

## **VCD-Bewertung der zentralen Eckpunkte zum Verkehr aus dem Koalitionsvertrag von CDU/CSU und FDP:**

### **Verkehrsinfrastruktur**

#### **Schwarz-Gelb:**

Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur sollen »auf hohem Niveau« für Straße, Schiene und Wasserstraße sichergestellt werden.

#### **VCD-Bewertung: NEGATIV**

Durch die Begrifflichkeit »auf hohem Niveau« hält sich Schwarz-Gelb ein Hintertürchen offen, Investitionen in die Schieneninfrastruktur zu kürzen. Dies darf auf keinen Fall geschehen. Um das Bahnfahren attraktiver zu machen und mehr Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu bekommen, sind Investitionen in den Erhalt, die Sanierung und den Ausbau des Schienennetzes und der Bahnhöfe dringend notwendig. Straßeninvestitionen müssen vorrangig in die Instandhaltung fließen.

#### **Schwarz-Gelb:**

Die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) soll weiterentwickelt werden, wobei die Herstellung eines Finanzierungskreislaufs Straße unter direkter Zuweisung der Lkw-Maut an die VIFG geprüft werden soll. Dadurch soll die Haushaltsabhängigkeit von Verkehrsinvestitionen reduziert und eine mehrjährige Planungs- und Finanzierungssicherheit für Investitionsprojekte erreicht werden. Innerhalb dieser Legislaturperiode soll es ein Lkw-Maut-Moratorium geben – also keine Erhöhung der Lkw-Maut.

#### **VCD-Bewertung: NEGATIV**

Die Koalitionsparteien haben sich im Koalitionsvertrag nicht darauf festgelegt, die Mittel aus der Lkw-Maut über die VIFG vollständig für den Straßenbau einzusetzen. Der Prüfungsauftrag geht aber klar in diese Richtung. Der VCD lehnt das ab. Der Ansatz der integrierten Betrachtung der Verkehrsträger muss beibehalten werden, die Einnahmen aus der Lkw-Maut wie bisher teilweise in den Ausbau der Schieneninfrastruktur fließen. Nur so kann Verkehrsverlagerung erreicht und können die Straßen entlastet werden. Die Lkw-Maut, die in ihrer jetzigen Höhe nicht einmal die Wegekosten deckt, muss weiter angehoben, auf das gesamte Straßennetz und alle Lkw ab 3,5 Tonnen ausgeweitet werden. Die Weiterentwicklung der VIFG ist mit der Gefahr eines neuen Schattenhaushaltes verbunden. Die gewählten Abgeordneten verlieren Kontrolle über einen wichtigen Investivhaushalt.

#### **Schwarz-Gelb:**

Der Bundesverkehrswegeplan soll an aktuelle Bedürfnisse angepasst werden und eine neue Grundkonzeption für den nächsten Plan erstellt werden.

#### **VCD-Bewertung: NEUTRAL**

Dieser Plan enthält zwar die Chance für eine Neuorientierung (etwa die Priorisierung der Investitionen auf Erhalt vor Neubau), enthält jedoch auch die Gefahr eines Roll Backs in eine veraltete Verkehrspolitik. Die Fortsetzung der bisherigen Form der Bundesverkehrs-

wegeplanung lehnt der VCD ab. Die unkoordinierte Planung von Einzel- und Großprojekten muss abgelöst werden durch eine integrierte Gesamtplanung. Wir brauchen einen Bundesmobilitätsplan, der alle Verkehrsträger einbezieht. Dieser muss ökologische und klimapolitische Ansätze sowie auch den demographischen Wandel berücksichtigen.

**Schwarz-Gelb:**

Das Planungsrecht soll beschleunigt, das Verfahrensrecht gestrafft und Doppelprüfungen vermieden werden.

**VCD-Bewertung: NEGATIV**

Bei einer Beschleunigung des Planungsrechtes ist zu befürchten, dass Belange des Umwelt- und Klimaschutzes und die Beteiligung von Bürgern und Verbänden an Infrastrukturvorhaben ins Hintertreffen geraten. Der VCD fordert, dass an den bereits entwickelten Instrumenten wie bspw. der Strategischen Umweltprüfung festgehalten wird. Bürgerbeteiligung, sonst hochbewertet im Koalitionsvertrag, sollte auch hier eher ausgebaut als beschnitten werden.

## **Europäische Verkehrspolitik**

**Schwarz-Gelb:**

Die EU soll ein Konzept zur Anlastung externer Kosten erarbeiten. Dabei sollen alle Verkehrsträger einbezogen und diese nach gleichen Kriterien behandelt werden. Stau- und Unfallkosten sollen in die Berechnung nicht einbezogen werden.

**VCD-Bewertung: NEGATIV**

Dieser Plan bedeutet Widerstand gegen die bisherige Arbeit der EU-Kommission, einen Teil der externen Kosten zu internalisieren. Die tatsächlichen Kosten des Verkehrs will Schwarz-Gelb nicht ermitteln. Unter Einbeziehung aller Kosten ist jedoch der Gütertransport auf der Straße im Vergleich zum Schienengüterverkehr um den Faktor vier teurer. Die durch schwere Lkw verursachten externen Kosten betragen im Jahr 2005 nach vorsichtiger Schätzung 16 Milliarden Euro. Zumindest die Unfallkosten müssen daher unbedingt in die Berechnung der Mauthöhe einfließen.

**Schwarz-Gelb:**

Bei der CO<sub>2</sub>-Regulierung für leichte Nutzfahrzeuge sollen die Anforderungen die Nutzfahrzeughersteller nicht überfordern.

**VCD-Bewertung: NEGATIV**

Beim Klimaschutz darf es keinen weiteren Aufschub geben. Die deutsche Automobilindustrie wird, wenn sie wirklich innovativ ist, von schärferen Vorgaben profitieren, da diese den notwendigen Druck zur Nutzung technologischer Innovationen schaffen, was internationale Wettbewerbsvorteile zur Folge hat. Daher müssen für Nutzfahrzeuge Grenzwerte von maximal 175 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer ab 2012, ab 2015 160 g CO<sub>2</sub>/km und ab 2020 120 g CO<sub>2</sub> gelten.

## Güterverkehr

### Schwarz-Gelb:

Zwar wird die Einführung des 60-Tonner-Lkw abgelehnt. Allerdings soll eine »maßvolle Erhöhung der Lkw-Fahrzeuggrößen und -gewichte« erreicht werden sowie ein bundesweiter Feldversuch mit größeren Lkw umgesetzt werden.

### VCD-Bewertung: **NEGATIV**

Mit der Formulierung im Koalitionsvertrag verabschiedet sich die neue Bundesregierung vom klaren Nein zu den 60-Tonnern. Die bisher geltenden Höchstmaße und -gewichte für schwere Lkw drohen ausgehöhlt zu werden.

Größere Lkw stellen eine Gefahr für die Verkehrssicherheit dar, behindern die Verlagerung von Gütern auf die umweltfreundlichere Schiene und belasten somit zusätzlich das Klima. Auch den bundesweiten Feldversuch lehnt der VCD ab, da längst alle Fakten zu Gigalinern bekannt sind.

## Öffentlicher Personennahverkehr:

### Schwarz-Gelb:

Die Koalition will die Finanzierungsverpflichtungen aus dem Regionalisierungsgesetz erfüllen – verspricht also, keine Kürzungen bei den Mitteln für den Schienenpersonennahverkehr vorzunehmen. Sie betrachtet den ÖPNV (auch in der Fläche) als »unverzichtbaren Bestandteil der Daseinsvorsorge«, will umgehend das Personenbeförderungsgesetz novellieren, höhere Transparenz in der ÖPNV-Finanzierung schaffen und neue Betreibermodelle für regionale Schienenstrecken erproben.

### VCD-Bewertung: **POSITIV**

Der VCD begrüßt, dass die neue Regierung auf die Kürzung der Regionalisierungsmittel verzichtet und bei der ÖPNV-Finanzierung insgesamt Transparenz erreichen will. Die zeitnahe Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes, aber auch andere Bekenntnisse und Vorhaben zum ÖPNV unterstützt der VCD. Eine regionale Aufgabenträgerschaft für regionale Schieneninfrastruktur ist zu befürworten.

### Schwarz-Gelb:

Der Busfernlinienverkehr soll zugelassen werden.

### VCD-Bewertung: **NEUTRAL**

Es gibt sowohl einen Bedarf für Fernverkehrsreisen mit der Bahn als auch mit dem Bus. Der Busfernlinienverkehr schafft eine preisgünstige Alternative zum Fernverkehr der DB AG zum Vorteil für die Fahrgäste. So wird die Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund auch finanziell Schwächeren ermöglicht. Zwecks eines fairen Wettbewerbes mit dem Eisenbahnfernverkehr müssen jedoch Fernbusse in die Mautpflicht einbezogen werden.

## Schieneverkehr

### Schwarz-Gelb:

Die Bahnreform soll weitergeführt werden. Sobald der Kapitalmarkt es zulässt, sollen Transport- und Logistiksparten der DB AG schrittweise privatisiert werden, nicht jedoch

die Infrastruktur. Eine stärkere Unabhängigkeit des Netzes soll erreicht werden, um den Wettbewerb auf der Schiene zu verbessern.

**VCD-Bewertung: NEUTRAL**

Schienerverkehrspolitik bedeutet mehr als die wohlwollende Begleitung eines einzigen Eisenbahnverkehrsunternehmens. Der VCD begrüßt, dass die neue Bundesregierung auf eine Privatisierung der Schieneninfrastruktur verzichtet und Wettbewerbern der DB AG den Zugang zum Schienennetz erleichtern will. Es fehlt jedoch die klare Trennung zwischen Infrastruktur und Transport. Eine Kapitalmarktprivatisierung einzelner Sparten sollte erst dann erörtert werden, wenn Bund und Länder geklärt haben, wie sie ihrer Gemeinwohlverantwortung z.B. auch für den Fernverkehr gerecht werden. Zudem fehlt im Koalitionsvertrag ein eindeutiges Bekenntnis zur Unterstützung des umweltfreundlichen Verkehrsträgers Schiene.

**Schwarz-Gelb:**

Die Einführung des sogenannten Deutschland-Takts soll unter Beteiligung der Länder überprüft werden.

**VCD-Bewertung: POSITIV**

Der VCD begrüßt, dass der Deutschland-Takt im Koalitionsvertrag berücksichtigt wird. Wir fordern, dass die Politik die Umsetzung eines zukünftigen Deutschland-Takts zügig in Angriff nimmt. Der erste Schritt muss ein gemeinsames Konzept von Bund und Ländern sein, das die Grundstruktur des Deutschland-Takts erarbeitet und die erforderlichen Ausbaumaßnahmen bei der Schieneninfrastruktur identifiziert. Die Ergebnisse können zugleich auch als Richtschnur für die anstehende Überarbeitung des Bundesverkehrsweplanes dienen.

## **Luftverkehr**

**Schwarz-Gelb:**

Die Flughafeninfrastruktur soll koordiniert ausgebaut und international wettbewerbsfähige Betriebszeiten sollen sichergestellt werden. Bei der Einführung des Emissionshandels für den Luftverkehr soll Wettbewerbsneutralität sichergestellt werden.

**VCD-Bewertung: NEGATIV**

Der Flugverkehr ist die klimaschädlichste Art der Mobilität. Eine weitere Förderung ist in diesem Bereich aus Klimaschutzgründen abzulehnen und ein Umsteuern hin zu mehr Klimaverantwortung notwendig. Daher müssen sämtliche Subventionen des Flugverkehrs gestrichen und Kapazitätserweiterungen gestoppt werden. Wichtigstes Instrument in diesem Bereich ist die Einführung einer Kerosinsteuer, deren Einnahmen den angespannten Staatshaushalt entlasten. Der Emissionshandel ist so auszugestalten, dass die riesigen Schlupflöcher gestopft und die Verschmutzungsrechte vollständig versteigert werden. Mit der Formulierung »wettbewerbsfähige Betriebszeiten« ist die Aufhebung von Nachtflugverboten gemeint. Der Schutz der Gesundheit lärmgeplagter Anwohner gebietet jedoch ein generelles Nachtflugverbot für alle Flughäfen. Positiv zu bewerten ist, dass Anwohner von Militärflughäfen bei den gleichen Grenzwerten analog zu Verkehrsflughäfen Anspruch auf Erstattung von Lärmschutzkosten erhalten sollen.

## Radverkehr

### Schwarz-Gelb:

Der Nationale Radverkehrswegeplan soll weiterentwickelt werden.

### VCD-Bewertung: NEUTRAL

Es fehlen konkrete Ziele für den Ausbau des emissionsfreien, lautlosen, sozialverträglichen und nachhaltigen Verkehrsmittels Fahrrad. Der VCD fordert die Bundesregierung auf, einen neuen zweiten Nationalen Radverkehrsplan für den Zeitraum von 2012 bis 2022 zu erarbeiten. Ziel muss es sein, den Anteil des Fahrrades an den zurückgelegten Wegen bis 2015 auf 15 Prozent und bis 2020 auf 20 Prozent zu erhöhen. Die jährlichen Mittel für den neuen Plan müssen verdoppelt werden, um die notwendigen Maßnahmen umsetzen zu können.

## Verkehr und Umwelt

### Schwarz-Gelb:

Der Verkehr soll »wo immer dies sinnvoll ist« auf die Schiene bzw. aufs Wasser verlagert werden.

### VCD-Bewertung: NEGATIV

Die Verkehrsverlagerung von der Straße auf umweltfreundlichere Verkehrsträger sollte angesichts der Ressourcenknappheit und des voranschreitenden Klimawandels höchste Priorität haben. Verkehrsverlagerung bedeutet in fast allen Fällen eine deutliche Minderung des Energieverbrauches und CO<sub>2</sub>-Ausstoßes. Die Formulierung »wo immer dies sinnvoll ist« verkommt zur Phrase, da sie mit keiner Maßnahme belegt ist, um die Verlagerung voran zu treiben, eröffnet weiten Interpretationsspielraum und macht das genannte Ziel völlig unverbindlich.

### Schwarz-Gelb:

Für mehr Umweltschutz im Verkehr sollen die fossilen Antriebstechnologien optimiert werden und innovative Biokraftstoffe gefördert werden. Darüber hinaus sollen die Weichen für die Elektromobilität durch ein umfassendes Entwicklungsprogramm gestellt werden. Um die deutsche Wirtschaft vor Benachteiligungen im internationalen Wettbewerb zu schützen, soll es beim Umweltschutz im Verkehr keine nationalen Alleingänge geben. Ein allgemeines Tempolimit auf Autobahnen wird abgelehnt.

### VCD-Bewertung: NEGATIV

Schwarz-Gelb missachtet die Zeichen der Zeit. Angesichts des voranschreitenden Klimawandels sollten verbindliche CO<sub>2</sub>-Reduktionsziele für den Verkehr festgelegt werden. Der VCD fordert ein Reduktionsziel von minus 40 Prozent bis 2020 und von 80 Prozent bis 2050 (Basisjahr 1990). Doch ein solches Minderungsziel und eine entsprechende Minderungsstrategie sucht man bei Schwarz-Gelb vergebens. Eine neue UN-Studie warnt vor der Gefahr, dass Agrokraftstoffe in der Gesamtkette mehr CO<sub>2</sub> verursachen als fossile Brennstoffe. Die Elektromobilität wird auf absehbare Zeit keine entscheidende Rolle im Straßenverkehr spielen können. Die Koalitionsparteien schreiben das ambitioniert Ziel der letzten Bundesregierung von einer Million Elektroautos im Jahr 2020 fort – das sind dann gerade einmal zwei Prozent aller Pkw. Ob Elektrofahrzeuge eine Chance haben, sich durchzusetzen, wird sich erst in den Modellversuchen zeigen, die jetzt anlaufen. Die neue Bundesregierung glänzt im Bereich Verkehr und Klima durch Einfallslosigkeit und man-

gelnde Ernsthaftigkeit. Mit dem Bekenntnis, keine nationalen Alleingänge starten zu wollen, gibt die Bundesregierung einerseits die Vorreiterrolle Deutschlands im Klimaschutz auf und hält gleichzeitig an der Außenseiterrolle Deutschlands beim Tempolimit fest.

**Schwarz-Gelb:**

Umweltzonen sollen auf ihre Wirksamkeit und Verhältnismäßigkeit geprüft und Einfahrtverbote dort gelockert werden, wo »die Einschränkungen in keinem vernünftigen Verhältnis zur erzielten Feinstaubreduzierung stehen«. Ausnahmeregelungen sollen bundesweit vereinheitlicht werden.

**VCD-Bewertung: NEGATIV**

Umweltzonen haben sich als erfolgreiches Instrument zur Bekämpfung von Feinstaub sowie von Stickoxiden erwiesen. Allein im ersten Jahr nach Einführung der Umweltzone konnten beispielsweise in Berlin Dieselruß - ein besonders gesundheitsschädlicher Teil des Feinstaubs - um fast ein Viertel und Stickoxide um 14 Prozent gesenkt werden. Dies ist auch klimapolitisch bedeutsam, da Dieselruß nach neueren wissenschaftlichen Erkenntnissen einen bedeutenden Anteil an der kurzfristigen Klimaerwärmung hat. Der VCD fordert die schnelle Verschärfung der Zufahrtsbedingungen sowie die Einbeziehung von Dieselloks, Binnenschiffe und Baumaschinen. Die Stickoxid-Grenzwertsetzung ab 2010 wird von dieser Bundesregierung noch nicht einmal als Handlungsaufforderung erkannt.

**Schwarz-Gelb:**

Die Förderung von Rußpartikelfiltern soll auf leichte Nutzfahrzeuge erweitert werden. Die Rahmenbedingungen für die landseitige Stromversorgung von Schiffen sollen verbessert werden.

**VCD-Bewertung: POSITIV**

Leichte Nutzfahrzeuge sind in Städten maßgeblich an der Emission gesundheitsgefährdender Partikel beteiligt. Die Ausdehnung der Förderung der Nachrüstung mit Partikelfiltern ist unbedingt zu begrüßen. Auch die bessere Stromversorgung von Schiffen ist begrüßen, weil dadurch die Dieselmotoren weniger laufen müssen. Generell sollten aus Gründen des Gesundheits- und Klimaschutzes für alle neuen Dieselmotoren Partikelfilter vorgeschrieben und für den Bestand die Nachrüstung verbindlich bzw. gefördert werden.

**Schwarz-Gelb:**

Es soll lärmabhängige Trassenpreisgestaltung bei der Bahn geben, und das Lärmsanierungsprogramm soll fortgesetzt und intensiviert werden.

**VCD-Bewertung: POSITIV**

Lärm macht krank, auch Schienenlärm. Der VCD fordert deswegen bereits seit langem lärmabhängige Trassenpreise, die die Bahnunternehmen zum Umrüsten ihrer Güterwagen motivieren. Deswegen begrüßt der VCD das Vorhaben der neuen Bundesregierung. Um Lärm zu reduzieren, muss jedoch auch die Schieneninfrastruktur in gutem Zustand sein, wofür Investitionen notwendig sind.

## **Verkehrssicherheit**

### **Schwarz-Gelb:**

Das Verkehrssicherheitsprogramm soll weiterentwickelt und ausgebaut werden. Verkehrsleitsysteme zur Kapazitätsoptimierung hoch belasteter Verkehrsstrecken sollen gefördert werden. Das Punktesystem in Flensburg soll reformiert und eine einfachere und transparentere Regelung geschaffen werden.

### **VCD-Bewertung: NEGATIV**

Im Koalitionspapier steht der schlichte Satz »Die Koalition lehnt ein allgemeines Tempolimit auf Autobahnen ab«. Unmittelbar darauf folgt der Absatz zur Verkehrssicherheit, der vor allem die Förderung der Telematik beinhaltet. Der Ausbau von Verkehrsleitsystemen ist für den Steuerzahler teuer und bringt der Wirtschaft Aufträge. Ein Tempolimit reduziert ohne Kosten zu verursachen den CO<sub>2</sub>-Ausstoß und rettet Menschenleben. Der Koalitionsvertrag enthält kein Wort zu Verkehrstoten und Verletzten und nennt kein quantitatives Ziel zur Minderung der Zahl der Verkehrsoffer. Mit dem Leitbild »Vision Zero« (Null Verkehrstote) des VCD kann dieses Ziel konsequent verfolgt werden. Die Bundesregierung muss ein umfassendes Maßnahmenpaket erarbeiten, um die Ursachen von Unfällen auf verschiedenen Ebenen anzugehen. Ein Tempolimit von 120 km/h auf Autobahnen und 80 km/h auf Landstraßen sowie 30 km/h als Regelgeschwindigkeit innerorts sollten wesentliche Bestandteile dieses Paketes sein. Aus ideologischen Gründen und ohne dies zu begründen zementieren die Koalitionsparteien die Außenseiterposition Deutschlands, weltweit das einzige Land ohne Tempolimit auf Autobahnen zu sein.

## **Was im Koalitionsvertrag fehlt:**

### **Herausforderung Klimaschutz:**

Wie alle schwarz-gelben Bundesregierungen setzt auch diese fast ausschließlich auf technische Innovationen zur Bewältigung der Herausforderung Klimawandel. Elektromobilität, Brennstoffzellentechnologien und Agrokraftstoffe werden erwähnt, aber bei den meisten Neuerungen bleibt unklar, wie man die Markteinführung und -durchsetzung im kommenden Jahrzehnt bewerkstelligen will. Andere Lenkungsinstrumente werden weder erwähnt, werden abgelehnt oder – wie der Emissionshandel – mit solchen Bedingungen versehen, dass sie aus Gründen der ungehemmten wirtschaftlichen Entwicklung keine Lenkungswirkungen erbringen.

Verkehrsverlagerung wird nur im Nebensatz erwähnt, aber weder mit Instrumenten versehen noch wirklich gewollt. Die Internalisierung externer Kosten als mögliches Lenkungsinstrument wirkt im Vertrag eher als Schreckgespenst. Wenn Instrumente wie die Ausdehnung der Lkw-Maut nicht genutzt werden sollen, dann müssten Alternativen aufgezeigt werden. Insbesondere beim umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene fehlen Ansätze, wie die Politik diesen zukünftig aktiv fördern will. Von Verkehrsvermeidung ist nichts zu lesen. Verkehrsberuhigung (auch allgemeine Tempolimits) – auch als Instrument für mehr Verkehrssicherheit – ist nicht erwünscht.

Weitere für den Klimaschutz wichtige Lenkungsinstrumente sucht man vergebens: Keine Dienstwagenbesteuerung, keine Kerosinbesteuerung, kein Satz zur Pendlerpauschale, keine lenkende Kfz-Steuer, keine CO<sub>2</sub>-Grenzwerte – von anderen nachhaltigen Ansätzen ganz zu schweigen. Dieser Verkehrspolitik ist die Vermeidung von Klimagasen egal.

### **Herausforderung Demographischer Wandel**

Der Einfluss des demographischen Wandels auf den Verkehrsbereich spielt im Koalitionsvertrag keine Rolle. Weder die Alterung der Gesellschaft, der Rückgang der Zahl der Steuerzahler (und damit langfristig der Einnahmen) oder auch die regional sehr stark unterschiedliche Entwicklung der Bevölkerungszahlen werden von den Koalitionären als Herausforderung begriffen.

### **Herausforderung Endlichkeit der Ressourcen und deren Konsequenzen**

Das Thema Peak Oil, die Begrenztheit von Materialien wie Lithium, Platin oder Palladium (für Batterien, Abgastechnologien) existiert auch bei dieser Bundesregierung nicht. Die Koalitionäre gehen davon aus, dass alles bleibt, wie es immer war. Die mittel- bis langfristige Verknappung von Benzin und anderen Ressourcen und als Konsequenz die steigenden Kosten insbesondere der Automobilität sind als Problem auch von dieser Regierung noch nicht erkannt – Lösungsansätze sind dementsprechend nicht vorgesehen.

### **Herausforderung knappe Finanzmittel**

Unklar bleibt, wie angesichts der massiven Verschuldung des Staatshaushaltes die Wünsche des Koalitionsvertrages auch nur annähernd finanziert werden sollen, wenn gleichzeitig neue Subventionen (Agrokraftstoff) aufgefahren werden. Es ist gut, dass nach derzeitigem Stand die Mittel für den Schienennahverkehr nicht gekürzt werden. Wenn dies so bleibt, gibt es die Chance, dass Bus und Bahn auf Dauer die Mobilität für viele Menschen sicherstellen können. Die Vorstellungen bei vielen anderen Maßnahmen wie der Ausbau der Infrastruktur bei gleichzeitiger Infrastrukturinstandhaltungskrise sind Wunschträume, deren Gegenfinanzierung noch nicht geklärt ist.

### **Herausforderung lebenswerte Bedingungen für Mensch und Umwelt**

Die Reduzierung von Umweltbelastungen wie Flächenverbrauch oder Stickoxidbelastungen (hier gelten strenge EU-Grenzwerte ab 2010) ist nicht formuliert. Absolut unklar bleibt, wie die Städte der Feinstaub-Problematik (oder auch des Lärms) Herr werden sollen, wenn ihnen bisherige Instrumente nur noch in Ausnahmefällen bewilligt werden. Das Thema Verkehrssicherheit wird stiefmütterlich behandelt – weder gibt es Ziele, noch einen Planungsansatz wie Vision Zero.

### **VCD-Fazit**

Dieser Koalitionsvertrag ist besser als der Worst Case, der vom VCD befürchtet wurde. Hervorzuheben ist, dass es (wohl) zu keiner kurzfristigen Kürzung der Regionalisierungsmittel kommen wird, die Umsetzung des Deutschlandtaktes wird geprüft, die Regionalisierung der Schieneninfrastruktur steht im Koalitionsvertrag genau so wie zumindest die Nichtprivatisierung der Bahninfrastruktur. Dem Erhalt von Straßen und Schienen wird Priorität eingeräumt, der nationale Radverkehrsplan soll weiterentwickelt werden.

Gleichwohl hat auch dieser Koalitionsvertrag nichts mit einer nachhaltigen Mobilität zu tun. Eine zentrale Frage einer zukunftsorientierten Verkehrspolitik lautet: Wie kann langfristig sichergestellt werden, dass allen Menschen eine bezahlbare und zugleich umweltverträgliche Mobilität ermöglicht werden kann? Hier geben CDU, CSU und FDP keine Antwort. Ihre Ansätze sind in vielen Punkten rückwärtsgewandt. An nicht wenigen Stellen entsteht der Eindruck, dass die künftige Regierung vor allem kurzfristigen Wirtschaftsinteressen mehr Gewicht gibt als Lösungsstrategien für mehr Lebensqualität, Gesundheit, Umwelt- und Klimaschutz.