

10. Die Verkehrswende im Koalitionsvertrag und in den Wahlprogrammen im Vergleich

10.1 Einleitung

Eine gemeinsame Strategie mit Blick auf die Verkehrswende zu finden, war mit Sicherheit eine der größeren Herausforderungen für die Ampelkoalition. Die gegensätzlichen Positionen in den Wahlprogrammen der drei Parteien, die im vorangegangenen Kapitel diskutiert und bereits im Sondierungspapier aus dem Weg geräumt wurden, stellen nur die Speerspitze dar. Neben diesen sich klar unterscheidenden konkreten Versprechen, gibt es aber auch große Diskrepanzen hinsichtlich der allgemeinen Ziele einer Verkehrswende und der Notwendigkeit dieser Wende. So kommt der Begriff selbst im FDP-Programm gar nicht erst vor und entsprechend weniger umfassend ist die im Wahlprogramm skizzierte Vision eines Wandels in der Verkehrspolitik. Wie die Koalitionsparteien diese Diskrepanzen zwischen ihren Wahlprogrammen und den Plänen im Koalitionsvertrag auf einen Nenner bringen, untersucht dieses Kapitel im Detail.

10.2 Was ist drin? Bedeutung des Politikziels, Pläne und Versprechen im Koalitionsvertrag

Im Vergleich zu den drei anderen hier untersuchten Politikzielen Bildungsgerechtigkeit, Vereinbarkeit von Familie und Beruf sowie Digitalisierung im Gesundheitswesen nimmt die Verkehrswende einen relativ großen Anteil im Koalitionsvertrag ein. Insgesamt gehen 4,5 Prozent des Koalitionsvertrags (gemessen am Wortanteil) auf das Konto der Verkehrswende. Das Politikziel ist der Ampel also eindeutig wichtig und das überrascht nicht, denn bereits in den Wahlprogrammen

hatte es eine große Relevanz. In der Tat liegt die Bedeutung im Koalitionsvertrag zwischen den ca. drei Prozent, die das Politikziel in den Programmen von SPD und FDP einnahmen und den fünf Prozent, die es bei den Grünen ausmachte.

Aufgeschlüsselt auf einzelne Versprechen, finden sich insgesamt 106 Versprechen zum Politikziel Verkehrswende im Koalitionsvertrag. Das ist vergleichbar mit der Anzahl der Versprechen im Wahlprogramm der Grünen (110) und mehr als das Doppelte im Vergleich zu den Wahlprogrammen von SPD (41) und FDP (40). Die meisten der Versprechen im Koalitionsvertrag finden sich im Kapitel »Mobilität«, einige aber unter anderem auch in den Kapiteln »Wirtschaft« und »Gute Lebensverhältnisse in Stadt und Land«.

Auffällig ist, dass der Begriff »Verkehrswende« im Koalitionsvertrag nicht vorkommt, wie bereits im Wahlprogramm der FDP. Allerdings wird durchaus erwähnt, dass Veränderungsprozesse im Mobilitätssektor anstehen und dass die Ampel dafür um Akzeptanz bei der Bevölkerung werben will. Ein wichtiger Aspekt dieser Veränderungen ist für die Ampelkoalitionäre der Ausbau des Bahnverkehrs und des ÖPNV. Die Fahrgastzahlen sollen deutlich erhöht und auch der Schienengüterverkehr soll um 25 Prozent gesteigert werden. Um das zu erreichen, soll das Angebot ausgebaut, die Qualität gesteigert und intermodale Verknüpfungen verbessert werden. Dafür sollen zum Beispiel mehr Oberzentren an den Fernverkehr angeschlossen und die anbieterübergreifende digitale Buchung und Bezahlung ermöglicht werden. Aber auch der Automobilsektor spielt weiter eine zentrale Rolle. Hier sollen die Weichen klar auf E-Mobilität gestellt und die Technologie des Verbrennungsmotors überwunden werden. Um diesen Wandel zu ermöglichen, soll vor allem die Ladesäuleninfrastruktur stark ausgebaut werden. Aber im Koalitionsvertrag ist auch die direkte Unterstützung der Transformation der Automobilindustrie festgehalten. Beim Flugverkehr scheinen die Ampelkoalitionäre ebenfalls auf neue Antriebstechnologien zu setzen – in der Hoffnung, damit in Zukunft CO₂-neutrales Fliegen zu ermöglichen.

Besonders konkret sind die Versprechen, mit denen dieser Weg eingeschlagen werden soll, allerdings nicht. Ziemlich genau die Hälfte der Versprechen sind lediglich rhetorisch, ungefähr 30 Prozent sind vage, und nur ein Fünftel der Versprechen kann als konkret angesehen werden, weil spezifische Pläne zur Umsetzung benannt werden. Im Vergleich mit den Wahlprogrammen ist der Koalitionsvertrag dennoch et-

was konkreter: Der Anteil konkreter Versprechen im Koalitionsvertrag liegt mit 20 Prozent etwas über dem durchschnittlichen Anteil von 16,5 Prozent in den Wahlprogrammen. Allerdings ist ein geringerer Grad der Konkretisierung dort auch erwartbar, bedenkt man, dass Wahlprogramme in der Delegationskette eine Stufe vor Regierungsplänen formuliert werden.

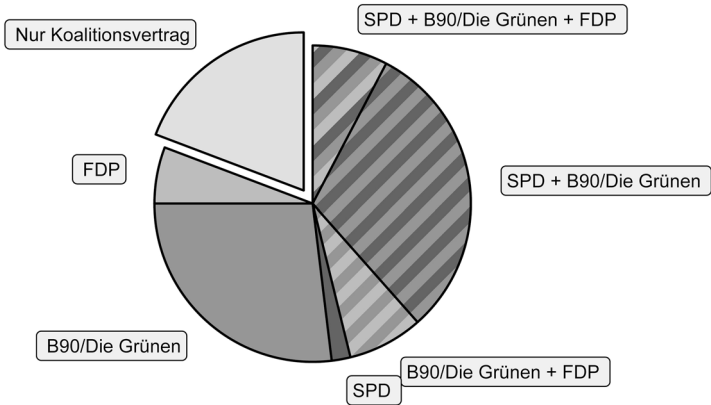
Die noch fehlende Konkretisierung im Koalitionsvertrag zeigt sich zum Beispiel an mehreren Stellen, wo es heißt, dass zu einem bestimmten Aspekt eine Kommission eingesetzt oder ein Programm oder ein Plan aufgestellt werden soll. Beispiele sind die Beschleunigungskommission Schiene, die eingesetzt werden soll, oder auch das Programm »Schnelle Kapazitätserweiterung«. Was genau in dem Programm stehen oder was die Kommission beschließen wird, ist noch nicht festgelegt. Die Konkretisierung wurde hier somit von den Ampelparteien bewusst auf einen späteren Zeitpunkt verschoben. Eine solche Verschiebung kann nur eine Vertagung der Diskussion bedeuten. Dadurch kann sich aber auch mehr Gestaltungsspielraum für das zuständige Ministerium eröffnen.

10.3 Wer hat sich durchgesetzt? Rückführung des Koalitionsvertrags auf die Wahlprogramme

Wie genau setzt sich der Koalitionsvertrag im Einzelnen zusammen? Wo haben die Parteien Versprechen aus ihren Wahlprogrammen in den Koalitionsvertrag einbringen können, wo sind sie gescheitert und wo mussten sie Kompromisse schließen? Wenn die Delegationskette von den Wähler:innen durch ihr Wahlverhalten über die Parteien bis hin zur Koalition funktioniert, sollten sich viele der Forderungen und Zielsetzungen aus den Wahlprogrammen im Regierungsprogramm wiederfinden.

Dabei sind drei Varianten zu betrachten: a) was in den Wahlprogrammen artikuliert wird, findet auch Eingang in den Koalitionsvertrag; b) in einem oder mehreren der drei Wahlprogramme der Koalitionsparteien sind Versprechen artikuliert, die im Koalitionsvertrag nicht auftauchen; und c) im Koalitionsvertrag werden politische Versprechungen gemacht, die in den Wahlprogrammen in dieser Form nicht artikuliert wurden.

Abbildung 10.1: Rückführung der Versprechen zur Verkehrswende im Koalitionsvertrag 2021 auf die Wahlprogramme der Ampelparteien



Anmerkung: Die Grundgesamtheit ergibt sich aus den konkreten und vagen Versprechen im Koalitionsvertrag. Gegensätzliche Zielsetzungen, die keinen Eingang in den Koalitionsvertrag gefunden haben, wurden in diese Abbildung nicht mit-einbezogen. Das heißt zum Beispiel, dass das Versprechen der SPD, die Bahn nicht zu privatisieren, zu dem die FDP eine gegensätzliche Zielsetzung formuliert hatte, in der Abbildung in das SPD-Tortenstück eingeflossen ist, da der Koalitionsvertrag hier dem SPD-Versprechen folgt. Das im Koalitionsvertrag aufgenommene FDP-Versprechen, dass es kein Tempolimit geben wird, zu dem SPD und Grüne gegensätzliche Zielsetzungen formuliert hatten, ist entsprechend in das FDP-Tortenstück eingegangen.

Tatsächlich lassen sich 42 der 52 vagen und konkreten Versprechen ganz oder teilweise auf mindestens eines der Wahlprogramme zurück-führen (80,8 Prozent). Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass bei einem Konsens über ein Politikziel eine hohe Wahrscheinlichkeit besteht, dass es sich in Form eines Versprechens im Koalitions-vertrag wiederfindet. Das heißt, ein Versprechen, das sich in ähnlicher Form in den Programmen aller drei Parteien findet, wird wahrschein-lich auch im Koalitionsvertrag auftauchen. Bei der Verkehrswende sind es insgesamt sechs Versprechen, die einen Bezug zu allen drei Program-

men haben.¹ Von diesen sechs zielen aber lediglich vier in dieselbe Richtung. Hierbei geht es um unstrittige Punkte wie den stärkeren Ausbau von Ladesäulen, einen allgemeinen Aufwuchs der Investitionen in eine nachhaltige Verkehrsinfrastruktur und die Steigerung des Schienengüterverkehrs. Bei den beiden anderen Fällen handelt es sich um die bereits mit Blick auf das Sondierungspapier diskutierten gegensätzlichen Versprechen in den Wahlprogrammen zum Tempolimit und zum Aus für Verbrennungsmotoren. Obwohl diese Punkte aufgrund der gegensätzlichen Vorstellungen nicht dafür prädestiniert waren, im Koalitionsvertrag zu landen, waren sie augenscheinlich so zentral, dass sich die Koalitionäre bereits in den Sondierungen auf einen Kompromiss geeinigt hatten: ein Punkt ging auf das Konto der FPD und einer auf das von SPD und Grünen.

Die Zielvorstellungen, die die drei Koalitionäre bereits vor der Wahl in ähnlicher Weise teilten, lassen sich also an einer Hand abzählen. Deutlich mehr Versprechen haben einen Ursprung in zwei Wahlprogrammen der Koalitionäre. In Summe sind es 22, aber auch hier sind es nicht nur positive Überschneidungen. In drei der 22 Fälle formulieren die Parteien gegensätzliche Zielsetzungen. Wie bereits aus der Analyse der Wahlprogramme deutlich wurde, sind gleiche und ähnliche Zielsetzungen zwischen den Programmen von SPD und den Grünen häufiger als mit der FDP. Folglich überrascht es nicht, dass 15 der 22 Koalitionsversprechen ähnliche Vorhaben sind wie in den Wahlprogrammen von SPD und den Grünen. Beispiele sind die Zulassung von 15 Millionen voll-elektrischen Pkw bis 2030 oder der Anschluss von mehr Oberzentren an den Fernverkehr. Aber auch zwischen FDP und Grünen gab es bereits vor der Wahl Überschneidungen. Vier ihnen gemeinsame Versprechen finden sich im Koalitionsvertrag wieder, so zum Beispiel das Versprechen, Abbiegeassistenten stärker zu fördern. Neben diesen Gemeinsamkeiten finden sich aber auch zwei Versprechen im Koalitionsvertrag, zu denen die beiden in ihren Wahlprogrammen gegensätzliche Zielsetzungen formuliert hatten, wie bei Frage der Subventionierung

1 Die Zahlen weichen teilweise von jenen in Kapitel 4 (Tabelle A4.1) ab, da in Tabelle A4.1 nur jene Zielsetzungen einbezogen wurden, zu denen mindestens eine Partei ein konkretes Versprechen formuliert hat. Hier nun werden alle Zielsetzungen beachtet, zu denen sich im Koalitionsvertrag ein vages oder konkretes Versprechen findet. Die Parteien können dazu aber zum Beispiel nur vage Versprechen formuliert haben.

von E-Autos. Hier ist im Koalitionsvertrag ein Kompromiss erkennbar, denn der Koalitionsvertrag schreibt keine sofortige Abschaffung dieser Subventionierung vor, wie von der FDP gefordert, hält aber fest, dass sie ab 2025 entfallen wird. Schließlich gibt es noch ein Thema, das nur in den Wahlprogrammen von SPD und FDP vorkommt: die Frage der (Nicht-)Privatisierung der Deutschen Bahn. Hier hat sich die SPD klar durchgesetzt. Der Koalitionsvertrag hält fest, dass die Deutsche Bahn als integrierter Konzern in öffentlicher Hand verbleibt. Aber auch hier gibt es ein kleines Zugeständnis an die FDP, denn der Vertrag bestimmt ebenfalls, dass die »Eisenbahnverkehrsunternehmen [...] markt- und gewinnorientiert im Wettbewerb weitergeführt« werden (Koalitionsvertrag 2021). So hat sich in der Summe der drei Fälle, bei denen es gegensätzliche Zielsetzungen zwischen zwei Parteien gab, jede Partei einmal durchsetzen können.

Neben diesen Extrembeispielen, bei denen sich die Wahlversprechen so diametral entgegenstanden, dass automatisch immer nur eine Seite bedient werden konnte, finden sich viele Beispiele für Kompromisse, bei denen die Parteien sich eher in der Mitte getroffen haben. So wollte die SPD in ihrem Wahlprogramm zum Beispiel »wo nötig mit Versorgungsaufgaben [...] die notwendige verlässliche Erreichbarkeit von Ladepunkten herstellen«. Im Koalitionsvertrag wurde daraus: »Wo wettbewerbliche Lösungen nicht greifen, werden wir mit Versorgungsaufgaben [...] die verlässliche Erreichbarkeit von Ladepunkten herstellen.« – ein Zusatz, der sicherlich der FDP Rechnung trägt, die in ihrem Programm den wettbewerblichen Lösungsansatz immer wieder betont hat. Ein anderes Beispiel findet sich mit Blick auf die Ticketpreise im ÖPNV und bei der Bahn. Die Grünen haben in ihrem Programm mehrmals betont, dass sie die Preise deutlich senken wollen und auch die SPD hielt im Wahlprogramm fest, dass sie Modellprojekten zur Preissenkung offen gegenübersteht. Die FDP hatte sich zum Thema nicht geäußert, steht Preissenkungen aber wahrscheinlich sehr viel kritischer gegenüber, denn im Koalitionsvertrag bleibt von den Versprechen der Grünen und der SPD nur noch die Aussage übrig, dass Bund, Länder und Kommunen im Rahmen der Erstellung eines Ausbau- und Modernisierungspakts Tarifstrukturen diskutieren sollen.

Schließlich finden sich noch 14 Versprechen im Koalitionsvertrag, die sich ganz oder partiell nur auf eines der Wahlprogramme zurückführen lassen. Hier haben vor allem die Grünen noch einige Punkte einbringen können. Bis auf eines, welches sich auf das FDP-Programm

zurückführen lässt, haben alle dieser 14 Versprechen einen Bezug zum Grünen-Programm. Nicht ganz verwunderlich ist dieser Befund allerdings, wenn man bedenkt, dass das Wahlprogramm der Grünen im Vergleich zu den Programmen der beiden anderen Parteien mehr als doppelt so viele Versprechen zur Verkehrswende enthält. Interessanter ist, dass die Grünen sich in den meisten Fällen sehr erfolgreich einbringen konnten, denn in fast 85 Prozent der Fälle ist das Versprechen im Koalitionsvertrag genauso konkret oder sogar noch konkreter als im Wahlprogramm.

In Summe haben die Grünen mit großem Abstand die meisten ihrer Versprechen in den Koalitionsvertrag einbringen können (38). Deutlich weniger sind es bei der SPD (21) gefolgt von der FDP (11). Daneben mussten aber auch alle Parteien Versprechen akzeptieren, die ihrem Wahlprogramm voll oder partiell widersprechen – die Grünen in zwei Fällen, die SPD einmal und die FDP in fünf Fällen. Aber auch in den Fällen, in denen es den Parteien gelungen ist, ihre Wahlversprechen in den Koalitionsvertrag einzubringen, konnten die sie sich nicht immer voll umfänglich durchsetzen. Es ist also notwendig, genau hinzusehen und zu prüfen, wie vollständig die Übereinstimmung zwischen den Versprechen in den Wahlprogrammen und im Koalitionsvertrag ist. Im Fall von SPD und Grünen sind es jeweils etwa 40 Prozent der Versprechen, die sich voll auf das Wahlprogramm zurückführen lassen. Es bleiben also mehr als die Hälfte der Versprechen, die nur einen partiellen Bezug zu den Wahlprogrammen haben. Bei der FDP ist das Verhältnis deutlich schlechter; nur 27 Prozent der Versprechen im Koalitionsvertrag lassen sich voll und ganz auf das FDP-Wahlprogramm zurückführen.

Jenseits der Frage, ob es einzelnen Parteien gelungen ist, ihre Wahlversprechen in den Koalitionsvertrag einzubringen, ist die Frage von Interesse, inwieweit der Koalitionsvertrag zu einer Konkretisierung der Vorhaben beiträgt. Es geht im Koalitionsvertrag um Übereinkünfte zum konkreten Regieren, insofern liegt die Annahme nahe, dass Wahlversprechen hier konkretisiert werden. Mit Blick auf die Wahlversprechen zur Verkehrswende trifft das bei rund 20 Prozent zu. So hat die FDP beispielsweise in ihrem Wahlprogramm sehr unspezifisch gefordert, dass in Zukunft mehr Güter auf der Schiene transportiert werden sollen. Im Koalitionsvertrag wird dagegen ein konkreterer Plan aufgestellt, nämlich »den Schienengüterverkehr bis 2030 auf 25 Prozent [zu] steigern«. Fast ebenso viele Versprechen aus den Wahlprogrammen werden im Koalitionsvertrag aber auch weniger konkret (23,1 Prozent). Die Grü-

nen forderten beispielsweise in ihrem Wahlprogramm »100 Milliarden Euro, verteilt auf die Jahre bis 2035, zusätzlich in Schienennetz und Bahnhöfe« zu investieren. Im Koalitionsvertrag wird daraus nur noch eine Erhöhung der »Investitionsmittel für die DB Infrastruktur«. Bei den übrigen 56 Prozent verändert sich der Grad der Konkretheit zwischen Wahlprogramm und Koalitionsvertrag nicht. Auf die einzelnen Parteien heruntergebrochen, zeigen sich einige Unterschiede. Der Anteil an Versprechen, die weder an Konkretheit gewonnen noch verloren haben, liegt bei der FDP knapp unter 50 Prozent, bei Grünen und SPD über 50 Prozent (53 Prozent bei den Grünen und 64 Prozent bei der SPD). Noch auffälliger ist der Unterschied allerdings bei den Versprechen, die im Koalitionsvertrag konkretisiert wurden. Das trifft auf 47,1 Prozent der FDP-Versprechen, die in den Koalitionsvertrag eingegangen sind, zu, SPD und Grüne können diesen Erfolg nur bei 18,2 Prozent respektive 15,5 Prozent ihrer Versprechen vermelden. Dieses Bild relativiert sich allerdings, wenn die absoluten Zahlen hinzugezogen werden. Denn hier führen die Grünen, die insgesamt neun ihrer Wahlversprechen im Koalitionsvertrag konkretisieren konnten, eines mehr als die FDP und drei mehr als die SPD. Insgesamt lässt sich resümieren, dass die Grünen die meisten Wahlversprechen in den Koalitionsvertrag einbringen konnten, dafür aber in Teilen auch einen Konkretisierungsverlust in Kauf genommen haben.

10.4 Was ist neu? Versprechen im Koalitionsvertrag ohne Vorlage in den Wahlprogrammen

Doch auch wenn die Parteien ausgiebig aus ihren Programmen schöpfen konnten, gibt es insgesamt zehn Versprechen im Koalitionsvertrag, die ihren Ursprung nicht in einem der Wahlprogramme haben, davon sind vier Versprechen konkret und sechs vage. Bei den konkreten Versprechen geht es um sehr spezifische Vorhaben, wie etwa, dass Notbrems- und Abstandsassistenten nicht mehr abgeschaltet werden dürfen. Dass ein solch spezifisches Vorhaben nicht bereits in einem der Wahlprogramme auftauchte, ist nicht überraschend. Um das Vorhaben scheint es keine Konflikte gegeben zu haben, so dass es ohne jeden Widerstand Eingang in den Koalitionsvertrag finden konnte. Interessanterweise gibt es aber auch zwei konkrete Versprechen im Koalitionsvertrag, die sich zwar nicht positiv auf eines der Wahlprogramme

zurückführen lassen, aber einen negativen Bezug zum Wahlprogramm der FDP haben. So hatte die FDP gefordert, die Luftverkehrssteuer abzuschaffen, der Koalitionsvertrag dagegen macht Pläne, wie die Einnahmen aus der Luftverkehrssteuer eingesetzt werden sollen.

Unter den vagen Versprechen ohne Entsprechung in den Wahlprogrammen finden sich eine Reihe von Institutionen, die eingerichtet oder weiterentwickelt werden sollen und die wie die Beschleunigungskommission Schiene anschließend für die Konkretisierung solcher Pläne, in diesem Fall die Umsetzung und Weiterentwicklung des Masterplans Schienenverkehr, zuständig sind. Das deutet darauf hin, dass in diesen Fällen in den Koalitionsverhandlungen keine abschließenden Entscheidungen getroffen werden konnten. Allerdings muss das nicht heißen, dass sich die Koalitionäre hier nicht einigen konnten. Genauso plausibel ist es anzunehmen, dass die detaillierten Maßnahmenpakete, die in diesen Bereichen geschlossen werden sollen, den Umfang des Koalitionsvertrags gesprengt hätten und ausführlicher Beratungen bedürfen. In diesen Fällen legt der Koalitionsvertrag also nur den Rahmen der weiteren Verhandlung fest, beschließt aber noch keine konkreten Maßnahmen.

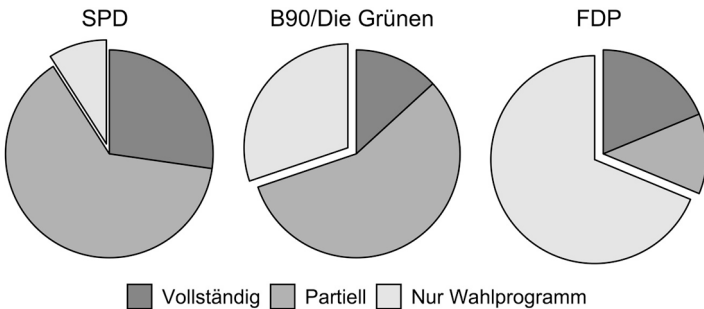
Schließlich finden sich noch zwei vage Versprechen ohne Entsprechung in den Wahlprogrammen, die spezifische Pläne für den Ladesäulenausbau formulieren. So sollen Hemmnisse in den Genehmigungsprozessen abgeschafft werden und der Belegungsstatus öffentlich einsehbar sein.

10.5 Wie erfolgreich waren die Parteien? Übertragung der Wahlversprechen in den Koalitionsvertrag

Die bisherige Analyse hat gezeigt, dass viele Koalitionsversprechen ihren Ursprung in den Wahlprogrammen der Koalitionäre haben. Außerdem suggeriert die Analyse einen gewissen Verhandlungserfolg der Grünen, die vergleichsweise viele Versprechen in den Koalitionsvertrag einbringen konnten. Allerdings war das Programm der Grünen bei diesem Politikziel auch am ausführlichsten. Entsprechend gibt es viele Aspekte, die im Koalitionsvertrag geregelt werden, zu denen sich die Grünen bereits im Wahlprogramm geäußert hatten. Etwas anders gelagert ist die Frage, wie groß der Anteil aller Wahlversprechen einer Partei ist, die Eingang in den Koalitionsvertrag gefunden haben. Denn um

die eigenen Wähler:innen zu überzeugen, ist es nicht nur entscheidend, sich gegenüber den anderen Parteien durchzusetzen, sondern auch viele der ursprünglich gemachten Versprechen umzusetzen. Damit die Delegationskette von den Wähler:innen zu den Parteien zum Regierungshandeln funktioniert, braucht es eine große Spiegelung der Forderungen aus den Wahlprogrammen im Koalitionsvertrag. Aber auch wenn diese Spiegelung demokratietheoretisch wünschenswert ist, ist sie nicht unbedingt erwartbar, wenn es um eine Koalition von drei Partnern geht, die nicht von vorneherein die größte politische Nähe zueinander aufweisen. Koalitionsregierung bedeutet also auch, Abstriche bei den eigenen Forderungen zu machen.

Abbildung 10.2: Übertragung der Versprechen zur Verkehrswende aus den Wahlprogrammen 2021 in den Koalitionsvertrag



Anmerkung: Die Grundgesamtheit ergibt sich aus den konkreten und vagen Versprechen in den Wahlprogrammen. Die Tortenstücke markieren den Anteil an diesen Versprechen der voll, partiell bzw. nicht in den Koalitionsvertrag überführt wurde. Die jeweils am dunkelsten eingefärbten Tortenstücke stehen für die voll überführten, die hellsten für die nicht überführten Versprechen.

Aus dieser Perspektive schneidet die SPD am besten ab. Von ihren insgesamt 22 vagen bzw. konkreten Wahlversprechen hat sie nur zwei nicht zumindest partiell im Koalitionsvertrag unterbringen können. Somit hat sie ganze 90,9 Prozent mindestens im Ansatz einbringen können und davon sechs Versprechen (27,3 Prozent) sogar vollständig. Die Grünen dagegen konnten in absoluten Zahlen zwar mehr Versprechen mindestens partiell einbringen (37), anteilig sind dies aber nur 70

Prozent ihrer vagen und konkreten Versprechen. Sieben davon konnten sie vollständig einbringen und 30 partiell. Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass 30 Prozent ihrer Versprechen nicht in den Koalitionsvertrag eingegangen sind. Die FDP schließt auch hier am schlechtesten ab, sie hat nur 31 Prozent ihrer Wahlversprechen in den Koalitionsvertrag eingebracht, ungefähr die Hälfte davon vollständig und die andere Hälfte partiell. Somit konnte sie fast 60 Prozent ihrer insgesamt 16 konkreten und vagen Versprechen nicht einbringen.

Wie erklärt sich, dass einige Wahlversprechen keinen Eingang in den Koalitionsvertrag gefunden haben? Um diese Frage zu beantworten, lohnt ein genauerer Blick auf diese Versprechen. Bei den Grünen sind es zum einen Pläne für recht spezifische Maßnahmen wie der Ausbau von Radwegen nach niederländischem Vorbild, oder Modellprojekte wie Pop-up Bikelanes, oder konkrete Zielvorgaben wie der Vorschlag, dass bis 2030 die Hälfte der Wege im Umweltverbund zurückgelegt werden sollen. Die Beispiele verdeutlichen auch, dass es vor allem Versprechen sind, bei denen es im weitesten Sinne um eine Neugestaltung der Verkehrsinfrastruktur geht, ein Aspekt der im FDP-Wahlprogramm nicht vorkam und deswegen wahrscheinlich nicht genug Unterstützung aller Koalitionspartner gefunden hat. Aber auch die FDP konnte viele Wahlversprechen zur Verkehrswende nicht im Koalitionsvertrag unterbringen, so zum Beispiel ihr Versprechen, eine Ausweitung von Nachtflugverboten zu verhindern. Allerdings hält der Koalitionsvertrag in diesem Fall auch kein gegenteiliges Versprechen fest. Indirekt könnte man daher sogar sagen, dass das Versprechen des Wahlprogramms berücksichtigt wurde, denn es handelt sich um ein Status Quo-Versprechen. Das heißt, solange nicht gehandelt wird, ist das Versprechen erfüllt. Darüber hinaus schlagen bei der FDP jene Versprechen stark negativ zu Buche, die sie nicht nur nicht einbringen konnte, sondern bei denen sie sogar gegensätzliche Aussagen im Koalitionsvertrag akzeptieren musste. Insgesamt sind es fünf, genauso viele wie jene Versprechen, die gar keine Entsprechung im Koalitionsvertrag haben. Auch die Grünen haben drei Versprechen akzeptieren müssen, die dem eigenen Wahlprogramm widersprechen, und die SPD eines.

In Summe haben also vor allem die SPD und die Grünen viele ihrer Wahlversprechen zur Verkehrswende im Koalitionsvertrag unterbringen können. Die im Verhältnis schlechteren Werte der FDP sind vor allem darauf zurückzuführen, dass sie in Bereichen, in denen der Koalitionsvertrag den Plänen aus ihrem Wahlprogramm widersprach, auch

einige »bittere Pillen« schlucken musste. Dass die FDP hier etwas öfter als die anderen Parteien den Kürzeren ziehen musste, liegt möglicherweise auch daran, dass SPD und Grüne in diesen Punkten meist eine gemeinsame Position eingenommen haben. Vor diesem Hintergrund und in Kombination mit der Tatsache, dass besonders zwischen Grünen und FDP in der verkehrspolitischen Vision große Unterschiede bestehen, ist die Entscheidung, das Verkehrsministerium an die FDP zu geben, also durchaus als richtungsweisend für die verkehrspolitische Agenda der Ampelregierung zu werten.