

Welche Rolle spielen eigentlich die VERKEHRSPOLITIKER IN UNSEREM STAAT?

Überlegungen von Frank Richter, im geschäftsführenden Bundesvorstand der GdP zuständig für Verkehrspolitik, zu den Ursachen der sich drastisch verschärfenden Verkehrsbelastungen auf den Transit-Fernstraßen und in Ballungsräumen und der damit verbundenen Frage, welche Chancen sich der Politik aufzutun oder vielleicht aufgetan haben, das Problem zu lösen.

■ Nicht erst seit heute lesen, hören und sehen wir etwas über den Moloch Stau. Nahezu alle Medien berichten regelmäßig. Dabei sagen sie uns eigentlich nichts Neues. Wir erleben das Verkehrschaos am eigenen Leib Tag für Tag. Kaum einer von uns ist, sofern er nicht irgendwo auf dem platten Land, weitab der verkehrlichen Realität lebt, in der glücklichen Lage, morgens und abends ohne jegliche Verkehrsbeeinträchtigung vom heimatlichen Herd an seine Arbeitsstelle und nach getaner Arbeit wieder zurückzugelangen.

Aber fangen wir von vorne an. Wie lange geht das nun schon? Auf welche Entwicklung des Verkehrssystems, heute würde man sagen, der integrierten Verkehrssysteme, blicken wir zurück. Beginnen wir sinnvoller Weise mit unseren Betrachtungen an dem Zeitpunkt, an dem in Deutschland und vielerorts auch in Europa vieles, ja fast alles zusammengebrochen war. Darunter auch das Verkehrssystem. Der Neubeginn war demnach der Monat Mai des Jahres 1945.

Es wäre jetzt durchaus sehr interessant, etwas früher mit den Betrachtungen zu beginnen und am Beispiel der Invasion in der Normandie, die als „Operation Overlord“ am 6. Juni 1944 begonnen hat und mit der Einnahme von Paris am 25. August 1944 abgeschlossen war, zu beweisen, dass sich die (Wieder-)Anlage der wichtigsten Verkehrsverbindungen, -schnittpunkten und -achsen sogar während der Kriegswirren am bereits bestehenden Straßen-

system Nordfrankreichs orientiert hat.

Das wiederum hatte seine Wurzeln in den mittelalterlichen Handelswegen. Welches – vorläufige – Fazit kann aus dieser Erkenntnis gezogen werden? Wenn die mittelalterliche Wirtschaft bestimmte Wege und Korridore definiert hat, um einen optimalen Warenfluss zu den Bedingungen der damaligen Zeit zu gewährleisten und die militärische Logik viele Jahrhunderte später diese Überlegungen für ihre Zwecke adaptierte, sind daraus für die Folgezeit bestimmte Rückschlüsse einfach unvermeidbar.

Wenngleich eine historische Betrachtung der Entwicklung von Warenströmen und Verkehrsanlagen an dieser Stelle höchst interessant wäre, sollen im Fokus dieses Beitrages gerade nicht die Verkehrs- und Wirtschaftspolitiker des „Heiligen römischen Reiches deutscher Nation“ stehen und auch nicht die Generäle, die 1944 das – zumindest in manchen geografischen Abschnitten – fast Unmögliche wahr gemacht haben, sondern die Verkehrspolitiker, die das befriedete Deutschland ab 1945 zu verantworten hatten.

Fairerweise sind selbst dann noch zeitliche Abstriche zu machen, denn die junge Bundesrepublik Deutschland begann erst „richtig“ selbst zu laufen, als die Verfassung am 23. Mai 1949, damals noch beschränkt auf die westlichen Besatzungszonen, in Kraft getreten war.

Also steht die Frage im Raum, ob unsere politischen Akteure aus den Vorgaben der

Geschichte gelernt haben, oder nicht. Ohne den folgenden Darstellungen vorzugreifen zu wollen, muss allerdings bereits an dieser Stelle vorausgeschickt werden, dass diese Frage mit einem mehrheitlichen „nein“ zu beantworten ist.

Der näheren Würdigung des politischen Wirkens kommt eine pikante Qualität zu, betrachtet man die Akteure, die an oberster Stelle das verkehrspolitische Heft des Handels in ihren Händen hielten, nämlich die Damen und Herren Verkehrsminister.

Allein die lange Liste dieser Politiker verdeutlicht, dass die ganz großen Innovationssprünge in diesem Bereich schon alleine mangels Kontinuität überhaupt nicht möglich waren.

Nachstehend die vollständige Übersicht der Verkehrsminister/innen im Nachkriegsdeutschland, einschließlich der ehemaligen DDR.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Bereich Raumordnung, Bauwesen und Städtebau bis 1998 vom Verkehrssektor abgekoppelt war und ein eigenes ministerielles Dasein führte.

1. Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau

Name	Amtszeit von bis	Partei
Eberhard Wildermuth	1949 1952	FDP
Fritz Neumayer	1952 1953	FDP
Victor-Emanuel Preusker	1953 1957	FDP/FVP
Paul Lücke	1957 1965	CDU
Ewald Bucher	1965 1966	FDP
Bruno Heck	1966 1966	CDU
Lauritz Lauritzen	1966 1972	SPD
Hans-Jochen Vogel	1972 1974	SPD
Karl Ravens	1974 1978	SPD
Dieter Haack	1978 1982	SPD
Oscar Schneider	1982 1989	CSU
Gerda Hasselfeldt	1989 1990	CSU

2. Bundesminister für Verkehr

Name	Amtszeit von bis	Partei
Hans-Christoph Seebohm	1949 1966	DP/ CDU
Georg Leber	1966 1972	SPD
Lauritz Lauritzen	1972 1974	SPD
Kurt Gscheidle	1974 1980	SPD
Volker Hauff	1980 1982	SPD
Werner Dollinger	1982 1987	CSU
Jürgen Warnke	1987 1989	CSU
Friedrich Zimmermann	1989 1990	CSU

3. Minister für Verkehrswesen der DDR

Name	Amtszeit von bis	Partei
Erwin Kramer	1954 1970	SED
Otto Arndt	1970 1976	SED
Heinrich Scholz	1976 1988	SED
Herbert Keddi	1988 1990	SED
Horst Gibtner	1990 1990	CDU (DDR)

4. Minister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau

Name	Amtszeit von bis	Partei
Gerda Hasselfeldt	1990 1991	CSU
Irmgard Schwaetzer	1991 1994	FDP
Klaus Töpfer	1994 1998	CDU
Eduard Oswald	1998 1998	CSU

5. Bundesminister für Verkehr

Name	Amtszeit von bis	Partei
Friedrich Zimmermann	1990 1991	CSU
Günther Krause	1991 1993	CDU
Matthias Wissmann	1993 1998	CDU

6. Bundesminister für Verkehr, Bau und Wohnungswesen

Name	Amtszeit von bis	Partei
Franz Müntefering	1998 1999	SPD
Reinhard Klimmt	1999 2000	SPD
Kurt Bodewig	2000 2002	SPD
Manfred Stolpe	2002 2005	SPD

7. Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Name	Amtszeit von bis	Partei
Wolfgang Tiefensee	2005 amtierend	SPD

Immerhin ganze 32 Minister/innen. Mit denen der DDR sind es 37.

Im Vergleich dazu kommt das Innenressort auf 17 Minister und 6 aus der DDR. Das Verhältnis im Auswärtigen Amt beträgt 11:7, das des Verteidigungsressorts 14:5 und bei der Justiz steht es 19:6 Minister und Ministerinnen.

Betrachtet man diese Personalsituation in der Bundesrepublik Deutschland (ohne DDR) ab 1960, also zu einer Zeit, in der das so genannte Wirtschaftswunder seinen Siegeszug angetreten hat – übrigens auch auf den Straßen, ist festzustellen, dass nach dem mit 17jähriger Amtszeit rekordverdächtigen Hans-Christoph Seebohm kein weiterer Verkehrsminister über einen Zeitraum von mehr als 6 Jahren – also höchstens 1 ½ Legislaturperioden – in seinem Amt verblieben ist.

Ab dem Wendejahr 1990 stellt sich die Ministerbilanz sogar noch wesentlich düsterer dar. Nimmt man die Raumordner und Städtebauer hinzu und geht davon aus, dass Wolfgang Tiefensee mindestens noch bis zur nächsten Bundestagswahl im Herbst 2009 sein Amt ausübt, betrug die politische Halbwertszeit für einen Minister 5, für drei Minister jeweils 4, 3 und 2 Jahre und für fünf Minister 1 Jahr und weniger.

Was soll denn ein Minister in solchen Zeiträumen vorantreiben?

Aus der Betrachtung dieser Zahlen geht doch nur eines hervor, das aber ganz eindeutig: Die Politik hat die Aufgabe „Verkehr“ im wahrsten Sinne des Wortes nicht nur verschlafen, sondern es drängt sich der Verdacht auf, sie hat ihn darüber hinaus als politische Verfügungsmasse für unterzubringende Parteifreunde missbraucht. Diesen Vorwurf richte ich gezielt nicht an einzelne, sondern an alle politischen Farben, der an den jeweiligen Regierungen beteiligten Parteien.

Insofern mutet es sich mehr als heuchlerisch an, wenn sich die Politik jetzt bemüht, Masterpläne für die verkorksten fast 60 zurückliegenden Jahre zu entwickeln und heute nicht einmal den Mut hat das hineinzuschreiben, was eigentlich hinein gehören würde. Daher stellt sich das ganze Unterfangen als pure Flickschusterei dar.

Fakt ist, dass die verladende Wirtschaft gleichermaßen wie die Transportbranche auf „zero stock“ und auf „just in time“ setzt. Das eine bedeutet: keine Lagerhal-

tung, das andere, dass die Ware genau dann produziert und geliefert wird, wenn der Kunde sie abgefordert hat.

Eine solche Unternehmenspolitik ist in letzter Konsequenz menschenverachtend, weil sie nur den vermeintlichen Belangen der Industrie dient.

Lagerhaltung kostet Geld. Das bestreitet niemand. Aber sie schont immerhin auch Ressourcen anderer und damit des Gemeinwohls. Zu Zeiten der Lagerhaltung war es der Logistik durchaus noch möglich, voll gepackte Lkw auf die Reise zu schicken. Heute wird gefahren, wenn der Kunde seine Produkte abrufen. Dies führt dazu, dass mehr und nur teilweise beladene Nutzfahrzeuge unsere Straßen befahren.

Was geschieht in Zeiten nachlassender Nachfrage? Diese Frage ist einfach zu beantworten: Die produzierende Industrie kann – mangels vorhandener Lager – sofort auf Kurzarbeit umstellen oder betriebsbedingte Entlassungen aussprechen.

Interessant ist auch die Reaktion der Wirtschaft auf die zunehmenden Staus, in denen natürlich auch ihre eigenen Lkw stehen. Nein, back to the roots ist nicht mehr gefragt. Die neuen, innovativen Lösungen bestehen darin, größere Beförderungseinheiten durch kleinere, flexible zu ersetzen. Sprich, dort wo es geht, werden schwere Nutzfahrzeuge zugunsten von kleinen schnellen Lieferwagen ausgetauscht.

Der Effekt ist der, dass solche Fahrzeuge (Sprinter-Klasse) keinen Geschwindigkeitsbeschränkungen und keinen Sozialvorschriften für das Fahrpersonal unterliegen, in Baustellen links fahren dürfen und ansonsten in allen relevanten Fragen dem „normalen“ Pkw gleichgestellt sind. Die Qualität des Fahrpersonals ist allerdings dieselbe, wie zuvor auf den großen Nutzfahrzeugen, vielerorts leider noch schlechter. Die Folgen der neuen „kreativen“ Logistik der Unternehmen sind allen Verkehrspolizisten, die Unfälle mit solchen Fahrzeugen aufnehmen, bestens bekannt.

Betrachtet man die Verhaltensweisen der Berufskraftfahrer während ihrer Arbeit, wird erst recht deutlich, dass dringender Handlungsbedarf besteht. Der immer öfter zu hörende Ausdruck „auf deutschen Straßen herrscht Krieg“ wird täglich realer. Die deutlich überwiegende Zahl der



Lkw-Fahrer betrachtet z. B. bei 3-spurigen Autobahnen den rechten und den mittleren Fahrstreifen als „ihren“ Verkehrsraum. Auf 2-spurigen Autobahnen gilt dies für den linken Fahrstreifen. Beim Ausscheren zum Überholen scheint der Grundsatz, dass der nachfolgende Verkehr nicht gefährdet werden darf, in Wegfall geraten zu sein. Von „lächerlichen“ Behinderungen wird schon überhaupt nicht mehr geredet.

Zugegeben, wenn dieser – und andere – althergebrachte Grundsatz des Verhaltensrechts im Straßenverkehr Beachtung finden würde, käme der Straßenverkehr vielerorts gänzlich zum Erliegen. Dann wäre das Überholen kaum noch möglich – schon gar nicht durch Lkw. Vergleichbares gilt hinsichtlich der Einhaltung des Sicherheitsabstandes zum Vordermann in Zeiten der Rush-hour in Ballungszentren.

Im Jahr 2005 führte das Verkehrsministerium eine neue Vorschrift in die StVO ein, die so genannte Elefantenrennen verhindern sollte. Lkw dürfen demnach nur überholen, wenn die Differenzgeschwindigkeit hinreichend groß ist. In typisch deutscher Manier, verzichtet der Verordnungsgeber jedoch auf eine hinreichende Konkretisierung des Gewollten, sondern weist in seiner amtlichen Begründung der Neuregelung auf ein Urteil des OLG Frankfurt aus dem Jahr 1994 hin (VersR 1994, S. 700) das den Überholvorgang eines mit 70 km/h fahrenden Lastzuges durch ein Fahrzeug, das nur 10 km/h schneller fuhr, für unzulässig erachtete. Meine Kolleginnen und Kollegen aus dem süddeutschen Raum beschreiben eine solche Regelung mit dem Begriff: „*wasch' mich, mach' mir aber den Pelz nicht nass.*“ Wohl wahr!

Wer jemals Verkehrsmessungen im fließenden Verkehr durchgeführt hat, weiß, welche Anforderungen an die Gerichtsverwertbarkeit der erforderlichen Feststellungen und Messungen gestellt werden.

Diese Regelung ist schlicht und ergreifend nicht praktikierbar. Um mit dem polizeilichen Vokabular zu sprechen, besteht hier der dringende Tatverdacht, dass dies auch überhaupt nicht beabsichtigt war.

Was will die Verkehrspolitik gegen den bereits vorhandenen und sich noch weiter verschärfenden Verkehrskollaps tun? Der Masterplan nennt einige Kriterien. So sollen z. B. Engpässe ausgebaut werden, damit die Trichterwirkung entfällt. Diese Entscheidung ist sicherlich gut und richtig. Peinlich ist nur, dass viele der Engpässe, an denen gebaut wird und künftig gebaut werden soll, bereits vor 20 und mehr Jahren als Nadelöhr bekannt waren. Weiter geht es mit dem angekündigten „*intelligenten Staumanagement*“. Was, so frage ich mich, hält und hielt die zuständigen Baubehörden jemals davon ab, in ihre Ausschreibungen solche Elemente als Bestandteil der Vertragsvergabe hineinzuschreiben? Bei der sichtbaren Baustellen-situation auf unseren Fernstraßen im Hinblick auf Länge, Lage, Zahl pro Streckenabschnitt, Tag-/Nacht-/Wochenendarbeit etc. stellt sich nahezu regelmäßig die Frage nach der diesbezüglichen Kompetenz derer, die hierfür verantwortlich sind. Es ist fraglich, ob der beim Verkehrsministerium einzurichtende oberste Baustellen-Manager im Rang eines Staatssekretärs Abhilfe schaffen kann.

Zu guter Letzt sollte es berechtigt sein, einen Blick auf die EU zu richten, wohl bemerkt auf die EU mit 27 Mitgliedern, gegenüber der alten EU-15.

Die wichtigste Funktion der Europäischen Integrationspolitik ist eindeutig die der Stabilisierung des gesamten politischen Systems. Dieses Anliegen ist nicht nur ehrenwert, sondern stellt einen notwendigen Prozess zur langfristigen Friedenssicherung dar.

Viele, mit der EU-Erweiterung verbundenen wirtschaftlichen Effekte sind nützlich und stoßen bei allen Bürgern auf eine positive Resonanz. Als Beispiel soll hier

vor allem der Schengen-Status dienen, der einen Grenzübergang ohne Passkontrolle erlaubt und damit stundenlange Wartezeiten bei der Ein- und Ausreise zur Geschichte werden lässt.

Aber es gibt auch negative Elemente, die sicherlich irgendwann einmal eliminiert werden können, aber anfänglich zur Belastung gereichen. Dazu zählt auch der Straßenverkehr, der auf bestimmten Achsen von und nach Osten rollt. Er stellt sich dabei nicht nur als quantitatives Problem, sondern oftmals auch als qualitative Herausforderung dar, insbesondere was die Verkehrssicherheit aufgrund des unzulänglichen technischen Zustandes vieler Fahrzeuge aus den Beitrittsländern betrifft.

Hat es der verkehrspolitische Planer wissen müssen, dass die Blechlawine parallel zum vollzogenen Beitritt ins Rollen gerät, oder waren die Erkenntnisse so grundlegend neu, dass niemand die Folgen auch nur ansatzweise hatte erahnen können? Auch hier muss die Antwort eindeutig zum Nachteil der Verkehrspolitik ausfallen.

Es heißt zumindest in den allgemein bildenden Schulen immer, dass der Geschichtsunterricht hauptsächlich dem Zweck dient, aus der Vergangenheit zu lernen, um Vergleichbares später besser machen zu können.

In Sachen europäischer Integration haben jedenfalls die Außenpolitiker ihre bisherigen Hausaufgaben gemacht. Diese sogar in hervorragender Weise.

Auf dem Verkehrssektor kann ein solches Lob bislang nicht ausgesprochen werden. An dieser Stelle drängt sich ein Vergleich des Europäischen Verkehrs-Netzwerks mit dem politischen Netzwerk eines Otto von Bismarcks, Ende des 19. Jahrhunderts auf. Beide Netze waren bzw. sind äußerst filigran und zerbrechlich. Das ältere Netz zerbrach, als ein Politiker an die Macht kam, der weder den Konstrukteur noch sein Werk verstand. Das Ergebnis ist bekannt.

In unserer Verkehrspolitik gibt es weder Fürsten noch Kaiser. Aber eine Politik, die es ihren Akteuren zwar erlaubt Netzwerke zu schaffen, ihnen aber keine Zeit lässt, diese so zu stabilisieren, dass sie unzerbrechlich werden. Das Ergebnis auf unseren Straßen ist – und hier schließt sich der Kreis des Vergleichs – dasselbe wie zuvor.