

Seite: 10
Ressort: Meinung
Ausgabe: Hauptausgabe

Mediengattung: Tageszeitung
Auflage: 13.628 (gedruckt)¹ 14.173 (verkauft)¹
 14.963 (verbreitet)¹
Reichweite: 0,080 (in Mio.)²

¹ von PMG gewichtet 10/2022

² von PMG gewichtet 7/2022

Gastbeitrag

Umdenken und beschleunigen

Der Mobilitätsgipfel muss endlich die autozentrierte Politik beenden, damit die Klimaziele noch erreicht werden können.

Heute findet ein Spitzentreffen zum Thema Verkehr im Kanzleramt statt. Es wird, anders als bisher, nicht mehr als reiner Autogipfel deklariert. Das erste Mal soll eine „Strategieplattform der Automobil- und Mobilitätswirtschaft“ zusammenkommen. Thema ist laut Bundesregierung die „zentrale Herausforderung, das Ziel der Klimaneutralität zu erreichen und gleichzeitig Wertschöpfung und Beschäftigung in Deutschland zu erhalten“.

In der Klimabilanz des Verkehrs ist man in Deutschland und auch in Europa im letzten Jahr extrem hinter den notwendigen einzusparenden Emissionen zurückgeblieben. Dazu gibt es Anfang dieses Jahres klare Daten und weitgehendes politisches Einverständnis.

Defizite aus der Vergangenheit und anhaltende politische Verweigerung haben eine logische Konsequenz: Die Einsparungen an CO₂ müssen sofort und deutlich gegenüber den bestehenden Plänen erhöht werden, um den Zielkorridor der nationalen und internationalen verbindlichen Vereinbarungen noch zu erreichen.

Das totale Versagen bei den Einsparungen geht im Wesentlichen auf fehlende politische Realisierung einer Mobilitätswende zurück: Urbane Maßnahmen, die selbst CDU-geführte Kommunen fordern, blockiert der Verkehrsminister wie etwa die Ausweitung von Tempo 30.

Die Defizite im Bahnverkehr sind zudem desaströs. Die „Allianz pro Schiene“ hat es ausgerechnet: Eine Versechsfachung der Investitionen wäre nötig, um nur die Projekte des aktuellen Verkehrswegeplanes für die Bahn bis 2030 zu realisieren.

Der Bau von Ladesäulen für E-Autos

verzögert sich außerdem massiv. Die Autoindustrie investiert jetzt selbst. Den Mineralölkonzernen müssten Säulen für ihre Tankstellen vorgeschrieben werden. Ein Tempolimit will die FDP nicht.

Werden diese Themen nun auf dem Treffen besprochen? Wird es neue Lösungsvorschläge geben? Das ist sehr unwahrscheinlich. Die Bahn und sie unterstützende Verbände fehlen, so etwas offenbar Exotisches wie die Fahrradindustrie sowieso. Umweltverbände sind nur mittelbar über ein Bündnis vertreten. Stattdessen sind gleich drei Chefs der Autoindustrie, obwohl sie einen Lobbyverband haben, mit deren Betriebsratsvorsitzenden präsent.

Es müsste um neue Inhalte, neue Initiativen und die Umsetzung bekannter Ideen gehen. Was von der Tagesordnung bekannt ist, ist vor allem Autotechnik, „smart car“, „automatisiertes Fahren“ oder aktuelle Lieferkettenprobleme.

Nach Jahren autozentrierter Politik und dem riesigen Nachholbedarf bei Schiene, öffentlichem Verkehr und einer Neuausrichtung des Stadtverkehrs sind das kümmerliche Federstriche ohne auch nur den Ansatz eines zentralen Umdenkens.

Aufgrund der Versäumnisse brauchen wir sofort mehr als eine Verkehrswende. Nötig ist ein Neustart einer zukunftsfähigen und nachhaltigen Mobilitätspolitik. Selbst in der Autoindustrie weiß man mittlerweile, dass neue Autotechniken den Straßenraum besser nutzen und deshalb keine neuen Autobahnen gebraucht werden. Jede Investition in Ladesäulen ist auch für sie wichtiger. Jeder neue Kilometer Autobahn ist extrem natur- und klimaschädlich und

widerspricht dem Geist der gerade beendeten Konferenz zum Naturschutz in Montreal.

Die jetzige Bundesverkehrswegeplanung ist uralte und berücksichtigt keine Klimaeffekte, Verkehrsminister Volker Wissing besteht aber auf der Realisierung. Kaum etwas tut sich bei der Bahn. Selbst der Autoindustrie ist deren katastrophale Lage (im Güterverkehr braucht man sie) mittlerweile bewusst. Nur ein klimaeffizientes Gesamtsystem des Verkehrs mit funktionierenden ökologisch orientierten Verkehrsarten kann den Standort Deutschland und die hiesige Autoindustrie zukunftsfähig machen.

Das Personal für die Planung dieses „Wumms“ im Schienenausbau fehlt, warum nicht die Straßenplaner dort einsetzen? Zu wenig E-Autos? Steuern für neue Verbrenner erhöhen, die Einnahmen für die Förderung von kleineren und umweltverträglicheren E-Autos nutzen.

Den Städten, die oft nicht mal selbst über die Kompetenz verfügen, ihren Straßenraum zu organisieren, mehr Rechte geben für die Einführung von Tempo 30 und Parkstandsregulierung. Und Kommunen sollte es möglich sein, an der Stadtgrenze umweltschädliche Fahrzeuge zu stoppen.

Der Neustart, ein „Reset“ des Verkehrssystems, braucht jede unkonventionelle Idee und ein Ende des alten Denkens durch die Autoscheibe. Vielleicht merken die Beteiligten im Kanzleramt das am Echo auf ihr Treffen.

Helmut Holzapfel leitet das Zentrum für Mobilitätskultur Kassel.

Wörter: 581

Urheberinformation: Alle Rechte vorbehalten. © Frankfurter Rundschau GmbH, Frankfurt am Main

