



Landesnaturschutzverband
Baden-Württemberg e.V.

Dachverband der Natur-
und Umweltschutzverbände
in Baden-Württemberg
(§ 51 Naturschutzgesetz)

Anerkannte Natur- und
Umweltschutzvereinigung
(§ 3 Umweltrechtsbehelfsgesetz)

Statt Mehrstimmigkeit: Bitte mehr Stimmigkeit – Ein Ruf nach Widerspruchsfreiheit in der Politik

Politik ist kein einfaches Geschäft. Wer wüsste das nicht besser als die Politiker/innen, gerade in Zeiten wie diese, wo die große Welt und auch die kleine Welt aus den Fugen zu geraten drohen. Das Parteiensystem richtet sich neu aus. Da muss man erst seinen Standpunkt finden, der genug Stimmen erwarten lässt. Stimmungen bestimmen auch das Abstimmverhalten vieler Stimmbürger/innen an der Wahlurne. Der Wortstamm „Stimme“ kehrt auch in „Stimmigkeit“ wieder, gleichbedeutend mit Widerspruchsfreiheit, neudeutsch „Konsistenz“.

Wir brauchen mehr Stimmigkeit in der Politik, statt der häufig anzutreffenden Mehrstimmigkeit und Unstimmigkeiten. Beispiel: die mäandrierende Diskussion um **räumlich beschränkte Fahrverbote für hoch emittierende Fahrzeuge**. Eigentlich nach der Rechtslage und den Gerichtsurteilen eine rechtsstaatliche Selbstverständlichkeit, wobei damit nicht verkannt wird, dass es viele Autofahrer hart trifft. Doch wer ist verantwortlich dafür? Die Automobilindustrie, nicht zuletzt wegen des Einsatzes von „Schummelsoftware“ mit der Folge deutlich erhöhter Emissionen.

Die meisten Repräsentanten der Automobilwirtschaft sehen das natürlich völlig anders und sich als Opfer auch von Umweltschützern, Gesetzen, Verwaltungsbehörden und Gerichten. Aber vielleicht gibt es ja jetzt eine Lösung eines Teils der Probleme durch die (wahrscheinliche) Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes. Verkehrsbeschränkungen sollen dann nicht ab unzulässiger Überschreitung des Jahresmittelwerts von 40, sondern erst ab 50 Mikrogramm NO_2 „verhältnismäßig“, also möglich sein. 50 ist das neue 40, wie bei der beneidenswerten Jugendlichkeit der heutigen Generation von Damen mittleren Alters. Vielleicht demnächst 55 oder 60 als das neue 40? 40 Mikrogramm, das ist der Wert, den die EU seit 2010 vorgibt. Übrigens kein übertrieben vorsichtiger Wert. Die VDI-Richtlinie 2310 des Vereins Deutscher Ingenieure nennt zur Vermeidung einer Gesundheitsschädigung des Menschen (auch Kinder, Alte und Kranke) 20 Mikrogramm NO_2 als Jahresmittelwert.

Doch die Autoindustrie, so wird von den Gegnern der Fahrverbote argumentiert, bietet viele Arbeitsplätze, bundesweit rund 820.000. Indessen: Die ÖPNV-Branche ist auch kein vernachlässigbarer Sektor, mit rund 400.000 Beschäftigten, nach anderen Berechnungen ebenfalls rund 800.000 Beschäftigten. Diese sind nicht weniger wertvoll, zumal regional gebunden und nicht ins Ausland verlagerbar. Eine krisensichere Sache.

Stimmig wäre es, die ÖPNV-Branche genauso zu pflegen wie die Automobilindustrie. Zugleich wäre dies endlich eine Wertschätzung aus der Politik für die im ÖPNV mit großer Verantwortung für Menschenleben und oft im Schichtdienst arbeitenden Menschen. Menschen, die mit ihrer zuverlässigen und nicht sonderlich gut bezahlten Arbeit dazu beitragen, dass unser Land funktioniert und dass die Straßen nicht völlig überlaufen.

Verständlich, aber unklug sind Klagen des **Einzelhandels** und mancher Politiker, auch wegen Fahrverboten würden die Umsätze zurückgehen. Unklug, weil da zu Unrecht etwas hochstilisiert wird, was dann tatsächlich den Städten und ihrem Einzelhandel schaden kann. Keine Frage: Der Einzelhandel ist unverzichtbarer Kern der Attraktivität unserer Städte und Gemeinden. Stimmig wäre es aber erstens, auch die Bedeutung des ÖPNV für den Einzelhandel hervorzuheben. Die **„Geldbeuteldichte“ und Kaufkraft pro Quadratmeter Fahrzeugfläche ist in Bussen und vor allem in Stadtbahnen zwei bis dreimal so hoch wie in Privat-Pkw.** Die Nutzer der in den Stadtkernen im Zwei-Minutentakt anrollenden Stadtbahnen geben – vielleicht – pro Einkauf weniger Geld aus, sie kaufen aber viel häufiger ein.

Und zweitens sollte endlich die herrschende Wettbewerbsverzerrung zugunsten der großen online-Händler viel stärker thematisiert werden. Dabei spielen auch die Privilegien für Kleinlastwagen bis 3,5 Tonnen, die sog. Sprinter eine Rolle. Diese schwärmen von den Logistikzentren zu zehntausenden rund um die Uhr aus, mit überlasteten Fahrer/innen, die engste Terminvorgaben für die Auslieferung der Versandware erhalten. Diese kleinen rollenden Bomben unterliegen keinem generellen Tempolimit auf Autobahnen; sie zahlen keine Lkw-Maut und sollen auch nach der Einführung der Pkw-Maut mautfrei bleiben. Auch solche faktische Bevorzugungen für den online-Handel schaden dem Einzelhandel.

Stimmig wäre es weiter, wenn neben allem Klagen über die zur Zeit (auch wegen der witterungsbedingt halb ausgetrockneten Bundeswasserstraßen) steigenden Kraftstoffpreise auch berücksichtigt würde, dass **die wahre Melkkuh der Nation nach wie vor die ÖPNV-Kunden** sind: Die Verbraucherpreise sind seit 2008 um rund 13 % gestiegen, die Kraftstoffpreise nur um etwa 2 %. Die Fahrpreise im öffentlichen Verkehr wurden demgegenüber um mehr als 30% erhöht. Im Blick auf dieses seit vielen Jahren bestehende Missverhältnis hat ein ohne Zweifel hochtalentierter Politiker wie der verstorbene baden-württembergische Kultus- und später Finanzminister Gerhard Mayer-Vorfelder einst gesagt, die Bürger haben mit dem Scheckbuch abgestimmt (und fahren Auto statt Bus in Bahn). Recht hat er noch heute, drei Jahre nach seinem Tod.

Aber eine stimmige Politik könnte das ändern. Mit einer Erhöhung der Mineralölsteuer – der ersten seit über 15 Jahren - um etwa zehn Cent je Liter oder einer

gleichwertigen CO₂-Abgabe (angesichts des Klimawandels allerhöchste Zeit) ließen sich die **Tarife im öffentlichen Personenverkehr halbieren**. Das ist zwar Bundesangelegenheit. Aber wer, wenn nicht Baden-Württemberg mit einer grün-schwarzen Regierung, die sich der Schöpfung und dem Schutz des menschlichen Lebens verpflichtet fühlt, wäre besser für eine solche Initiative berufen. Ein solcher Beitrag zu der seit über 25 Jahren immer wieder versprochenen Stärkung der Wettbewerbsposition und Attraktivität des öffentlichen Verkehrs würde auch bewirken, dass diejenigen im Straßenverkehr besser durchkommen, die auf das Auto angewiesen sind. Denn die gibt es natürlich auch.

Flankiert werden muss dies mit einer spürbaren Erhöhung der Investitionen in den öffentlichen Verkehr. Stimmigkeit fehlt aber auch hier. Die Bundesregierung steckt in den Neu- und Ausbau von Straßen viel mehr Geld: 2,39 Mrd. Euro 2019, stolze 57% mehr als 2018 und 45% mehr Geld als die Schiene erhält. Der Neu- und Ausbau von Schienenwegen bekommt 2019 gegenüber 2018 gerade mal 4% mehr, nämlich 1,65 Mrd. Euro. Der **Bahnsektor** wird fast schon **gewohnheitsrechtlich benachteiligt**. Realpolitik im Widerspruch zu den Versprechungen der Politik.

Ein Beispiel für **fehlende Stimmigkeit** im Land: Bei der anstehenden **Reform der Landesbauordnung** sollen dem Vernehmen nach die Regelungen zur Errichtung für Stellplätze für Fahrräder „modifiziert“ oder, etwas weniger euphemistisch ausgedrückt, aufgeweicht werden. Grund: Verbilligung des Bauens und Schaffung von neuem Wohnraum, ein wichtiges und richtiges Ziel. Stimmig aber wäre es, dort einzusparen, wo am meisten Geld ausgegeben wird. Ein Fahrradabstellplatz kostet 3000 €, ein Autostellplatz aber 30.000 € oder noch mehr. Also Faktor 10. Mit einem Autoabstellplatz weniger wird zehnmal mehr Geld für erschwinglichen Wohnraum freigesetzt als mit dem Wegfall eines Fahrradabstellplatzes. Stimmig wäre es weiter, in Zeiten boomenden Fahrradverkehrs dank Pedelec und E-Bike mehr Fahrradstellplätze zu errichten.

Mit weniger Platzverschwendung für Autos könnten wir auch mehr Platz zum Wohnen schaffen. Je nach Wohnungsgröße erfordert der Pkw-Stellplatz sozusagen als Zuschlag zur Wohnung 10 bis 25% Fläche. Ein Tiefgaragenstellplatz benötigt rund 14 m². Das ist deutlich mehr als manches Kinderzimmer aufweist. Haben wir deshalb mehr Autos als Kinder? Vier Stellplätze in einem größeren Mehrfamilienhaus wären eine zusätzliche Wohnung oder großzügigere Abstellflächen oder Hobbyräume im Keller. Die Zufahrtflächen in Garage und Garagenrampe sind bei dieser Betrachtung noch gar nicht eingerechnet. Sie erfordern - Faustregel - nochmals ein Drittel der Fläche der Autostellplätze selbst.

An den Autostellplätzen wird aber aller Voraussicht nach in der LBO-Novelle nicht gerüttelt, also wie üblich eine **klare Bevorzugung des Autos gegenüber dem Fahrrad**. Dies obwohl - weitere Unstimmigkeit - doch neue Mobilitätsformen wie autonomes Fahren, Carsharing und Ridesharing schon bald für besser ausgelastete Autos und weniger Verkehr sorgen sollen und damit auch weniger Fläche für Au-

tostellplätze erfordern. Die Häuser, die heute gebaut werden, stehen noch lange. Also müssen doch das Bauen und die Vorgaben dafür diesen als segensreich angekündigten Entwicklungen der Mobilität heute schon Rechnung tragen. Freiwerdende oberirdische Autoabstellflächen brauchen wir auch für innerörtliches Grün, als Ausgleichsflächen und zur Abmilderung innerstädtischer Überhitzung als Folge des Klimawandels.

Stichwort Klimaschutz. Stimmig mag es vielleicht noch sein, bei diesem für die Zukunft von Menschheit und Planeten entscheidenden Thema auch auf Dinge wie autonomes Fahren und Elektroautos zu setzen. Stimmig ist es aber nicht mehr, wenn man dabei auf zuverlässig quantifizierbare Aussagen zum Emissionsminderungseffekt praktisch verzichtet. **Wie viel werden in den nächsten fünf oder zehn Jahren das autonome Fahren und das Elektroauto wirklich zur Reduktion von Treibhausgasen beitragen?** Nicht nur bezogen auf das Einzelfahrzeug, sondern im Verkehr insgesamt; und auch unter dem Strich gerechnet, unter Einbeziehung ökobilanzieller Elemente, wie etwa der Produktion und Entsorgung von Batterien und der Errichtung sowie des Betriebs der gesamten (Lade-)Infrastruktur.

Viel stimmiger wäre es, die **sofort wirksamen Effekte von Geschwindigkeitsbeschränkungen** zumindest gleichwertig und mit gleichem Optimismus zu verfolgen. So wie es etwa unsere Nachbarländer Schweiz und Frankreich realisiert haben mit einem (auch lebensrettenden) Tempolimit 80 km/h auf Landstraßen und 120 beziehungsweise 130 km/h auf Autobahnen. Das reduziert nicht nur die Treibhausgas- und Schadstoffemissionen sofort, sondern auch den Lärm (insbesondere die nächtlichen Einzelschallereignisse durch Tempospitzen, die vielen Bürger/innen in der Nähe von Fernstraßen erholsames nächtliches Durchschlafen erschweren).

Nicht stimmig (aber üblich) ist es, wenn der emissionsreduzierende Effekt von Tempolimits durch einflussreiche Lobbyisten heruntergerechnet wird, indem er zu den gesamten CO₂-Emissionen in Deutschland oder gar auf der ganzen Welt in Bezug gesetzt wird. Stimmig wäre es dann wieder, wenn man an den Nachweis des Nutzens des autonomen Fahrens und der Elektroautos die gleichen Anforderungen stellen würde wie an die Nachweise des Nutzens von Tempolimits.

Ein weiteres Beispiel für fehlende Stimmigkeit und Gerechtigkeit bei der politischen Beurteilung von Verkehrsproblemen auf unseren innerörtlichen Straßen: **das Missverhältnis bei der Wahrnehmung von den viel Straßenraum beanspruchenden Autostaus einerseits und flächensparendem Fußgängerstau andererseits.** Lassen wir dahingestellt, ob es stimmig ist, die beispielsweise 20 im „Stau“ vor einer Ampel wartenden Autofahrer/innen als Folge einer angeblich autofeindlichen Verkehrspolitik zu bedauern. Vielleicht bringt dieses solidarische Bedauern Wählerstimmen (offen, ob Wählerinnenstimmen). **Sicher stimmig wäre es dann aber auch, den 20 lange, duldsam und leidensfähig in den Abgasschwaden bei Fußgänger-Rot vor einer Ampel wartenden Fußgänger/innen die gleiche Zuwen-**

dung zukommen zu lassen. Der Unterschied: Die 20 Fußgänger/innen fallen viel weniger auf. Sie warten auf einer Fläche von vielleicht 15 m². Die 20 Autofahrer brauchen jeweils mindestens etwa 15 m² Straßenraum für sich allein, insgesamt also 300 m² oder mehr. Der schlimme Autostau ist oft auch eine Frage optisch fehlgesteuerter Wahrnehmung.

Fazit: Es geht – in dieser politisierten Zeit mehr denn je - um eine stimmige Bewertung sowohl der Probleme als auch der Lösungen und deren Auswirkungen auf alle Menschen, unabhängig von deren Einfluss und gesellschaftlicher Stellung. Wie sagte Reinhold Maier in seinem Buch „Ein Grundstein wird gelegt“ über den Neuaufbau unserer Demokratie nach 1945: „Die in der großen Politik oft als klein empfundenen Dinge sind in Wirklichkeit die großen Sorgen der Mehrheit der Menschen“. Auch solcher Menschen, die ihre Wünsche und Bedürfnisse nicht so wirkungsvoll artikulieren können.

Stuttgart, 29.10.2018

Stefan Frey

Mitglied im LNV-Vorstand und LNV-Referent für Verkehr