

**01.01.2018 - Verkehr ideologiefrei ? wie geht das?**

## **Die Vorstellungen der Landesregierung NRW**

*von Hanno von Raußendorf\**

«Eine ideologiefreie Verkehrspolitik» will die neue NRW-Landesregierung aus CDU und FDP: «Menschen sollen frei von staatlicher Bevormundung selber entscheiden können, welches Verkehrsmittel für sie das geeignete ist. Aufgabe der öffentlichen Hand ist dabei, individuelle Mobilität für alle zu gewährleisten.»

So hat sie es in ihren Koalitionsvertrag geschrieben. «Freie Fahrt für freie Bürger», kommt mir da unwillkürlich in den Sinn, der Slogan des ADAC aus den 70er Jahren. Und der Eindruck täuscht nicht, denn die Autoren beider Sätze verstehen «Freiheit» in der Verkehrspolitik bei genauerer Betrachtung höchst ideologisch als das Recht auf die hemmungslose Nutzung des individuellen, motorisierten Verkehrsmittels.

Folgerichtig nimmt die rasche und möglichst störungsfreie Finanzierung, Planung und Realisierung von Bundesfern- und Landesstraßen breitesten Raum ein. Dabei soll unter anderem der Ausbau der A1 zwischen Lotte und Osnabrück «wie ursprünglich vom Bund geplant als ÖPP-Projekte (Öffentlich-Private Partnerschaften) priorisiert werden» ? als habe es die Klage der «A1 Mobil» und die Diskussionen dieses Sommers nicht gegeben.

Die «A1 Mobil» hat ein fast 73 Kilometer langes Teilstück der A1 durch Niedersachsen zwischen Hamburg und Bremen ausgebaut und klagt nun, weil die Einnahmen aus der Maut hinter ihrer Kalkulation zurückbleiben. Der Bund soll 787 Mio. Euro nachschießen.

Sogar der Zentralverband des deutschen Baugewerbes hält den Verzicht auf ÖPP im Autobahnbau unterdessen für zwingend geboten. Nur die Düsseldorfer Koalitionäre beharren auf diesem in Verruf geratenen neoliberalen Rezept.

Mehr Straße, mehr Privatwirtschaft beim Straßenbau ? und natürlich auch mehr Güter auf die Straße, und das in Lang-Lkw! Deren Zulassung im Regelbetrieb wird ausdrücklich begrüßt, die Landesregierung will sie durch schnelle Genehmigungen fördern. Das zuständige Bundesverkehrsministerium hatte Anfang 2017 die rechtlichen Voraussetzungen für den streckenbezogenen Regelbetrieb geschaffen. Geeignete Strecken werden nun durch die Länder gemeldet.

## **Gigaliner, aber nix für die Schiene**

Dabei sind diese sogenannten Gigaliner nach wie vor hoch umstritten. «Verkehrspolitisch dumm, umweltpolitisch schädlich und einen Kniefall vor der mächtigen Pkw/Lkw-Lobby», nennt sie der Bund Umwelt und Naturschutz (BUND). Mit ihren Kapazitätsvorteilen werden sie dazu beitragen, noch mehr Gütertransporte auf die Straße zu bringen.

Zum Ausbau des in einigen Teilen völlig überlasteten Schienennetzes in NRW kommt von CDU und FDP kein angemessener Vorschlag. Zwar wollen sie diesen Ausbau durchaus, scheinen aber die Dringlichkeit des Problems nicht erkannt zu haben. Dessen krassester Ausdruck ist derzeit die Verkehrssituation um Köln herum: Die Deutsche Bahn hat schon im vergangenen Jahr einen Abschnitt in Nord-Süd-Richtung zwischen Köln und der Landesgrenze als überlastet angezeigt.

Im vergangenen Monat ist ein weiterer Abschnitt zwischen Köln und Mülheim dazugekommen. Nach den aktuellen Fahrplänen fahren dort mehr Züge, als die Trassen hergeben und das Unternehmen bewältigen kann. Die Folge dieser höchst ungewöhnlichen Überlastungsanzeigen kann am Ende sehr wohl auch die Kündigung von bestehenden Verkehrsverbindungen sein.

Zum öffentlichen Personennahverkehr gibt es auch kaum mehr als Allgemeinplätze. Dessen Attraktivität will man erhöhen, allerdings nicht durch den Ausbau des Streckennetzes oder die Erhöhung der Taktdichte, sondern durch isolierte Maßnahmen wie z.B. «digital» unterstützte Bussysteme ? ein Lieblingsschlagwort der FDP im Landtagswahlkampf.

## **Ganz frei ? von Unterstützung**

Ein Bekenntnis zur grundsätzlichen Bedeutung des ÖPNV für die Eindämmung der Klimaerwärmung und unseres Ressourcenverbrauchs findet sich ebenso wenig wie irgendein Verständnis der Bedeutung öffentlicher Verkehrssysteme für die Mobilität gerade des einkommensschwächsten Teils der Bevölkerung.

Dem hat die neue Landesregierung kürzlich ihr ganz besonderes Verständnis von «Freiheit» in der Verkehrspolitik vor Augen geführt. Letzten Monat hat sie ihren ? inzwischen gekippten ? Plan vorgestellt, in den kommenden Jahren die jährlich 40 Millionen Euro Unterstützung an die Verkehrsverbände für das Sozialticket in mehreren Schritten auf Null zurückzufahren. Potenziell betroffen gewesen wären knapp 2 Millionen Beziehende von Arbeitslosengeld II, Sozialhilfe, Wohngeld, Grundsicherung im Alter, sowie anerkannte Asylbewerber. Gerade mal 4 Kilometer neue Autobahn hätte man von dem eingesparten Betrag bauen können.

Nur der unmittelbar einsetzende breite Protest von Gewerkschaften, Sozialverbänden und Parteien wie DIE LINKE NRW haben die Regierung Laschet gezwungen, ihre Pläne fürs erste zurückzunehmen.

## **Keine Fahrverbote für Diesel**

Da verwundert es schon nicht mehr, dass CDU und FDP ihre Ablehnung von Fahrverboten für Dieselfahrzeuge im Koalitionsvertrag ausdrücklich festhalten. Stattdessen wollen sie möglichst rasch auf emissionsarme Antriebe umstellen. Wie, in welchem Zeitrahmen und wie finanziert, erfahren wir nicht. Dabei können Dieselfahrverbote in einigen Innenstädten NRWs schneller kommen als den koalitionären Autofans in Düsseldorf lieb ist.

Auch gegen das Land NRW sind Klagen wegen seiner Luftreinhalteplanung anhängig, weil Grenzwerte für Stickstoffdioxid und Feinstaub in Städten wie Köln, Bonn, Aachen, Düsseldorf, Essen und Gelsenkirchen überschritten werden. Hier könnten Gerichte demnächst Fahrverbote in den entsprechenden Innenstädten erzwingen. Betroffen wären oft Menschen mit geringem Einkommen, deren Dieselfahrzeug die versprochene Euro-Norm nicht einhält. Lösungen, die den Verantwortlichen in der Automobilindustrie die Kosten auferlegen, sind von dieser Landesregierung nicht zu erwarten.

Ähnlich verantwortungslos geht es weiter. Der Flugverkehr ist einer der am stärksten wachsenden CO<sub>2</sub>-Emittenten weltweit. Laut BUND ist er allein für etwa 5 Prozent der globalen Erwärmung verantwortlich, die Klimawirksamkeit seiner CO<sub>2</sub>-, Stickoxid- und Wasserdampfeinträge direkt in hohe Luftschichten ist dabei zwei- bis fünfmal höher als in Bodennähe. Kein Wort darüber, wie diesen Gefahren begegnet werden könnte.

Stattdessen will man auf Bundesebene die Initiative zur Abschaffung der Luftverkehrssteuer ergreifen. Dabei zahlt der Luftverkehr bereits jetzt weder Kerosin-, noch Öko- noch Umsatzsteuer.

Konzepte von gestern, vage Ankündigungen, klimapolitische Inkompetenz: Für die Verkehrspolitik der kommenden viereinhalb Jahre in NRW ist wenig Gutes zu erwarten.

*\* Der Autor ist klima- und umweltpolitischer Sprecher der LINKEN NRW.*