

02.11.2009

Zurück in die Vergangenheit

Die Verkehrspolitik der neuen Koalition folgt dem Leitmotiv: Mehr Straßen = mehr Wachstum = mehr Wohlstand. Autos und Lkw sollen vor der Umwelt geschützt werden und nicht umgekehrt. Klimaschutz im Verkehr oder integrierte Verkehrspolitik tauchen überhaupt nicht auf. Im Gegenteil: Wirksame Instrumente wie ein Tempolimit auf Autobahnen oder eine City-Maut werden sogar explizit ausgeschlossen, der Abbau von Steuerprivilegien des Luftverkehrs (Kerosinsteuer, Mehrwertsteuerbefreiung) nicht einmal erwähnt.

Kampfansage beim Nachtflugverbot

Die Ankündigung, sich für einen Ausbau der Flughafeninfrastruktur einzusetzen und "international wettbewerbsfähige Betriebszeiten" sicherstellen zu wollen, ist eine klare Kampfansage an die lärmgeplagten FlughafenwohnerInnen. Insgesamt folgen die wenigen positiven Ansätze aus den Arbeitsgruppenpapieren in der Endversion raus. So gibt es weder eine Absenkung der Lärmgrenzwerte um fünf Dezibel an Straßen noch einen Verzicht auf Staustufen an Donau und Elbe. Stattdessen wird zum Angriff auf die Umweltzonen geblasen, die mit bundesweit einheitlichen Ausnahmeregelungen die alten Stinker wieder in die Innenstädte fahren lassen werden.

Mit kreditfinanziertem Schattenhaushalt Straßen bauen

Die Bedeutungslosigkeit der Verkehrspolitik in der neuen Regierung zeigt sich nicht nur in der Wahl des Ministers, der seine Hauptaufgabe vermutlich vor allem darin sehen wird, möglichst viele Bundesmittel nach Bayern zu lotsen, sondern auch in einem Abgleich des ursprünglichen Entwurfs der Verkehrspolitiker mit der Endversion. So schwächten die Finanzpolitiker die Formulierung, die Verkehrsinvestitionen auf "derzeitigem" Niveau sicherzustellen ab. Stattdessen ist nur noch von einem unbestimmt "hohem" Niveau die Rede. Und dies soll auch nicht mehr über Haushaltsmittel, sondern über die Kreditfähigkeit der Verkehrsinfrastrukturgesellschaft hergestellt werden. Damit kehrt die Koalition zur schuldenfinanzierten Vorfinanzierung mit einem Schattenhaushalt zurück, die Rot-Grün beendet hatte. Vorsichtige Ansätze für eine Umstellung auf eine Nutzerfinanzierung flogen ebenso aus dem Vertrag wie die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung Straße, die eine deutlich effizientere Mittelverwendung bedeutet hätte.

Bahnpolitik bleibt vage

Eine klare Trennung von Netz und Betrieb bei der Deutschen Bahn AG, wie sie insbesondere die FDP immer wieder gefordert hatte, findet nicht statt. Stattdessen droht eine Privatisierung der Transportsparten gegen Ende der Wahlperiode, wenn der Finanzminister Geld braucht. Die stärkere Unabhängigkeit des Netzes und der Mittelzuweisung steht unter Prüfvorbehalt. Hier war der Entwurf der Verkehrspolitiker ursprünglich sehr viel deutlicher.

Transrapid ist entschwebt

Einziges Lichtblick: Der Transrapid ist endgültig gescheitert. Obwohl vor allem CSU und FDP noch bis zum Frühjahr letzten Jahres für den Transrapid München gekämpft hatten, taucht er mit keinem Wort mehr auf. Das ist allerdings auch das einzige, was in der Mottenkiste einer Verkehrspolitik aus dem vorigen Jahrhundert geblieben ist. Statt des selbst postulierten "Mut für die Zukunft" müsste das Motto des Verkehrsteils des Koalitionsvertrags "Zurück in die Vergangenheit" lauten.

Mehr zum Thema

Die grüne Position (<http://www.gruene-bundestag.de/cms/verkehr/dok/308/308957@de.html>)

Grüne Verkehrspolitik (<http://www.gruene-bundestag.de/cms/verkehr/rubrik/0/68.html>)

Koalitionsvertrag

Alle Kommentierungen (<http://www.gruene-bundestag.de/cms/default/rubrik/17/17381.html>)