

## Die Koalitionsverträge von Bund und Land aus der Perspektive der Verkehrswirtschaft

**Die Koalitionen für die nächste Legislaturperiode im Bund und im Land Berlin sind formiert, die Koalitionsverträge formuliert. Damit liegen die Programme des politischen Handelns für die nächsten Jahre auf dem Tisch. Womit muss die Verkehrswirtschaft rechnen, worauf müssen sich die Unternehmen einstellen? Diesen Fragen widmet sich der nachstehende Beitrag.**

**„Mehr Fortschritt wagen - Bündnis für Freiheit, Gerechtigkeit und Nachhaltigkeit“ – Der Koalitionsvertrag im Bund**

*„Die Welt ist am Beginn eines Jahrzehnts im Umbruch, deshalb können wir nicht im Stillstand verharren. Die Klimakrise gefährdet unsere Lebensgrundlagen und bedroht Freiheit, Wohlstand und Sicherheit. Deutschland und Europa müssen angesichts eines verschärften globalen Wettbewerbs ihre ökonomische Stärke neu begründen. Im internationalen Systemwettbewerb gilt es, unsere Werte entschlossen mit demokratischen Partnern zu verteidigen. Zugleich verändert die Digitalisierung die Art und Weise wie wir wirtschaften, arbeiten und miteinander kommunizieren. Unsere Gesellschaft wird älter und diverser.“*

So heißt es unter anderem in der Präambel des Vertrags. Bevor das Thema „Mobilität“ beleuchtet wird, soll der Blick noch kurz auf globalere Themen gelenkt werden: *„Deutschland muss handlungs- und leistungsfähig sein, insbesondere in Krisenzeiten. Der Staat muss vorausschauend für seine Bürgerinnen und Bürger arbeiten. Dazu wollen wir ihn modernisieren, so dass er Chancen ermöglicht und Sicherheit gibt. Ein Staat, der die Kooperation mit Wirtschaft und Zivilgesellschaft sucht, mehr Transparenz und Teilhabe in seinen Entscheidungen bietet und mit einer unkomplizierten, schnellen und digitalen Verwaltung das Leben der Menschen einfacher macht.“* Das steht im zweiten Kapitel unter der Überschrift **„Moderner Staat, digitaler Aufbruch und Innovationen“**. Schaut man sich

dann die Details an, wird deutlich, welche hoch gesteckten Ziele die Koalition in Angriff nimmt. Die Aufgaben sind recht präzise formuliert, ob sich die ebenfalls aufgeführten Instrumente zur Aufgabenerfüllung eignen und bewähren, wird sich zeigen müssen. Verschiedenen Expertenmeinungen zufolge ist die Finanzierung der ambitionierten Ziele – wie auch immer man sie bewerten mag – alles andere als sicher. Wunsch und Wirklichkeit lassen bereits an dieser Stelle eine große Lücke erkennen, zumal Mehrbelastungen für den Bürger vermieden, die Schuldenbremse hingegen eingehalten werden soll.

### ❖ **Mobilität und Infrastruktur**

Interessant, aber angesichts der Koalitionszusammensetzung nicht überraschend ist, daß Wirtschaft, Mobilität, Klima, Energie zusammen mit Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Ernährung sowie Transformation in einem Kapitel unter „Klimaschutz in einer sozial-ökologischen Marktwirtschaft“ abgehandelt werden. Ob es hier um realistische, von der Mehrheit der Bürger akzeptierte Politikziele und Maßnahmen, in Worte gegossene Ideologie oder gar die politische Quadratur des Kreises handelt, möge jeder für sich selbst beantworten. *„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 Ar-*

*beitsplätzen. Dafür werden wir Infrastruktur ausbauen und modernisieren sowie Rahmenbedingungen für vielfältige Mobilitätsangebote in Stadt und Land weiterentwickeln.*

*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 werden 2023 eine CO<sub>2</sub>-Differenzierung der Lkw-Maut vornehmen, den gewerblichen Güterkraftverkehr ab 3,5 Tonnen einbeziehen und einen CO<sub>2</sub>-Zuschlag einführen, unter der Bedingung, eine Doppelbelastung durch den CO<sub>2</sub>-Preis auszuschließen. Wir werden die Mehreinnahmen für Mobilität einsetzen.“* Das Güterverkehrsgewerbe darf also an dieser Stelle bereits mit höheren Belastungen rechnen, die bald 20jährige Erfahrung mit der LKW-Maut lässt dabei nichts Gutes erwarten: Die ab dem Jahr 2000 für die Einführung der LKW-Maut (ab 2005) zugesagte Harmonisierung der Mehrbelastung durch die Mautharmonisierungsprogramme wurde 2009 nach der ersten Mauterhöhung (!) wirksam, sozusagen nachdem das Gewerbe das schon mal vorfinanziert hat. Und wem konkret die Mehreinnahmen für die Mobilität zufließen, darüber darf man spekulieren – das Verkehrsgewerbe wird es vermutlich eher nicht sein ...

*„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.“*

*Innovative Technik zur Lärmvermeidung, so für neue Güterwagen, werden wir bis zur Markteinführung unterstützen.“*

Bevor es weiter mit der Infrastruktur geht, ein kurzer Abstecher zum Bahnverkehr: Es sollen (stillgelegte) Strecken reaktiviert werden, „bei neuen Gewerbe- und Industriegebieten soll die Schienenanbindung verpflichtend geprüft werden.“ Unbestritten – auch aus Sicht des Straßengüterverkehrs – sind Verlagerungen von Güterverkehren auf die Schiene dort sinnvoll, wo es ökologisch und ökonomisch sinnvoll ist. Wie es um die praktische Realisierung in den vergangenen Jahrzehnten bestellt war, wird an den tatsächlichen Zahlen deutlich, ein Blick in die BAG-Marktberichte sei empfohlen.

Für die älteren und/oder historisch interessierten Leser sei an die Zeit zwischen den Jahren 2000 und 2003 erinnert, als mit dem DB-Programm „Mora C“ die Abkopplung der Gleisanschlüsse an den Gewerbegebieten vor allem mit Einzelwagenverkehr als besonderer Erfolg gefeiert wurde – nun ja, niemand sei daran gehindert, klüger zu werden, insbesondere, wenn es der Steuerzahler bezahlt. Immerhin sollen Vor- und Nachlaufverkehre im Kombinierten Verkehr bis zu 50 km von der LKW-Maut befreit werden ...

Zurück zur Infrastruktur: „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 (Anmerkung: Man beachte die Reihenfolge der Verbände: die Wirtschaft steht an dritter Stelle und gewisse Erfahrungen lassen den Schluss zu: mit Verkehrsverbänden ist nicht der ADAC gemeint). 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.“

### ❖ Öffentlicher Verkehr und neue Mobilitätsangebote

„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. 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 Arbeitsbe-

dingungen 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.“

Für die im ÖPNV tätigen Busunternehmen sind hiermit durchaus positive Signale verbunden. Es bleibt zu hoffen, dass auch die sonstigen Rahmenbedingungen so gestaltet werden, dass die – oft seit Jahrzehnten erfolgreich tätigen – privaten Busbetriebe ihre Marktchancen tatsächlich behalten.

### ❖ Güterverkehr

„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.

... 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.“

Wer an dieser Stelle zur Sicherung der Ver- und Entsorgungsfunktion des Straßengüterverkehrsgewerbes mehr erwartet hat, z. B. ein deutliches Bekenntnis zur Sicherung der Funktionserhaltung, dürfte enttäuscht sein. Anders ausgedrückt: aus dem Vertrag spricht nicht die Kompetenz, sich dieser Funktion bewusst zu sein und ein Ausflug der Koalitionäre nach Großbritannien in den Herbstmonaten stand aus Zeitgründen offenbar nicht auf der Tagesordnung. Dass das Fachkräfte- und das Bürokratieproblem erkannt wurden, darf dann

wenigstens als Hoffnungssignal verstanden werden.

## ❖ **Klima und Energie**

Bis Ende 2022 soll zudem ein Klimaschutzprogramm auf den Weg gebracht werden, das Klimaschutzgesetz soll ebenfalls im Jahr 2022 „konsequent“ weiterentwickelt werden, „alle Sektoren werden einen Beitrag leisten müssen: Verkehr, Bauen und Wohnen, Stromerzeugung, Industrie und Landwirtschaft. Die Einhaltung der Klimaziele werden wir anhand einer sektorübergreifenden und analog zum Pariser Klimaabkommen mehrjährigen Gesamtrechnung überprüfen. Basis dafür ist das jährliche Monitoring.“

Im Hinblick auf die angestrebte „Verkehrswende“ mit Abkehr vom Verbrennerantrieb hin zu elektrischen Antrieben auch im Schwerverkehr soll noch ein Blick auf die Energiepolitik geworfen werden.

Hier wird es recht konkret:

„Wir richten unser Erneuerbaren-Ziel auf einen höheren Bruttostrombedarf von 680-750 TWh im Jahr 2030 aus (Anmerkung: im Jahr 2020 lag er bei 558,6 TWh, der höchste Wert datiert auf das Jahr 2007 mit ca. 625 TWh – Quelle: UBA). Davon sollen 80 Prozent aus Erneuerbaren Energien stammen. ...“

Alle geeigneten Dachflächen sollen künftig für die Solarenergie genutzt werden. Bei gewerblichen Neubauten soll dies verpflichtend, bei privaten Neubauten soll es die Regel werden. Bürokratische Hürden werden wir abbauen und Wege eröffnen, um private Bauherren finanziell und administrativ nicht zu überfordern. Wir sehen darin auch ein Konjunkturprogramm für Mittelstand und Handwerk.

Unser Ziel für den Ausbau der Photovoltaik (PV) sind ca. 200 GW bis 2030. ...“

Wie der Spitzenstromverbrauch des Jahres 2007 mit 625 TWh bei Vollständigkeit der Kern- und Kohlekraftwerke und der „höhere Bruttostrombedarf von 680-750 TWh im Jahr 2030“ mit 80 % erneuerbaren Energien bei dann abgeschalteten Kern- und (möglicherweise, so abgeleitet aus der Formulierung im Koalitionsvertrag) Kohlekraftwerken argumentativ miteinander verknüpft werden könnten, ist eines der spannendsten Geheimnisse der Koalitionspartner – oder, wie Arbeitgeberpräsident Dulger formuliert: „**Jedem Anfang wohnt ein Zauber inne.**“ Nur: Harry Potter steht der Koalition leider nicht zur Verfügung.

Auch Wirtschafts-, Arbeitsmarkt- und Sozialpolitik lohnen einen Blick, allerdings würde das im Rahmen dieses Beitrags zu weit führen. Hier sein auf die BDA-Komentierung verwiesen (s. Beitrag unten auf dieser Seite)



Foto: bda / Michael Hübner

## **Jedem Anfang wohnt ein Zauber inne**

... Dringlicher Handlungsbedarf besteht bei den Sozialversicherungen. Die Ampel schiebt die notwendigen Strukturreformen in der sozialen Sicherung erneut vier Jahre vor sich her – diese Leerstelle können wir uns aber nicht leisten! Als Arbeitgeberpräsident sage ich: Wer die Sozialversicherungen erhalten will, der muss sie reformieren.

Zudem droht in der Arbeitsmarktpolitik mit dem geplanten Bürgergeld eine Rückentwicklung zum Parken in Arbeitslosigkeit statt einer Förderung zur Arbeitsaufnahme.

Hier soll faktisch ein bedingungsloses und bedürftigkeitsunabhängiges Grundeinkommen durch die Hintertür eingeführt werden. Die zentrale Grundlage unseres Sozialstaates, dass die Gemeinschaft allen denjenigen hilft, die sich nicht selbst helfen können und nicht über ausreichend eigenes Vermögen und Einkommen verfügen, wird dabei völlig außer Acht gelassen.

Die Mindestlohnkommission wird überflüssig, wenn in jeder Bundestagswahl die Entscheidungen in Frage gestellt werden. Das ist ein offensichtliches Misstrauensvotum gegen unsere Tarifautonomie und unsere Sozialpartnerschaft, zudem auch ein Wortbruch von politischen Zusagen, die uns Arbeitgeber zur Mitarbeit in der Kommission bewegen haben.

Neben diesen Punkten gibt es aber auch ein paar Lichtblicke im Koalitionsvertrag: So hat die Ampel richtiglicherweise erkannt, dass in

der jetzigen Situation nicht neue Restriktionen wie zum Beispiel die weitere Regulierung von befristeten Arbeitsverhältnissen, die Einschränkung der Zeitarbeit und eine Ausweitung der Allgemeinverbindlichkeitserklärung von Tarifverträgen (AVE) erfolgen dürfen. Richtig ist auch, dass es keine Steuererhöhungen geben und an der Schuldenbremse festgehalten wird. Von diesen Lichtblicken hätte ich mir ein paar mehr gewünscht.

Mein Fazit fällt daher durchwachsen aus. Den Ampel-Parteien fehlt am Ende die Konsequenz, über den Status Quo hinaus neue Freiheiten für die Unternehmen und Beschäftigte zu schaffen und Eigenverantwortung zu stärken. Und dabei brauchen wir diese so dringend, um nach der Pandemie wieder durchzustarten! Es bleibt also nur zu hoffen, dass die Ampelregierung noch für ein paar – positive – Überraschungen gut ist.

Dr. Rainer Dulger, Präsident der Bundesvereinigung Deutscher Arbeitgeberverbände

**„Zukunftshauptstadt Berlin. - Sozial. Ökologisch. Vielfältig. Wirtschaftsstark.“**

### ❖ Der Koalitionsvertrag für Berlin

Auch am Beginn des Berliner Koalitionsvertrags steht eine Präambel, in der es heißt: *„Die drei Parteien verstehen das Wahlergebnis als Auftrag und Grundlage, Verantwortung für unsere Stadt zu übernehmen und Berlin mit einer progressiven, stabilen und tragfähigen Regierung in die Zukunft zu führen. Wir können die Herausforderungen, vor denen die Stadt steht, mit Erfahrung und Kompetenz bewältigen. Eine vielfältige Stadt wie Berlin braucht eine soziale und nachhaltige Stadtpolitik. Wir wollen Berlin für alle Menschen, die hier leben, besser und lebenswerter machen. Damit sowohl die heutigen Generationen als auch nachfolgende Generationen eine Stadt vorfinden, die funktioniert, die bezahlbar ist, die mit einer starken Wirtschaft gute Arbeit ermöglicht und die Herausforderungen des Klimawandels annimmt. Wir haben den Anspruch, eine Regierung für alle Berliner\*innen zu sein.“*

Da es sich um die Neuauflage der Koalition der gerade zu Ende gegangenen Legislaturperiode handelt, ist mit Blick auf die „Erfolge“ der vergangenen fünf Jahre bereits an dieser Stelle die Frage nach der „Erfahrung und Kompetenz“ naheliegend; sie zu beantworten, soll aber hier einmal dem Leser überlassen bleiben. Das gilt in Anbetracht der für die Geschichte der Bundesrepublik beispielsweise chaotischen Zustände am Wahltag und der Nonchalance der Landespolitik im Umgang damit auch für die Formulierung, die drei Parteien verstanden *„das Wahlergebnis als Auftrag ...“*.

Es dürfte zumindest umstritten sein, ob die Mehrzahl der wahlberechtigten Hauptstadtbevölkerung genau dieser Koalition einen Auftrag erteilt haben (will).

### ❖ Mobilität, ÖPNV und Verkehrssicherheit

*„Die Berliner Verkehrswende soll sowohl nachhaltig als auch sozial verträglich gestaltet sein und allen Berli-*

*nerinnen und Berlinern ermöglichen, so mobil zu sein, wie sie es wollen und brauchen. Wir bekennen uns zur gerechten Verteilung der Flächen des öffentlichen Raumes und zum weiteren Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs zur Erhöhung der Lebensqualität in Berlin.“*

So beginnt Kapitel 9 des Vertrags unter der Überschrift „Mobilität“. Die folgenden drei Seiten widmen sich dem ÖPNV mit Bahn und Straßenbahn, über die an dieser Stelle hinweggegangen werden soll. Ein Absatz widmet sich konkret dem Busverkehr:

*„Die Koalition will den Busverkehr insbesondere in bislang untererschlossenen Gebieten der Stadt ausweiten. Bis zum Jahr 2030 soll der gesamte ÖPNV-Fuhrpark CO<sub>2</sub>-emissionsfrei betrieben werden. Die Koalition wird nach Maßgabe der finanziellen Möglichkeiten und Fördermöglichkeiten, die erforderliche Infrastruktur gewährleisten. Schnellbuslinien sollen ausgebaut werden, um bis zur Fertigstellung von Schienenstrecken leistungsfähige Verbindungen sicherzustellen.“* Die CO<sub>2</sub>-Emissionsfreiheit dürfte dann auch für private Busbetriebe gelten. Ob die Schnellbuslinien – wie von der Innung vor einiger Zeit ins Gespräch gebracht – auch für Stadt-Umland-Verkehre ausgebaut werden, zumal auf Relationen, die auch in Zukunft nicht mit Schienenverbindungen rechnen können, geht konkret aus der Aussage nicht hervor.

Weiter geht es mit Individualverkehr, Radverkehr, Parkraumbewirtschaftung. Auch Formulierungen zu „Sitzgelegenheiten im öffentlichen Straßenland“ und „Verkehrsberuhigung“ kommen vor, ehe nach 8 Seiten der folgende Satz erscheint: *„Nach Vorliegen aller Vorrangnetze (Radverkehr, Fußverkehr, ÖPNV und des motorisierten Individualverkehrs (MIV)) wird das übergeordnete Straßennetz überprüft, um Maßnahmen für den Umweltverbund in dessen Vorrangnetzen zu erleichtern.“* Der Wirtschaftsverkehr kam bislang noch nicht vor!

In den Formulierungen zur Verkehrssicherheit, zu denen sich Innung und Gewerbe weithin bekennen, erscheint

ein Hinweis auf Ausweitung von Tempo 30 im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten sowie erstmal auch der LKW: *„Das Förderprogramm für Abbiegeassistenzsysteme wird die Koalition bis zur verbindlichen Einführung auf Bundesebene fortführen. Sie setzt sich auf Bundesebene für die Einführung von Verkehrssicherheitszonen ein, um die Einfahrt von LKW ohne Abbiegeassistenzsystem unterbinden zu können und prüft, ob im Vorgriff die Einführung an Unfallhäufungsstellen realisiert werden kann.“*

### ❖ Wirtschaftsverkehr

Nach Taxiverkehr und Sharingangeboten findet dann doch noch der Wirtschaftsverkehr Erwähnung: *„Die Koalition verfolgt das Ziel, den Wirtschaftsverkehr stadtverträglich, klimaneutral, schnell und verlässlich zu organisieren. Die Koalition sichert Bedarfe der Wirtschaftsverkehre mit der Umsetzung des nachhaltigen Wirtschaftsverkehrskonzeptes. Der sechste und siebte Teil des Mobilitätsgesetzes zu Wirtschaftsverkehr und Neuer Mobilität werden zeitnah verabschiedet. Dazu wird der Dialog mit der Berliner Wirtschaft gestärkt. Vor allem dem Wirtschaftsverkehr müssen weiter gute Straßenverbindungen zur Verfügung stehen und umfassende Möglichkeiten für Lade- und Lieferzonen geschaffen werden.“* Da sind durchaus begrüßenswerte Signale, und es wäre wünschenswert, dem Wirtschaftsverkehr tatsächlich den Stellenwert beizumessen, der ihm infolge seiner Funktionen für die Stadt zukommt. Die Umsetzung des Vertrags wird das zeigen.

Natürlich darf auch die Schiene nicht fehlen: *„Die Verlagerung des Güterverkehrs auf Schiene und Wasser wird vorangetrieben, das bestehende Schienennetz für die Ver- und Entsorgung der Stadt genutzt und ausgebaut.“*

*Aufbauend auf den Erkenntnissen der Potenzial- und Machbarkeitsanalyse werden reine Güterstraßenbahnen getestet. Die Koalition wird sich auf Bundesebene dafür einsetzen, dass Tram-Güterverkehr generell auch außerhalb von Verkehrsversuchen ermöglicht wird.“*

Das soll einfach unkommentiert so stehen bleiben und auf den Leser wirken. In Anbetracht einer täglich in Berlin zu bewältigenden – nicht genau bekannten – Gütermenge in der Größenordnung tausender Tonnen mag sich jeder sein Bild zeichnen. Zum besseren Verständnis: wenn in der Metropole Berlin werktäglich nur 500 40 t-LKW jeweils nur einen vollbeladenen (26 t) Umlauf erledigen würden, wären das allein 13.000 t.

Es sind aber mehr als 500, hinzu kommen Tausende Fahrzeuge unter 40 t zGG, und bei den meisten im gewerblichen Verkehr bleibt es nicht bei einem Umlauf. Aber auch der bekannte Tropfen auf dem heißen Stein kann vielleicht einen Beitrag leisten - wenn schon nicht zu spürbarer Verkehrsverlagerung, dann doch wenigstens für Ideologen, Gutachter und ähnliche Disziplinen ...

**Die Forderung:** *„Bestehende und noch vorhandene Flächen des Schienengüterverkehrs sollen genutzt und für die City-Logistik ertüchtigt werden. Der (Wieder-)Anschluss großer Gewerbegebiete an das Schienennetz wird verfolgt“*, ist eine verkehrspolitische Position, die von der Innung seit Jahrzehnten geteilt wird, allerdings ist der Erfolg seit der Wiedervereinigung – zurückhaltend ausgedrückt – bislang mit „eher mäßig“ noch positiv umschrieben.

Sicher sinnvoll im Bereich der KEP-Dienste, aufbauend auf durchaus guten Erfahrungen aus Modellprojekten: *„Die Anzahl dezentraler, anbieterneutraler Mikro-Depots wird deutlich erhöht. Für alle Verkehre, die nicht verlagert werden können, werden verstärkt Kurzpark-, Liefer- und Wirtschaftsparkzonen eingerichtet, um Handwerker\*innen, Liefer- und Pflegediensten eine Möglichkeit zum Ausüben ihrer Dienstleistungen zu bieten. Die Freihaltung der Ladezonen ist konsequent durchzusetzen. Ihre Verfügbarkeit soll sukzessive digital und in Echtzeit abrufbar gemacht werden.“* Hier ist dem neuen Senat wirklich Erfolg zu wünschen.

Damit auch das Busgewerbe nicht unerwähnt bleibt: *„Die Koalition wird für die Innenstadt ein Konzept zur*

*stadtverträglichen Regelung des Reisebusverkehrs und des Sightseeing-Busverkehrs erarbeiten“* – ein Projekt, das bereits im Stadtentwicklungsplan „Mobilität und Verkehr“ angelegt ist und zu dem es bereits erste Workshops gab.

## ❖ **Elektromobilität und „Zero-Emission-Zone“**

Breiten Raum nimmt auch die Umstellung der Antriebsformen hin zur Elektromobilität unter Einbeziehung der Ladeinfrastruktur ein, ehe es heißt:

*„Die Koalition strebt mittelfristig die Einrichtung einer Zero-Emission-Zone an, die vom Schadstoffausstoß fossil betriebener Fahrzeuge so weit wie möglich freigehalten wird und prüft dies hinsichtlich rechtlicher Grundlagen sowie möglicher sozialer und verkehrlicher Wirkungen und den Effekten für den Klimaschutz. Voraussetzung dafür ist eine weitere Verbesserung der Angebote des Umweltverbands sowie der Ausbau der Elektromobilität, damit nachhaltige Mobilität für alle möglich und bezahlbar ist.“*

*In einem zweiten Schritt kann dann die Ausweitung der Zero-Emission-Zone auf das Gebiet der Gesamtstadt erfolgen. Dabei ist eine nach Fahrzeugklassen gestaffelte Einführung der Zero-Emission-Zone in Abhängigkeit von technologischer und rechtlicher Machbarkeit sowie der zu errichtenden Infrastruktur (insbesondere die Schaffung einer ausreichenden Anzahl von Ladepunkten) sinnvoll. Die Koalition wird die rechtlichen Voraussetzungen auf Bundes- und Landesebene für die Zero-Emission-Zone schaffen beziehungsweise initiieren. Für die Staffelung nach Fahrzeugklassen wird in dieser Legislaturperiode die Vorarbeit abgeschlossen.“*

*Für die Bürgerinnen und Bürger werden verbindliche Regelungen nur getroffen, soweit bei technischer Verfügbarkeit die öffentliche Hand (inklusive unter anderem Polizei und Feuerwehr) in ihrer Vorbildfunktion und der Wirtschaftsverkehr nicht ausgenommen werden.“*

## ❖ **Infrastruktur**

Hinsichtlich der Infrastruktur beinhaltet der Koalitionsvertrag einige hoffnungsstiftende Aussagen: *„Die Brücken, Tunnel und Wege werden instandgehalten. Gemeinsam mit den Straßenbaulastträgern und Leitungsbetrieben wird die Baustellenkoordination verbessert. Im Jahr 2022 werden gemeinsam mit den Leitungsnetzbetreibern und den Bezirken Lösungen für die beschleunigte Umsetzung von Baumaßnahmen erarbeitet. Der 16. Bauabschnitt (BA) der A100 wird einem qualifizierten Abschluss am Treptower Park zugeführt. Wir setzen uns im Bund dafür ein, dass das Verkehrskonzept für die betroffenen Bereiche einschließlich der Sonnenallee mit dem Land abgestimmt wird. Bei der Inbetriebnahme soll der Bund die verkehrliche Umgebungssituation beachten.“*

Eine Hoffnung des Gewerbes, wenngleich in Anbetracht der Formulierung nicht unbedingt der Koalition, richtet sich an den Bund: *„Planung und Bau des 17. Bauabschnitts der A100 wird in der neuen Legislaturperiode durch die Landesregierung nicht weiter vorangetrieben.“*

Wirklich **positiv** ist das Bekenntnis zur TVO: *„Die Tangentialverbindung Ost (TVO) wird inklusive Rad- und Schieneninfrastruktur gebaut und das Planfeststellungsverfahren für die Straßen-TVO mit begleitendem Radweg im Jahr 2022 eröffnet. Die Freihaltung der Trasse für die Schienen-TVO ist sicherzustellen und die Planfeststellung soll in dieser Wahlperiode eingeleitet werden. Die heute belasteten Wohngebietsstraßen werden verkehrsberuhigt.“*

Weitere Themen sind Anbindung neuer Stadtquartiere an das Verkehrssystem, möglichst unter Verzicht auf PKW, ein Verkehrskonzept für den Berliner Südosten im Zusammenhang mit dem BER und die Einbeziehung *„zivilgesellschaftliche(r) Expertise in die Gestaltung der Verkehrswende mit etablierten wie neuen Ansätzen und Akteuren ...“*

Man darf gespannt sein!