

Klimaschutz wird ohne eine Verkehrswende nicht gelingen. Im Gegenteil: Dem Verkehrsbereich fällt hier eine zentrale Rolle zu. Hier ist noch die größte Wegstrecke zu bewältigen, denn im Bereich Verkehr ist es noch nicht gelungen, den Ausstoß von Treibhausgasen nennenswert zu reduzieren. Die Bundesregierung hat sich jedoch verpflichtet, bis 2030 die Treibhausmissionen um 55 Prozent gegenüber 1990 zu senken. Der Klimaschutzplan sieht für den Verkehrssektor bis zum Jahr 2030 eine Emissionsverringerung von 40–42 Prozent vor. Die Lösung liegt im Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs.



Klug investieren für einen attraktiven ÖPNV



Foto © Astrid Mannes

Dr. Astrid Mannes MdB ist Mitglied des Bundesvorstandes der KPV

Die Kapazitäten und die entsprechende Infrastruktur des ÖPNV müssen ausgebaut werden – so lautet auch die Empfehlung der „Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität“. Immer mehr Kommunen prüfen unter anderem die Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken. Ohne Fördermittel können sie jedoch die notwendigen Aus- und Neubaumaßnahmen nicht angehen.

Wie viel zu tun ist, zeigt die im letzten Jahr veröffentlichte Studie „Erhebung von Erhaltungsmaßnahmen an kommunalen Schienenstrecken“ der Spiekermann GmbH Consulting Engineers. Alleine in Nordrhein-Westfalen beläuft sich demnach der Finanzbedarf für die Erneuerung und Modernisierung städtischer und kommunaler Schienenstrecken auf rund drei Milliarden Euro, der Umbau und Ersatz von U-Bahnen und Straßenbahnen auf weitere rund 2,5 Milliarden Euro.

Daher ist es gut, dass mit der Änderung des Grundgesetzes im letzten Jahr der Weg bereitet wurde, um mit Bundesmitteln Kitas, den Digitalpakt Schule sowie den sozialen Wohnungsbau zu unterstützen und das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zu novellieren.



Foto: © Jörg Lantelme - stock.adobe.com

Doch: Die Landkreise, Städte und Gemeinden können nur Fördermittel abrufen, wenn die Projekte erfolgreich das standardisierte Bewertungsverfahren durchlaufen haben.

Bremsklotz standardisiertes Bewertungsverfahren

In der Realität scheitern viele notwendige Infrastrukturprojekte im Verkehrsbereich nicht am politischen Willen, sondern vielmehr am Nachweis der Förderfähigkeit. Bei diesem Verfahren wird der volkswirtschaftliche Nutzen eines Projektes errechnet und den Investitionskosten gegenübergestellt. Eine Förderfähigkeit ergibt sich derzeit nur, wenn der volkswirtschaftliche Nutzen die Kosten übersteigt.

Das standardisierte Bewertungsverfahren wurde in den 1970er Jahren begründet und seither nicht mehr wesentlich angepasst. Einzelnen Parametern kommt im Berechnungsverfahren eine gehobene Bedeutung zu. Andere Kenngrößen, wie etwa Umwelt- oder Siedlungsentwicklungsaspekte, werden hingegen wenig berücksichtigt.

Darüber hinaus ergibt sich ein besonders ungünstiger Effekt: Dort, wo die ÖPNV-Nachfrage im Bestand eher gering ist, ergeben sich hohe Nutzeffekte durch die Verlagerung von Verkehrsströmen vom Individualverkehr auf den ÖPNV. Dort

hingegen, wo die Nachfrage – erfreulicherweise – bereits recht hoch ist, wird eine geringere Verlagerungswirkung zugrunde gelegt und damit ein geringerer Nutzen generiert.

Eine Änderung des standardisierten Bewertungsverfahrens ist daher dringend erforderlich, um den Investitionsstau im Verkehrsbereich anzugehen. Zum Glück hat sich Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer MdB zum Ziel gesetzt, angesichts der Luftreinhalteproblematik in vielen Städten, der vielen Verkehrsstaus und der international eingegangenen Verpflichtung der Bundesregierung zur Emissionsverringerung die Länder künftig noch stärker finanziell beim Ausbau des ÖPNV zu unterstützen. Nach Abschluss des Gesetzgebungsverfahrens zur Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes soll eine Evaluierung und Überarbeitung der standardisierten Bewertung erfolgen. Dazu sollen zusätzliche Nutzen in das Bewertungsverfahren einbezogen und die Umweltaspekte stärker gewichtet werden.

Geld für Barrierefreiheit

Im Koalitionsvertrag haben sich die drei Regierungsparteien auf ein „Tausend-Bahnhöfe“-Förderprogramm verständigt, mit dem Bahnhöfe in Deutschland saniert und behindertengerecht umgebaut werden sollen. Für die Umsetzung der ersten Säule des „Tausend-Bahnhöfe“-Förderprogrammes (bauliche Umsetzung des Planungsvorrates zur Herstellung von Elementen der Barrierefreiheit an Verkehrsstationen) wurden im Haushalt 2019 bereits rund zehn Millionen Euro und Verpflichtungsermächtigungen für weitere 320 Millionen Euro eingestellt.

Nur, wenn Bahnhöfe in gutem Zustand sind und vor allem dem subjektiven Sicherheitsgefühl der Menschen gerecht werden, wird das Bahnfahren auch die gewünschte Akzeptanz erfahren.

In Lärmschutz investieren

Gelöst werden muss allerdings noch ein Problem: Der Lärmschutz an Bahn-Bestandsstrecken. Es ist nicht vermittelbar, wenn der Lärmschutz für Neubaustrecken besser ausfällt als für Bestandsstrecken. Menschen, die an Bestandsstrecken im Kern- und Umleitungsnetz des Güterverkehrs leben, sollen den gleichen Lärmschutz genießen wie diejenigen, die an einer Neubaustrecke wohnen! Zumal wir davon ausgehen müssen, dass weitere Verlagerungen von Pendlerverkehren und auch von Güterverkehr auf die Schiene anstehen – so, wie es im Koalitionsvertrag der Regierungsparteien vereinbart ist. Aus gutem Grund: Die Verlagerung von Verkehren auf die Schiene ist umweltfreundlich: Ein Güterzug verbraucht pro tausend Kilometer fünf Mal weniger CO₂ als ein LKW.

Flankiert man diese Verlagerungen mit bestmöglichem Lärmschutz, so wird die Verkehrswende auf breite Akzeptanz stoßen! ■