

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

Schiene statt Straße

Die SPD muss sich entscheiden, ob sie für eine soziale und nachhaltige Mobilität steht.

Die Lage wirkt fast beruhigend in ihrer Erwartbarkeit: Die FDP will weitere Autobahnen bauen – und dies bitte schön möglichst schnell. Ohne sie, beteuert Verkehrsminister Volker Wissing, blieben Supermarktregale leer. Landwirtschaftsministerin Steffi Lemke hält als Grüne davon nichts. Weitere Autobahnen ließen den klimaschädlichen Verkehr wachsen, dabei müsse der CO₂-Ausstoß dringend sinken. Steuergelder und Planungskapazitäten, die wir beim Bahnausbau viel dringender bräuchten, verschlingen sie obendrein. Dreimal sollen die beiden nun schon im Beisein des Kanzlers nach einer Lösung gesucht haben. Ohne Erfolg. Nun sollen es am heutigen Donnerstag die Koalitionsspitzen richten.

Was dabei bislang übersehen wird: In diesem gelb-grünen Zwist ist die SPD nicht nur Schiedsrichterin. Es geht um einiges für die Sozialdemokraten. Etwa um sozialen Zusammenhalt in der Gesellschaft. Im Grund also um ihren Markenkern.

Beim Klimaschutz ist der Verkehr schon länger als Problemzone erkannt. Im vergangenen Jahr nun zeigte sich, wie sehr Mobilität soziale Teilhabe ausmacht: In den euphorischen drei Monaten des Neun-Euro-Tickets, als viele zum ersten Mal Freunde und Verwandte in anderen Städten besuchen konnten, ohne im Kopf zu rechnen, was das für die nächsten Lebensmitteleinkäufe bedeutet. Und an der Tankstelle, als sich viele fragten, warum vom Tankrabatt am meisten Vielfahrer mit großen Spritschluckern profitierten.

Die jetzt anstehenden Entscheidungen sind für eine soziale und nachhaltige Verkehrspolitik noch weitreichender. Was heute an Straßen oder Schienen geplant wird, entscheidet darüber, wie wir in zehn oder zwanzig Jahren unterwegs sein werden. Das bestimmt, wie

viele Menschen auch im Jahr 2040 noch von einem Auto abhängig sein werden. Eine Greenpeace-Berechnung aus dem vergangenen Jahr zeigt, wie ein 49-Euro-Ticket Haushalte entlasten kann. Nutzt etwa eine durchschnittliche Familie mit zwei Kindern unter 14 Jahren das Deutschlandticket und für jede zweite Fahrt über 100 Kilometer den Fernverkehr mit Bahncard 50, spart sie pro Monat knapp 100 Euro, verglichen mit der Nutzung eines fünf Jahre alten Benziners. Bei Single- und Zweipersonenhaushalten fällt die Entlastung deutlich höher aus.

Doch für viele Menschen ist das Deutschlandticket noch keine Alternative. Rund 40 Prozent der Menschen in ländlichen Gebieten haben bislang keinen ausreichenden Zugang zum öffentlichen Verkehr. Um verlässlich und mit vertretbarem Zeitaufwand zur Arbeit, ins Kino oder zum Sport zu kommen, brauchen sie ein Auto. Das ist unsozial, denn es zwingt viele Menschen in eine teure und zudem klimaschädliche Art der Mobilität. Wer sich diese nicht leisten kann, ist vom gesellschaftlichen Leben abgehängt.

Bundeskanzler Olaf Scholz spricht oft über Respekt. Doch dazu gehört auch, das Recht auf soziale Teilhabe zu respektieren, durch den Zugang zu bezahlbarer Mobilität. Wenn es nun auch darum geht zu entscheiden, wofür das Milliardenbudget des Verkehrsministers eingesetzt wird, ob damit in einem Land mit einem der dichtesten Straßennetze der Welt beschleunigt weitere Fernstraßen gebaut werden sollen oder besser nur neue Schienen, dann sollte diese Entscheidung auch auf Basis von sozialen Gesichtspunkten getroffen werden.

Das Neun-Euro-Ticket hat gezeigt, wie enorm das Interesse an einem bezahlbaren öffentlichen Verkehr in Deutsch-

land ist. Diese drei Monate haben auch gezeigt, wie sehr ein solcher Ansturm das Bahnnetz belastet. Mit dem Blick auf die Zahlen kann das niemanden wundern. Um knapp 3000 Kilometer ist das Schienennetz seit 1994 geschrumpft, Strecken und Bahnhöfe wurden geschlossen.

So wünschenswert die schnelle Einführung des Deutschlandtickets ist, so offensichtlich ist gleichzeitig, dass es mit einer Erneuerung sowie gezieltem und konsequentem Ausbau des jahrzehntelang vernachlässigten Bahnnetzes einhergehen muss. Und dieses Ticket muss um einen Sozialtarif ergänzt werden, denn der Regelsatz für Mobilität reicht beim Bürgergeld nicht mal für 49 Euro.

Schon bevor Olaf Scholz im vergangenen Jahr anfang, über eine Zeitenwende zu sprechen, hatte die Ampel ihren Koalitionsvertrag mit „Mehr Fortschritt wagen“ überschrieben. Die anstehenden Entscheidungen im Verkehr sind eine Chance, dieses Versprechen auf einem gesellschaftlich hoch relevanten Feld wie dem Verkehr einzulösen. Die Grünen allein können dies nicht, die FDP will es offensichtlich nicht. Es liegt deshalb an der SPD, eine Entscheidung herbeizuführen, die unmissverständlich klarmacht: Gerechter und klimaschonender Verkehr lässt sich nicht herbeisphaltieren, er fährt auf einem gut ausgebauten und für alle zugänglichen Schienennetz. Einem selbst ernannten Klimakanzler würde diese Entscheidung guttun. Für eine Partei mit sozialem Anspruch ist sie eigentlich selbstverständlich.

Benjamin Stephan

arbeitet seit sechs Jahren als Mobilitätskampagner für Greenpeace.

Wörter: 677

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

© 2023 PMG Presse-Monitor GmbH & Co. KG