

München

Verkehrspolitik ist besonders irrational

In München wird seit Jahrzehnten über eine zweite S-Bahnstammstrecke diskutiert, anderswo werden wichtige Projekte ebenfalls verschleppt. Der Politikwissenschaftler und Verkehrsplaner Oliver Schwedes hält das für ein strukturelles Problem und plädiert für mehr Bürgerbeteiligung

Interview: Kassian Stroh

Seit den 1990er-Jahren wird in München über eine zweite S-Bahn-Stammstrecke diskutiert, doch es geht wenig voran. Vor Kurzem wurde bekannt, dass die Bahn den bisherigen Zeitplan und die Kalkulation für obsolet hält. Sie rechnet inzwischen mit Kosten von 2,6 Milliarden Euro und einer Inbetriebnahme nicht vor dem Jahr 2022. Muss das bei Verkehrsprojekten immer so sein? Nein, sagt Oliver Schwedes, Professor für Integrierte Verkehrsplanung an der Technischen Universität in Berlin.

SZ: Herr Schwedes, sollte München je einen zweiten S-Bahn-Tunnel bekommen, dann frühestens im Jahr 2022. Das wäre gut 20 Jahre nach dem ersten Beschluss. Es mag verrückt klingen, aber: 20 Jahre für ein derart großes Verkehrsprojekt sind vielleicht gar nicht so viel, oder?

Oliver Schwedes: Warum meinen Sie das? Weil das immer so ist, weil das für Großprojekte eigentlich im Rahmen liegt?

Zumindest ist das mein Bauchgefühl.

Ja gut, wenn wir das hinnähmen, wäre die Diskussion am Ende und alles in Ordnung. Nur: Das muss ja nicht so sein. Es gibt auch Gegenbeispiele einer schnelleren Realisierung. In China etwa werden die fast alle innerhalb weniger Jahre aus dem Boden gestampft, Autobahnen zum Beispiel, und das sind wirklich große Projekte, wie wir sie hier in Europa gar nicht haben.

Nun ja, das ist ein mindestens autoritärer Staat, der das einfach durchdrückt.

Natürlich ermöglichen das nur die besonderen politischen Rahmenbedingungen dort; die wollen wir hier nicht. Politische Partizipationsprozesse sind aber nicht daran schuld, dass solche Projekte so lange dauern. Dafür gibt es diverse Gründe: Dass sie zum Beispiel immer teurer werden, liegt daran, dass in Deutschland der günstigste Anbieter den Auftrag bekommt. Also werden zuerst viel zu günstige Angebote abgegeben und am Ende wird es dann teurer. In der Schweiz etwa wird das zweitgünstigste genommen, und es gibt andere Vorschläge, wie man diese Bieter-Wettbewerbe anders gestalten könnte. So etwas müsste politisch entschieden werden. Das Fatale an der Situation im Moment ist nur, dass alle Beteiligten von diesem Zustand profitieren. Auch die Politiker, weil sie der Öffentlichkeit möglichst günstige Projekte anpreisen können.

Die einzige, die nicht davon profitiert, ist die Allgemeinheit.

Das ist die Krux des Ganzen. Ich sehe es auch als meine Aufgabe als Politikwissenschaftler, darüber aufzuklären und in der Verkehrspolitik eine Kultur zu etablieren, wie wir sie anderswo haben. Zum Beispiel in der Energiepolitik seit vielen Jahren.

Welche andere Kultur haben wir da?

Denken Sie an den Atom-Ausstieg: Erst sind lokale Bürgerbewegungen entstanden; die haben letztendlich erreicht, dass es im ganzen Land eine durchaus kompetente öffentliche Debatte gab, die die auf Atomkraft fokussierte Energiepolitik in Frage gestellt hat. Das ging nur gegen die etablierten Akteure, die großen Energiekonzerne, in einem langwierigen Prozess über Jahrzehnte hinweg und dank kompetenter Akteure aus der Zivilgesellschaft. Deshalb ist Deutschland heute, bei allen Rückschritten, Vorreiter bei der Energiewende. Dabei wurde über die Verkehrswende viel früher gesprochen als über die Energiewende, bei der wir heute aber viel weiter sind.

Ist denn beim Verkehr ein Teil des Problems, dass die Zuständigkeiten zwischen den verschiedenen politischen Ebenen so verworren sind?

Ja, in der Forschung gibt es dafür das Wort von der Politikverflechtungsfalle. Der Bund will seinen Einfluss geltend machen, finanziert die Bundesverkehrswege und hält die Länder am goldenen Zügel. Andererseits ist er auf die Länder angewiesen und muss ihre Interessen gleichmäßig bedienen: also entsprechend ihrer Größe mit Geld bedenken. Da geht man zwar Reformen an, aber bis heute ist da keine echte Besserung in Sicht.

Wie ließe sich das ändern?

Man müsste eine neue Mobilitätskultur etablieren und der Zivilgesellschaft nicht nur erlauben zu partizipieren, sondern ihr im Planungsprozess auch eine echte Handhabe geben. In der Schweiz zum Beispiel haben die Bürger am Ende eines Planungsprozesses die Möglichkeit, den Entwurf zu kippen. Deshalb überlegt die öffentliche Hand schon während der

Planung, wie die nachher ankommt.

Aber macht das Verkehrspolitik rationaler oder nicht einfach nur noch komplizierter?

Kompliziert sind Demokratien per se. Es stellt sich nur die Frage: Sind es die kompliziert gestrickten Bürokratien, die im Moment die Planungsprozesse bestimmen, oder komplizierte und sicher langwierigere Entscheidungsprozesse, an denen die Bevölkerung beteiligt ist? Bei den aktuellen Planungsprozessen machen die Beteiligungsverfahren nur wenige Wochen aus. Ich bin davon überzeugt, dass auch bei mehr Partizipation die Planung nicht noch einmal zehn Jahre länger dauert. Das kann effizient organisiert werden.

Ein Problem ist, dass Verkehrsprojekte immer auch Prestigeprojekte sind. Würde mehr Bürgerbeteiligung das aushebeln?

Das denke ich schon. Politiker betreiben Symbolpolitik, indem sie rote Bändchen durchschneiden . auf allen Ebenen, von der Kommune bis zum Bund. Das ändert sich nur, wenn man die Bevölkerung mit ins Boot holt und wenn die Politik ihr erklärt, warum bestimmte Maßnahmen sinnvoll sind, auch wenn sie nicht so sichtbar sind. Zum Beispiel Straßen zu erhalten, statt immer nur neue zu bauen.

Schön und gut, aber das ändert doch nichts an dem Problem, dass Projekte an unklaren Zuständigkeiten und Finanzierungsfragen scheitern. Hier in München schieben bei der Stammstrecke Freistaat, Bund und Stadt seit Jahren die Verantwortung hin und her.

Keine Frage: Die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs muss entflochten werden, denn selbst Experten durchblicken das ja nicht, diese vielen Töpfe und Programme. Und ein zweites Problem ist: Mit dem Geld des Bundes darf bisher nur harte Infrastruktur finanziert werden, also Straßen oder Schienen, nicht aber Maßnahmen fürs Mobilitätsmanagement oder Kampagnen zum Beispiel für ein Neubürgerticket oder dergleichen.

Die Münchner S-Bahn-Fahrgäste sind entnervt, weil nichts voran geht. Was würden Sie ihnen raten?

Sie müssen aktiv werden. Ganz banal. So wie in der Energiepolitik, da sind Hunderttausende immer wieder auf die Straße gegangen und haben sich zugleich über Jahrzehnte Kompetenz angeeignet, um solche Dinge auch fachlich bewerten zu können. Man darf nur eines nicht vergessen, ich sage das auch meinen Studenten immer wieder, für die das oft frustrierend ist: Es ist eine Illusion zu glauben, dass es die eine Lösung gibt. Es gibt immer nur Alternativen. Gerade in der Verkehrspolitik stehen sich oft unterschiedliche wissenschaftliche Expertisen gegenüber und man tut so, als spreche nur der eine oder der andere die Wahrheit. Das ist Kappes. Bei Stuttgart 21 zum Beispiel kann ich verkehrswissenschaftlich mit beiden Alternativen leben: Kopfbahnhof oder unterirdisch. Man muss halt abwägen: Ist mir das die Milliarden wert, wenn ich in der Innenstadt dann eine riesenfläche für Wohnungen zur Verfügung habe?

Eine politische, keine fachliche Frage.

Ja. Und man kann auch nicht durch ein Schlichtungsverfahren, das im Fernsehen läuft, eine Ahnung davon bekommen, was die eine richtige Lösung ist. Deshalb ist es ja so wichtig, dass eine öffentliche Debatte geführt wird, weil es in der Verkehrspolitik eben sehr starke Partikular- und Lobbyinteressen gibt, zum Beispiel vom Baugewerbe. Der Bürger kann da nur kompetent mitreden, wenn er sich schlau macht . und darin muss ihn Politik unterstützen.

Brächte das rationalere Ergebnisse?

Politik ist oft irrational, und Verkehrspolitik ist besonders irrational. Es ist nur so: Im Moment spielt da die Politik kaum eine Rolle, weil sie durch bürokratische Verfahren ausgehebelt wird. Das Ganze mag irrational erscheinen und ist es im Ergebnis oft auch. Aber die politischen Akteure handeln von sich aus rational, auch wenn sie ein Bändchen durchschneiden. Nur gesamtgesellschaftlich gesehen ist das gar nicht so sinnvoll, diese Perspektive müssen wir einnehmen. Und wenn sich, wie ich mir das vorstelle, die Bevölkerung mehr einmischt und sich entsprechende Kompetenz aneignet, dann führt das eher zu einer Rationalisierung.

Ihr Plädoyer ist also: Die Politik muss sich dieses Feld wieder zurückerobern.

Unbedingt, das ist die uralte Forderung im Zusammenhang mit der Verkehrswende: Die Verkehrspolitik muss politisiert werden. Natürlich gibt es Planungsverfahren und Regeln als Grundlage, aber das sind nur Krücken. Verkehrsplanung ist auch ein politischer Prozess, dieses Bewusstsein ist völlig verloren gegangen.

Quelle: Süddeutsche Zeitung, Donnerstag, den 24. April 2014, Seite 42