu verfestigen. Aktuell geht es um die Planung eines Absenktunnels, der Lolland mit Fehmarn verbinden soll. Die Fragesteller*innen versuchen mit dieser Kleinen Anfrage erneut, von der Bundesregierung zu erfahren, was unter einer möglichen »wesentlichen Kostensteigerungen« des Bauprojekts zu verstehen ist. Antwort auf *Drs. Nr. 18/8409.*

KA: Bau der Bundesautobahn 52 auf Gladbecker Stadtgebiet

07.03.2016 – Drucksache Nr. 18/7593,
Antwort auf *Drucksache 18/7807.*

Das Verkehrspolitische Zirkular

Seit Anfang 2010 veröffentlicht die Bundestagsfraktion DIE LINKE das »Verkehrspolitische Zirkular«. Es dokumentiert die verkehrspolitische Arbeit der LINKEN im Bundestag, ist aber auch offen für Beiträge zu einer linken Verkehrspolitik aus weiteren Kreisen in und außerhalb der Partei DIE LINKE.

Unter <http://gleft.de/QL> können alle bisherigen Ausgaben als Download heruntergeladen werden. Dort können Sie sich auch für den Versand zukünftiger Ausgaben per Post oder Email eintragen. Alternativ können Sie sich auch über 030-227-737770 oder sabine.leidig.mao7@bundestag.de Kontakt mit uns aufnehmen.

Die Themen der bisherigen Ausgaben:



Heft 9 erschien im Frühjahr 2016

Dieselgate/Bundesfernstraßengesellschaft/Bundesverkehrswegeplan/Fehmarnbelt-Querung/Elektro-Mobilität/Schienen-Fernverkehr/Güterverkehr/Preissystem/Stuttgart 21/Schwarzfahren entkriminalisieren/Rotterdammer Hafen/Reeder/Luftverkehrsgesetz/Kabinenluft/Privatisierungen in Griechenland

Heft 8 erschien im Winter 2014/15:

20 Jahre Bahnreform/KOPF-machen Konferenz/Nachtzüge- und Autozüge/Stuttgart 21/Bahnstrecke Frankfurt – Fulda/Westerwald-Taunus-Tunnel/Bahnlärm/Fahrscheinloser Öffentlicher Verkehr // Infrastruktur-Finanzierung/Bundesverkehrswegeplan/Reformkommission Großprojekte/Maut/Selbstfahrende Autos/Uber/Autolobby/WSV/Flugverkehr/Degrowth-Konferenz



Heft 7 erschien im August 2012: Schwerpunkt Flugverkehr

Forderungen zum Flugverkehr/München: 3. Startbahn/Verlagerungspotential des Flugverkehrs auf die Schiene/Es gibt keine Jobmaschine Flugverkehr/Nur-Frachtflüge/Personelle Verflechtung bei Fraport/Subventionen im weltweiten Flugverkehr/A380-Debakel/Gutachten und Anträge zu den Folgen von Nachtflügen/Andere gesundheitliche Schäden durch Flugverkehr/Das Desaster beim Flughafen Berlin-Brandenburg (BER)/Der BER wird immer ein Zuschussbetrieb sein/astelbogen »Der Flieger zum Nachtflugverbot«

Heft 6 erschien im April 2012:

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



Heft 5 erschien im Dezember 2011: Bahn der Zukunft – Zukunft der Bahn

Texte und Debattenbeiträge von der Fachtagung der Fraktion DIE LINKE zur Struktur der Deutschen Bahn: Geschichte/Bahnreform/Ära Mehdorn/gescheiterter Bahn-Börsengang/Gemeinwohlbilanz für die DB AG/Bahnstruktur/-organisation: Antrag, DB als Genossenschaft?/Vergleich von SBB, ÖBB und DB/Europäisierung öffentlicher Bahnen/Umweltverträglichkeit und Klimagerechtigkeit

Heft 4 erschien im Mai 2011:

S21/NBS Wendlingen-Ulm/EU-Weißbuch/TEN-Projekte/Struktur der DB/Schienenlärm und Rheintalbahn/Eisenbahnunglück in Hordorf/SPNV-Wettbewerb/Bedarfsplan Schiene/Schienenstrecken im Saarland/Atomstrom-Bahn/Autobahnen und Wohnstrukturen/ÖPNV im ländlichen Raum/Finanzierung Straßeninfrastruktur/Wasser- und Schifffahrtsverwaltung/Maritime 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 Bahn-Desaster werden hier ausführlich ausgeleuchtet

Heft 2 erschien im Juni 2010:

Bahn-Aufsichtsrat/Sackgasse Elektro-Pkw/PPP-Projekte/Privatisierung im Straßenbau/Konferenz Auto.Mobil. Krise/Nachtflugverkehr/Hafen-Konferenz

Heft I erschien im März 2010:

Pkw-Maut/Bahnpreise/Stuttgart 21/Bahnprivatisierung/Busfernverkehr/Hochgeschwindigkeitsstrecke Paris – Frankfurt/Fehmarnbeltquerung

weitere verkehrspolitische Publikationen der Linksfraktion

Eine Liste der Publikationen mit Download finden Sie unter <http://gleft.de/QL>, bestellen können Sie (so lange der Vorrat reicht) unter sabine.leidig.mao7@bundestag.de bzw. unter 030-227-73770.

Hier eine Auswahl:

Mobilität für alle – Forderungen für einen attraktiven öffentlichen Verkehr

Diese Broschüre (A5, 30 Seiten, 2. Auflage) fasst den Stand der Diskussion in der LINKEN zusammen und formuliert Forderungen, was für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs und damit für die Lebensqualität aller getan werden muss: Angebotsverbesserungen/Verkehr im ländlichen Raum/Nulltarif?/Deutschlandtarif/Deutschlandtakt/Ausreichende Finanzierung/Sozialticket



Nulltarif im öffentlichen Verkehr

Eine offensive für sozialökologische Mobilität und Lebensqualität (Broschüre, 56 Seiten). Diese Broschüre (A5, 56 Seiten) zeigt, dass ein grundlegender Wandel in der Verkehrspolitik nötig und möglich ist: Bis 2025 könnte sozialökologische Mobilität für alle ermöglicht werden – zu Fuß, mit dem Fahrrad und dem ÖPNV. Gleichzeitig könnte damit ein erhebliches Plus an Lebensqualität erreicht werden. Im Zentrum einer solchen Offensive könnte der Nulltarif im öffentlichen Nahverkehr stehen.

Öffentlichkeitsbeteiligung und Umweltmediation bei großen Infrastrukturprojekten

Ansatzpunkte für eine verbesserte Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger in der Bundesrepublik Deutschland. Mai 2011. AutorInnen: Felicia Petersen und Michael Zschiesche (UfU, Unabhängiges Institut für Umweltfragen e.V.).



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.

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.



Sozialticket kommt in Fahrt

Informationen über Initiativen und bestehende Sozialtickets (Broschüre, 54 Seiten)

Arbeitsgruppe Verkehr und digitale Infrastruktur

Fraktion DIE LINKE. im Deutschen Bundestag, Mitglieder im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur



Sabine Leidig

Mitglied des Deutschen Bundestages, Verkehrspolitische Sprecherin

Themen Bahn, Fernverkehr, Güterverkehr, ÖPNV, BVWP, BFG, Straßenbau, Fahrrad- u. Fußverkehr

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, Obmann

Themen BVWP, Schifffahrt, BFG, inkl. Häfen, Luftverkehr, Auto

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 ÖPNV, PBefG, Taxen, Fahrgastrechte,

Büro Berlin, JKH 2852
Platz d. Republik 1
11011 Berlin
Tel. 030/22 77 24 77
Fax. 030/22 77 64 76
thomas.lutze@
bundestag.de

Mitarbeiterinnen Mitarbeiter

Dominik Fette,
wiss. Mitarbeiter,
Tel. 030/22 77 37 68,
sabine.leidig.mao2@
bundestag.de

Dr. Bernhard Knierim,
wiss. Mitarbeiter,
Tel. 030/22 77 37 70,
sabine.leidig.mao3@
bundestag.de

Karl-Heinz Ludewig,
wiss. Mitarbeiter,
Tel. 030/22 77 37 70,
sabine.leidig.mao7@
bundestag.de

Karin Masche
wiss. Mitarbeiterin
Tel. 0163/55 351 51
sabine.leidig.mao6@
bundestag.de

Dr. Winfried Wolf
Projekt-Mitarbeiter

Mitarbeiter

Martin Wegner,
wiss. Mitarbeiter,
Tel. 030/22 77 57 73,
herbert.behrens.
mao2@ bundestag.de

Freek Blauwhof,
wiss. Mitarbeiter,
Tel. 030/22 77 57 73,
herbert.behrens.
mao7@bundestag.de

Gerrit Schrammen,
Referent für Verkehr,
Tel. 030/22 75 20 87,
gerrit.schrammen@
linksfraktion.de

Mitarbeiter

Sebastian Meskes,
Büroleiter,
Tel. 030/22 77 24 77,
thomas.lutze.mao1@
bundestag.de

www.linksfraktion.de

**AUTOBAHN-
PRIVATISIERUNG
STOPPEN!**