

Der fachliche Kommentar zum Verkehrsteil des Koalitionsvertrages von SPD, BÜNDNIS 90/Die Grünen und FDP



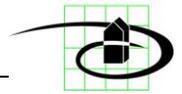
**RegioConsult.
Verkehrs- und Umweltmanagement**

**Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe GbR
Fachagentur für Stadt- und Verkehrsplanung,
Landschafts- und Umweltplanung**

**Am Weißenstein 7, 35041 Marburg
Tel. 06421/68 69 00
Fax 06421/68 69 10
info@RegioConsult-Marburg.de
www.RegioConsult-Marburg.de**

**Bearbeitung:
Mediator / Dipl.-Geogr. / SRL Wulf Hahn
Dr. Ralf Hoppe
Pascal Schleicher M.Sc.**

Marburg, im Dezember 2021



Planungs- und Genehmigungsbeschleunigung (S. 12 f.)

„Um Deutschland zügig zu modernisieren, sind schnelle Verwaltungs-, Planungs- und Genehmigungsverfahren zentrale Voraussetzung. Daher sollen im ersten Jahr der Regierung alle notwendigen Entscheidungen getroffen und durchgesetzt werden, um private wie staatliche Investitionen schnell, effizient und zielsicher umsetzen zu können. Unser Ziel ist es, die Verfahrensdauer mindestens zu halbieren. Dafür müssen Staat und Gesellschaft sowie Bund, Länder und Kommunen an einem Strang ziehen. Wir wollen eine auf Rechtssicherheit und gegenseitigem Vertrauen fußende Planungskultur in Deutschland verwirklichen. Alle staatlichen Stellen sollen Verwaltungsverfahren so vereinfachen und verbessern, dass gerichtliche Auseinandersetzungen möglichst vermieden werden.“

Das Ziel die Verfahrensdauer zu halbieren ist bei sorgfältiger Bearbeitung der Planungsunterlagen nicht möglich. Dialog- und Mediationsverfahren wurden trotz ihrer verfahrensbeschleunigenden Wirkung nicht festgelegt.

„Um Verwaltungsverfahren zu beschleunigen, werden wir eine frühestmögliche und intensive Öffentlichkeitsbeteiligung einführen. Diese wird mit einer Mitwirkungspflicht für die anerkannten Naturschutzverbände und für die betroffene Öffentlichkeit kombiniert. Wir wollen eine wirksame und unionsrechtlich zulässige Form der materiellen Präklusion einführen. Wir werden frühzeitige Verfahrenskonferenzen in den Behörden einführen.“

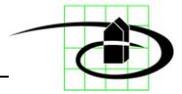
Die materielle Präklusion ist durch die EuGH-Rechtsprechung vom 15.10.2015 (C-137/14) abgeschafft. Möglich ist es lediglich eine Verfahrenspräklusion im Verwaltungsverfahren einzuführen, die aber prozessrechtlich ungültig bleibt (vgl. § 7 Abs. 4 UmwRG). Gegen die Anwendung der Präklusion spricht auch die Aarhuskonvention (vgl. Art. 9 Abs. 2 und 3), die nach Auffassung des EuGH einen (weiten) Zugang zu Gerichten eröffnet. Die vorgesehene Mitwirkungspflicht ist ebenfalls europarechtswidrig einzustufen, da die Gewährung von Rechtsschutz davon nicht abhängig gemacht werden darf.

S. 16

Als positiv ist auch zu werten, dass zur Erreichung der Klimaschutzziele „die Errichtung von Anlagen zur Erzeugung oder zum Transport von Strom aus Erneuerbaren Energien sowie der Ausbau elektrifizierter Bahntrassen im öffentlichen Interesse liegt und der öffentlichen Sicherheit dient.“

S. 13

„Bei besonders prioritären Vorhaben soll der Bund künftig nach dem Vorbild des Bundesimmissionsschutzgesetzes kurze Fristen zum Erlass des Planfeststellungsbeschlusses vorsehen. Wir wollen große und besonders bedeutsame Infrastrukturmaßnahmen auch im Wege zulässiger und unionsrechtskonformer Legalplanung beschleunigt auf den Weg bringen und mit hoher politischer Priorität umsetzen. Unter solchen Infrastrukturmaßnahmen verstehen wir systemrelevante Bahnstrecken, Stromtrassen und Ingenieurbauwerke (z. B. kritische Brücken). Für die Ausgestaltung werden wir uns eng mit der Europäischen Kommission abstimmen, die erforderliche Umweltprüfung durchführen und durch den Zugang zum Bundesverwaltungsgericht den Rechtsschutz und die Effektivität des Umweltrechts sicherstellen. Für geeignete Fälle kommt auch eine Übernahme des Raumordnungsverfahrens durch den Bund in Betracht. Beginnen werden wir mit Schienenprojekten aus dem Deutschlandtakt – dem Ausbau/Neubau der Bahnstrecken



Hamm-Hannover-Berlin, Korridor Mittelrhein, Hanau-Würzburg/Fulda-Erfurt, München-Kiefersfelden-Grenze D/A, Karlsruhe-Basel, „Optimiertes Alpha E+“, Ostkorridor Süd, Nürnberg-Reichenbach/Grenze D-CZ, die Knoten Hamburg, Frankfurt, Köln, Mannheim und München – sowie mit für die Energiewende zentralen Hochspannungs-Gleichstrom-Übertragungsleitungen SüdLink, SüdOstLink und Ultranet. Weitere Vorhaben werden hinzukommen.“

Abschnitt Mobilität (S. 48)¹

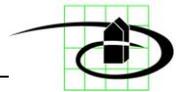
*„Wir wollen die 2020er Jahre zu einem Aufbruch in der Mobilitätspolitik nutzen und eine nachhaltige, effiziente, barrierefreie, intelligente, innovative und für alle bezahlbare Mobilität ermöglichen. Für die notwendigen Veränderungsprozesse werben wir um Akzeptanz und werden unsere Ziele dialogorientiert umsetzen und die Maßnahmen regelmäßig überprüfen. **Die erforderlichen Entscheidungen zur Erreichung unserer Klimaschutzziele für 2030 und 2045 mit dem Ziel der Dekarbonisierung des Mobilitätsbereiches werden wir treffen und die praktische Umsetzung deutlich beschleunigen.** Mobilität ist für uns ein zentraler Baustein der Daseinsvorsorge, Voraussetzung für gleichwertige Lebensverhältnisse und die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschafts- und Logistikstandorts Deutschland mit zukunftsfesten Arbeitsplätzen. Dafür werden wir Infrastruktur ausbauen und modernisieren sowie Rahmenbedingungen für vielfältige Mobilitätsangebote in Stadt und Land.“*

Die „Ampel“ kann sich über konkrete Maßnahmen zur Erreichung der gesetzlich fixierten Klimaschutz-CO₂-Reduktionsziele nicht verständigen. Der 1,5°-Pfad der Klimawende wird im Gegensatz zum Energieteil des Vertrages nicht erwähnt. Es gibt hier keine Einbeziehung in das Klimaschutzsofortprogramm, das im Energieteil für alle Sektoren festgelegt wird. FDP und SPD sehen weiterhin den Hauptfokus auf der Dekarbonisierung und damit in Technikansätzen („das klimafreundliche Auto“). Das Wort Verkehrswende gibt es im Koalitionsvertrag nicht – offensichtlich mit Zustimmung der Grünen.

Infrastruktur (S. 48f.)

*„Die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur müssen weiter erhöht und langfristig abgesichert werden. Dabei wollen wir erheblich mehr in die Schiene als in die Straße investieren, um prioritär Projekte eines Deutschlandtaktes umzusetzen. Bei den Bundesfernstraßen wollen wir einen stärkeren Fokus auf Erhalt und Sanierung legen, mit besonderem Schwerpunkt auf Ingenieurbauwerke. Dazu werden wir den Anteil der Erhaltungsmittel bis 2025 bei wachsendem Etat schrittweise erhöhen. **Wir streben einen neuen Infrastrukturkonsens bei den Bundesverkehrswegen an. Dazu werden wir parallel zur laufenden Bedarfsplanüberprüfung einen Dialogprozess mit Verkehrs-, Umwelt-, Wirtschafts- und Verbraucherschutzverbänden starten mit dem Ziel einer Verständigung über die Prioritäten bei der Umsetzung des geltenden Bundesverkehrswegeplan. Bis zur Bedarfsplanüberprüfung gibt es eine gemeinsame Abstimmung über die laufenden Projekte. Wir werden auf Basis neuer Kriterien einen neuen Bundesverkehrswege- und -mobilitätsplan 2040 auf den Weg bringen. Wir wollen das Nebeneinander von Autobahn GmbH und Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau Gesellschaft (DEGES) aufheben. Zwischen Bund und Autobahn GmbH wollen wir eine überjährige Finanzierungsvereinbarung abschließen.“***

¹ Anmerkung: Hervorhebungen (fett) in den Zitaten jeweils durch RegioConsult



Die bisherige Investitionspolitik der GROKO wird fortgeführt (weitere Erhöhung des Verkehrsbudgets, mehr Fokus auf Erhalt, mehr Mittel für die Schiene). Was der Infrastrukturkonsens sein soll, bleibt nebulös. Der begrüßenswerte Dialogprozess (Infrastrukturkonsens) zur Bedarfsplanüberprüfung mit dem Ziel der Verständigung über die Prioritäten der Umsetzung des BVWP 2030 bekommt keinen klaren Rahmen, wie beispielsweise einen dringend notwendigen CO₂-Deckel, der zur Einhaltung der Klimaschutzziele im Verkehrsbereich (vgl. Klimaschutzgesetz § 13) notwendig wäre. Stattdessen wird ein langwieriger Prozess für den neuen Bundesverkehrswege- und -mobilitätsplan 2040 begonnen, der voraussichtlich erst in der nächsten Legislaturperiode endet, und somit erst mittel- bis langfristig zum Tragen kommt. Die grundsätzliche Einführung von Dialog- und/oder Mediationsverfahren für Großprojekte des Bedarfsplans hat ebenfalls keinen Eingang in den Koalitionsvertrag gefunden, obwohl es bundesweit gute Vorbilder aus Schienenprojekten der DB Netz AG gibt.

„Wir werden 2023 eine CO₂-Differenzierung der Lkw-Maut vornehmen, den gewerblichen Güterkraftverkehr ab 3,5 Tonnen einbeziehen und einen CO₂-Zuschlag einführen, unter der Bedingung, eine Doppelbelastung durch den CO₂-Preis auszuschließen. Wir werden die Mehreinnahmen für Mobilität einsetzen.“

Der CO₂-Zuschlag ist sinnvoll. Wofür aber die Einnahmen konkret eingesetzt werden, bleibt offen. Die gerade publizierten „Hinweise zu Maßnahmen für eine Verkehrswende im Güterverkehr“ (H VwG) der FGSV liefern hier wertvolle „Hinweise“. So ist beispielsweise die Dekarbonisierung des Güterverkehrs bis spätestens 2045 nicht allein durch alternative Antriebe und Kraftstoffe zu schaffen, sondern dafür ist auch eine Verkehrsverlagerung und Transportoptimierung notwendig. Wie der CO₂-Preis im Personenverkehr geregelt, ist unklar. Offenbar soll es keine Veränderungen zur GROKO geben, ganz im Gegensatz zum Energiekapitel des Vertrages.

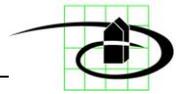
Lärmbelastungen (S. 49 im Kapitel Infrastruktur)

„Wir wollen Lärmbelastungen durch den Verkehr reduzieren, setzen uns für eine Reduzierung von mutwilligem Lärm ein und sorgen für mehr aktiven und passiven Lärmschutz. Um zu angemessenen Lärmschutzmaßnahmen zu kommen, werden wir die gesamte Lärmsituation berücksichtigen. Die Lärmsanierungsprogramme für Bundesfernstraßen und Schienenwege werden wir besser finanzieren.“

Außer allgemeinen Aussagen wie Lärmreduzierung, Gesamtlärm berücksichtigen und Lärmsanierung besser finanzieren trifft der Koalitionsvertrag keine dezidierte Aussage. Daher werden weiterhin Anliegerkommunen an vorhandenen Autobahnen keinen Anspruch auf Lärmschutz erhalten, da die Lärmsanierung eine freiwillige Aufgabe des Bundes bleibt, die in Abhängigkeit von der Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln erledigt wird. Es wird auch keine Planungsmittel geben, um Verkehrsprognosen für bereits bestehende Autobahnen (Kraftfahrstraßen) in Auftrag zu geben, sodass schon die notwendigen Ausgangsdaten für die Anmeldung von Lärmschutzansprüchen nicht zur Verfügung stehen.

Bahnverkehr (S. 49f)

„Wir werden den Masterplan Schienenverkehr weiterentwickeln und zügiger umsetzen, den Schienengüterverkehr bis 2030 auf 25 Prozent steigern und die Verkehrsleistung im



Personenverkehr verdoppeln. Den Zielfahrplan eines Deutschlandtaktes und die Infrastrukturkapazität werden wir auf diese Ziele ausrichten. Sofern haushalterisch machbar, soll die Nutzung der Schiene günstiger werden, um die Wettbewerbsfähigkeit der Bahnen zu stärken.

Wir werden mehr Oberzentren an den Fernverkehr anbinden. Wir werden die Umsetzung eines Deutschlandtaktes infrastrukturell, finanziell, organisatorisch, eisenbahnrechtlich und europarechtskonform absichern. Innovative Technik zur Lärmvermeidung, so für neue Güterwagen, werden wir bis zur Markteinführung unterstützen.“

Das Ziel den Anteil der Schiene am Güterverkehr auf 25 % zu steigern ist sehr ambitioniert, da heute nur 19 % der Güter per Bahn befördert werden. Wie dies erreicht werden soll bleibt offen. Hierzu wäre es erforderlich vor allem den weiteren Ausbau des Autobahnnetzes restriktiv zu handhaben, allein der Ausbau der vorhandenen Autobahnen steigert deren Kapazität um bis 45 %. Die Verdopplung der Verkehrsleistung im Personenverkehr auf der Schiene ist keine Verbesserung gegenüber den Zielen der GROKO, die eine Verdopplung des Fahrgastaufkommens zum Ziel hatte. Auch hier bleibt der Koalitionsvertrag nebulös.

„Grenzüberschreitenden Verkehr wollen wir stärken und mit der EU sowie ihren Mitgliedstaaten Nachtzugangebote aufbauen. Bis 2030 wollen wir 75 Prozent des Schienennetzes elektrifizieren und innovative Antriebstechnologien unterstützen. Die Digitalisierung von Fahrzeugen und Strecken werden wir prioritär vorantreiben. Wir werden ein Programm „Schnelle Kapazitätserweiterung“ auflegen, Barrierefreiheit und Lärmschutz verbessern, Bahnhofsprogramme bündeln und stärken, das Streckennetz erweitern, Strecken reaktivieren und Stilllegungen vermeiden und eine Beschleunigungskommission Schiene einsetzen. Die Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung wollen wir beschleunigen, den Einzelwagenverkehr stärken und Investitionsanreize für Gleisanschlüsse setzen. Bei neuen Gewerbe- und Industriegebieten soll die Schienenanbindung verpflichtend geprüft werden. KV-Terminals wollen wir weiter fördern, die Kranbarkeit von Standard-Sattelaufliegern vorantreiben und den Zu- und Ablauf bis max. 50 Kilometer von der Lkw-Maut freistellen.

Wir werden die Deutsche Bahn AG als integrierten Konzern inklusive des konzerninternen Arbeitsmarktes im öffentlichen Eigentum erhalten. Die internen Strukturen werden wir effizienter und transparenter gestalten. Die Infrastruktureinheiten (DB Netz, DB Station und Service) der Deutschen Bahn AG werden innerhalb des Konzerns zu einer neuen, gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte zusammengelegt. Diese steht zu 100 Prozent im Eigentum der Deutschen Bahn als Gesamtkonzern. Gewinne aus dem Betrieb der Infrastruktur verbleiben zukünftig in der neuen Infrastruktureinheit. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen werden markt- und gewinnorientiert im Wettbewerb weitergeführt. Wir wollen die Investitionsmittel für die DB Infrastruktur erhöhen.“

Sehr zu begrüßen ist das Ziel bis 2030 75 % des Schienennetzes zu elektrifizieren. Die Angabe zur Unterstützung von innovativen Antriebstechnologien bedeutet, bleiben vage. Auch die Zusammenlegung der Infrastruktureinheiten (DB Netz, DB Station und Service) der Deutschen Bahn AG zu einer neuen, gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte ist sinnvoll. Sie eröffnet neue Perspektiven der Infrastrukturentwicklung, orientiert am Klimaschutz als öffentliches Interesse, wie es für den Energiebereich proklamiert wurde.



Öffentlicher Verkehr und neue Mobilitätsangebote (S. 50 f)

„Wir wollen Länder und Kommunen in die Lage versetzen, Attraktivität und Kapazitäten des ÖPNV zu verbessern. Ziel ist, die Fahrgastzahlen des öffentlichen Verkehrs deutlich zu steigern. 2022 werden wir die pandemiebedingten Einnahmeausfälle wie bisher ausgleichen. Wir wollen einen Ausbau- und Modernisierungspakt, bei dem sich Bund, Länder und Kommunen unter anderem über die Finanzierung bis 2030 einschließlich der Eigenanteile der Länder und Kommunen und die Aufteilung der Bundesmittel verständigen sowie Tarifstrukturen diskutieren. Regionalisierungsmittel werden ab 2022 erhöht. Gemeinsam werden wir Qualitätskriterien und Standards für Angebote und Erreichbarkeit für urbane und ländliche Räume definieren.

Für eine nahtlose Mobilität verpflichten wir Verkehrsunternehmen und Mobilitätsanbieter, ihre Echtzeitdaten unter fairen Bedingungen bereitzustellen. Anbieterübergreifende digitale Buchung und Bezahlung wollen wir ermöglichen. Den Datenraum Mobilität entwickeln wir weiter.

Intermodale Verknüpfungen werden wir stärken und barrierefreie Mobilitätsstationen fördern.

Digitale Mobilitätsdienste, innovative Mobilitätslösungen und Carsharing werden wir unterstützen und in eine langfristige Strategie für autonomes und vernetztes Fahren öffentlicher Verkehre einbeziehen.“

Das bisherige Ziel der GROKO die Fahrgastzahlen bis 2030 zu verdoppeln findet sich im Ampelkoalitionsvertrag nicht mehr. Wie der Ausbau- und Modernisierungspakt gestaltet wird, bei dem Bund, Länder und Kommunen unter anderem über die Finanzierung bis 2030 einschließlich der Eigenanteile der Länder und Kommunen und die Aufteilung der Bundesmittel verständigen sowie Tarifstrukturen diskutieren sollen, bleibt nebulös. Positiv ist die Erhöhung der Regionalisierungsmittel ab 2022, ebenso die Weiterentwicklung des Datenraums Mobilität. Wie Car-Sharing unterstützt werden soll, wird nicht erläutert.

„Damit alle neuen Busse einschließlich der Infrastrukturen möglichst zeitnah klimaneutral fahren, wird der Bund die bestehende Förderung verlängern und mittelstandsfreundlicher ausgestalten.

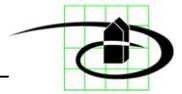
Wir setzen uns für faire Arbeitsbedingungen im ÖPNV ein. Zu diesem Zweck stärken wir die Tariftreue und schaffen die gesetzliche Grundlage dafür, Tarifverträge zur Bedingung bei Ausschreibungen zu machen. Mittelständische Interessen sind bei der Vergabe zu berücksichtigen. Am Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre halten wir fest.

Mobilitätsforschung werden wir interdisziplinär aufwerten, das Zentrum Zukunft der Mobilität neu aufstellen und erweitern, sowie das Zentrum für Schienenverkehrsforschung stärken.“

Warum am Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre festgehalten wird, obwohl der Großteil gemeinwirtschaftlich im Rahmen von Verkehrsverträgen auferlegt wird, ist nicht nachvollziehbar. Sinnvoll ist es das Zentrum Zukunft der Mobilität neu aufzustellen und zu erweitern, sowie das Zentrum für Schienenverkehrsforschung zu stärken. Was das aber konkret bedeutet, bleibt unklar.

Güterverkehr (S. 51)

„Wir unterstützen regionale Güterverkehrskonzepte, fördern emissionsfreie Stadtlogistik wie Ladezonen und Logistik-Hubs. Die Genehmigungspraxis von Schwerlast- und



Großraumtransporten wollen wir erleichtern. Die Kontrollbehörden werden wir stärken und bessere Sozialstandards und Arbeitsbedingungen durchsetzen. Sichere Lkw-Stellflächen an und um Autobahnen werden wir ausbauen und telematisch optimieren. Wir werden dem Fachkräftemangel entgegenwirken, Qualifizierung modernisieren und Bürokratie abbauen.“

Auch hier fehlt eine Unterlegung mit Finanzmitteln für die regionalen Güterverkehrskonzepte und die Stärkung der Kontrollbehörden. Der Ausbau von LKW-Stellflächen an Autobahnen führt zu einer weiteren Bevorzugung des LKW-Verkehrs auf der Straße und unterstützt die Tendenz Lagerkapazitäten in den öffentlichen Raum zu verlagern.

Autoverkehr (§. 51f)

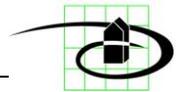
„Wir werden den Transformationsprozess der deutschen Automobilindustrie vor dem Hintergrund von Digitalisierung und Dekarbonisierung unterstützen. Rahmenbedingungen und Fördermaßnahmen werden wir darauf ausrichten, dass Deutschland Leitmarkt für Elektromobilität mit mindestens 15 Millionen Elektro-Pkw im Jahr 2030 ist.

Gemäß den Vorschlägen der Europäischen Kommission werden im Verkehrsbereich in Europa 2035 nur noch CO₂-neutrale Fahrzeuge zugelassen – entsprechend früher wirkt sich dies in Deutschland aus. Außerhalb des bestehenden Systems der Flottengrenzwerte setzen wir uns dafür ein, dass nachweisbar nur mit E-Fuels betankbare Fahrzeuge neu zugelassen werden können.

Wir setzen uns für die Verabschiedung einer ambitionierten und umsetzbaren Schadstoffnorm EURO 7 ein und werden dabei Wertschöpfung und Arbeitsplätze berücksichtigen.

Der Ausbau der Ladeinfrastruktur muss dem Bedarf vorausgehen. Wir werden deshalb den vorauslaufenden Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur mit dem Ziel von einer Million öffentlich und diskriminierungsfrei zugänglichen Ladepunkten bis 2030 mit Schwerpunkt auf Schnellladeinfrastruktur ressortübergreifend beschleunigen, auf Effizienz überprüfen und entbürokratisieren. Wir setzen auf die Mobilisierung privater Investitionen. Wo wettbewerbliche Lösungen nicht greifen, werden wir mit Versorgungsaufgaben, wo baulich möglich, die verlässliche Erreichbarkeit von Ladepunkten herstellen. Wir werden die Förderung für den Ausbau der Ladeinfrastruktur effektiver und effizienter ausgestalten. Wir werden Hemmnisse in Genehmigungsprozessen, bei der Netzinfrastruktur und den Netzanschlussbedingungen abbauen und die Kommunen bei einer vorausschauenden Planung der Ladeinfrastruktur unterstützen. Wir werden bidirektionales Laden ermöglichen, wir sorgen für transparente Strompreise und einen öffentlich einsehbaren Belegungsstatus. Wir werden den Aufbau eines flächendeckenden Netzes an Schnelllade-Hubs beschleunigen und die Anzahl der ausgeschriebenen Hubs erhöhen. Wir werden den Masterplan Ladeinfrastruktur zügig überarbeiten und darin notwendige Maßnahmen aus den Bereichen Bau, Energie und Verkehr bündeln sowie einen Schwerpunkt auf kommunale Vernetzung der Lösungen legen. Wir setzen uns für ambitionierte Ausbauziele auf europäischer Ebene ein. Wir setzen uns für eine Weiterentwicklung der CO₂-Flottengrenzwerte für Nutzfahrzeuge ein und unterstützen die Vorschläge der Europäischen Kommission für den Aufbau von Tank- und Ladeinfrastruktur für Lkw.

Wir schaffen ein Mobilitätsdatengesetz und stellen freie Zugänglichkeit von Verkehrsdaten sicher. Zur wettbewerbsneutralen Nutzung von Fahrzeugdaten streben wir ein Treuhänder-Modell an, das Zugriffsbedürfnisse der Nutzer, privater Anbieter und staatlicher Organe sowie die Interessen betroffener Unternehmen und Entwickler angemessen berücksichtigt. Im



Gesetz zum autonomen Fahren werden wir die Regelungen verbessern, Haftungsfragen klären und die Datenhoheit der Nutzer sicherstellen.“

Wie die Hemmnisse in Genehmigungsprozessen, bei der Netzinfrastruktur und den Netzanschlussbedingungen abgebaut werden sollen, bleibt unklar. Das Mobilitätsdatengesetz und die freie Zugänglichkeit von Verkehrsdaten ist dringend notwendig und daher sehr zu begrüßen.

Verkehrsordnung (S. 52)

*„Wir werden Straßenverkehrsgesetz und Straßenverkehrsordnung so anpassen, dass neben der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs die **Ziele des Klima- und Umweltschutzes**, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung berücksichtigt werden, um Ländern und Kommunen Entscheidungsspielräume zu eröffnen. Wir wollen eine Öffnung für digitale Anwendungen wie digitale Parkraumkontrolle. In Umsetzung der Vision Zero werden wir das Verkehrssicherheitsprogramm weiterentwickeln. Ein generelles Tempolimit wird es nicht geben.“*

Auch hier fehlen konkrete Vorgaben, wie die Entscheidungsspielräume von Ländern und Kommunen erweitert werden sollen. Die Möglichkeit der Festlegung von Tempo 30 in Städten als Regelgeschwindigkeit fehlt, sodass individuell vor Ort darüber entschieden werden kann. Ein generelles Tempolimit auf Autobahnen (130 km/h) hätte einen wesentlichen Beitrag zur Reduzierung von CO₂-Emissionen und Lärmemissionen leisten können.

Verkehrsordnung (S. 53)

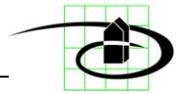
„Um Jugendliche schon frühzeitig für die Gefahren im Straßenverkehr zu schulen, werden wir begleitetes Fahren ab 16 Jahren ermöglichen. Wir wollen mehr digitale Elemente des Führerscheinunterrichtes ermöglichen, die Digitalisierung von Fahrzeugdokumenten vorantreiben und das Monopol bei der Fahrerlaubnisprüfung unter Wahrung geltender Qualitätsstandards aufheben. Wir wollen, dass Notbrems- und Abstandsassistenten in Nutzfahrzeugen nicht abgeschaltet werden dürfen. Die Nachrüstung von Lkw-Abbiegeassistenzsystemen werden wir bis zum verpflichtenden Einbau weiterhin fördern.“

Die Digitalisierung von Fahrzeugdokumenten sowie vor allem die Nachrüstung von Lkw-Abbiegeassistenzsystemen müssen schnellstmöglich umgesetzt werden.

Radverkehr (S. 53)

„Wir werden den Nationalen Radverkehrsplan umsetzen und fortschreiben, den Ausbau und die Modernisierung des Radwegenetzes sowie die Förderung kommunaler Radverkehrsinfrastruktur vorantreiben. Zur Stärkung des Radverkehrs werden wir die Mittel bis 2030 absichern und die Kombination von Rad und öffentlichem Verkehr fördern. Den Fußverkehr werden wir strukturell unterstützen und mit einer nationalen Strategie unterlegen.“

Notwendig wäre es die Mittel zur Stärkung des Radverkehrs bis 2030 zu erhöhen und die Stärkung und den Ausbau des Umweltverbunds festzuschreiben.

**Schiffsverkehr (S. 53)**

„Wir werden eine Nationale Hafenstrategie entwickeln und die enge Zusammenarbeit unserer Häfen fördern. Der Bund steht zur gemeinsamen Verantwortung für die notwendigen Hafeninfrastrukturen. Den Schifffahrtsanteil im Güterverkehr wollen wir steigern und dazu auch Hinterlandanbindungen stärken. Wir werden Landstrom und alternative Antriebe und Kraftstoffe fördern. Wir werden das Flottenerneuerungsprogramm für die klimafreundliche Binnenschifffahrt anpassen. Wir wollen bei der Ausgestaltung von Fit for 55 die Gesamtbelastungen für die Schifffahrt im Blick behalten.

Das Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrografie werden wir stärken, um eine einheitliche Flaggenstaatsverwaltung einzuführen und um den Offshore-Windenergieausbau zu beschleunigen. Wir werden Sanierung und Ausbau von Schleusen beschleunigen. Wir werden einen gesamtgesellschaftlichen Dialog zu Klimaresilienz und Naturschutz bei Wasserstraßen initiieren. Wir werden die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung stärken und ihre Effizienz erhöhen.“

Auch hier fehlen konkrete Festlegungen zum Ausbau des Schiffsverkehrs und der Hinterlandanbindungen. Positiv zu bewerten ist der geplante gesamtgesellschaftliche Dialog zu Klimaresilienz und Naturschutz bei Wasserstraßen.

Luftverkehr (S. 53 f.)

„Wir wollen die deutsche Luftverkehrswirtschaft und -industrie als Schlüsselbranchen nachhaltig und leistungsfähig weiterentwickeln, in einem umfassenden Beteiligungsprozess ein Luftverkehrskonzept 2030+ zur Zukunft der Flughäfen in Deutschland erstellen, die Schienenanbindung von Drehkreuzen fördern und durch bessere Bahnverbindungen die Anzahl von Kurzstreckenflügen verringern. Deutschland soll Vorreiter beim CO₂-neutralen Fliegen werden bei Wahrung von fairen Rahmenbedingungen im internationalen Wettbewerb. Unser Ziel ist die Schaffung von fairen Rahmenbedingungen im internationalen Wettbewerb für einen wirksamen Klimaschutz im Luftverkehr, der Emissionen effektiv reduziert sowie Carbon Leakage vermeidet. Bis zur europäischen Entscheidung über die Einführung einer Kerosinsteuer in Anlehnung an den Energiegehalt werden wir uns dafür einsetzen, auch europaweit eine Luftverkehrsabgabe einzuführen, wie sie in Deutschland erhoben wird. Wir werden uns bei der Europäischen Union dafür einsetzen, dass Flugtickets nicht zu einem Preis unterhalb der Steuern, Zuschläge, Entgelte und Gebühren verkauft werden dürfen. Mit Blick auf die aktuelle pandemiebedingte Krise der Luftfahrtbranche werden wir eine Erhöhung der Luftverkehrsabgabe erst nach 2023 prüfen. Einnahmen aus der Luftverkehrssteuer werden wir für die Förderung von Produktion und Einsatz von CO₂-neutralen strombasierten Flugkraftstoffen sowie für Forschung, Entwicklung und Flottenmodernisierung im Luftverkehr einsetzen. Wir unterstützen ambitionierte Quoten für Power-to-Liquid (PtL-Quoten) im Luft- und Schiffsverkehr, um einen Markthochlauf anzureizen. Wir wollen Fluglärm reduzieren und den Anteil lärmabhängiger Flughafentgelte erhöhen. Wir fördern einen klimaneutralen Flughafenbetrieb. Die Aufgabe der Deutschen Flugsicherung wird um das Thema eines effektiven Lärmschutzes erweitert. Eine Änderung des Fluglärmschutzgesetzes werden wir auf Basis des Evaluierungsberichts der Bundesregierung betrachten. Wir werden uns auf EU-Ebene für die Umsetzung des „Single European Sky“ und einen niedrigeren Schwefelgehalt von Kerosin einsetzen.

Detektion und Abwehr von Drohnen ist hoheitliche Aufgabe.“



Die deutsche Luftverkehrswirtschaft und -industrie soll als Schlüsselbranche nachhaltig und leistungsfähig weiterentwickelt, in einem umfassenden Beteiligungsprozess ein Luftverkehrskonzept 2030+ zur Zukunft der Flughäfen in Deutschland erstellt, die Schienenanbindung von Drehkreuzen gefördert und durch bessere Bahnverbindungen die Anzahl von Kurzstreckenflügen verringert werden. Ein konkretes Verlagerungsziel gibt es im Koalitionsvertrag jedoch nicht. Ein Bezug zu den Klimaschutzzielen des KSG und den darin enthaltenen Reduktionsvorgaben fehlt vollständig. Die Änderung des Fluglärmsgesetzes wird nicht vereinbart, sondern nur die Betrachtung auf Basis des Evaluierungsberichtes. Die Erhöhung der Luftverkehrsabgabe wird erst nach 2023 geprüft, ist also unsicher. Insgesamt dienen die Maßnahmen der Stärkung des Luftverkehrs und sind deshalb negativ zu beurteilen. Aussagen zur Zukunft der Regionalf Flughäfen fehlen.

Städtebau (S. 92f.)

„Wir wollen lebenswerte Städte, Gemeinden und ländliche Regionen in ganz Deutschland und orientieren uns an der Neuen Leipzig-Charta. Wir sichern die Städtebauförderung dauerhaft und erhöhen sie. Die Senkung der THG-Emissionen und Klimaanpassung sind zentrale Bestandteile. Die Hürden für finanzschwache Kommunen senken wir und prüfen die Möglichkeiten mehrjähriger Bund- Länder-Vereinbarungen. Die vorhandenen Fördermaßnahmen im Bereich des Städtebaus wollen wir flexibilisieren und entbürokratisieren sowie die Einrichtungen der Baukultur stärken. Wir entwickeln den Smart-City-Stufenplan weiter, stärken BIM Deutschland und richten ein Smart-City-Kompetenzzentrum ein. Wir wollen die Nutzungsgemischte Stadt.

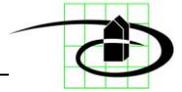
Wir wollen zum Schutz der Gesundheit zukünftig die gesamte Lärmsituation berücksichtigen und werden die Einführung einer Gesamtlärmbetrachtung prüfen. Diese könnte zum Beispiel die Belastungen aus Straßen-, Schienen- und Luftverkehr sowie von Industrie- und Gewerbeanlagen zusammenführen. Die TA Lärm werden wir modernisieren und an die geänderten Lebensverhältnisse in den Innenstädten anpassen, um Zielkonflikte zwischen Lärmschutz und heranrückender Wohnbebauung aufzulösen. Wir erkennen für Clubs und Livemusikspielstätten ihren kulturellen Bezug an. Für beides werden wir die Baunutzungsverordnung und TA Lärm anpassen. Wir wollen die Honorarordnung für Architekten (HOAI) reformieren und die Leistungsbilder anpassen.

Wir machen das Programm „Zukunftsfähige Innenstädte und Zentren“ mit der Städtebauförderung kompatibel. Wir unterstützen Kommunen bei der Prävention und Bewältigung von Starkregenereignissen und der Anpassung an den Klimawandel. Die Hochwasserkatastrophe im Sommer 2021, vor allem im Ahrtal und Teilen Nordrhein-Westfalens, hat uns eindrücklich vor Augen geführt, welche verheerenden Folgen Extremwetter haben können. Wir werden den Wiederaufbau dort gemeinsam mit den Ländern mit aller Kraft vorantreiben.

Wir werden das Nachhaltigkeitsziel der Bundesrepublik beim Flächenverbrauch mit konkreten Maßnahmen hinterlegen. Die Regelung des § 13b BauGB wird nicht verlängert. Wir prüfen die Einführung eines Innenentwicklungsmaßnahmegebietes.“

Die Einführung einer Gesamtlärmbetrachtung wird lediglich geprüft. Eine gesetzliche Verpflichtung zur Gesamtlärmbetrachtung ist jedoch seit langem überfällig, um gesundheitlich zumutbare Lebensbedingungen sicher zu stellen.

Die Modernisierung der TA Lärm ist dringend notwendig. Zielkonflikte aus heranrückender Wohnbebauung und Lärmschutz sollten durch ein hohes Schutzniveau aufgelöst werden. Auch dazu fehlen Aussagen im Koalitionsvertrag.



Das Nachhaltigkeitsziel beim Flächenverbrauch mit konkreten Maßnahmen zu hinterlegen, ist zu begrüßen.

Subventionen (S. 162f.)

„Wir wollen zusätzliche Haushaltspielräume dadurch gewinnen, dass wir im Haushalt überflüssige, unwirksame und umwelt- und klimaschädliche Subventionen und Ausgaben abbauen.

Mit der Umsetzung der EU-Energiesteuerrichtlinie, die u. a. die steuerliche Angleichung von Dieseldieselkraftstoff und Benzin vorsieht, werden wir die steuerliche Behandlung von Dieselfahrzeugen in der Kfz-Steuer überprüfen.“

Der grundsätzliche Ansatz ist positiv. Hier wird jetzt aber von der FDP offenbar die Absenkung der Kfz-Steuer für Diesel vorgesehen und das Dieseldienstwagenprivileg wird nicht abgeschafft. Aber immerhin wird folgende Regelung getroffen:

„Die bestehende Besserstellung von Plug-In-Hybridfahrzeugen bei der sogenannten Dienstwagenbesteuerung wird für neu zugelassene Fahrzeuge stärker auf die rein elektrische Fahrleistung ausgerichtet. Auch diese KFZ müssen nachweislich einen positiven Klimaschutzeffekt haben, der nur über einen elektrischen Fahranteil und eine elektrische Mindestreichweite definiert wird. Die elektrische Mindestreichweite der Fahrzeuge beträgt bereits ab dem 1. August 2023 80 Kilometer.“

Fazit: Es ist nicht erkennbar, wie mit diesem Koalitionsvertrag eine Verkehrswende gelingen soll.