

Bundesarbeits-
gemeinschaft
Umwelt - Energie - Verkehr

Ökologische
Plattform bei der
Linkspartei.PDS

Beiträge

zur

Umweltpolitik

Gangolf Stocker

DIE LINKE. **PDS**

Verkehrter Verkehr

2/2006

Verkehrter Verkehr

Es gibt natürlich einen engen direkten Zusammenhang zwischen Verkehr, Wirtschaft, Städtebau und Infrastruktur und einen indirekten zu Lebensqualität und Wohlstand und Sozialpolitik. Das hat der Autor dieser Broschüre auch in der gebotenen Kürze herausgearbeitet und das Thema von allen Seiten beleuchtet, die Auswirkungen in all diese Bereiche beschrieben, ist sozusagen ganzheitlich an sein Thema herangegangen.

Der zentrale Teil dieser Broschüre aber ist die Beschreibung der völlig falschen Denk- und Planungsansätze der Verkehrspolitik. Unspektakulär wird aufgezeigt, wie Verkehr gesteuert, reguliert und reduziert werden kann, welche geeigneten Stellschrauben genutzt werden können. ...

Eine Broschüre zum Thema Verkehr setzt sich natürlich in erster Linie mit der Plage des motorisierten Individualverkehrs auseinander. In Zukunft geht kein Weg daran vorbei, die Zunahme des Kfz-Verkehrs zunächst zu stoppen und später „zurückzufahren“. Der Autor betreibt aber in seinen Ausführungen keine AutofahrerInnen-Schelte. Vielmehr sieht er die AutofahrerInnen auch als Opfer ihres eigenen Verhaltens und versucht, ihnen aus der Autofalle zu helfen.

(aus dem Vorwort)

Herausgeber:
Ökologische Plattform bei der Linkspartei.PDS
Bundesarbeitsgemeinschaft Umwelt - Energie - Verkehr
Kleine Alexanderstr. 28
10178 Berlin

oekoplattform@pds-online.de
<http://www.oekologische-plattform.de>

Autor: Gangolf Stocker

Berlin, Dezember 2006

Inhalt

Inhalt.....	3
Vorwort.....	6
Vorbemerkung	8
1. Sechzig Jahre Verkehrspolitik.....	9
BRD und DDR: Unterschiedliche Ziele, aber ähnliche Entwicklung.	9
Änderung der Ziele, aber kontinuierlich falsche, gleiche Entwicklung	11
Wo bleibt das Gute?	11
2. Die Bilanz des aktuellen Verkehrsgeschehens in Stadt und auf dem Land, die Auswirkungen auf den Menschen und seine natürlichen Lebensgrundlagen	13
Trennung der Funktionen	13
Trennung und Zerstörung von Stadt und Land	14
Soziale Auswirkungen	15
Die Kosten – und wer bezahlt sie?	15
Umwelt	16
Tote, Verletzte	17
Wie viel Fläche verbraucht ein Auto?	17
Erster Versuch: Was müsste man/frau denn anders machen; wie müsste denn nachhaltiger Verkehr aussehen?	19
3. Die grundlegenden Fehler der Verkehrsplanung	20
Was sagt die (Straßen-)Verkehrswissenschaft der Politik?.....	20
Was ist, wie entsteht (Straßen-)Verkehr?	20
Was sind die Folgen grundlegender Fehler der Verkehrsplanung?	22
Die Nutzen-Kosten-Rechnungen	23
Das Märchen vom Zeitsparen.....	24
Politik der „Zentralen Orte“	24
4 Was ist Mobilität?	26
5 Wie die Städte und Dörfer die Autofalle bauen	28
6 Die Umgehungsstraße – Wie Alkoholismus mit Schnaps bekämpft wird	31
Wenn schon Umgehungsstraße, was muss dabei beachtet werden?	32
7 Der Stau.....	33
8 Die Mär vom Wasserstoff.....	34

9. Mehr Verkehr auf die Schiene: Warum der Kfz-Verkehr dennoch zunimmt.....	36
10. Die Bahn ist nicht mehr auf die Schiene angewiesen: Mobility Networks Logistics.....	39
Systematisch herabgewirtschaftet	39
Umbau für eine andere Klientel	41
Die Netzgeschwindigkeit	42
Integrierter Taktverkehrsfahrplan (ITF)	43
„Die Bahn ist nicht mehr auf die Schiene angewiesen“	44
Der Börsengang und die Bahnreform	45
11. Flugverkehr: Klimakiller und unaufhaltsam auf dem Vormarsch.....	48
12. Binnenschifffahrt: Zu Recht als besonders umweltfreundlich etikettiert?.....	49
13. Die europäische Verkehrspolitik	50
14. Demografischer Faktor – Verkehrsrückgang als Chance?.....	51
15. Wie sieht Verkehrspolitik im Sinn von Nachhaltigkeit aus?.....	53
Bei allem, was geplant oder getan werden soll, an die Verkehrsfolgen denken	53
Wie viel Waren- und Menschenströme wollen wir?.....	54
Arbeitsplätze.....	55
Wohnen.....	56
Dezentralisierung der Versorgung	56
Dezentralisierung der Bildungseinrichtungen.....	57
Kultur.....	58
Erholung.....	58
16. Beispiele nachhaltiger Struktur- und Verkehrspolitik.....	60
Wie erreiche ich ein autoarmes Quartier?.....	60
Wie verringere ich die Verkehrsleistung/den Verkehr?	61
Die City-Maut.....	62
Rad – Fuß – Auto: Die Straße als öffentlicher Raum	63
17. Was muss auf nationaler und internationaler Ebene getan werden?	65
18. Was können und sollen wir selbst tun?.....	67
Es ist alles eine Frage der Organisation	67
Einkauf: Transportwege der Waren	68
Fliegen	68
Urlaub.....	68

19. Verkehr im Sinne von Nachhaltigkeit in einer kapitalistischen Wirtschaft – geht das?	70
20. Kein Öl – Was dann? Was jetzt?	72
Wie macht man das, regionale Wirtschaftskreisläufe planen?	72
Zusammenfassung.....	75
Abbildungs- und Tabellenverzeichnis	76
Abbildungen	76
Tabellen	76

Vorwort

Auch wenn sie manchmal unterschiedlich sind, so sind doch alle Prognosen über die Entwicklung des Verkehrs steil aufwärts zeigend. Der Bundesverkehrswegeplan 2003 prognostiziert in einem mittleren Szenario (Integrations-szenario) eine Verkehrszunahme bis 2015 um 33 Prozent (Basis 1997). Dass eine solche Zunahme nicht verkraftbar ist, müsste eigentlich mittlerweile jedem einleuchten, selbst wenn ihm Flächenverbrauch, CO₂ oder Feinstaub etc. herzlich egal sind. Dennoch wird so weiter geplant und gebaut wie in den vergangenen Jahrzehnten. Daran ändert auch die sich abzeichnende Benzinknappheit, die endende Ressource Öl, aber auch der demoskopische Knick ab dem Jahr 2020 im Bevölkerungszuwachs und damit der künftigen Anzahl der Verkehrsteilnehmer nichts.

„Mobilität ist die Grundlage unserer wirtschaftlichen Entwicklung. In einer globalisierten und zunehmend arbeitsteiligen Welt ist sie eine ganz wesentliche Voraussetzung für den wirtschaftlichen Erfolg unseres Landes, für Lebensqualität und Wohlergehen unserer Bürger“, heißt es beispielsweise auf der Internetseite des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. In diesen zwei Sätzen ist eigentlich schon alles drin, was die Verkehrspolitik – und natürlich auch die Wirtschaftspolitik, die Bau- und Stadtentwicklungspolitik - in die verkehrte Richtung laufen lässt: Je mehr Mobilität, und dies wird übersetzt mit Verkehr, desto mehr wirtschaftlicher Erfolg, desto mehr Lebensqualität und desto mehr Wohlergehen für die Bürger wird es geben. Um in der Logik der Verkehrsprognosen zu bleiben: Jeweils um 33 Prozent mehr wirtschaftlicher Erfolg, Lebensqualität und Wohlergehen. Jeder Stadtplaner, und sei er noch so unbeweglich und der Routine verhaftet, jeder Anwohner an den Stadtautobahnen, ja selbst ein Großteil der Autofahrer wird nach kurzem Nachdenken eine solche schlichte Prognose ablehnen.

Aber gemäß dieser Devise wird geplant und – so das Geld vorhanden ist – auch gebaut. Für die Jahre 2001 bis 2015 sollen 83 Milliarden Euro allein in die Instandhaltung der bestehenden Verkehrsnetze gesteckt, weitere 66 Milliarden Euro sollen für Aus- und Neubau ausgegeben werden.

Es gibt natürlich einen engen direkten Zusammenhang zwischen Verkehr, Wirtschaft, Städtebau und Infrastruktur und einen indirekten zu Lebensqualität und Wohlstand und Sozialpolitik. Das hat der Autor dieser Broschüre auch in der gebotenen Kürze herausgearbeitet und das Thema von allen Seiten beleuchtet, die Auswirkungen in all diese Bereiche beschrieben, ist sozusagen ganzheitlich an sein Thema heran gegangen.

Der zentrale Teil dieser Broschüre aber ist die Beschreibung der völlig falschen Denk- und Planungsansätze der Verkehrspolitik. Unspektakulär wird

aufgezeigt, wie Verkehr gesteuert, reguliert und reduziert werden kann, welche geeigneten Stellschrauben genutzt werden können. Wer diesen zentralen Teil der Broschüre gelesen hat und bereit ist, diese Analyse zu akzeptieren und zu beherzigen, gehört leider noch zu der Minderheit. Zur Minderheit der „Entschleuniger“. Und nicht mehr zur Mehrheit der „Beschleuniger“, ist also nicht mehr planungskompatibel, wirtschaftskompatibel und macht sich – in der Logik des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Städtebau verdächtig, nicht am „wirtschaftlichen Erfolg unseres Landes, der Lebensqualität und dem Wohlergehen unserer Bürger“ interessiert zu sein.

Eine Broschüre zum Thema Verkehr setzt sich natürlich in erster Linie mit der Plage des motorisierten Individualverkehrs auseinander. In Zukunft geht kein Weg daran vorbei, die Zunahme des Kfz-Verkehrs zunächst zu stoppen und später „zurückzufahren“. Der Autor betreibt aber in seinen Ausführungen keine AutofahrerInnen-Schelte. Vielmehr sieht er die AutofahrerInnen auch als Opfer ihres eigenen Verhaltens und versucht, ihnen aus der Autofalle zu helfen. Die „Entwöhnung“ vom Auto ist komplizierter als die Entwöhnung vom mittlerweile gesellschaftlich geächteten Rauchen. Und mindestens so kompliziert wie die Entwöhnung vom Alkohol, denn letzteres wird (noch) akzeptiert, ersteres, das Autofahren, wird geradezu vorausgesetzt.

Ich bin mir sicher, dass auch in der Linkspartei.PDS ein Umdenken erforderlich ist, denn bei aller Liebe zur Natur, bei allem Verständnis und Engagement für eine Politik der Nachhaltigkeit, ist es für viele unvorstellbar, den motorisierten Verkehr zurückzuentwickeln und Verkehrswege zurückzubauen. Wenn aber der vom Autor beschriebene Zusammenhang zwischen einerseits Geschwindigkeit von Verkehrsmittel und Trasse und andererseits der Verkehrsmenge richtig ist – und daran kann es eigentlich keinen Zweifel geben – dann ist dringend ein Umdenken nötig. Dass dies nur gegen den härtesten Widerstand der Wirtschaft, insbesondere der Automobilwirtschaft möglich sein wird, leuchtet sofort ein. Dass dies auch auf Widerstand in der Bevölkerung stoßen wird und deshalb vieler Diskussionen und Aufklärung bedarf, ist offensichtlich. Die Linkspartei.PDS darf diese Aufgabe nicht scheuen. Ein Umdenken erfolgt nicht von heute auf morgen, aber die vorliegende Broschüre kann hierzu einen wichtigen Beitrag leisten.

Wolfgang Methling

Stellvertretender Vorsitzender der Linkspartei.PDS

Vorbemerkung

Wer über das Thema Verkehr schreibt, kommt nicht umhin, auch alle jene Umstände und Faktoren mit einzubeziehen, die aus unserer Art zu leben und zu produzieren resultieren. Deshalb wird es im folgenden Text auch darum gehen, welche Verhaltens- und Produktionsweisen Verkehr erzeugen und umgekehrt, wie eine Änderung derselben Verkehr verhindern kann. Und dabei ist es nicht zu vermeiden, die gegenwärtige kapitalistische Wirtschaftsordnung, die auf die heutigen Transportwege und –mittel angewiesen ist, auf ihre Korrekturfähigkeit, auf ihre Fähigkeit zur Veränderung in Richtung nachhaltigen Wirtschaftens zu beurteilen.

Die beiden wichtigsten Massenverkehrsmittel, nämlich das Kraftfahrzeug, PKW, LKW und – mit großem Abstand - die Bahn, werden entsprechend umfangreich in diesem Text behandelt werden. Aber auch Flugverkehr und die Binnenschifffahrt werden einer Wertung unterzogen, allerdings – entsprechend ihrer Bedeutung im Gesamt-Verkehrsmarkt – nur am Rande. Fuß- und Radverkehr finden unsere Aufmerksamkeit im Kontext der Betrachtung städtebaulicher Vergangenheit und heutiger Planung.

Ich hoffe sehr, dass der folgende Text fest verankerte Vorstellungen über Verkehr und dessen Ursachen, dessen Planung und Beherrschung ausräumt und einen „Aha-Effekt“ auslöst. Womit wir natürlich nicht schon die Lösung unseres Verkehrsproblems hätten. Aber: Wer falsch diagnostiziert, dessen Therapie wird nichts taugen.

Stuttgart, Oktober 2006

Gangolf Stocker

1. Sechzig Jahre Verkehrspolitik

BRD und DDR: Unterschiedliche Ziele, aber ähnliche Entwicklung.

Mit dem Wiederaufbau Ende der 40er Jahre kam auch das Auto. Bescheiden am Anfang, was Ausstattung und Größe angeht, im Osten Deutschlands zum Beispiel mit dem Trabi bescheiden geblieben. In der BRD wird in der Folge der Weg zur Motorisierung des gemeinen Mannes, die Motorisierung des Volkes, begonnen von den Nazis mit Volkswagen und Autobahn, von Politik und der Automobil bauenden Wirtschaft vehement voran getrieben. In der DDR hatte dagegen der Eisenbahnverkehr Vorrang. 1988 betrug der Modal-Split, also der Anteil des Schienenverkehrs, in der DDR am Gesamtverkehrsaufkommen im Personenverkehr noch 40,1 %, beim Güterverkehr sogar 72,6 %¹. Allerdings war in der DDR, was den Personenverkehr angeht, das Auto zunehmend ebenfalls zum dominanten Verkehrsmittel geworden, der Ausbau und die Reparatur der Straßen – neben der Ersatzteilbeschaffung – zum dominanten Thema geworden.

In der Logik dieser Zeit war es also – im Westen - selbstverständlich, immer mehr Straßen zu bauen. Und in der Logik des Automobils war es selbstverständlich, immer schneller zu werden. Mit der Folge, dass die Straßen ebenfalls schneller, ergo breiter, die Kurven länger und aufwändiger werden mussten. Aus vierspurigen Autobahnen wurden sechs- und achtspurige, aus 5 Meter Breite für Kreisstraßen wurden 8 Meter Breite usw. Nebenbei hatte man völlig verdrängt, dass man jede gebaute Straße, jeden gebauten Stellplatz auch unterhalten muss.

Schaut man heute zurück auf die vergangenen sechzig Jahre Bundesrepublik bzw. DDR, auf das, was sich Verkehrspolitik genannt hatte bzw. an Verkehrspolitik betrieben wurde, so war dies in der DDR laut Plan (!) hauptsächlich Eisenbahnpolitik, in der BRD hauptsächlich Straßenbaupolitik. In der DDR war der Umfang des Straßenneubaus außerdem (wie auch die Investitionen in die Schiene) erheblich eingeschränkt durch die fehlenden Finanzmittel. In der BRD wurde hingegen Straßenbau mit ja geradezu allen Mitteln betrieben. Georg Leber, Bundesverkehrsminister in der Großen Koalition unter Kanzler Georg Kiesinger, verkündete in den 60er-Jahren den nach ihm benannten Plan, wonach kein Deutscher mehr als 20 km zur nächsten Bundesautobahn wohnen sollte. Natürlich sollten diese nicht an die Autobahn umziehen, vielmehr wollte Leber die damalige Bundesrepublik mit einem dichten Netz von Autobahnen überziehen.

Nun – ganz so schlimm kam es nicht, aber die Straßenbaubilanz ist vorzeigbar: Mittlerweile, im Jahr 2005 und 15 Jahre nach der „Wiedervereinigung“

¹ Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“, Dresden.

sind allein für den überörtlichen Verkehr 230 000 km Straßen befahrbar. Die Länge der Autobahnen beträgt 12 000 km und betrachtet man die dadurch verbrauchte Fläche und nimmt sämtliche Verkehrsflächen hinzu, so sind mittlerweile 17 500 km² mit Straßen oder Parkplätzen versiegelt. Das sind annähernd 5 Prozent der Gesamtfläche der Bundesrepublik Deutschland²!

Eine Betrachtung von sechzig Jahren Verkehrspolitik darf im Übrigen natürlich nicht außer Acht lassen, welche Umstände und wer die verkehrspolitischen Ziele mit definiert hat. War es in der DDR das Politbüro bzw. das Ministerium für Verkehrswesen, das die gewaltige Aufgabe des Gütertransports bewältigen musste (dafür blieb mancher Personenzug auch mal auf dem Abstellgleis stehen), und dazu mangels Ressourcen auf das überkommene Schienennetz angewiesen war, so hatte im Westen die Automobilindustrie das entscheidende Wort: Jedem sein Auto, jedem seine Straße, jedem sein Parkplatz, so ähnlich formulierte es einmal der damalige Bundeskanzler Helmut Schmidt.

Der Kampf gegen den Stau war „hüben wie drüben“ das wichtigste Betätigungsfeld der Verkehrspolitiker. Bei Besuchen in den 70er Jahren in Dresden gab es immer nur zwei vorherrschende Themen: Der Wohnungsbau und der Straßenbau resp. die Straßenerneuerung. Der Preis für den Einzelfahrschein von 20 DDR-Pfennig war nicht Anreiz genug, den Traum vom eigenen Trabi oder Wartburg aufzugeben. Und war er dann endlich da, wurde er gefahren, wurden keine Kosten gescheut und wurde eine umfangreiche private Vorratspolitik betrieben (Ersatzteile). Schon damals hätte man eine grundlegende Erfahrung als Verkehrspolitiker machen können: Um ein Anschwellen der Kfz-Karawane zu verhindern, um die Menschen in den ÖPNV zu leiten bzw. dort zu behalten, genügt es nicht, den ÖPNV zum Beispiel preislich attraktiv zu machen.

Im Westen wurde in dieser Zeit auch noch der letzte Feldweg, die letzte Naturstraße in der Land- und Forstwirtschaft, die Anfahrt zum allerletzten Haus geteert.

Und natürlich darf man/frau die Beeinflussung im Westen durch das amerikanische Vorbild nicht vergessen. Die „autogerechte Stadt“ war vielen Stadtverwaltungen Vorbild, und entsprechend wurde in den zerbombten Innenstädten gewütet mit Stadtautobahnen, „Drive in“-Restaurants, -Postämtern, -Kinos etc: Hierzu, zum „American way of life“, gehörte natürlich auch, dass Schienen aus dem Straßenbild verschwanden, aber auch viele Schienen-Regionalverbindungen stillgelegt wurden. Zwischen 1950 und heute wurden viele Straßenbahnen durch Busse ersetzt. Es war der politische Wille, die Verkehrs- und Transportpolitik auf die Straße zu orientieren. So war es keine

² Bundesamt für Statistik.

Seltenheit, dass regionale Zugverbindungen zuerst ausgedünnt, dann mit altem und schlechtem Wagenmaterial gefahren wurden und daneben und parallel zum Zug eine moderne Buslinie fuhr. Das gewollte Ergebnis stellte sich schnell ein: Die Kunden blieben weg oder stiegen auf den Bus um; der Stilllegungsantrag konnte gestellt werden.

Das Fahrrad, bis in die 50er Jahre im Westen das Verkehrsmittel des Volkes, verschwand im Lauf der vergangenen sechzig Jahre, war nur noch Verkehrsmittel einer Minderheit, und erlebte dann eine Renaissance als Sportgerät oder als Verkehrsmittel der noch nicht FührerscheinbesitzerInnen. Wo das Geld vorhanden war, bekamen die RadfahrerInnen einen Radweg, wo nicht, retteten sie sich auf den Gehweg. Und dort wurde es eng, für Radfahrer wie für Fußgänger. Um der Gefährdung durch den Kfz-Verkehr zu entgehen, erhielten die Radfahrer am Straßenrand einen schmalen Streifen, die Fußgänger ebenso, beide getrennt wiederum durch einen weißen Streifen, und beide gefährdeten sich nun gegenseitig. Derweil wurden die Fahrspuren für die Autos immer breiter.

Änderung der Ziele, aber kontinuierlich falsche, gleiche Entwicklung

Als in den 80er Jahren mit dem Waldsterben die ersten Folgen dieser allein auf das Automobil ausgerichteten Verkehrspolitik mit bloßem Auge sichtbar wurden, begann die Politik zu reagieren, die Ziele der Verkehrspolitik zu ändern. Nun hieß es „Mehr Verkehr auf die Schiene“. Aber die Politik unterließ es wohlweislich zu sagen, weniger Verkehr auf die Straße. Im Gegenteil: Wenn man/frau die alle fünf Jahre beschlossenen Bundesverkehrswegepläne ansieht, so kann festgestellt werden: Es hat sich nichts verändert. Jahr für Jahr werden und wurden ca. 1 000 km Straßen neu gebaut, Gemeinde-, Kreis, Landes-, Bundestrassen und Bundesautobahnen, wo hingegen das Schienennetz Jahr für Jahr um ca. 400 bis 500 km abgebaut wurde. Und nicht zu vergessen die vielen neuen Regionalflughäfen, die nach der Wende aus militärischen Anlagen entstanden und seitdem jährlich neuen Flugverkehr säen.

Wo bleibt das Gute?

Das Kapitel Bahn bzw. Bahnreform wird weiter unten behandelt werden, aber wenn es um 60 Jahre Verkehrspolitik geht, so muss, neben dem weiterhin stattfindenden Abbau von Schienen, Weichen, Güteranschlüssen etc. auch auf einen (allerdings einzigen) positiven Effekt der sog. Bahnreform von 1994 hingewiesen werden. Dort wurde unter anderem die Bestellung der regionalen Schienenverkehre den Ländern aufgetragen. Diese Verlagerung der politischen Verantwortung für den Regionalverkehr auf die Länder führte in der Folge dazu, dass Strecken reaktiviert, ein beachtlicher Zuwachs an Fahrgäs-

ten erzielt und auch so manche Strecke vor dem endgültigen Aus gerettet wurde. Es gab auf dem „flachen Land“ eine kleine Renaissance des Schienenverkehrs, denn so mancher Landrat war sich darüber im Klaren, dass das vorhandene Straßennetz weder den steigenden motorisierten Individualverkehr, noch den LKW-Verkehr und schon gar nicht den Berufs- und Schulverkehr würde bewältigen können. Und da das Geld hierfür - die so genannten Regionalisierungsmittel - von der Bundesregierung bereit gestellt wurde, die Investitionen in den Schienenverkehr vergleichsweise bescheiden zu den Investitionen und Erhaltungsmaßnahmen des Straßenverkehrs waren, wurde in den Schienenregionalverkehr investiert. Und die Bahn, in diesem Fall die DB-Tochter DB Regio, war plötzlich wieder interessiert, diesen Verkehr zu fahren, sollte sie doch neuerdings Gewinne einfahren.

Allerdings muss auch hier wieder unterschieden werden, denn im Osten Deutschlands gab es nach der „Wende“ für viele Strecken längst nichts mehr zu retten.

Die zentrale Eisenbahnpolitik aber, und zwar schon von der Bundesbahn begonnen und von der Deutschen Bahn AG fortgesetzt, war die Philosophie der Hochgeschwindigkeitsbahn. In regelrechten Wettrennen mit der französischen SNCF und deren Hochgeschwindigkeitsprodukt TGV wurde der ICE produziert und weiter entwickelt. Und natürlich die dazu erforderlichen Hochgeschwindigkeitstrassen gebaut. Dass diese Trassen und das Produkt ICE das Ziel, mehr Verkehr auf die Schiene zu holen, geradezu wieder pervertierte, sei hier noch kurz angemerkt. Die Vorteile der Schiene, nämlich geringerer Raumbedarf, weniger Energieverbrauch, größere Sicherheit und geringere Umweltbelastung werden hier wieder verspielt: ICE-Trassen haben einen fast ähnlich hohen Raumverbrauch wie eine Autobahntrasse, einen hohen Energieverbrauch (mit jeder neuen Geschwindigkeitsstufe steigt der Energieverbrauch um ein vielfaches), die Umweltbelastungen sind hoch, da solche Trassen ähnlich wie Autobahnen bei ihrem Bau und Unterhalt (die Trassen werden mit Chemikalien freigehalten und zerschneiden Habitate) die Umwelt belasten. Und nebenbei: Sie haben auch nicht den Effekt der Verkehrsverlagerung, sondern induzieren Verkehr (siehe Kapitel weiter unten).

2. Die Bilanz des aktuellen Verkehrsgeschehens in Stadt und auf dem Land, die Auswirkungen auf den Menschen und seine natürlichen Lebensgrundlagen

Es ist klar, dass die Zunahme des Kfz-Verkehrs und des Luftverkehrs die Umwelt in hohem Maße belastet. Wenn man/frau sich die Städte und Landschaften vergegenwärtigt, wie sie vor 60 Jahren anzutreffen waren, dann wird offensichtlich, wie diese Art Verkehr unser Leben verändert hat. Die Gewerbe- und Handelsflächen waren früher mit wenig Personen- und Warenverkehr verbunden und zudem langsam, der Kapitaleinsatz vergleichsweise gering und an lange Kapitalumschlagszeiten gebunden. Die Stadtstruktur und Architektur z. B. war vielfältig, abwechslungsreich über Jahrhunderte gewachsen. Arbeit, Wohnen, Einkauf befanden sich im Einklang mit der Stadt. Heute entsprechen Stadt und Land der geänderten Art und Weise, wie wir heute produzieren und konsumieren: Sehr hohe Kapitalakkumulationen werden mit sehr kurzen Kapitalumschlagszeiten in den Zentren investiert, großflächige Gewerbe- und Handelsflächen erzeugen große Mengen an schnellem Personen- und Warenverkehr und entsprechend langweilig und großflächig sind Stadtstruktur und Architektur geworden. Arbeit, Wohnen und Einkauf befinden sich nicht mehr im Einklang mit der Stadt. Aktivitäten konzentrieren sich auf die schnellen Verkehrsknoten; die ortsgebundene Wirtschaft wird dabei ruiniert. Die Opfer sind zunächst die kleineren, dann die größeren Gemeinden.

Trennung der Funktionen

Es hat etwas von einem Umsturz an sich, wie sich die Beschleunigung der Verkehrsmittel und der Verkehrswege auf die Infrastruktur unseres Alltags ausgewirkt hat. Funktionen, die vorher zusammengehörten, wie Arbeit, Wohnen, Versorgung, Bildung etc. werden immer weiter auseinander gerissen, je schneller die Verkehrswege sind bzw. wurden. Will ein Mensch heute seine grundlegenden Bedürfnisse befriedigen und ein den Normen der Gesellschaft angepasstes Leben führen, muss er lange Wege möglichst schnell zurücklegen. Im Gegensatz zu „langsamen Systemen“, die alles in der Nähe haben müssen, konzentrieren unsere heutigen schnellen Systeme alles in der Ferne. Es bleibt oftmals nur das Verkehrsmittel Auto oder Flieger, weil die anderen Verkehrsmittel zu langsam sind. Um zum Beispiel auf dem Land das nächste Einkaufszentrum, das nächste Schulzentrum, den Arbeitsplatz zu erreichen, dauert das Radfahren zu lange und ist zudem zu risikoreich, ist der Fußweg zu lang, weil die Versorgungsstruktur zusammengebrochen ist. Der ÖPNV bedient nur bestimmte Zeitfenster und ist oft zudem so miserabel, dass nur wenige Einrichtungen und nur zu bestimmten Zeiten erreichbar sind.

Es bleibt also nur das Auto. Aber auch in den Städten führen Wege der Grundversorgung weit weg, an die Ränder, an die nächste Autobahnkreuzung.

Trennung und Zerstörung von Stadt und Land

Die Trennung der Funktionen und damit verbunden die schnellen Verkehrswege trennen und zerstören gleichermaßen Stadt und Land. Wenn sich früher Verkehrswege der Landschaft angepasst oder Stadtquartiere miteinander verbunden haben, durchschneiden heutige Verkehrswege beides und zerstören es damit. Ein schneller Verkehrsweg braucht schnurgerade Wege und wenig Richtungswechsel, abrupten schon gar nicht. Kreuzungen müssen daher großzügig ausgebaut werden, mit entsprechend hohem Flächenverbrauch. Während ein Fußgänger in der Lage ist, seine Richtung abrupt zu ändern (was ihm aber heute, bei dem, was sich so alles auf seinem Gehweg tummelt, nicht angeraten werden kann), kann ein schnelles Verkehrsmittel eine Richtung nur mit großem Kurvenradius bewältigen, will es nicht dauernd abbremsen müssen auf Null. Das würde es außerdem wieder vom schnellen zu einem langsamen Verkehrsmittel machen. Eine schnelle Trasse muss durch den Berg, nicht in Serpentinaen über ihn, eine schnelle Trasse sprengt sich wortwörtlich durch Landschaft und Städte. Höhere Geschwindigkeiten erlauben längere Distanzen und „sprengen“ dadurch geradezu Städte und Landschaften auseinander.

Eine Stadt war charakterisiert durch die Vielzahl ihrer Quartiere. Diese Quartiere wurden sozusagen zusammengehalten von Plätzen, die den Übergang von einem Quartier zum nächsten markierten, Versorgungs- und Kommunikationspunkt und Orientierung waren und nie weiter als 250 bis 300 Meter auseinander lagen. Solche Stadtstrukturen wurden als harmonisch und menschen-(fußgeher-)gerecht angesehen. Die Plätze waren eine Art Stützpunkt (für Fußgänger) und bildeten durch ihre gitter- und netzartige Verteilung jene geometrischen Muster, die als wesentliches Kriterium eines gesunden Organismus einer Stadt angesehen werden können³. Solche Stadtstrukturen sind in vielen Städten auch heute noch erkennbar, wenngleich sie durch Straßeneubau und die Umplanung der Innenstädte bereits deutlich unterbrochen oder zerstört wurden.

Diese Strukturen orientierten sich an den Fußwegen resp. an den Transportmitteln, die zur Verfügung standen, Wagen mit Esel, Kuh, oder Pferd, langsamen Systemen also. Die Abstände zwischen den Plätzen waren fußgängerfreundlich, menschenfreundlich. Durch die Anpassung unserer Städte an das „schnelle System Auto“ werden diese Strukturen gesprengt und die Abstände zwischen den Plätzen wesentlich größer (im Schnitt zwischen 500 und

³ Knoflacher: Zur Harmonie von Stadt und Verkehr

800 Metern). Sofern man diese Plätze noch als Plätze bezeichnen mag, denn in der Regel sind es nur noch gigantische Straßenkreuzungen. Dazwischen entstehen Fußgängerwüsten, aus denen dann recht schnell auch Stadtwüsten werden.

Soziale Auswirkungen

Und natürlich ändert eine solche Infrastrukturveränderung auch das soziale Gefüge einer Gesellschaft. Wer morgens in die Tiefgarage fährt oder sein Auto vor der Haustüre besteigt und mit diesem Verkehrsmittel den Tag über seine Bedürfnisse befriedigt, dessen soziale Kontakte werden im Lauf der Zeit durch das Auto ersetzt, seine Umgebung kennt er allenfalls noch aus dem Auto. Zu Fuß Gehende begegnen sich; Auto Fahrende fahren aneinander vorbei. Zu Fuß Gehende reden miteinander; Auto Fahrende hupen einander an. Niemand hat bislang den Verursachungsanteil des Kfz-Verkehrs an der Vereinsamung in der Gesellschaft gemessen, aber er wird nicht gering sein.

Im Zusammenhang mit der Trennungsfunktion in den Städten und den dazu erforderlichen Stadtautobahnen entstanden Quartiere und Straßenzüge, die aufgrund ihrer hohen Belastung nur den Armen, den Einwanderern, den sozial Schwachen oder Ausgegrenzten vorbehalten bleiben. Hohe Ozonwerte treffen alle, die Belastung durch Feinstaub, Stickoxyde, Ruß und Lärm nur die Anwohner und Bewohner solcher Quartiere und Straßen.

Und die zunehmende Armut in dieser Gesellschaft grenzt alle jene endgültig aus, die sich kein Auto mehr leisten können. Sie können alle jene Bedürfnisse nicht mehr befriedigen, die nicht unmittelbar zum Leben gehören, weil deren Orte nicht mehr in einem vernünftigen Verhältnis erreichbar sind.

Die Kosten – und wer bezahlt sie?

Es ist mittlerweile – lässt man die Kfz-Lobby samt ADAC außen vor - Allgemeinwissen, dass die Kosten des Kfz-Verkehrs nicht vom Kfz-Nutzer getragen werden. Die direkten Kosten für Straßenbau, Stellplatzbau, Unterhalt, Reinigung, Beleuchtung, Entwässerung plus die indirekten für die gesundheitlichen Schäden durch Umweltbelastung, durch Unfälle, Todesfälle sind um etliches höher, als ein Kfz-Nutzer oder ein Spediteur über Steuern oder Benzinpreis bezahlt. Es gibt einige Untersuchungen⁴ darüber, wie hoch die Kommunen die Kfz-Benutzer subventionieren. Der Betrag liegt zwischen 100 Euro und 200 Euro pro Einwohner und Jahr. Dabei werden a) die direkt zuordenbaren Kosten sowie diejenigen Kosten für kommunale Einrichtungen herausgerechnet, die anteilig durch den Kfz-Verkehr entstehen, also bei einem Schulgebäude zum Beispiel die Kosten für Parkplatz, dessen Beleuch-

⁴ ICLEI-Untersuchung am Beispiel mehrerer europäischer Städte.

tung, Reinigung, bei Sportstätten, Theatern usw. ebenso. Die Mehrkosten für die Linienführung von Straßenbahnen und Bussen (Tunneln, Busspuren), um den Kfz-Verkehr „flüssig“, also unbehelligt zu lassen, sind allerdings nicht in dieser Rechnung enthalten.

Umwelt

Es ist in den 13 Jahren zwischen 1990 und 2003 unbestreitbar auch beim Verkehr eine Reduzierung bei den wichtigsten Schadstoffemissionen erreicht worden. Bei Kohlenmonoxid konnte eine Verminderung um 59 Prozent erreicht werden, bei Kohlendioxid gab es allerdings eine Zunahme um 5 Prozent entgegen der Entwicklung der Gesamt-Kohlendioxidemissionen (-12 %), zu denen der Verkehr mittlerweile ein Fünftel hinzusteuert (1990: 15 %). Bei den Stickstoffoxiden verliefen die Reduzierungsmengen parallel zum Gesamtausstoß. Zu beachten ist aber auch, dass bei den Staubemissionen der Verkehrsanteil mittlerweile bei 35 % liegt (1990: 6 % Anteil an den Gesamtemissionen), bei den Kohlenwasserstoffen bei 14 % (1990: 5 % Anteil an den Gesamtemissionen, seitdem Zunahme um 10 Prozent bei den Emissionen aus dem Verkehr). In beiden Fällen ist allerdings die Gesamtausstoßmenge aller Sparten deutlich reduziert worden (Tab. 1).

Diese Ergebnisse beruhen hauptsächlich auf Verbesserungen technischer Art, denn im gleichen Zeitraum stieg der Kfz-Bestand von ca. 35 Millionen auf ca. 53 Millionen Kfz. Daran hat natürlich der Fahrzeugboom in den neuen Bundesländern einen erheblichen Anteil, übrigens sowohl an der Zunahme des Fahrzeugbestandes, als auch an der gegenläufigen Entwicklung der Schadstoffemissionen aufgrund der Ausmusterung der Trabi-Zweitakter.

Tab. 1: Anteil des Verkehrs an den wichtigsten Luftschadstoffen 2003 (ausgewählt)⁵

Luftschadstoff	Anteil [%]t
Kohlendioxid	20
Stickstoffoxide	50
Kohlenmonoxid	42
Staub	35
Kohlenwasserstoffe	14

⁵ Umweltbundesamt.

Eine Plage des Kfz-Verkehrs ist hier nicht aufgeführt, aber durch die erhöhte Verkehrsleistung deutlich gestiegen, nämlich die Lärmbelastung, da der Lärm eines PKWs heute noch genau so hoch ist, wie vor 25 Jahren⁶. Die Trennung von Stadt und Land geschieht nicht nur durch das Betonband und der darauf fahrenden Fahrzeuge, sondern auch durch die stetige Lärmquelle. Nicht nur Schadstoffemissionen machen krank, sondern auch der stete Lärm.

Zur Betrachtung der Umwelt gehört natürlich auch der Flächenverbrauch infolge des Baus neuer Verkehrsflächen und der damit verbundenen Versiegelung (s. o.).

Und zu den Auswirkungen des Verkehrs gehört der Energiebedarf des aktuellen Verkehrs. Laut einer EU-Studie verbraucht die heutige Art des Verkehrs und Transportes 60 % allen Energieverbrauchs (EU 15)⁷.

Tote, Verletzte

Von 1965 bis 2004 wurden allein in Deutschland auf der Straße rund 200 000 Menschen durch den Kfz-Verkehr getötet und rund 10 Millionen Menschen⁸ verletzt. Bei solchen Opferzahlen müsste und würde normalerweise die UNO sofort ihre Truppen zum Schutz der Opfer schicken, aber das ist ja in aller Welt normal und für die aufstrebenden Länder in Südostasien, in China und – wenn es dort wieder besser geht – auch in Afrika das erstrebenswerteste Ziel. Weltweit liegt die Zahl der Getöteten seit Beginn der Automobilisierung durch das Automobil bei 35 Mio. Menschen. Prognose allein für das Jahr 2007: Eine Million⁹.

Würde man/frau jetzt auch die Zahl der indirekt dem Verkehr zuzuordnenden Verkehrstoten dazu rechnen – es müssten viele schreckliche Kriege geführt werden, um da nur annähernd heran zu kommen. Und – natürlich gehören zu diesen Opfern ja auch alle jene Menschen, die in Folge von Kriegen ums Öl ihr Leben verloren haben. Die Toten des ersten und zweiten Irak-Krieges, die Toten im Sudan, Nigeria und Afghanistan gehören mit Sicherheit dazu. Und nicht zu vergessen die infolge der Feinstaubbelastungen tödlich Erkrankten.¹⁰

Wie viel Fläche verbraucht ein Auto?

Na, ganz einfach, wird jeder sagen, je nachdem, um was für ein Fahrzeug es sich handelt. Nun, Autos sind im Schnitt eigentlich mehr als 23 Stunden

⁶ TÜV Nord 2005.

⁷ Reduction of Energy Use in Transport, 18.1.2006

⁸ Verkehr in Zahlen 2005.

⁹ Klaus Gietinger: Der Tod hat einen Motor.

¹⁰ Unter Menschen, die weniger als 50 Meter von einer stark befahrenen Straße entfernt wohnen, sterben 70 Prozent mehr an Herz-Kreislauf- und Atemwegserkrankungen als anderswo. In einer Entfernung von 100 Metern ist die Zahl der Menschen mit chronischen Atemwegserkrankungen um 79 Prozent erhöht. (GSF-Forschungszentrum 2006).

Stehzeuge und nur etwas mehr als eine halbe Stunde Fahrzeuge. Diese 23 Stunden benötigt ein Auto einen Parkplatz, weil man die Autos ja nicht in die Bäume hängen kann, wie ein Stuttgarter CDU-Stadtrat einmal launig argumentierte. Eine Parkplatzfläche ist plus/minus 2,50 mal 5 Meter groß, belegt also eine Fläche von durchschnittlich 12 bis 13 m². Bei einer Stadt mit 100 000 Einwohnern und einem Verhältnis von 65 Prozent¹¹ zugelassener PKW pro Einwohner wäre das dann eine Fläche von 813 000 m² oder 81 ha (Abb. 1). In einer Stadt wie Stuttgart wären es dann 583 ha, das entspräche in etwa dem gesamten Stuttgarter Innenstadtbereich. Für Deutschland insgesamt gerechnet ergeben dies 570 km², was der Fläche von Hamburg entspricht. Wie gesagt, allein für die Abstellflächen. Hinzu kämen bei dieser Rechnung natürlich noch die Stellplatzflächen für Busse, LKW etc.



nicht behindert wird!

Abb. 1: Erstes Gebot für Autofahrer: Immer so parken, dass der Autoverkehr

Diese Rechenergebnisse betreffen aber nur die Flächen, die das Auto als Stehzeug benötigt. Sobald das Auto sich bewegt, kommen zu diesem Flächenbedarf noch Sicherheitsabstände (Reaktionszeit und Bremsweg) hinzu. Diese Flächen, die ein fahrendes Fahrzeug benötigt, damit es nicht auf den Vordermann auffährt, werden natürlich umso größer, je schneller es fährt. In der Fahrschule lernt man folgende Faustregel: Reaktionsweg gleich Geschwindigkeit mal 3 geteilt durch 10. Und: Bremsweg gleich Geschwindigkeit durch 10 mit sich selbst malnehmend. Beides miteinander multipliziert ergibt dann den einzuhaltenden Sicherheitsabstand.

Nach dieser Regel benötigt also ein Auto, das mit 100 km/h fährt, eine Fläche von 130 Metern ($100 \times 3 : 10 + 100 : 10 \times 100 : 10 = 130$). Multipliziert mal der Breite des Fahrzeugs plus Sicherheitsabstand in der Breite – und dieser Wert wird ebenfalls mit höherer Geschwindigkeit größer – ergibt sich ein Flächenverbrauch eines mit 100 km/h fahrenden Autos von ca. 500 bis 550 m²

¹¹ Lt. Verkehr in Zahlen betrug 2003 die PKW-Verfügbarkeit bundesweit bei den Männern 76 Prozent, bei den Frauen 54 Prozent.

Diesen Flächenverbrauch schiebt dieses Fahrzeug quasi vor sich her. Und aus diesem Flächenverbrauch errechnet sich unter anderem dann die Leistungskennziffer der Verkehrsstrasse bzw. werden die errechneten Werte der Straßenplanung zugrunde gelegt.

Wir sehen also, wie sehr der Kfz-Massenverkehr in die Flächen der Städte und in die Natur eingreift, wie gewaltig der Flächenanspruch schon allein durch ein einziges Auto tatsächlich ist.

Erster Versuch: Was müsste man/frau denn anders machen; wie müsste denn nachhaltiger Verkehr aussehen?

Wie schon oben aufgeführt, sind die Entwicklung des Verkehrs (Verkehrsmittel, Verkehrsstrassen) und die Entwicklung der Infrastruktur (Stadtentwicklung, Landesentwicklung, Produktion, Wohnen, Versorgung etc.) zwei sich gegenseitig bedingende, sich gegenseitig befruchtende Faktoren. Und das heißt, in einer verkehrten Welt aus einem verkehrten Verkehr einen „richtigen“ zu machen, das geht nicht. Oder wie es Theodor W. Dorn sagte: Es gibt kein richtiges Leben im Falschen. Wenn wir also darüber nachdenken, wie ein richtiger Verkehr aussehen müsste, so müssen wir auch alles das, was im Laufe der letzten sechs Jahrzehnte und auch davor an Infrastrukturentwicklung geschehen ist, das also, was wir heute vorfinden, zumindest in Frage stellen.

Dann müssten wir Kriterien aufstellen für das, was wir unter dem Begriff der Nachhaltigkeit verstehen. Sodann alle Entwicklungen der letzten Jahrzehnte, die sowohl beim Faktor Verkehr, als auch beim Faktor Infrastruktur zu registrieren sind, daraufhin untersuchen, welche vereinbar mit unseren Kriterien sind, welche gerade noch, welche nicht. Also diejenigen Dinge, die auch im Sinn der Nachhaltigkeit eine Verbesserung des Lebens und der Umwelt sind, in das eine Körbchen, und diejenigen, die im Sinn der Nachhaltigkeit den Lebens- und Umweltverhältnissen weder schaden noch nutzen ins zweite Körbchen, und diejenigen, die im Sinn der Nachhaltigkeit lebens- oder umweltschädlich sind – und dies ist eine auf die Zukunft gerichtete Betrachtungsweise – ins dritte Körbchen tun. Wenn das geschafft ist, sind auch wir geschafft, machen eine Pause und wenden uns der die Verkehrspolitik begleitenden, „objektiven“ Wissenschaft zu.

3. Die grundlegenden Fehler der Verkehrsplanung

Was sagt die (Straßen-)Verkehrswissenschaft der Politik?

Sie sagt – vereinfacht – wo Verkehr ist, braucht es Straßen. Ist der Verkehr zu stark, brauchen wir eine breitere Straße, damit der Verkehr flüssig bleibt. Gibt es mehr Verkehr in der Fläche, brauchen wir mehr Straßen in der Fläche. Damit er flüssig bleibt, der Verkehr, und keine Staus entstehen. Man/frau kann mit dem ADAC darüber streiten, ob Staus mehr Emissionen verursachen, als flüssig fahrende und deshalb weiter, weil schneller fahrende Autos, aber das führt uns nur auf einen Nebenkriegsschauplatz.

Die Verkehrswissenschaft sagt den Politikern auch, dass ein ausreichendes Parkplatzangebot einen (schädlichen) Parksuchverkehr verhindert und daher immer genug Stellplätze vorgehalten werden sollten.

Worüber uns die Verkehrswissenschaft nichts bis wenig sagt, ist, wie man Verkehr verhindern kann, was getan werden muss, um Verkehr überhaupt nicht entstehen zu lassen, wie die Entwicklung der letzten Jahrzehnte angehalten oder wenigstens verlangsamt werden kann.

Dagegen kann uns die Verkehrswissenschaft genau erklären, welchen Radius eine Kurve, welche Breite eine Fahrspur haben muss, wenn die Kraftfahrzeuge bei der Geschwindigkeit nicht im Acker landen sollen.

Und die Verkehrswissenschaft kann den PolitikerInnen seltsamerweise immer genau sagen, wie viel Verkehr wo in welchem Jahr sein wird und wie viele Straßen dafür und wo gebaut werden müssten. Dabei hat sie sich in der Vergangenheit und auch aktuell gründlich verhasen: Zwar gingen früher die Prognosen immer nach oben, aber beim PKW und LKW-Verkehr hatte sie immer – und zwar erheblich - zu wenig geschätzt, und der tatsächliche Straßenverkehr lag weit darüber. Heute ignoriert die Mehrheit der VerkehrswissenschaftlerInnen die Tatsache des Demografischen Wandels, die Alterung der Gesellschaft. Hätten die zutreffenden Prognosen früher vielleicht die Leute erschreckt, so würden sie heute, zieht man die richtigen Schlüsse aus der Bevölkerungsprognose und ihrer Auswirkungen auf den Verkehr, die Automobilindustrie erschrecken.

Aber die für uns wichtigste, jahrzehntelange und immer noch praktizierte Logik lautet: Verkehrsstaus lösen wir durch Neubau oder Ausbau der Verkehrswege. Warum das falsch ist, und zwar grundfalsch ist, kommt jetzt.

Was ist, wie entsteht (Straßen-)Verkehr?

Unter Verkehr ist die Gesamtverkehrsleistung (bezogen auf Deutschland) in einem bestimmten Zeitabschnitt (Jahr) zu verstehen, also die Summe aller

gefahrenen Kilometer in einem Jahr. Diese Gesamtverkehrsleistung setzt sich aus folgenden Faktoren zusammen:

Wie lange bin ich unterwegs? x Wie schnell bin ich? = zurückgelegte Strecke (km)

Bezogen auf einen bestimmten Zeitraum kommt es natürlich auch darauf an, wie oft ich in diesem Zeitraum unterwegs bin, also Wege zu einem Ziel und zurück gehe oder fahre.

Jetzt lautet also unsere Formel:

Anzahl der (täglichen) Wege x Wie lange bin ich unterwegs? x Wie schnell bin ich? = zurückgelegte Strecke (km)

Bezogen auf ein bestimmtes Territorium ist jetzt noch die Zahl der Verkehrsteilnehmer wichtig. Ergänzen wir also unsere Formel:

Anzahl Wege x Reisezeit x Geschwindigkeit x Zahl der Verkehrsteilnehmer = Gesamtverkehrsleistung

Wir wollen nun wissen, wieso der Verkehr in den vergangenen Jahrzehnten so zugenommen hat. Dazu müssen wir nun alle Faktoren der obigen Formel untersuchen.

Der letzte Faktor „Zahl der Verkehrsteilnehmer“ ist mit Beginn der Motorisierung in den Fünfziger Jahren enorm gewachsen, aber ist er verantwortlich für die Zunahme der Verkehrsleistung ab den Sechziger Jahren?

Schauen wir uns die motorisierten Einwohner, also die Zahl der Verkehrsteilnehmer an, dann stellen wir fest, dass deren Größe mit Schwankungen seit Jahrzehnten relativ konstant ist. Es gibt heute etwa so viele Verkehrsteilnehmer wie im Jahr 1975¹². Dennoch hat der Verkehr zugenommen.

Der erste Faktor „Anzahl der Wege“ wird uns auch nicht weiterbringen. Seit mehr als hundert Jahren, seit dies statistisch erfasst ist, hat sich die Anzahl der Wege, die Menschen pro Tag zurücklegen, nicht geändert. Zwischen 2,8 und 3,8 Wege (2002)¹³ werden, je nach Alter und Tätigkeit, pro Tag gegangen oder gefahren.

Der zweite Faktor „Reisezeit“ enttäuscht uns ebenso. Das sog. Reisezeitbudget bleibt seit Jahrzehnten relativ konstant. Im Durchschnitt aller Bevölkerungsgruppen liegt es bei 75 bis 80 Minuten¹⁴. Die Betonung liegt auf Durchschnitt, denn es gibt, bedingt durch die Trennung der Funktionen (s. o.) statistische Ausreißer.

¹² Verkehr in Zahlen.

¹³ Verkehr in Zahlen 2005.

¹⁴ Verkehr in Zahlen 2005.

Jetzt bleibt nur noch der dritte Faktor „Geschwindigkeit“. Und in der Tat, hier werden wir fündig: Die Geschwindigkeit der Verkehrsmittel und -trassen hat explosionsartig zugenommen.

Wir wollen nicht holzschnittartig argumentieren, aber es ist offensichtlich, dass einzig der Faktor Geschwindigkeit die Ursache der Verkehrszunahme ist.

Will man also an der Summe der Gesamtverkehrsleistung drehen, etwas ändern, weniger Verkehr haben, dann hilft nur die Schraube Geschwindigkeit. Wie wir aber oben gesehen haben, macht die Verkehrswissenschaft genau das Gegenteil, die Automobilindustrie sowieso. Die Verkehrswissenschaft sagt den Politikern, sie mögen die Verkehrswege schneller machen. Sie benimmt sich wie ein Klempner, der feststellt, dass hinter dem Wasserhahn ein hoher Wasserdruck herrscht, und der deshalb den Wasserhahn, der ja diesen Druck regulieren soll, einfach abschraubt, damit das Wasser resp. der Verkehr fließen kann. Mit dem Ergebnis, dass das Wasser die Küche wegschwemmt.

Was sind die Folgen grundlegender Fehler der Verkehrsplanung?

Wie oben schon ausgeführt, verfährt die Verkehrswissenschaft und die Politik nach dem Motto: Um Staus zu vermeiden, um den Verkehr flüssig zu machen oder zu halten, werden die Verkehrsstrassen, wird das Straßennetz ausgebaut und damit schneller gemacht. Und damit erzeugt diese Art Verkehrspolitik mehr Verkehr.

Es liegt auf der Hand: Die Verkehrsteilnehmer sind täglich die gleiche Zeit unterwegs. Werden sie dabei schneller, können sie weitere Strecken zurücklegen und tun es auch. Werden sie langsamer, können sie nur kürzere Strecken bewältigen. Oder anders gesagt, erhöhe ich die Geschwindigkeit mittels Fahrzeug und Fahrweg, erzeuge ich mehr Verkehr. Reduziere ich die Geschwindigkeit, vermindere ich Verkehr. Oder, wie Umweltschützer und Verkehrsinitiativen stets auf ihre Transparente schrieben: „Wer Straßen sät, wird mehr Verkehr ernten“, was den ehemaligen baden-württembergischen Verkehrsminister Schaufler fassungslos werden ließ. Dies sei der „größte Blödsinn“ sagte, und schnitt das Band für die neue Remstal-Autobahn durch.

Die Verkehrszunahme, die mit dem Bau neuer Straßen, mit dem Bau von Umgehungsstraßen oder mit dem Straßenausbau entsteht, nennt man induzierten Verkehr. Dieser „induzierte Verkehr“ fand lange Zeit überhaupt nicht Eingang in die Nutzen-Kosten-Rechnungen der Verkehrswissenschaften für Straßenbauvorhaben, wurde schlichtweg ignoriert. Heute schreibt der Gesetzgeber vor, ihn als Folgebelastung zu berücksichtigen, allerdings in einem lächerlich geringen Umfang.

Das war die Theorie; die Praxis sehen, hören und riechen wir täglich. Und viele Menschen werden gezwungen, die Folgen dieser Praxis zu leben bzw. zu erleiden, als StraßenanwohnerIn, vor allem aber als ArbeitnehmerIn, als KäuferIn, als Erholungssuchende, ja, sogar als Arbeitssuchende. Die Wege, die von ihnen verlangt werden, zurückzulegen, sind immer länger geworden. Von Arbeitnehmern wird verlangt, weit weg vom Wohnort zu arbeiten, vom Arbeitslosen, weit weg vom Wohnort sich Arbeit zu suchen, Wochenendpendler werden zur Gewohnheit. Wer einkaufen will oder muss, muss auf die „grüne Wiese“; wer Erholung sucht, muss mit dem Auto zum Waldparkplatz. Die schnellen Wege sind da, die schnellen Fahrzeuge auch; es gibt keine Ausrede.

Und wer sich kein Auto mehr leisten kann, der hat Pech gehabt und bleibt eben in seinem Quartier, in seinem Dorf.

Was hier für den Straßenverkehr gesagt wurde, gilt natürlich ebenso für den Schienenverkehr. Mit dem Bau neuer Hochgeschwindigkeitskorridore wurde zusätzlicher, also induzierter Verkehr erzeugt. Es wurden nicht etwa Verkehre verlagert, sondern es wurden zusätzliche Verkehre möglich gemacht, erzeugt. Wenn es vorher unmöglich war, von A nach B zu einer Konferenz in der City und anschließend noch am gleichen Tag wieder zurück zu reisen, so machten der ICE oder der französische TGV dies möglich. Wem die Reisezeit im Hochgeschwindigkeitszug dennoch zu lange dauerte, nahm wie bisher den Flieger. Aber auch die Auslagerung von Betriebsteilen in andere Stadtzentren, die Errichtung von Zweitwohnsitzen in anderen Stadtkernen wurde durch die Beschleunigung der Städteverbindungen mittels Hochgeschwindigkeitstechnologien möglich. So hatte mancher Pariser nach dem Bau der TGV-Méditerranée-Trasse seinen Wohnsitz in den Süden verlegt oder dort einen Zweitwohnsitz erworben. Folglich stiegen die Immobilienpreise in dieser Region um mehr als 20 Prozent¹⁵

Die Nutzen-Kosten-Rechnungen

Bei jedem Straßenbau und auch bei Schienenbauvorhaben muss zuvor eine sogenannte Nutzen-Kosten-Rechnung gemacht werden. Beim Straßenbau muss ein Nutzen-Kosten-Verhältniswert von mehr als 3, beim Schienenbau von mehr als 1 herauskommen. Und das kommt immer heraus. Abgesehen davon, dass wie oben erwähnt, der induzierte Verkehr als Folgebelastrung nur unzureichend berücksichtigt wird, ist der schon fast skurrile Fehler der, dass bei schnelleren, neuen Verkehrsstrassen eine Zeiteinsparung errechnet und diese dann kapitalisiert wird. Also Neubautrasse X bringt eine Zeitersparnis von 15 Minuten, mal der Anzahl der Verkehrsteilnehmer (und hier geht man durchaus davon aus, dass mehr Verkehrsteilnehmer diese Trasse benutzen,

¹⁵ Süddeutsche Zeitung 27.7.01.

legt also induzierten Verkehr zugrunde) erbringt eine Gesamt-Zeiterparnis von Y Stunden. Diese werden nun mit einem Kapitalbetrag multipliziert und ergeben so einen Nutzwert. Ein köstliches Beispiel dieser Rechenart exemplifizierte der Antragsteller für die Transrapidverbindung zwischen München und dem Flughafen im Erdinger Moos. Er rechnete so: Viele Autofahrer werden, wenn die Transrapidstrecke gebaut ist, auf diesen umsteigen, dadurch werden die Straßen leerer, also schneller, und diese Zeiterparnis durch die schnellere, weil leerere Straße multiplizieren wir mit der Zahl der Autofahrer und weiter mit dem Kapitalwert Z. Das war selbst dem bayrischen Rechnungshof zuviel.

Das Märchen vom Zeitsparen

Warum ist diese Art, den Nutzen zu rechnen falsch? Erinnern wir uns nochmals an die Formel der Gesamtverkehrsleistung. Der Faktor „Reisezeit“, so haben wir dort gesehen, ist über Jahrzehnte konstant geblieben. Die ergo eingesparte Reisezeit wird also folglich in längere Wege investiert. Nix mit mehr Zeit für Schlafen oder Erholung oder um endlich die liegen gebliebenen Dinge zu erledigen. Es wird keine Zeit gespart. Allenfalls könnte man noch argumentieren, dass die Business-Class und die Handelsreisenden mehr Dinge pro Tag auf ihren Reisewegen erledigen. Schauen wir nach, wie viele dieser Verkehrsteilnehmer geschäftlich unterwegs sind. Es sind 14 Prozent¹⁶. Und von diesen 14 Prozent könnte wahrscheinlich auch nur wiederum eine Minderheit behaupten, dass ihre Produktivität aufgrund jenes Straßenneubaus gestiegen sei.

Aber darum geht es letztendlich, um die Steigerung der Produktivität, und da spielt die Zeit natürlich insofern eine Rolle, als die Zeit den Takt vorgibt, in der die Produktionseinheiten gesteigert werden sollen. In immer kürzeren Zeiten sollen immer mehr Waren produziert und umgeschlagen werden, die Kapitalumschlagszeiten sollen immer kürzer werden. Auf dem Weg von der Kapitalinvestition zur Produktion zum Warenerlös plus Profit soll Zeit eingespart werden. Darum geht es: Die Konzerne sparen Zeit bei der Realisierung des Profits. Darum muss das System schneller werden.

Politik der „Zentralen Orte“

Infrastrukturpolitik und Verkehrsplanung bedingen einander. Es gibt in der Infrastrukturpolitik den Begriff der „Zentralen Orte“. Auf Länderebene werden die Regionen aufgeteilt in Oberzentren, Mittelzentren und Unterzentren (Baden-Württemberg); dies kann gelegentlich in einem Land auch anders heißen. Auf nationaler Ebene konkurrieren die großen Ballungszentren, auf europäischer Ebene konkurrieren die Metropolregionen. Diese Zentren oder Regionen

¹⁶ Verkehr in Zahlen 2005.

werden so genannten Achsen zugeordnet, also Verkehrsachsen. Das sind Autobahnen. Wenn neben dran noch eine Bahnstrecke genutzt werden kann, um so besser. Diese überregionale bzw. europaweite Planung in Oberzentren, Mittelzentren etc. entlang der Hauptverkehrsstrassen entspricht der kapitalistischen Arbeitsteilung. Auf den Verkehrsachsen werden europaweit die Halbfabrikate, die Waren und die Menschen in die jeweiligen Zentren zur Produktion, Weiterproduktion oder zum Verkauf transportiert. Handel, Dienstleistungen und Finanzdienstleister siedeln sich natürlich in den Hauptzentren an, da dort die besten Kapitalumschlagsbedingungen vorhanden sind: Käufer, Kunden, Arbeitnehmer, Verkehrswege, alles ist da. Produktionsbetriebe wandern dann schon eher in die Mittelzentren und Unterzentren, denn die Verkehrswege sind auch dort vorhanden. Regionen abseits dieser Achsen müssen sich andere Funktionen in dieser Arbeitsteilung suchen (Touristik) oder auf traditionellen Funktionen verbleiben (Landwirtschaft). Aber natürlich müssen auch diese Regionen schnell erreichbar sein.

Um es schon vorweg zu nehmen: Eine nachhaltige Wirtschaftsform sieht anders aus, stärkt die Regionen durch regionale Wirtschaftskreisläufe und benötigt natürlich auch keine Verkehrsachsen und Transportwege in den Dimensionen, wie sie die eben geschilderte, von Verkehrs- und Infrastrukturplanung unterstützte und vom Kapital vorangetriebene Arbeitsteilung benötigt.

4 Was ist Mobilität?

Wann ist jemand mobil, was ist Mobilität? Es lohnt, sich dieses „Totschlagswort“ aus dem Vokabular der „Moderne“ einmal näher anzuschauen. Allgemein versteht man unter „mobil sein“ beweglich sein. Mobilität ist also die Eigenschaft, nicht an einen Ort gebunden, sondern in der Lage zu sein, andere Orte (rasch) aufsuchen bzw. die Orte wechseln zu können. Im Zeitalter der Globalisierung weltweit. Dieser Begriff ist also so besetzt, dass der Normalbürger darunter versteht, mobil sein heißt, die Fähigkeit zu besitzen, die Möglichkeit zu haben, sich sofort möglichst weit weg und möglichst rasch hin und wieder zurück oder woanders hin bewegen zu können.

Nun kommt es in der Wirtschaft und in der Politik darauf an, Begriffe zu besetzen, und zwar so, wie es den eigenen Interessen dient. Der Begriff Mobilität ist dafür ein sehr gutes Beispiel. Ein Mobilisierungsinstrument war einstmals die Mobilmachung und diente der Kriegsführung. Ein Mobilisierungsgesetz, das unsere Welt dann noch gründlicher veränderte und zerstörte, und das diesen Begriff vereinnahmte war und ist das Automobil. (Die Eisenbahn nannte sich nie „Eisenmobil“; die Bindung an das Gleis stand dem wohl im Weg.) Beide beschreiben eigentlich sehr genau, wozu es und zu wessen Nutzen es geht. Mit den heutigen Mobilitätsmitteln dringen wir ein in sich ehemals autonom versorgende Gebiete, zerstören andere Wirtschaftsstrukturen und Gesellschaften, transportieren die Kriegsbeute ab, zerstören die letzten Naturschutzgebiete und unterwerfen alles unter die neu-alte, globale und kapitalistische Wirtschaftsordnung. Für diese Feldzüge braucht es nur gelegentlich Waffen und Soldaten; es genügen Autos, LKW, Flugzeuge, auch Eisenbahnen, Banken auch, vor allem aber die ManagerInnen, die Geschäftsreisenden, die Börsen, die Touristen, die FahrerInnen, Piloten und nicht zuletzt die Propaganda. Womit wir wieder am Anfang wären.

Kann man diesem Mobilitätsbegriff etwas entgegensetzen? Aber ja! Wir müssen nur der Definition, Mobilität sei die Fähigkeit, andere Orte (rasch) aufsuchen bzw. die Orte wechseln zu können, den Zweck hinzufügen. Zu welchem Zweck ist es erstrebenswert, mobil zu sein. Entspricht dieser Zweck den Übereinkommen der Gesellschaften und der Generationen. Wenn wir den Mobilitätsbegriff in eine demokratische, soziale Gesellschaft hinein stellen, dann kann er nicht an den Zweck der Kriegsführung, der Zerstörung oder Übervorteilung anderer gebunden werden. Dann kann er umgekehrt nur in den Dienst von Bedürfnisbefriedigung aller Menschen gestellt sein, nicht der Bedürfnisbefriedigung einzelner oder nur der vermögenden Gesellschaften oder Generationen. Also ist Mobilität als die Fähigkeit zu definieren, die Bedürfnisse so zu befriedigen, dass dabei weder soziale noch naturräumliche Zerstörungen eintreten. Oder anders herum: Am mobilsten ist derjenige, der

alle seine Bedürfnisse auf kürzestem Weg in seinem direkten Umfeld befriedigen kann. Dazu muss dieses Umfeld aber erst wieder geschaffen werden.

5 Wie die Städte und Dörfer die Autofalle bauen

Was ist eine Falle? Eine Falle ist eine Vorrichtung, in die Tier oder Mensch hinein tappen, und aus der es dann kein Entweichen mehr gibt. Eine solche Falle ist z. B. der Parkplatz vor der Haustüre, die Garage am oder im Haus. Der Mensch geht aus der Haustüre, setzt sich in sein Auto, und, schwupp, ist die Falle zu. Denn nun gibt es keinen Grund und meistens auch keine Möglichkeit mehr, aus diesem Fahrzeug auszusteigen, um ein anderes Verkehrsmittel zu benutzen. Warum auch? Die Kommune, die Straßenbaubehörde räumen ihm nun überall Vorfahrt ein; die Auto Fahrenden genießen allerhöchste Priorität im Verkehrsgeschehen. Fußgängerüberwege, Radwege werden nur dann angelegt, wenn sein Fortkommen nicht über Gebühr behindert wird. Im Konfliktfall zwischen „flüssigem“ Kfz-Verkehr vornehmlich auf den Hauptverkehrsachsen und dem ÖPNV oder dem Rad- oder Fußverkehr gewinnt eigentlich immer die Straße. Die anderen müssen entweder in den Tunnel oder – die Fußgänger – über die Brücke. Für den Autofahrer ist die Nullebene sicher, obwohl er nun nichts davon hat. Er muss ja auf die Straße gucken und hat nichts davon, dass er die Umgebung wahrnehmen könnte, was angesichts der „schnellen“ Fassaden an den Hauptverkehrsachsen auch nicht weiter schlimm ist.

Sind die Auto Fahrenden am Ziel angekommen, ist dafür gesorgt, dass sie einen Parkplatz finden, vor der Türe, in der Tiefgarage oder im Parkhaus. Finden sie nicht gleich einen Parkplatz in unmittelbarer Nähe zu ihrem Ziel, werden sie solange suchen, bis sie gefunden haben, was sie suchten. Bevor der Autofahrer 400 Meter Fußweg akzeptiert, sucht er im Schnitt 28 Minuten nach einem Parkplatz, der näher ist (Abb. 2).¹⁷

AutofahrerInnen bewegen sich irrational, weil sie in der Autofalle sitzen. Diese Falle bauen ihnen Automobilindustrie, Verkehrsplaner und Kommunen gemeinsam.

Die Kommunen planen seit Jahrzehnten autogerecht. Jedes Haus wird mit einer Autostraße erschlossen, und wer ein Grundstück besitzt, hat ein Recht auf freie Zufahrt zu dieser Straße und auf Freihaltung dieser Zufahrt¹⁸. Die Länder regeln in sog. Stellplatzverordnungen, dass jeder Bauherr eine entsprechend seines Bauvorhabens vorgeschriebene Zahl von Stellplätzen einrichten muss. Perfekt! Der Bau von Parkplätzen ist neben dem Bau von Straßen das bestimmende Element der Stadtplanung und Stadtgestaltung geworden. Und das sieht man/frau. Unsere Straßen sind kein öffentlicher Raum, sondern ein Kfz-Fahrweg mit links und rechts abgestellten Autos. Nur nimmt

¹⁷ Knoflacher.

¹⁸ StVO § 12.

das niemand mehr wahr. Es ist so normal, dass es ausgeblendet wird. Wer fotografiert, kennt das: Man/frau fotografiert ein markantes Gebäude und hat lauter Autos auf dem Bild, die man beim Knipsen gar nicht wahr genommen hat. Eigentlich könnte gesagt werden, unsere Städte sind Autostellplätze mit Gebäuden daran.

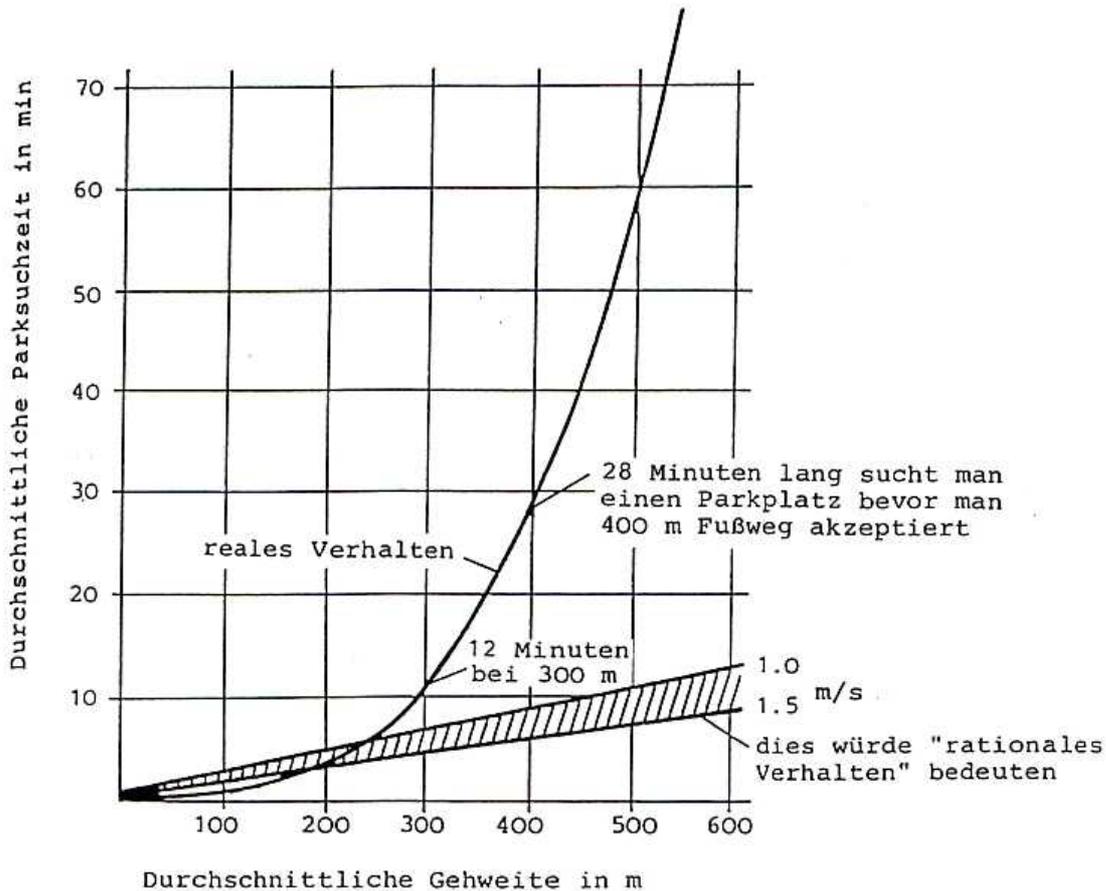


Abb. 2: Gefangene und Sklaven des Automobils

Warum sollte der Autofahrer zur Straßenbahnhaltestelle oder zur Bushaltestelle laufen, wenn sein Auto vor der Tür steht? Zumal der Mensch ab dem 18. Lebensjahr mit Erwerb des Führerscheins eh' gehbehindert ist. Und vor allem ist der menschliche Energieaufwand beim Autofahren weitaus geringer, als beim Gehen oder Radfahren. Zum Ausgleich dafür wird mit dem Auto ins Fitnessstudio oder zum Joggen an den Waldrand gefahren. Denn auch dafür sorgen die Kommunen, die Forstbehörden oder Studiobetreiber, dass die menschlichen Bedürfnisse nach Bewegung, denen der Autofahrer ja nicht nachkommen kann, befriedigt werden. Parkplatz vorhanden.

Der eben angerissene Aspekt des menschlichen Energieaufwandes spielt übrigens eine wichtige Rolle bei der Wahl des Verkehrsmittels, sofern man überhaupt von einer Wahl sprechen kann, denn das Auto steht, wie gesagt, ja vor der Türe, hat überall Vorfahrt und einen Stellplatz beim Fahrtziel.

Ein Blick auf das Verhalten der Bienen beim „Schwänzeltanz“, mit dem sie den anderen Bienen die Entfernung zur gefundenen Futterstelle anzeigen, macht uns schlauer. Prof. Karl von Frisch hatte in den Fünfziger Jahren diese Schwänzeltänze der Bienen im Hinblick auf Entfernung und Weitergabe dieser Information untersucht. Er stellte dabei fest, dass nicht die tatsächliche Entfernung zur Futterstelle angezeigt wurde, sondern die beim Flug dorthin verbrauchte Energie. Bienen, die er vier Meter durch eine Röhre zum Bienenstock „zu Fuß gehen“ ließ, zeigten anschließend per Schwänzeltanz eine Flugentfernung von 80 Metern, erzählten also, sie seien 80 Meter geflogen. Bekanntlich sind Bienen zum Fliegen besser gebaut, als zum Zu-Fuß-Gehen; ihr Energieverbrauch für 4 Meter Zu-Fuß-Gehen entsprach dem Energieverbrauch von 80 Meter Fliegen¹⁹.

Nun verbraucht der Mensch 40 Prozent weniger Energie, wenn er bequem sitzt, in seinem Auto zum Beispiel, als wenn er aufrecht geht. Von den Bienen nun auf den Menschen übertragen, heißt das, dass seine Weglängen-Empfindung korreliert mit der dabei verbrauchten Energie. Mit wachsender Länge des Fußwegs zum Auto oder der Straßenbahn wird diese Zeit im Verhältnis zur Fahrtzeit überproportional eingeschätzt. Und in umgekehrter Richtung gilt dies natürlich auch. Wenn der Mensch also einen langen Fußweg vermeiden kann, so wird er dies tun.

Der Mensch ist aber eigentlich ein Zweibeiner und zum Zu-Fuß-Gehen bestens geeignet. Die Kommunen sollten ihm daher wenigstens nicht ermöglichen, sein Auto vor seine Haustüre zu stellen, sondern allenfalls dorthin, wo Straßenbahn oder Bus fahren (Quartiersgaragen, s. u.). Denn dann gäbe es wenigstens eine Wahl und er/sie säße nicht gleich in der Autofalle.

Man darf den Begriff der Autofalle aber durchaus auch erweitern. Im Hinblick auf die automobilistische Entwicklungshilfe, die die Automobilproduzenten den Ländern Asiens, Lateinamerikas und später Afrikas zukommen lassen, sitzen demnächst auch diese Kontinente neben Europa Nordamerika und Australien in der Autofalle. Es bedarf dazu nur noch eines ausreichenden Straßennetzes. Aber bekanntlich „entwicklungshelfen“ wir ja auch da. Was dabei an städtischer und ländlicher Wirtschaft und Kultur zerstört wird, wird nicht wahrgenommen. Der Nudelverkäufer auf der Straße, der Marktstand auf der Straße, der ganze jahrhundertealte Wirtschaftsraum Straße, auf dem sich oftmals der gesamte Waren- und Informationshandel abspielt, hat keine Chance gegen den Kfz-Verkehr, der sich dort breit und schnell machen wird.

¹⁹ Hermann Knoflacher: Zur Harmonie von Stadt und Verkehr.

6 Die Umgehungsstraße – Wie Alkoholismus mit Schnaps bekämpft wird

Umgehungsstraßen sind die heftig geforderten und herbei gewünschten Lösungen bzw. Erlösungen vom Verkehr in Städten und Dörfern. Verkehrszunahme, Verbreiterung der Straßen innerorts auf Kosten der zu Fuß Gehenden und näher an die Gebäude heran, machen das Leben an solchen Orten unerträglich. Deshalb scheint es nur sinnvoll und logisch zu sein, eine Umgehungsstraße zu bauen. Was es dabei kritisch zu bedenken gibt, soll hier aufgezählt werden.

Gemäß der Logik der Verkehrswissenschaften ist die belastete Ortsdurchfahrt ein Nadelöhr. Da das Nadelöhr nicht oder – trotz erfolgter „Stadtsanierung“ – nicht mehr erweitert werden kann, wird eine Umgehungsstraße geplant. Natürlich wird diese Umgehungsstraße wesentlich großzügiger ausgebaut: Zu zwei bisherigen Spuren, die durch den Ort führten, kommen nun weitere zwei Spuren hinzu. Meistens verspricht die Politik dann auch noch, nach Fertigstellung der Umgehungsstraße die Ortsdurchfahrt nur noch für den Anliegerverkehr offen zu halten. Was dann, nach Fertigstellung der Umgehungsstraße leider, leider nicht geht, da die Ortsdurchfahrt als Vorbehaltstraße für den Fall einer Verkehrsumleitung offen bleiben muss. Ergo haben wir nach Fertigstellung der Umgehungsstraße dort, wo bislang zwei Spuren für den Verkehr vorhanden waren, nunmehr sechs Spuren. Das macht den Verkehr natürlich nun wesentlich schneller; es entsteht induzierter Verkehr. Der Autor hatte mal einer Schulklasse die Frage gestellt, ob in einem Fall, wie dem eben geschilderten, der Verkehr gleich bliebe oder zunehme. Die übergroße Mehrheit war der Meinung, der Verkehr nehme zu; sie waren gescheiter, als alle unsere Politiker und Verkehrswissenschaftler.

Nun stellen wir uns mehrere Siedlungen – alle im Einzugsbereich eines Ober- oder Mittelzentrums und auf der Verkehrsachse liegend – vor, und alle haben das Problem, dass die Ortsdurchfahrt weder den Anliegern, noch den dort befindlichen Kunden der Geschäfte und Dienstleister und schon gar nicht dem Verkehr zumutbar ist; es muss eine Umgehungsstraße her. Erhält nun jede dieser Siedlungen eine solche Umgehungsstraße, und reiht man diese Umgehungsstraßen aneinander, so ist Stück für Stück eine autobahnähnliche Straße entstanden, vierspurig mit dem Bypass der bisherigen Ortsdurchfahrten. Ergebnis: Noch schneller, noch mehr Verkehr.

An dieser Stelle soll auch gesagt werden, dass ein Großteil des Verkehrsproblems in unserem Ort im Ort selbst entsteht. Durch eine oft massive Ansiedlungspolitik hat sich die Gemeinde das Problem zum Teil selbst geschaffen. Es wurden mit der Ausweisung von Baugrundstücken und billigen

Grundstückspreisen neue Einwohner angelockt; es wurden mit der Ausweisung neuer Gewerbegebiete neue Betriebe angesiedelt. EinwohnerInnen wie Betriebe erzeugen zusätzlichen Verkehr, dort, wo die Erschließungsstraßen in die Hauptverkehrsachse gebündelt werden und dann auf der alten, traditionellen Hauptstraße mitten durch den Ort führen. Und dieser Verkehr, zumindest ein Teil davon, muss diese Hauptstraße weiterhin nutzen. Die Entlastung ist nicht die erhoffte, und die Umgehungsstraße hat den Verkehr vermehrt. Das bedeutet auch, dass die Belastung der Luft durch die Luftschadstoffe zugenommen hat.

Wenn schon Umgehungsstraße, was muss dabei beachtet werden?

Natürlich wäre es am gescheitesten, es würde, um beim Beispiel des Klempners zu bleiben, der Hahn zugedreht, die Ortsdurchfahrt reguliert. Beispielsweise würde eine Temporegulierung auf Tempo 30 verbunden mit einer Durchfahrtsbeschränkung für LKW ab einer bestimmten Tonnage wahre Wunder wirken. Aber sofort würden sich die Gemeinden rechts und links zu Wort melden und protestieren, weil sie nämlich (zu Recht) befürchten, ein Teil des Verkehrs würde nun durch ihre Ortschaften fahren. Man könnte ihnen deshalb nur empfehlen, das Gleiche zu tun. Im Ergebnis hätten wir dann eine verkehrsberuhigte Region, was ja keine schlechte Vision wäre. Wäre da nicht die geballte Macht von IHK, ADAC, Politik und auch großer Teile der Bevölkerung zu überwinden.

Finden wir uns also ab mit der Umgehungsstraße, und stellen Forderungen. Abgeleitet aus der Erkenntnis, dass eine Beschleunigung der Verkehrsstrasse Verkehr induziert, müsste also die Forderung lauten: Nach Fertigstellung der Umgehungsstrasse darf nicht mehr Straßenkapazität vorhanden sein als zuvor. Also nicht mehr Spuren auf der Umgehungsstraße, als auf der bisherigen Ortsdurchfahrt und Sperrung der Ortsdurchfahrt für Durchgangsverkehr, indem in der Mitte der Ortsdurchfahrt abgeschrankt wird. Mit einer solchen Forderung kann durchaus auch in die Offensive gegangen werden, allerdings bedeutet dies, dass eine harte Auseinandersetzung mit den Straßenverkehrsbehörden folgen wird.

7 Der Stau

Der Stau, das geheimnisvolle Wesen, könnte fast gesagt werden. Dabei ist ein Stau einfach zu verstehen. Unsere Verkehrswissenschaftler können sehr gut berechnen, wie viele Fahrzeuge eine geplante Straße aufnehmen kann. Ihre Annahmen gehen dabei natürlich immer von einem gleich bleibenden Fluss, einer gleich bleibenden Geschwindigkeit aus. Nun könnte man ja – vorausgesetzt die Rechnung stimmt – diese Geschwindigkeit vorschreiben, damit die Rechnung stimmt. Aber spätestens außerhalb von Ortschaften und auf Autobahnen gilt dann wieder „freie Fahrt für freie Bürger“, an deren Ende dann oftmals der Stau entsteht. Die Schlussfolgerung daraus, dass nämlich die unterschiedliche Geschwindigkeit der Verkehrsteilnehmer zu Staus führt, treibt die Politik nun aber nicht dazu, die Durchschnittsgeschwindigkeit vorzuschreiben, sondern dazu, unterschiedlich schnelle Spuren zu bauen. Und diese brauchen natürlich mehr Platz, mehr Fläche. Die Ameisen sind da gescheiter.

Biologie

Ameisen verhindern Staus durch Gleichschritt

Amerikanische Wanderameisen haben sich ein vorbildliches System zur Vermeidung von Staus geschaffen: Die Insekten laufen alle mit der gleichen Geschwindigkeit in einer Spur hintereinander her.

„Die Insekten handeln diszipliniert, obwohl manchmal 200 000 Tiere auf den bis zu 100 Meter langen und 20 Meter breiten Straßen unterwegs sind“, berichtet Professor Nigel Franks von der Universität Bristol (Großbritannien), der die Tiere (*Eciton burchelli*) zusammen mit seinem Team beobachtet hatte.

Überholen, Spurwechsel oder die Suche nach einer vermeintlich besseren Route fallen damit weg, berichtet das Magazin *Bild der Wissenschaft* (5/2003). Mehrere Autofirmen experimentieren mit einem ähnlichen System, der „elektronischen Deichsel“. Dabei soll eine Radarsteuerung

Abb. 3: Ameisen verhindern Staus durch Gleichschritt

8 Die Mär vom Wasserstoff

Seit Jahrzehnten schon zeigt uns die Automobilindustrie die Lösung am Horizont, am Ende des Öl-Zeitalters. Der Wasserstoff! Die Brennstoffzelle! Wie angenehm für die Politik, muss sie doch nicht mehr über gravierende Änderungen, über die Art und Weise, wie wir produzieren und leben, nachdenken. Und wir, die AutofahrerInnen, auch nicht! Alles kann bleiben, wie es ist. Ist es so?

Zunächst einmal muss unterschieden werden zwischen Brennstoffzelle und Wasserstoff. Eine Brennstoffzelle kann sowohl mit Wasserstoff, als auch mit anderen wasserstoffhaltigen Stoffen betrieben werden, wie z. B. Erdgas, Kerosin, Methanol. Aber das ist ja nicht DIE ZUKUNFT. Mit diesen Ersatzstoffen kann nicht das Versprechen eingelöst werden, das Kraftfahrzeug als Massenverkehrsmittel unangetastet zu lassen. Es muss schon Wasserstoff sein, zumal man, so die Versprechen, bei Wasserstoffantrieb problemlos aus dem Auspuff trinken könnte.

Wasserstoffantrieb, das sei vorweg gesagt, funktioniert im Prinzip. Aber in der Praxis hapert es, und zwar seit Jahrzehnten. Die Erprobung (mit Wasserstoff angetriebene Busse u. a.) ernüchtert immer wieder. Der benötigte Wasserstoff muss aus Strom erzeugt werden und kostet zehnmal mehr als Diesel. Wasserstoff ist nämlich keine Energie, sondern allenfalls Sekundärenergie, die durch Umwandlung von Wasser in Wasserstoff und Sauerstoff entsteht. Bei dieser Umwandlung mittels Strom bzw. Elektrolyse gehen schon mal 40 Prozent der elektrischen Energie verloren. Verbrennt man diesen Wasserstoff dann in der Brennstoffzelle erneut, dann geht erneut Energie durch Wärmeverluste flöten, diesmal die Hälfte. Und auch das Speichern von Wasserstoff kostet viel Energie. Er muss auf minus 253 °C herunter gekühlt werden, damit er flüssig und damit speicherbar wird. Kurz und schlecht: Am Ende der Umwandlungskette verbleiben von der ursprünglich eingesetzten Energie gerade mal noch 20 bis 25 Prozent. Würde man diesen Strom direkt ins Stromnetz einspeichern, kämen 90 Prozent beim Verbraucher an. Zwar hat eine US-Studie neuerdings bessere Nutzungsergebnisse beim Wasserstoff ermittelt, aber auch diese Studie schätzt die Verluste trotz Nutzung neuester und teuerster Technik auf etwa die Hälfte der eingesetzten Energie. Wasserstoffgewinnung, Wasserstoffwirtschaft ist eine gigantische Energieverschwendung. Wollte man den Wasserstoffbedarf weltweit und auf der Basis heutiger Wirtschafts- und Lebensweisen decken, müsste man zu den bestehenden 440 Atomkraftwerken einfach weitere 3 500 bauen, um ausreichend Primärenergie zur Produktion von Wasserstoff zur Verfügung zu haben²⁰.

²⁰ Jahrestagung des Weltverbandes der Nuklearenergie 2004.

Wasserstoff ist außerdem natürlich nur so umweltfreundlich, wie seine Primärenergie es ist, mit der er produziert wird. Das hieße, Wasserstoff mit Strom aus Windkraft, Sonnenergie, Biogas etc. zu erzeugen. Spätestens hier versagt die Fantasie; eine solche goldene Zukunft wird zur Fata Morgana.

Anstatt Stromenergie zu verschleudern, um eine Sekundärenergie herzustellen, ist es sinnvoller, diesen Strom direkt zu nutzen.

9. Mehr Verkehr auf die Schiene: Warum der Kfz-Verkehr dennoch zunimmt

Alle wollen mehr Verkehr auf die Schiene. Je nach dem, welcher Vergleichszeitraum genommen wird, könnte das sogar erreicht worden sein. Bei diesem, vor allem an Sonntagen beteuerten Vorsatz fehlen aber drei Worte, nämlich „von der Straße“. Das Ziel müsste also heißen: Wir wollen mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene holen. Das wäre immerhin schon etwas. Wenn aber der Gesamtverkehr steigt, und der Straßenverkehr die Hälfte der Steigerungsrate an die Schiene abgegeben hätte, dann hätten wir zwar mehr Verkehr auf der Schiene, aber dennoch auch mehr Verkehr auf der Straße. Das Ziel muss also so formuliert werden: Wir wollen den Umfang des Straßenverkehrs vermindern zugunsten des Schienenverkehrs bzw. anderer umweltschonenderer Verkehrsarten. Oder, um es anders zu sagen, es kommt darauf an, den Modal Split zugunsten der Schiene und anderer, umweltschonenderer Verkehrsarten zu verändern.

Doch damit sieht es schlecht aus. Zitieren wir die Bundesregierung: „Das wichtigste Ziel der Bahnreform, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, wurde bisher nicht erreicht“.²¹ Der Anteil des Schienenverkehrs am gesamten Personenverkehrsmarkt stieg nur unwesentlich von 6,5 % auf 6,6 % im Zeitraum 1991 bis 2004. Wobei diese positive Mini-Veränderung zugunsten der Schiene ausschließlich dem (subventionierten) Regionalverkehr (+77 %) zu verdanken ist. Der Schienenfernverkehr, das Protz- und Prunkstück der Deutschen Bahn, hatte im gleichen Zeitraum einen Rückgang um 4 Prozent. Und beim Güterverkehr sieht es ganz miserabel aus. Dort ist der Anteil der Schiene am Gesamtgüterverkehr von 20,6 % im Jahr 1991 auf 15,8 % im Jahr 2004 gesunken. Und das, obwohl mehr Güter auf der Schiene transportiert wurden (+5 %).²²

An dieser Entwicklung sind natürlich auch enorme Fehlentscheidungen des Bahnmanagements schuld. Mit der Abschaffung des InterRegio, Einführung eines katastrophalen Preissystems mit aller Gewalt, der Schließung von Bahnhöfen, der Orientierung allein auf die Hochgeschwindigkeitstechnologie u. a. wurde der Fernverkehrskunde geradezu vergrault; mit der Abschaffung des Stückgutverkehrs, der Behinderung des Einzelwagenverkehrs durch Stilllegung von Güterverkehrsanschlüssen etc. meldete sich die Bahn ganz bewusst aus dem Flächengüterverkehr ab. Dennoch liegt es nicht allein daran.

Ein Beispiel soll das verdeutlichen. Als in Stuttgart im Jahr 1985 die S-Bahn mit hohem baulichen, zeitlichen und finanziellen Aufwand unter der Stadt hin-

²¹ Verkehrsbericht der Bundesregierung 2000.

²² Verkehr in Zahlen 2005.

durch nach Böblingen und Herrenberg gebaut wurde, erhoffte man/frau sich davon eine spürbare Entlastung der Straßen in diese Richtung. Ein Jahr nach Fertigstellung dieser S-Bahn wurde gemessen bzw. gezählt. Und man kam aus dem Staunen nicht mehr heraus: Der ÖPNV einschließlich S-Bahn hatte zwar um 11 Prozent zugenommen, der Kfz-Verkehr in und aus dieser Richtung hatte aber diese Zunahme um stolze 13,3 Prozent übertroffen. Wobei der Kfz-Verkehr mit Quelle und Ziel Stuttgart insgesamt nur 6,3 Prozent zugenommen hatte²³. Es hat also nach Fertigstellung dieser S-Bahn eine gewaltige Verkehrszunahme in diese Richtung gegeben, sowohl beim ÖPNV, als auch beim Kfz-Verkehr, dort sogar noch mehr. Ein Musterbeispiel für induzierten Verkehr. Dieses Gesetz gilt natürlich nicht nur für die Straße, sondern auch für die Schiene. Mit Fertigstellung der S-Bahn wurde dieser Verkehrsweg und das Verkehrsmittel Bahn schnell und erzeugte induzierten Verkehr. Was die Straße angeht, so war es weniger induzierter Verkehr, sondern die Folge der Erschließung großer bis dato auf Land-, Bundesstraßen und die Autobahn angewiesener Gebiete mit der S-Bahn. Diese Gebiete waren nun sehr attraktiv geworden für Eigenheimbauer, denn die Familie konnte „im Grünen“ wohnen und war dennoch optimal an das Zentrum angebunden, war also auch ohne das Auto des Familienoberhauptes „mobil“. Dies wirkte wie ein Magnet auf die bauwilligen Aussiedler, die Grundstückspreise und den Verkehr in diese Neubausiedlungen. Mit der Erschließung von Regionen mit der S-Bahn werden also mehrere Effekte auftreten: Die Attraktivität der anliegenden Gemeinden steigt, die Neubaugebiete wachsen und wachsen und der Kfz-Verkehr wächst mit.

Ein ähnliches Beispiel auch aus dem Großraum Stuttgart ist die Schönbuchbahn, eine Mitte der Neunziger Jahre reaktivierte Bahnstrecke. Die erhoffte Fahrgastauslastung wurde zwar um 60 Prozent übertroffen, die erhoffte Entlastung der Straße fand aber nicht statt. Eine Verkehrszählung ergab genauso viele Autos auf der Straße wie vordem und sorgte für lange Gesichter bei den Planern. Die Nutzer von Bussen und die Radfahrer fuhren nun Bahn, die Autofahrer fuhren weiterhin ihr „heiligs Blechle“.²⁴

Was muss also getan werden, damit diese Entwicklung anders verläuft? Die Antwort liegt wiederum auf der Hand: Parallel zum Ausbau des Schienenverkehrs muss der Kfz-Verkehr entschleunigt werden. Ein Schienenverkehrsausbau ohne Entschleunigung des Kfz-Verkehrs bringt zusätzlichen Verkehr auf die Schiene ohne Verkehr zu verlagern, ja, es kann sogar zu einem enormen Kfz-Verkehrszuwachs kommen, wenn mit dem Ausbau des Schienenverkehrs neue attraktive Siedlungsgebiete erschlossen werden.

²³ Stadtplanungsamt Stuttgart 1986.

²⁴ schwäbisch liebevoll fürs Auto(le).

Eine Untersuchung der „Gesellschaft für fahrgastorientierte Planung“ (Nürnberg) stellte die Infrastrukturinvestitionen pro Fahrgast verschiedener westdeutscher und Schweizer Städte für die erste Hälfte der Neunziger Jahre zusammen und verglich dann diese mit dem angestrebten Ergebnis, nämlich dem Modal Split. Ergebnis: Diejenigen Städte, die am meisten Geld für ihren ÖPNV ausgegeben hatten, nämlich Hannover, Nürnberg, Stuttgart und München, zählten am Ende zu den Städten mit dem schlechtesten Modal Split, also dem Verhältnis Individualverkehr (IV) zu Öffentlichem Verkehr (ÖV). Diejenigen Städte, die verhältnismäßig wenig in den ÖV investierten, wie Freiburg, Zürich, Bern und Basel hatten das gleiche (Freiburg) Modal Split-Niveau bzw. ein Verhältnis IV zu ÖV deutlich bis erheblich besser zugunsten des Öffentlichen Nahverkehrs. Warum? Weil Erstere in teure und schnelle ÖV-Systeme investierten (S-Bahnen, U-Bahnen), aber den Straßenbau und den Kfz-Verkehr weiterhin förderten. Die Letzteren bauten dagegen billigere und langsamere Straßenbahnsysteme (Niederflur) und schlossen aber gleichzeitig den Kfz-Verkehr aus ihren Innenstädten aus.

10. Die Bahn ist nicht mehr auf die Schiene angewiesen: Mobility Networks Logistics²⁵

Der Schienenverkehr ist nach dem Fuß- und Radverkehr die am wenigsten umweltschädlichste Verkehrsart: Weniger Flächenverbrauch, weniger Energieverbrauch, weniger Emissionen. Allerdings muss diese Feststellung insofern etwas relativiert werden, da mit der Entwicklung und Forcierung des Hochgeschwindigkeitsverkehrs der Flächenverbrauch und der Energieverbrauch zugenommen haben. Höhere Geschwindigkeiten erfordern breitere Trassen und mehr Energie. So steigt der Energieverbrauch bei der Bahn exponentiell zur Geschwindigkeit, d. h. ab einer bestimmten Geschwindigkeit steigt der Energieverbrauch bei weiterer Beschleunigung exponentiell. Und natürlich speist sich der Bahnstrom derzeit nicht gerade aus umweltfreundlichen regenerativen Energiequellen, sondern wird überwiegend aus Kohle und Atomstrom gewonnen. Das aber könnte geändert werden. Allerdings müsste der Energieverbrauch bei den Hochgeschwindigkeitszügen reduziert und die gefahrene Strecken-Geschwindigkeit leicht reduziert werden, was aber nicht eine Reduzierung der Netzgeschwindigkeit zur Folge hätte (siehe unten).

Wie eingangs schon erwähnt, wurde das „System Bahn“ in den letzten Jahrzehnten systematisch a) herabgewirtschaftet und/oder b) umgebaut für eine andere Klientel.

Systematisch herabgewirtschaftet

1991 betrug die Streckenlänge des Schienennetzes noch 41 100 km; 13 Jahre später waren es 18,4 Prozent weniger, nämlich nur noch 34 700 km. Geht die Bahn mit Netz an die Börse, so prognostiziert ein Gutachten von Booz, Allen, Hamilton zum geplanten Börsengang einen weiteren Abbau um 5 000 km.

Im gleichen Zeitraum vergrößerte sich das Straßennetz von 226 300 km auf 231 500 km.²⁶

Im Zeitraum vor 1991 wurden bereits zahlreiche Bahnhöfe stillgelegt, und das hieß für viele Menschen gerade im ländlichen Raum, der nahe Zugang zum Netz der Bahn wurde gekappt. Vor allem im Osten Deutschlands wurden ab 1991 auch zahlreiche Strecken still gelegt und vor einigen Jahren begann dann das Bahnmanagement mit dem Verkauf von Bahnhöfen, zunächst 1500. In einer zweiten Rate sollten dann nochmals 1519 Bahnhöfe bzw. Bahnhofsimmobilien folgen. Allerdings machte der Käufer, eine Tochter des

²⁵ Auf den bevorstehenden Börsengang kann hier nur allgemein eingegangen werden.

²⁶ Verkehr in Zahlen 2005.

wegen betrügerischen Konkurses angeklagten Anlagen-Fonds Phönix, mit-samt seiner Konzernmutter vorher bankrott. Dennoch will das Bahnmanage-ment an seinem Vorhaben festhalten, die 1519 verbliebenen Bahnhöfe zu verkaufen.

Im gleichen Zeitraum wurde die Konzentration auf den Hochgeschwindig-keitsverkehr verstärkt. Nach Inbetriebnahme der Neubaustrecken Hannover – Würzburg und Mannheim – Stuttgart begann der Um- und Neubau des Berliner Knotens, der Neubaustrecke Köln – Frankfurt und der Neu- und Ausbaustrecke Nürnberg – Ingolstadt. In Planung sind u. a. Nürnberg – Erfurt und Stuttgart – Ulm. Damit sind auch schon jene Neu- und Ausbautrassen ge-nannt, die bahnverkehrlich völlig unnötig waren und sind und die die Steuer-zahlerInnen sehr viel Geld kosteten. Notwendig wären dagegen - aber nicht in der Hochgeschwindigkeitsvariante - der Ausbau auf der Rheinschiene (Frankfurt – Mannheim und Karlsruhe – Offenburg - Basel).

Diese Konzentration kostete nicht nur viele Steuergelder (diese Vorhaben wurden alle vom Bund finanziert), sondern damit ging auch einher, siehe oben, ein weiterer Abbau des Netzes in der Fläche. Denn je mehr sich der Vorstand der Bahn auf diese „Bolzstrecken“ konzentrierte, desto weniger interessierte ihn das übrige Netz. Wichtig wurden jetzt die schnellen Verbindungen zwischen den großen Städten. Dort erhoffte man sich auch den Zu-wachs an Kunden, vergaß dabei aber das „flache Land“, ignorierte, dass die Bahnkunden nicht alle in Köln, Frankfurt, München, Berlin oder Leipzig wohnten, sondern auch in Celle, Schwäbisch Gmünd, Fürstenwalde und Görlitz und von dort aus Bahn fahren wollten. Ganz zu schweigen von den Men-schen im Schwarzwald, in der Uckermark oder in der Eifel, denen man die Strecken oder/und die Bahnhöfe stilllegte, ihnen den Zugang zum Bahnnetz also erschwerte oder gar abschnitt. Nur – um Bahn fahren zu können, muss man/frau erst einmal an eine Bahnstrecke und dort an einen Bahnhof kommen. Diese Menschen drängte die Bahn aus ihren Zügen und ins Auto.

Mitte der Neunziger Jahre begann auch die Eliminierung der bis dahin erfolg-reichsten Zuggattung der Deutschen Bahn, nämlich des InterRegio.

Denn nach Einführung des teuren ICE musste dieser auch mit Fahrgästen gefüllt werden. Vor die Wahl gestellt, zwischen einem zuschlagsfreien, kom-fortablen (Design, Bistro, Restaurant) und nur wenig langsameren Fernver-kehrsmittel, das auch die Mittelzentren erschließt und das Ausland anbindet, vor die Wahl gestellt also zwischen dem InterRegio und dem ICE, entschie-den sich die Kunden für den InterRegio. Deshalb musste er weg. Heute gibt es keinen InterRegio mehr, dafür zuschlagspflichtige, nicht gerade komfortable ICs, die dieselben Strecken und Bahnhöfe bedienen. Das ist bzw. war Be-trug an den Kunden. Oder es gibt Stehplatz mit Zuschlag in überfüllten ICEs.

Allerdings hält dieser, wie Bahnchef Mehdorn entschied, „nicht an jeder Milchkanne“.

Güterverkehr: Die Post ging auf die Straße, und der sog. Stückgutverkehr wurde abgeschafft. Heute denkt die DB laut darüber nach, den Einzelwagenverkehr abzuschaffen oder stark einzuschränken. Das ist natürlich aus der Sicht eines privatwirtschaftlichen Unternehmens verständlich, hat aber längst nichts mehr zu tun mit der Parole „Mehr Verkehr (von der Straße) auf die Schiene“. Egal, im Vorgriff auf die Planung, künftig nur noch sog. „Ganzzüge“ fahren zu lassen, hat die DB damit begonnen, auch gegen den Willen der Kunden Güterzugsanschlüsse zu schließen, indem sie einfach die Weichen entfernt hat. Natürlich hatte der Kunde vorher die Wahl, eine exorbitante Summe für den Erhalt dieser Weiche zu zahlen. Übrigens: Dem Beispiel ihres Arbeitgebers folgend, hatten dann einige Bahnbedienstete auch die Idee, Schienen herauszureißen und zu verkaufen. Das war dann allerdings - im Gegensatz zur Politik des Bahnvorstandes – illegal.

Der machte gerade so weiter: Seiner Netzverschlankungspolitik fielen in der Folge Ausweichgleise für den Güter- und Personenverkehr zum Opfer. Mit der Folge, dass das Ausweichen von langsameren Zügen auf so genannte Ausweichstellen oder in den Bahnhöfen nicht mehr möglich ist, und die schnelleren Züge blockiert sind. Die Kapazität solcher Strecken wird auf diese Weise massiv herunter gefahren, Fahrplanabweichungen, wie es so schön heißt, Verspätungen also, sind vorprogrammiert.

Zwischen 1990 und 2004 wurde die Zahl der Bahn-Beschäftigten halbiert, der größte Teil der Entlassungen geschah im Bereich der ehemaligen Reichsbahn. Damit schadet sich das Unternehmen Bahn letztendlich selbst, denn die Motivation der Beschäftigten sinkt rapide, zumal die Arbeitsüberlastung steigt, die Gehälter aber nicht, im Gegenteil. Es liegt auch auf der Hand, dass dadurch die Sicherheitsstandards gefährdet sind, denn mit der halben Belegschaft kann nicht mit der gleichen Sorgfalt gearbeitet werden.

Umbau für eine andere Klientel

Vielleicht liegt es daran, dass Hartmut Mehdorn 30 Jahre lang für die Luftfahrt- und Rüstungsindustrie gearbeitet hat.²⁷ Jedenfalls ist seine Vorstellung vom Bahnkunden eine andere, als die der Bahnkunden über sich selbst, von denen sich im Übrigen 94 Prozent im Regionalverkehr bewegen und gerade mal 6 Prozent im Fernverkehr.²⁸ Wie oben schon ausgeführt, konzentriert sich die Vorstandsebene auf ihren Lieblingszug, den ICE und die Hochgeschwindigkeitstrassen. Dabei gilt das ganze Augenmerk jener Minigruppe von Geschäftsreisenden (ca. 2 Prozent des Fernverkehrs), die vom Zentrum A

²⁷ VFW Fokker, MBB, Daimler-Benz-Dasa bzw. Airbus.

²⁸ Verkehr in Zahlen 2005.

zum Zentrum B zur Konferenz und wieder zurück wollen, und für die der Binnenflugverkehr im speziellen Fall unattraktiv oder nicht vorhanden ist. Für diese wird mit Milliardenaufwand um jede Minute Zeitersparnis mit dem Bau von Neubaustrecken gekämpft; der klassische Bahnnutzer ist dabei nicht von Interesse. Letzterer will z. B. nicht von Kassel nach Nürnberg und wieder zurück, sondern von Naumburg nach Weiden oder Amberg. Für den kommt es darauf an (und eigentlich auch für den Geschäftsreisenden), dass an den Umsteigeknoten keine Wartezeiten entstehen, dass er zügig durchs Netz fährt. Und das ist der Unterschied zur Bahnphilosophie des DB-Vorstandes: Es kommt nicht darauf an, möglichst schnell auf den „Bolzstrecken“ hin und her zu fahren, um eine kleine Klientel zwischen den Zentren zu ihren „meetings“ zu befördern; es kommt vielmehr darauf an, die sog. Geschwindigkeit im Netz zu erhöhen. Das unternehmenseigene Ziel der Deutschen Bahn AG, dem Binnenflugverkehr Konkurrenz zu machen, ist zwar edel und gut, aber wenig hilfreich, denn dieses Verkehrssegment bedient gerade mal 0,2 Prozent der Reisenden im Personenverkehr.

Der eigentliche Konkurrent für die Bahn ist der Straßenverkehr. Das sagt auch die Politik so (mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene), tut aber das Gegenteil. Und wenn dieser Wettbewerb mit der Straße irgendwann einmal gewonnen sein soll, muss das Bahnnetz in alle Regionen verästelt und vertaktet und parallel dazu das Straßennetz „verschlinkt“ werden, so sagt man ja heute zu Stilllegungen.

Die Netzgeschwindigkeit

Für die Autofahrer ist das Reisen im Netz kein Problem: Ihm wird ein hervorragendes Straßennetz zur Verfügung gestellt, in welchem er sich - allenfalls vom Vordermann, von einer Ampel oder von Geschwindigkeitsbeschränkungen minimal behindert - bewegen kann. Richtungsänderungen, Wechsel von einem Netzstrang in einen anderen sind mit keinen Wartezeiten verbunden: Er blinkt und biegt ab. Sein (Straßen-)Netz beginnt vor der Haustür und endet direkt vor dem Ziel.

Anders bei den Bahn Fahrenden. Er/sie muss erst einmal einen Zugang (Bahnhof) zum Bahnnetz finden bzw. dorthin gelangen. Dann muss eine Fahrkarte gelöst werden, was mittlerweile schon eine Automaten-Fachhochschulreife erfordert, es sei denn, sie haben das Glück, dass an ihrem Bahnhof noch ein Fahrkartenschalter, genannt „Service-Point“, Fahrkarten verkauft. Richtungsänderungen bzw. Abbiegen von der Hauptstrecke auf die Nebenstrecke erfordert Umsteigen. Und am Ziel angekommen, sind die Bahn Fahrenden noch lange nicht am Ziel. Jetzt braucht es ein Taxi oder die Straßenbahn oder den Bus, um das endgültige Ziel zu erreichen.

Wenn also die Schiene überhaupt ernsthaft in Konkurrenz zur Straße treten will, muss sie darauf sehen, dass der Vorteil des Straßenverkehrs, nämlich die hohe Netzgeschwindigkeit, ein wenig minimiert wird. Und das heißt, es muss die Netzgeschwindigkeit im Schienennetz erhöht werden, und zwar gemessen von Haustür zu Haustür. Das beginnt damit, dass die Zugänge zum Netz wieder zunehmen (Einrichten neuer Haltestellen, und zwar dort, wo die Bahn NutzerInnen wohnen), dass an diesen Zugängen/Bahnhöfen/Haltestellen der zubringende ÖPNV und der Schienenverkehr aufeinander abgestimmt sind. Es geht weiter damit, dass an allen Bahnknoten die ankommenden und abfahrenden Züge in einem integralen Fahrplan vertaktet sind (ITF). Und was für den Zugang zum Netz gilt, gilt natürlich ebenso für den „Abgang“ vom Schienennetz.

Integrierter Taktverkehrsfahrplan (ITF)

Der Integrierte Taktverkehrsfahrplan ist eine Erfindung der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Er besagt nichts anderes, als dass Bahnkunden

- a) sich die Abfahrtszeiten der Züge leicht merken können, weil sie immer im gleichen Zeittakt erfolgen (z. B. immer Stunde/14, 54 oder Stunde/30, 00 oder Stunde 00, 15, 30, 45),
- b) sich beim Umsteigen darauf verlassen kann, dass der Anschluss (Zug oder Bus) keine Wartezeit erfordert.

Dieser integrierte Takt muss natürlich bis in den letzten Zipfel des Landes gelten, sonst würde das so vertaktete Netz durcheinander geraten. In der Schweiz ist das so. Dort werden außerdem alle Strecken (bis auf einige Kantonalbahnen und Postbuslinien) im Halbstundentakt bedient. Und man/frau kann fast „an jeder Milchkanne“ ins Netz zusteigen.

Eine solche Bahnphilosophie ist natürlich grundsätzlich anders gestrickt, als diejenige der DB AG. In der Schweiz kommt es nicht darauf an, wie schnell man fahren könnte von A nach B, sondern wie schnell man fahren muss, um im Netz-Takt zu fahren. Anders gesagt, nicht die Strecken und Streckenbeschaffenheit bestimmen den Fahrplan, sondern der gewollte Fahrplan bestimmt die Strecken und Streckenbeschaffenheit. In Deutschland ist es umgekehrt. Hier baut man zuerst die Neu- und Ausbaustrecken, rechnet die schnellste Fahrzeit, und versucht danach, einen Fahrplan zu basteln. Deshalb sind in den wichtigen Knoten Fern- und Regionalverkehr fast nirgends vertaktet. Die Folge: Zum Teil lange Anschluss-Wartezeiten für den Fahrgast.

Integrierter Taktverkehr bedeutet auch, dass in den großen Knoten genügend Zulaufkapazität vorhanden ist. Wenn die Züge aus 8 Richtungen z. B. gleichzeitig ein- und ausfahren sollen, um untereinander in einem kleinen Zeitfenster die Umsteigeverbindungen herstellen zu können, so benötigt man ausreichend kreuzungsfreie Ein- und Ausfahrtmöglichkeiten in alle diese Richtun-

gen. Solche Knoten gibt es (Stuttgart, Zürich) bzw. werden gebaut (Frankfurt). Die Deutsche Bahn hat aber in der Vergangenheit viele Kopfbahnhöfe in Durchgangsbahnhöfe umgewandelt und so manche mögliche ITF-Knoten verunmöglicht.

„Die Bahn ist nicht mehr auf die Schiene angewiesen“

So hieß kürzlich die Schlagzeile einer überregionalen Tageszeitung. Das klingt in etwa so, wie, die LKW sind nicht mehr auf die Straße angewiesen. Und in der Tat ist beides nicht so falsch.

Aber beginnen wir mit dem Jahr 1994. Es ist das Geburtsjahr der Deutschen Bahn AG. Die Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn wurden „privatisiert“, d. h. in ein Unternehmen nach Aktienrecht umgewandelt und in das Handelsregister eingetragen. Schluss mit der Beamtenbahn jubelten Wirtschaft, Politik und sogar die Fahrgast- und Umweltverbände. Ab da fungierte die Deutsche Bahn AG als Holding von diversen eigenständigen Aktiengesellschaften wie DB Reise & Touristik (heute DB Fernverkehr), DB Regionalverkehr, DB Station & Service, DB Netz u. a., dazu wurden noch über 100 Tochtergesellschaften gegründet (die natürlich alle eine neue Management-Ebene brauchten). Der erste Vorstandsvorsitzende, Heinz Dürr, war zugleich Haupteigner des weltweit größten Herstellers von Autolackierautomaten. Später wechselte er in den Aufsichtsratsvorsitz. Seine Nachfolger im Aufsichtsratsvorsitz waren ebenso eingefleischte Bahnfans:

Dieter Vogel, Vorstandsvorsitzender der Thyssen AG und Magnetschwebebahnbauer. Er sorgte dafür, dass die DB plötzlich Mitbetreiberin der Magnetschwebetechnik wurde (Transrapidstrecke Emsland, Transrapidstrecke München Hbf – Flughafen)

Michael Frenzel, Vorstandsvorsitzender von TUI (Charterflüge, Tourismus-Branchenfürer) sorgte während seiner Amtszeit dafür, dass das zu TUI gehörende Schienenlogistikgeschäft, die VTG AG (Vereinigte Tanklager und Transport GmbH) nicht an die interessierte DB AG, sondern an den Konkurrenten Compagnie Européenne de Wagons ging. Man sieht, Aufsichtsratsvorsitzende und -Mitglieder interessiert nur das eigene Geschäft.

Der aktuelle Aufsichtsratsvorsitzende Werner Müller war mal Bundeswirtschaftsminister und ist jetzt Vorstandsvorsitzender der Ruhrkohle AG und von DEGUSSA. Man wird sehen, was er für den Transport seiner Ruhrkohle tun kann und wird.

Und nicht zuletzt Hartmut Mehdorn (s. o.), der sein Geschäft als Vorstandsvorsitzender der Bahn so versteht, dass er einen Global Logistik Player führt, der sich im globalen Wettbewerb (u. a. mit DHL, dem Unternehmen der Deutschen Post) um den Logistikmarkt befindet. Während Mehdorns Zeit als Vor-

standsvorsitzender wird der Logistiker Stinnes mit Tochterunternehmen Schenker wieder zurückgekauft, gleichzeitig gründet die DB AG Logistiktöchter in Italien und Skandinavien. Zuletzt erwarb die Deutsche Bahn AG resp. die Firma Mobility Networks Logistics den amerikanischen Logistiker Bax Global Inc. Für 1,1 Mrd. US-Dollar. Nun ist die Bahn dank ihrer Neuerwerbungen (auf Pump natürlich) und deren internationalen Töchtern nicht auf die Schiene angewiesen. Sie ist sowohl im Flugverkehr als auch im Schiffsverkehr beteiligt (Mehdorn will sogar größter Containerschiffsunternehmer werden), vor allem aber transportiert die Güterverkehrstochter der Bahn den größten Teil der Güter auf der Straße (Schenker).

Eine ähnliche Konstellation ist bei den so genannten Güterumschlagszentren zu beobachten. Dort werden, wenn es hoch kommt, gerade mal 30 Prozent der Güter auf die Schiene verladen. Der Rest ist LKW-, Straßenverkehr.

Der Börsengang und die Bahnreform

Da zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Broschüre nurmehr die Trends und die alternativen Positionen zum Börsengang überhaupt und den kolportierten Varianten bekannt sind, eine Entscheidung aber noch aussteht, sollen hier die Positionen ohne Wertung der Folgen der vielleicht mittlerweile erfolgten Entscheidung dargestellt werden.

Es gibt überhaupt kein Argument für einen Börsengang der Bahn, es sei denn, es gehe nur darum, ob der Bund 15 Mrd. Euro (mit Netz) oder 7 Mrd. Euro (ohne Netz) für einen aktuellen Wert des Anlagevermögens in Höhe von 130 Mrd. Euro erhält oder nicht (so DB-Finanzchef Sack). Ob er bzw. die DB dann diesen Börsenerlös auch bekommt, ist noch eine offene Frage, denn der Finanzminister Per Steinbrück braucht das Geld ebenso. Sieht man mal von diesem seltsamen Argument ab, also von einer Position des „Geldmachens“, egal woher, mit was und wie viel, fällt den Befürwortern des Börsengangs eigentlich nur noch ein Argument ein, nämlich:

Die Bahn braucht „frisches“ Kapital, um im Wettbewerb bestehen und wachsen zu können. Wie andernorts aufgeführt, geht es dabei nicht um Kapital für ein Programm „Mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene“ sondern um Kapital, mit dem Bahnchef Mehdorn durch Aufkäufe, Zukäufe und Beteiligungen zum weltweit führenden Logistikunternehmen gegen die bislang führende DHL-Gruppe (eine Tochter der Deutschen Post AG) im internationalen Logistikmarkt werden will. Die Bahn spielt dabei eine untergeordnete Rolle. Und das ergibt einen Sinn. Denn dann ist es auch völlig egal, ob Volksvermögen verschleudert wird. Hauptsache, es wachsen ein paar Milliarden rüber, mit denen man Konkurrenten aufkaufen kann.

Seltsamerweise wird die Frage, was die Bahn überhaupt an der Börse verloren hat, warum die Bahn an die Börse will, mit Ausnahme von wenigen Organisationen²⁹ nirgendwo öffentlich gestellt und diskutiert. Sogar die Fahrgastverbände PRO BAHN und der VCD argumentieren völlig defensiv und widersprüchlich. Defensiv, weil sie keine Abwehr gegen den geplanten Börsengang versuchen und weil sie sich im Falle des Börsengangs – ähnlich wie alle Bundestagsparteien - außer der Linkspartei – heftig in der Frage engagieren, ob die Bahn nun mit oder ohne Netz an die Börse soll. Der Börsengang wird akzeptiert, die Trennung von Netz und Betrieb gefordert und begründet mit „Mehr Wettbewerb“ zugunsten der Bahnkunden. Der Verweis auf das Diskriminierungspotential der DB gegenüber Wettbewerbern ist nicht falsch, aber: Die DB Netz AG macht das Diskriminierungsspiel heute schon, und wird es auch dann versuchen, wenn das Netz beim Bund verbleibt und die DB ein Nutzungs- und Betreiberrecht für die nächsten 30 Jahre bekommt. Und sie wird es tun, wenn das Netz im Fall eines Börsengangs bei der DB Holding verbleibt.

Wo gibt es, wo kann es denn Wettbewerb geben? Im Fernverkehr nicht, da gibt es nur die DB Fernverkehr. Und dies wird sich nicht ändern.

Im Regionalverkehr gibt es, schaut man genauer hin, auch nur eingeschränkt bzw. keinen Wettbewerb. Zwar muss der Regionalverkehr künftig ausgeschlossen werden, aber danach ist für 10 bis 15 Jahre Ruhe. Der „Sieger“ steht fest und gestaltet, zwar im Rahmen des Verkehrsvertrages, aber doch recht autonom, den Verkehr auf dem „gewonnenen“ Verkehrsmarkt.

Welche Wettbewerbsfaktoren gibt es überhaupt? Wenn – und das ist zu erwarten bzw. zu fordern – die Taktfolge, die Ausstattung der Züge, die betriebsinterne Sicherheit, möglicherweise noch ökologische Kriterien wie Emissionsstandards in der Ausschreibung gefordert werden, dann bleiben als Wettbewerbsfaktor eigentlich nur noch die Entlohnung des Personals, die Personalkosten. Vielleicht sagen dann manche, sei's drum, das ist gut für den Landrat und die Bahnkunden, sie zahlen weniger. Aber schlecht bezahltes und demotiviertes Personal, das vielleicht lieber zu McDonalds wechseln möchte, ist kein gutes Ergebnis eines solchen Wettbewerbs.

Eine börsennotierte DB AG mitsamt ihrer angekauften und über Beteiligungen angewachsenen Logistiksparte, weltmarktführend, hat ihre ganze Strategie langfristig darauf angelegt, dass eben **kein Wettbewerb** entsteht, dass die Logistikmärkte aufgeteilt werden, Monopole entstehen. Dagegen können selbst Konzerne, die ihre Transportlogistik zusammenlegten,³⁰ um mit der

²⁹ „Bahn für alle“: Dazu gehören attac Deutschland, Bürgerbahn statt Börsenbahn, BUND, Naturfreunde, Umkehr Berlin, Bahn von unten, Robin Wood.

³⁰ Rail4chem: BASF, VTG, Bertschi und Hoyer.

Deutschen Bahn bzw. DB-Raillon bzw. Schenker nicht ständig verhandeln zu müssen, schwerlich „anstinken“.

Dem Versprechen von mehr Wettbewerb und damit verbraucherfreundlichen Preisen ist also – betrachtet man die Ergebnisse in anderen Branchen, wie Post, Energie und demnächst Wasser – mit heftigem Misstrauen zu begegnen. Noch mehr aber verwundert, dass überhaupt eine gedankliche Verbindung zwischen Börsengang der Deutschen Bahn AG und mehr Wettbewerb auf dem Schienenverkehrsmarkt existieren soll. Es sei denn, man billige die Motive „Geld machen für den Finanzminister“ und/oder (und das ist ja noch offen) „Geld machen für Mehdorn für neue Zukäufe der DB“. Oder man hält die eigentlichen Motive für den Börsengang für nachrangig und Sorge sich allein um die Frage, wie kann das Netz den Wettbewerbern zugänglich gemacht werden.

Es ist eine zutiefst verquere Diskussion, die augenblicklich stattfindet. Die Bahn, das Netz der Bahn, die Bahnhöfe, das Wagenmaterial und die Traktionen (Loks) sind die zu Kapital geronnene Arbeit der Eisenbahner und der Steuerzahler. Sie gehören uns (pathetisch: dem Volk). Die Diskussion sollte daher nicht darum gehen, wie viel davon an Heuschrecken-Fonds verkauft werden darf und was alles verkauft werden darf, sondern darum, wie diese Bahn im Sinn einer Schienenverkehrspolitik der Zukunft und der Nachhaltigkeit demokratisch kontrolliert wird und werden kann.

11. Flugverkehr: Klimakiller und unaufhaltsam auf dem Vormarsch

Jährlich wächst der Flugverkehr um 5 Prozent - und damit die Kohlendioxid- und Stickoxidemissionen, der Ausstoß an Treibhausgasen, aber auch der Ausstoß von Wasserdampf. Aufgrund der großen, weltweiten Steigerungsraten im Flugverkehr werden die klimaschädlichen CO₂-Emissionen bis 2010 gegenüber heute um etwa 50 Prozent ansteigen.³¹ Die Un-Klimaforscher (IPCC) gehen von einer dreimal so großen Treibhauswirksamkeit bei Flugzeugemissionen wie bei entsprechenden Emissionen in Bodennähe aus. Pro beförderter Fracht verbraucht ein Flieger im Schnitt zehnmal mehr Treibstoff pro Tonne als ein LKW:

Der Flugverkehr wächst schneller als alle anderen Verkehrsarten. Fluggesellschaften zahlen keine Mineralölsteuer und keine Mehrwertsteuer auf internationale Flüge. Und Flughäfen, Fluggesellschaften und die Flugzeugindustrie erhalten direkte Subventionen in großem Ausmaß (Airbus z. B. 30 bis 35 Milliarden Euro). Und das wird so bleiben, weil die Politik es so will.

Der Flugverkehr wäre also – entgegen der aktuellen Verkehrspolitik – aus ökologischen und energiepolitischen Gründen am stärksten zu regulieren bzw. zurückzufahren bzw. zurückzufliegen.

Man könnte natürlich auch warten, bis es kein Öl mehr gibt und die Dinger vom Himmel fallen. Aber für diesen Fall will Jürgen Weber, Aufsichtsratsvorsitzender der Deutschen Lufthansa schon mal vorbeugen. Angesichts der schwindenden Ölreserven fordert er deshalb gesicherte Ölkontingente für die Luftfahrt.³²

³¹ Greenpeace 2001.

³² Frankfurter Rundschau vom 1.12.04.

12. Binnenschifffahrt: Zu Recht als besonders umweltfreundlich etikettiert?

Die Binnenschifffahrt wäre in der Tat die umweltfreundlichste Verkehrs- und Transportart, wenn, ja wenn nicht die Binnenschifffahrt in ihrer heutigen Dimension mit verantwortlich ist für erhebliche Eingriffe in die Wasserwege. Flüsse werden erweitert, kanalisiert, gestaut und vor allem vertieft, d. h. es werden die Flüsse den Schiffen angepasst. Die Binnenschiffe sind –ähnlich den Hochseeschiffen – im Verlauf der letzten Jahrzehnte mutiert zu riesigen Containerträgern. Fahrwege und Schleusen wurden dieser Entwicklung angepasst. Welche Auswirkungen das letzten Endes haben wird auf Grundwasser, auf Flora und Fauna in den Flüssen und neben den Flüssen, wird erst in Jahrzehnten festzustellen sein. Trotz dieser Ausbaumaßnahmen und trotz einer leichten Zunahme der transportierten Tonnage, ist der Binnenschifffahrtsanteil am Gesamtgüterverkehr von 23 Prozent im Jahr 1970 auf derzeit 11 Prozent zurückgegangen³³. Die Binnenschifffahrt verbraucht zudem 200 Prozent mehr an Primärenergie, emittiert 260 Prozent mehr Kohlendioxid und 160 Prozent mehr Stickoxide im Vergleich zur Bahn.

³³ Bundesumweltamt.

13. Die europäische Verkehrspolitik

Angesichts der Erweiterung der EU, insbesondere der Osterweiterung, spielte das Thema Verkehrswege naturgemäß eine große Rolle für die zukünftigen Planungen. Es entstand das Konzept der Transeuropäischen Netze (Trans European Networks), TEN abgekürzt. Diese TEN-Projekte betreffen zwar hauptsächlich Schienenwege, aber auch Straßenverbindungen, Binnenschiff-fahrtsstraßen, Häfen, Flughäfen und Güterumschlagszentren. Die Finanzierung dieser Projekte, die sich insgesamt auf ca. 600 Mrd. Euro summieren, wird von den Mitgliedsländern mit Zuschüssen aus dem EU-Haushalt bzw. dem EU-Strukturfond bestritten. Laut Weißbuch der EU dienen diese TEN-Projekte dazu, den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt der Gemeinschaft zu stärken. Schaut man/frau genauer hin, so wird deutlich, dass es sich hier vorrangig um die Planungen für den Güterverkehr handelt. Sog. Transversalen wie z. B. die TEN-Projekte Nr. 3 „Paris – Madrid“, Nr. 6 „Lyon – Triest – ukrainische Grenze“, Nr. 17 „Paris – Stuttgart – Wien – Bratislava“, Nr. 22 „Athen – Wien – Dresden“ usw. machen nur für den Güterverkehr einen Sinn. Kein Mensch kommt auf die Idee, von Athen nach Dresden mit dem Zug zu fahren, ebenso wenig von Paris nach Madrid oder von Paris nach Bratislava, es sei denn, er gehört zur Randgruppe der Bahnfreaks. Zumal die gleiche EU nichts tut, um die europäischen Billigflieger zu behindern, im Gegenteil. Kurz gefasst könnte man sagen, die EU-TEN-Projekte stellen eine europaweite Schienenwege-Bypass-Planung für den LKW-Güterverkehr dar. Denn längst ist auch bei der EU klar, dass die zu erwartenden Güterverkehrsmengen aufgrund der internationalen Arbeitsteilung der großen Produktions- und Handelskomplexe auf der Straße allein nicht mehr zu bewältigen sind. Dennoch, und obwohl diese Planung eine Güterverkehrsplanung ist, werden in Deutschland Hochgeschwindigkeitstrassen geplant und gebaut, die wegen ihrer Steigungen schlichtweg güterverkehrsuntauglich sind (Stuttgart – Ulm, Nürnberg – Ingolstadt, Nürnberg - Erfurt) oder von vornherein nicht für den Güterverkehr geplant wurden (Frankfurt – Köln). Für die Neubaustrecke Stuttgart – Ulm werden sogar EU-Mittel in Aussicht gestellt.

14. Demografischer Faktor – Verkehrsrückgang als Chance?

Im Kapitel „Die grundlegenden Fehler der Verkehrsplanung“ haben wir die Faktoren der Verkehrsentstehung bzw. –leistung aufgeführt. Ein Faktor war dabei die Zahl der VerkehrsteilnehmerInnen. Nun stellt sich aufgrund der demografischen Entwicklung langsam heraus, dass diese Zahl in den nächsten Jahren und Jahrzehnten leicht rückläufig werden wird. Es werden weniger Kinder geboren, mit der Folge, dass weniger Menschen als früher 18 Jahre alt und somit AutofahrerInnen werden. Diese Entwicklung wird auch nicht dadurch kompensiert, dass die Menschen älter werden und in der Regel somit länger am Verkehr teilnehmen. Zwar ist es in der Tat so, dass noch bis ins hohe Alter Auto gefahren wird. Seltsamerweise haben die Marketingabteilungen der Automobilindustrie diese Kundengruppe noch nicht so richtig entdeckt, deren Zukunftsforscher aber schon. Auf einer CDU-Tagung (Hausherr Daimler-Chrysler!) berichteten diese, dass zu den Autos der Zukunft die automatische Einparkhilfe genauso gehöre, wie ein Bremsassistent, „der Vollbremsungen erleichtern soll, wenn die Kraft in den Beinen nachlässt“, dito ein Infrarotbild in der Windschutzscheibe, das altersschwache Augen unterstützt. Bald schon werden die ersten Autos dieses Nachtsichtgerät haben.³⁴ Trotz all dieser Bemühungen um Kundenbindungen durch die Automobilindustrie werden aber ältere Menschen nicht mehr die langen Strecken fahren wie früher, sondern ihre (Auto-)Ziele mehr in der näheren Umgebung suchen. Neuere Zählungen haben diesen Trend auch schon statistisch erfasst. Allerdings sind die Ergebnisse noch widersprüchlich, so dass verlässliche Aussagen noch nicht möglich sind.³⁵ Dennoch kann prognostiziert werden, dass im Zusammenhang mit dem demografischen Faktor die Gesamtverkehrsleistung zunächst stagnieren und dann leicht sinken wird – es ist nur die Frage, um wie viel.

Welche Chancen ergeben sich daraus? Zunächst hieße das, dass ein Neubau oder Ausbau von Straßen nicht mehr vertreten werden kann (ganz abgesehen vom Effekt des induzierten Verkehrs, s. o.). Weiter gehend aber stellt sich die Aufgabe, darüber nachzudenken, ob es nicht heute schon notwendig ist, den Rückbau von Verkehrsstrassen zu planen. Beginnen könnte man dort, wo Verkehrsaufkommen und z. B. Straßenbreite sich in keinem sinnvollen Verhältnis befinden. Nebenbei: Würde man die Kriterien anlegen, die in der Vergangenheit und auch noch heute zur Stilllegung von Schienentrassen geführt haben, wäre der allergrößte Teil des Straßennetzes auf dem Land

³⁴ Stuttgarter Zeitung vom 1.12.2003.

³⁵ Verkehr in Zahlen geht von einer Zunahme des PKW-Verkehrs zu 2004 aus; die DIW-Zahlen wurden nach oben korrigiert, nachdem sie zuvor einen Abwärtstrend anzeigten; Messungen an der Stuttgarter Markungsgrenze zeigen eine Abnahme von 4 Prozent.

längst wieder zu Acker oder Grünfläche geworden. Manche dieser Straßen sehen pro Tag max. 20, 30 oder 50 Autos.

Zu befürchten ist allerdings, dass mit dem Rückgang der Gesamtverkehrsleistung auch der umgekehrte Effekt eintritt, nämlich in gleichem Maß induzierter Verkehr entsteht, wie weniger Menschen am Verkehr teilnehmen bzw. weniger Kilometer gefahren werden. Deshalb ist es wichtig, sich bereits heute darauf zu verständigen, a) keine Neu- und Ausbauten mehr zu planen und b) eigentlich schon heute mit dem Rückbau der großen Verkehrsadern – denn diese sind die Hauptschlagadern - zu beginnen.

15. Wie sieht Verkehrspolitik im Sinn von Nachhaltigkeit aus?

Längst haben wir es uns angewöhnt, die Fragen und Probleme unseres täglichen Lebens, aufgeteilt in einzelne Fachdisziplinen und Politiken zu betrachten und nur noch quantitativ und qualitativ zu messen.

Die allem menschlichen Leben zugrunde liegende Mensch-Natur-Beziehung bleibt ausgeklammert. Ein dieser komplexen Grundlage entsprechender systemischer Denkansatz, also z. B. ein Denken in Wirkungsketten, ein Denken, das anstrebt, geschlossene Stoffkreisläufe herzustellen, und das die Wirkungsgesetze der Selbstregulierung natürlicher Systeme beachtet, ist aber erforderlich. Es ist die Voraussetzung für nachhaltiges Agieren. Im Folgenden sollen alle Aspekte, die mit Verkehr zusammenhängen, Verkehr erzeugen, beeinflussen oder verhindern, behandelt werden. Und natürlich ihre Auswirkungen auf unser Leben, auf das soziale Umfeld sollen angesprochen werden, und das in einer Weise, die heutzutage vielleicht als altmodisch und rückwärtsgewandt verpönt ist. Aber dieser Gefahr setzen sich sowieso alle aus, die bei den „modernen Errungenschaften“ Fragen stellen.

Bei allem, was geplant oder getan werden soll, an die Verkehrsfolgen denken

Kommunen, Regionen und Länder konkurrieren gegeneinander, wenn es darum geht, Investoren anzusiedeln oder Kundenströme in die Warenhäuser, den Einzelhandel der eigenen Kommune zu locken. All das erzeugt Verkehr. Der Bau eines Großmarktes auf der „grünen Wiese“ oder an der Markungsgrenze der Gemeinde ist soz. „mit Ansage“ verkehrserzeugend, da dies ausdrücklich mit der Absicht geschieht, Kunden aus den angrenzenden bzw. umliegenden Gemeinden zur Fahrt in diesen Großmarkt zu animieren. Für die Ansiedlung eines Unternehmens ist die Lage an den großen Verkehrsachsen geradezu Voraussetzung, weil über diese Verkehrsachsen zum einen die Beschäftigten aus teilweise großen Entfernungen, also aus „strukturschwachen“ Gebieten herangekarrt, zum anderen Halbfabrikate oder die fertigen Produkte transportiert werden. Die Bauten von Sportstadien, von Einrichtungen der sog. Eventkultur etc. sind darauf angewiesen, dass viel Verkehr entsteht, denn davon hängt die Rentabilität dieser Einrichtungen ab. Damit sich der Großmarkt, das Unternehmen und auch die Kultureinrichtung rentieren, müssen viele Menschen – in der Regel in ihren Autos – zu ihnen hin „verkehren“, zum Nachteil der anderen und zum Vorteil der eigenen Region oder Gemeinde.

Die Kommunalpolitik, die Regionalpolitik steht also hinsichtlich ihrer Entwicklung ständig in dem Widerspruch, wachsen zu wollen ohne den Verkehr wachsen zu lassen. Da dieser Widerspruch sich nicht auflösen lässt, wäre –

im Gegensatz zur heutigen Entscheidungsabfolge – eigentlich zunächst zu fragen, wie viel mehr an Verkehr und welche Art von Verkehr wollen wir, können wir noch verkraften. Ist die Antwort auf diese Frage erfolgt, dann wäre zu fragen, sind wir in der Lage, die Entwicklung so steuern zu können, wie wir es uns vorgenommen haben. Und dann erst kann die Frage beantwortet werden, welche neuen Investitionen, welches Wachstum können wir verantworten.

Das muss nicht zwangsläufig zu weniger Investitionen und Wachstum führen; in den prosperierenden Kapitalumschlagszentren wird dies so sein, in Regionen mit wenig Arbeitsplätzen kann dies zu einer Ansiedlungspolitik führen, da die Arbeitsplatzpendler dann in der Region verbleiben und somit eine Verkehrsminderung erzielt werden würde. Wofür hier aber plädiert wird, ist, den Planungsprozess umzukehren. Nicht bauen und bestenfalls parallel dazu überlegen, wie man den - sowohl erhofften, wegen des Erfolges, als auch befürchteten – Mehrverkehr so abwickelt, dass die Unzumutbarkeiten für Anlieger als auch Verkehrsteilnehmer sich in Grenzen halten. Gegenstand und Grundlage jedweder Planung sollte also nicht sein, wie die Waren- und Menschenströme, die wir mit unserer Planung, unserer Art zu produzieren und zu arbeiten erzeugen, verlaufen sollen. Ausgehend von der Erkenntnis, dass der beste Verkehr der vermiedene Verkehr ist, und ausgehend von der Einsicht, dass Verkehr entsteht, wenn die Bedürfnisse nicht am Ort, sondern woanders befriedigt werden müssen, umgekehrt also Verkehr vermieden werden kann, wenn Bedarf und Bedürfnisse am Ort befriedigt werden können, lautet die richtige Frage:

Wie viel Waren- und Menschenströme wollen wir?

Wenn wir es als höchstes Glück der Menschheit ansehen, permanent mit hoher Geschwindigkeit große Räume zu durchqueren, um tatsächlichen und vermeintlichen Bedürfnissen nach zu kommen, dann haben wir zweifellos die richtige Wirtschafts- und Gesellschaftsentwicklung. Wenn wir, aus Gründen der ökologischen und sozialen Umwelt, der Verantwortung gegenüber den nachfolgenden Generationen unsere Art des Wirtschaftens und Lebens ändern wollen, müssen wir das auf kommunaler Ebene beginnen. Dort können die nötigen Erfahrungen gemacht, kann korrigiert und können auch Fehler gemacht werden. Es finden solche Umorientierungen allerdings in einer völlig entgegengesetzt orientierten Umgebung, in völlig entgegengesetzt orientierten Strukturen statt. Wenn aber die aktuellen Strukturen nicht mehr richtig funktionieren, an ihre ökonomischen und ökologischen Grenzen kommen, werden solche kommunalen Alternativen wegweisend werden.

Natürlich kann eine Gemeinde nur partiell in das Geschehen der Waren- und Menschenströme eingreifen oder dieses Geschehen steuern. Sicher ist aber,

wenn eine Kommune glaubt, ihre Zukunft nur sichern zu können, indem sie sich als Standort für Investoren, als Standort für internationale Spitzenkultur oder Forschung versteht und nicht als Gemeinde ihrer BürgerInnen, fährt sie mit Vollgas in die falsche Richtung. Wer überall und in allem Spitze sein will, hat den Alltag, die Alltagsfolgen für die Menschen aus dem Blick verloren. Eine Politik der Nachhaltigkeit stellt die soziale Verträglichkeit und Umweltverträglichkeit in den Mittelpunkt; ihr geht es nicht um die Spitzenlösung, sondern um die dauerhafte Lösung.

Im Folgenden sollen in groben Zügen einige Orientierungen zu einer nachhaltigen Kommunalpolitik angedeutet werden, unser Thema Verkehr dabei natürlich nicht vergessend. Schauen wir also einmal, was eine Kommune ihren BürgerInnen vorhalten muss und betrachten dies unter dem Gesichtspunkt Verkehr.

Arbeitsplätze

Eine Kommune kann Unternehmen anlocken und auch abstoßen. Nun ist kein Fall bekannt, dass eine Gemeinde ein Unternehmen loswerden will, sieht man einmal vom horizontalen Gewerbe ab. Vielmehr werden alle Anstrengungen unternommen, um Produktions- oder Dienstleistungsbetriebe in die Gemeinde zu holen oder in der Gemeinde zu halten. Dabei wird, und das wäre dann zu fordern, zu wenig darauf geachtet, wie das Verhältnis der Anzahl der Arbeitsplätze, der Qualität der Arbeitsplätze zu den von der Gemeinde zu erbringenden Vorleistungen wie Grundstückserschließung, Infrastruktur, Verkehrswege und Stellplätze ist. Sind diese Arbeitsplätze von den Anforderungen her eine Chance für Arbeitssuchende der Gemeinde oder direkten Umgebung, oder werden hier Arbeitskräfte aus anderen Regionen oder Ländern beschäftigt und letztlich umgesiedelt? Oftmals wird ein Standort ausgewählt wegen der geografischen Bedeutung als Kreuzung oder Knotenpunkt von internationalen (Straßen-)Verkehrstrassen. Wenn man noch berücksichtigt, dass die hohe Automatisierung wenig Arbeitsplätze übrig lässt und sich diese, wegen der spezifischen Anforderungen oftmals nur von außen besetzen lassen, bleiben für die Gemeinde von solchen Ansiedlungen nur zusätzlicher Verkehr, wenig Gewerbesteuer, dafür viel versiegelter Ackerboden, Verkehrsflächen etc.

Sind die klimarelevanten Emissionen verträglich? Welcher direkte und indirekte zusätzliche Verkehr ist zu erwarten, und ist dieser Verkehr ohne zusätzliche Maßnahmen zu verkraften, also Straßen- und Parkflächenneubau (Flächenversiegelung), Lärmschutz etc.? Wieweit ist das Unternehmen bereit, sich beim Folgenmanagement seiner Ansiedlung zu beteiligen? Werden diese Fragen nicht gestellt, sind Türen und Tore offen für Spekulanten. Und Spekulanten sind all diejenigen, ob sehr groß, groß oder klein, die aus der

Dynamik der Konkurrenz der Kommunen um Arbeitsplätze ihren Profit ziehen wollen.

Es gilt die Regel: Arbeitsplatz ist nicht gleich Arbeitsplatz. Und: Ist eine Ansiedlung eines Betriebes in der Kommune der Region langfristig nützlich in ökonomischer und sozialer und verträglich in ökologischer Hinsicht? Und natürlich müsste man/frau auch die Frage nach dem Produkt stellen, das hergestellt oder angeboten wird. Eine umweltverträgliche Waffenproduktion gibt es nicht.

Wohnen

Wo man/frau nicht wohnen kann, kann man/frau auch nicht leben. Auch umgekehrt gilt das: Wo man/frau nicht leben kann oder will, will man/frau auch nicht wohnen. Die sozialen Bindungen an eine und in einer Gemeinde entstehen – neben der Sozialisation über den Arbeitsplatz, und diese geschieht mehr und mehr weit weg vom Wohnort – hauptsächlich über das Wohnumfeld. Damit ist eigentlich schon das Wesentliche gesagt, nämlich, dass über die Grundversorgung hinaus – ein Dach, vier Wände, ausreichend Räume – das Wohnumfeld eine entscheidende Rolle spielt. Die Wohnbedürfnisse der Menschen gehen nämlich weit über Essen und Schlafen hinaus. Menschen haben das Bedürfnis, Nachbarn zu haben, mit ihnen zusammen zu leben, d. h. im weitesten Sinn zu kommunizieren. Das geht natürlich nicht, wenn der Straßenlärm und die Abgase dies verunmöglichen. Dies geht auch nicht, wenn zwischen den privaten Sphären der Nachbarn kein begehbare, nutzbarer Zwischenraum besteht, eine Art halböffentlicher Raum, Vorraum der Privatsphäre, eine Art Wohnallmende. Das bedeutet, dass das „Dazwischen“ ein wichtiges Planungsfeld der Gemeinde sein muss, damit sich dort halböffentliches, halbprivates Leben entfalten kann, Kinder und Jugendliche sich bewegen, Erwachsene Kaffee trinken und reden können, wo Freundschaften und auch Feindschaften friedlich gelebt werden können. Und in dem das Auto keinen Platz hat. Aber leider hat sich das Auto dieses Raumes, sofern er vorhanden war und ist, bemächtigt. Wo Kinder spielen könnten, stehen Autos, wo Gras wachsen könnte, sind Garagen gewachsen. Aufgabe ist es also, diesen Raum wieder Kfz-frei zu schaffen.

Dezentralisierung der Versorgung

Solche, nennen wir sie einmal Lebensquartiere, brauchen Herzkammern, wo Kreisläufe entstehen, wo man sich gegenseitig trifft, und das ist die Nahversorgung mit Lebens- und Genussmitteln, Presseerzeugnissen, mit Schulbedarf etc. Dem freien Spiel der Kräfte überlassen und der Dynamik der Entwicklung des Autoverkehrs, sind diese Herzkammern der Quartiere innerhalb eines Jahrzehntes an Herzstillstand zugrunde gegangen. Diese kleinen Ede-

ka-, Rewe-, Spar- oder sonstigen -Filialen waren nicht nur Versorgungszentren, sondern auch Nachrichtenzentren und vieles mehr. Man vergleiche das heute mit einer beliebigen Discounterfiliale, die nicht täglich, sondern nur ein- bis dreimal pro Woche mit dem Auto angefahren wird, um den Bedarf für mehrere Tage zu decken. Da entsteht kein Gespräch unter Nachbarn, weil niemand niemanden kennt, da dominieren nur die elektronischen Kassensignale beim Lesen der Preiscode. Wer aber seine Nachbarn nicht mehr wahrnimmt, wer sein Quartier nicht mehr wahrnimmt, entwickelt auch keine Identität, damit auch keine Sorge und Verantwortung für die Zukunft seines Umfeldes.

Wenn eine Gemeinde eine solche Nahversorgung als das erkennt, was sie nämlich ist, ein Mittelpunkt einer funktionierenden Quartiersnachbarschaft, könnte sie solche „Dorfläden“ auch subventionieren. Sie würde sich damit viel Verkehr und - damit verbunden - viel Lärm und Emissionen ersparen. Allerdings bedürfte es dazu nicht nur dieses Versorgungsangebots, sondern auch weiterer Maßnahmen (siehe unten).

Dezentralisierung der Bildungseinrichtungen

Schulgebäude sind – zumindest was deren Architektur bis in die heutige Zeit angeht – wahre Unorte; kein Mensch, und erst recht kein Kind, würde sich freiwillig dorthin begeben. Es sind Kasernen für Kinder und Erwachsene. Das könnte und sollte man ändern. Schulen könnten, ähnlich wie der kleine Einzelhandel, kultureller Mittelpunkt des Stadtquartiers sein, vorausgesetzt, sie liegen zentral, sind also fußläufig und über den ÖV gut erreichbar. Schulen könnten auf die vielfältigste Weise den verschiedensten Bedürfnissen im Quartier mit Räumen dienen, und zwar von morgens bis spätabends. Dazu bedarf es Veränderungen architektonischer Art, vor allem aber Veränderungen in den Köpfen. Es ist völlig unverständlich, warum Kindergarten, Grundschule, Real-, Hauptschule und Gymnasium getrennt, in eigenen Gebäuden innerhalb der Gemeinde untergebracht sind, die Erwachsenenbildung (VHS) und die Bibliothek jeweils wieder woanders. Um Missverständnissen vorzubeugen: Es soll hier nicht plädiert werden für neue Schul- bzw. Bildungskomplexe, deren Größe und deren Gebäude dann wieder unmenschlich werden, sondern für eine organisatorische und bauliche Darstellung von Bildung als Teil aller Altersstufen menschlichen Lebens. Und vor allem als Mittelpunkt des Quartiers.

Und dazu gehört natürlich auch, dass man kein Auto benötigt, um dort hin zu kommen, dass dort nur wenige Stellplätze vorgehalten werden, für Anlieferverkehr z. B. Den Mittelpunkt eines Quartiers erfährt man nur dann als solchen, wenn man zuvor das Quartier durchquert hat, es ergangen hat, zu Fuß oder auch mit dem Rad.

Entwicklungen der furchtbaren 70er Jahre, wie Kreisschulzentren oder Kreisgewerbeschulzentren, Schulen auf dem Acker am Rand der Gemeinde, sollten eigentlich umgehend wieder rückgängig gemacht werden; sie sind in ihren Dimensionen nicht nur unmenschlich, sie erzeugen auch in hohem Maß Verkehr.

Kultur

Ausgehend vom oben Gesagten und von einem Kulturverständnis, das alle Formen und Kunstformen menschlicher Kommunikation als kulturell ansieht, wollen wir dennoch der „Hohen Kunst“ ihren Platz einräumen. Ähnlich dem Fußball, der fast überall gespielt werden kann, der aus einer breiten Verankerung und Nachwuchsarbeit seine Spitzenkötter und Spitzenmannschaften hervorbringt, müsste es eigentlich auch um die kulturelle Arbeit bestellt sein. Ähnlich den Fußballplätzen überall die kleinen kulturellen Vereine und Initiativen, die eine hervorragende Amateur- und Nachwuchsarbeit leisten und die Idole hervorbringen, die Kinder und Jugendliche dazu animieren, diesen nach zu eifern. Dann wird es auch Bundesligastadien geben, die höheren Kulturtempel der Metropolen also, die die Menschen anziehen, per Auto in der Regel, aber auch die Identifikation mit dem Kulturverein im Quartier, der Austausch darüber als Alltag und die Barrierelosigkeit zur Kultur im Quartier. Und, weil es ja um das Thema Verkehr geht, wird die Freude an aktiver Kulturarbeit um die Ecke so manche Fahrt in die Hauptstadt ersetzen. Allerdings, und das kann man verschmerzen, wird der Beitrag quartiernaher, kommunaler Kulturpolitik keinen großen Anteil an der Verkehrsreduzierung bringen. Aber darum allein geht es bei Malerei, Literatur, Schauspiel, Musik etc. ja auch nicht, um die Kilometerverkehrsleistung, denn in der Kunst werden fremde Länder, Erfahrungen, Alltage und Sehnsüchte entdeckt und erforscht, ohne dass man ein Auto oder Flugzeug besteigen müsste.

Erholung

Wer erholt sich von wem oder was? Wer? Derjenige, der es kann, finanziell, versteht sich. Der fährt oder fliegt dahin, wo er all das, was er zum Teil selbst aktiv, vielleicht sogar federführend an Umgebungs- und Umweltbeschädigungen herbeigeführt hat, hinter sich lassen kann. Ganz nebenbei zerstört er auch dort, wo er sich erholt, das, was er als Erholungselement gesucht hat. Der Tourismus zerstört, was er sucht, indem er es findet.

Zurück zur Kommune, zur Gemeinde. Wer es in der Stadt nicht mehr aushält, fährt raus, in der Regel mit dem Auto. Auf Autoparkplätze an den noch verbliebenen Freiflächen und Wäldern der Umgebung. Die Spaziergänge oder Wanderungen dort gleichen einem Rundgang durch ein virtuell erweitertes Wohnzimmer mit Bäumen, Sträuchern, Seen. Viel zu Entdecken gibt es für

Kinder nicht mehr, die Erwachsenen nutzen die Landschaft, die Umgebung sozusagen als Hintergrundtapete, um den Alltag bewältigen und verarbeiten zu können. Dagegen ist nichts einzuwenden, außer man kritisiert, dass um der Jogging- oder Radfahraktivitäten Willen erst einmal einige Kilometer mit dem Auto zum Wanderparkplatz zurückgelegt werden (müssen). Ein Ansatz zur nachhaltigen Kommunalpolitik müsste sich an dem Gedanken festklammern, ob man all das nicht in die Kommune zurückholen sollte. Alles das, was weit weg die Erholung ausmacht, wieder zurück in die Quartiere, in die Stadt.

Das bedeutete, dass sehr gründlich untersucht werden müsste, wovon oder von wem der Mensch sich erholen muss. Um dann diejenigen Umstände zu verändern, die dazu führen, dass die Menschen, um sich von ihren Städten wieder zu erholen, hinaus fahren müssen. Also das, was sie suchen in ihre Quartiere zurückholen, die Vielfalt von Natur und Kultur, die Möglichkeit der Entdeckung, der kleinen Freuden und auch ein bisschen Chaos.

16. Beispiele nachhaltiger Struktur- und Verkehrspolitik

Hier sollen auch nur beispielhaft die Möglichkeiten aufgezeigt werden, die es ohne Veränderungen der Gesetzeslage den Kommunen ermöglichen, einen alternativen Weg zu gehen.

Wie erreiche ich ein autoarmes Quartier?

Es ist hier nicht die Rede vom **autofreien** Quartier. Wir gehen wohl richtigerweise davon aus, dass das Kraftfahrzeug auch über das Ende der Ölförderung hinaus Bestandteil des Verkehrs, ein Verkehrsmittel sein wird. Womit es dann fährt, soll uns hier nicht beschäftigen. Sicher ist aber, es wird nicht mehr das Massenverkehrsmittel sein. Dass das so ist oder sein wird, könnten wir heute schon einmal in den Städten und Dörfern üben. Man nehme dazu ein Quartier, das unter enger, dichter Bebauung, wenig Stellplätzen und viel Kfz-Besitzern leidet. Zugeparkte Gehwege jeden Abend, Stress, Lärm, Gestank. Und natürlich kaum Spielplätze, weil diese ja so schöne Parkplätze sein könnten oder sind. Also heftigstes Szenario!

Man nehme weiter einen guten Verkehrsknoten des ÖPNV, S-Bahn plus Bus oder Straßenbahn oder Regionalbahn plus Bus etc.. Das ist das Wichtigste, sozusagen die Basis für das weitere Vorgehen. Dann stelle man daneben die Autos von „car-sharing“-Vereinen oder –Initiativen. Und zu guter Letzt noch ein so genanntes Quartierparkhaus, welches zu relativ günstigen Bedingungen die Unterstellung eines Autos anbietet. Man schätze die Kosten des Abstellens nicht! Dreiundzwanzig einhalb Stunden steht die Karre nämlich, im Schnitt natürlich.

Gleichzeitig wird das Abstellen von Fahrzeugen „unter der Laterne“ sukzessive teurer. Damit dies geschehen kann, gründet die Kommune eine Parkraumbewirtschaftungs-GmbH, weil sie selbst, die Gemeinde also, nur Verwaltungsgebühren erheben darf. Die tatsächlichen Kosten eines „Laterneparkplatzes“ betragen aber ein Vielfaches davon, ca. 380 Euro pro Jahr. Und da wollen wir hin, natürlich langsam, im Schrittempo.

Der arme Autofahrer! Nun hat er nämlich die Wahl, sich zu verhalten wie bisher

- und stetig wachsende Stellplatzkosten zu bezahlen.³⁶
- Oder er parkt sein Auto in der Quartiersgarage wesentlich billiger, muss aber dann die gleiche Strecke zurücklegen, wie zum ÖPNV-Knotenpunkt und könnte dann auch gleich mit dem ÖV fahren.

³⁶ 2005 wurde in Stuttgart-West eine Garage ersteigert zu einem Wert von 20.000 Euro/m².

- Oder er verkauft - dieses Angebot wird natürlich gemacht – sein Auto an „car-sharing“ und bekommt dafür ein ÖV-Jahresabo. Und könnte dann doch immer wieder sein Auto nutzen.
- Oder er schafft sein Auto ab und kann am ÖPNV-Knoten sich ein „car-sharing“-Auto ausleihen, weil das zu Transportierende z. B. nicht mit dem ÖV zu bewältigen ist oder der Zielort vom ÖV schlecht angefahren wird.
- Oder er wird überhaupt zum autofreien ÖV-Nutzer.

Es ist klar: Ziel eines solchen Konzeptes ist, die Autofalle (s. o.) nicht zuzuschnappen zu lassen. Es gibt ein Angebot und der Kfz-Besitzer kann wählen und wird so Stück für Stück zum Autofreien. Und diejenigen, die aufs Autofahren nicht verzichten wollen oder können, müssen mit Mehrkosten rechnen.

Ein solcher Versuch braucht – soll er überhaupt tauglich sein im Hinblick auf Zielsetzung und wissenschaftlicher Auswertung – mindestens die Zeit von zehn Jahren.

Teile dieses Konzeptes und Abwandlungen (Schließung von Stadtteilen für den Kfz-Verkehr) werden bereits erfolgreich erprobt.³⁷ Alle diese Konzepte haben die Verringerung der Stellplätze für Kfz im Fokus, nach dem Motto, wo kein Parkplatz ist, gibt es auch kein Auto.

Wie verringere ich die Verkehrsleistung/den Verkehr?

Das ist, hat man noch die Formel im Kopf, wie Verkehr, wie die Gesamtverkehrsleistung entsteht, recht einfach. Da die Faktoren „Zahl der Wege“, „Reisezeitbudget“ als Stellschrauben untauglich sind, die „Zahl der Verkehrsteilnehmer am Kfz-Verkehr“ durch Konzepte wie oben zwar verringert werden können, aber vorerst keine signifikante Auswirkung haben werden, bleibt nur der Faktor „Geschwindigkeit“. Eigentlich genügt ein einfaches Verkehrsschild mit Tempo 30 und regelmäßige Kontrolle, und allein diese Entschleunigungsmaßnahme, wiederholt in allen Ortsdurchfahrten und flächenmäßig angewandt, würde die Gesamtverkehrsleistung deutlich herabsenken. Fügt man noch Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Bundesstraßen und Autobahnen hinzu,³⁸ wäre das Ergebnis, dass deutlich weniger Straßenkilometer gefahren werden würden. In den zur Verfügung stehenden Fahrtzeiten (siehe Reisezeitbudget unter Kapitel 5) könnten nun einfach nur noch kürzere Strecken zurückgelegt werden.

Was die Anordnung von Tempo 30 in Zonen oder auf Straßenabschnitten angeht, so gilt hier, dass das „allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung von

³⁷ Vauban-Siedlung Freiburg, Loretto- und Französisches Viertel in Tübingen, aber auch Konzepte in Basel und Zürich.

³⁸ In Österreich ist seit Herbst 2006 auf vielen Autobahnabschnitten aus Umweltgründen Tempo 100 vorgeschrieben.

Rechtsgütern“ erheblich überstiegen wird. Solche Rechtsgüter sind der Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen, Schutz von Gewässern und Heilquellen, Gebiete, die überwiegend der Erholung dienen, Arten- und Biotope-Schutz.³⁹ Wenn man allerdings sieht, dass selbst die dauerhafte und massive Gefährdung von Anwohnern beispielsweise durch Feinstaub die Behörden nicht beunruhigt, dann wird wohl der ADAC die Ausführungsverordnung zur StVO geschrieben haben.

Die City-Maut

Bald überall, könnte man sagen, nur nicht in Deutschland. Vor drei Jahren wurde in London – begleitet von heftigem Kopfschütteln deutscher KommunalpolitikerInnen – die City-Maut eingeführt. Seit dem ersten Januar 2006 haben auch die Stockholmer ihre City-Maut. In London, dessen Mautgebiet 20 Quadratkilometer umfasst, nahm der Kfz-Verkehr im Schnitt um 18 Prozent ab, verteilt auf die PKW waren es ca. 33 Prozent, bei den LKW waren es 11 Prozent. In Stockholm, dessen Mautgebiet erheblich größer ist und 34 Quadratkilometer umfasst, ging der Gesamtverkehr im Mautgebiet um 20 bis 25 Prozent zurück. In Stockholm gab es dabei auch den erstaunlichen Effekt, dass ca. 60 000 Kfz samt FahrerInnen „verschwunden“ sind, d. h. es fahren 100 000 Kraftfahrzeuge weniger in die Stadt hinein, der Zuwachs im ÖPNV betrug aber nur 40 000 Kunden. Da aufgrund der Größe des Mautgebiets kaum ein nennenswerter Umstieg auf das Fahrrad anzunehmen ist und auch der Umlandverkehr nicht signifikant angewachsen war (Durchfahrende, die jetzt außen herum fahren), vermutet die Mautbehörde nun, dass vermehrt Fahrgemeinschaften gebildet wurden.

Die Städte Leeds und Barcelona sind mittlerweile interessiert am Londoner Modell, in New York fordert eine Gruppe von Unternehmen ebenfalls die Einführung einer Stadtmaut, und in Italien planen die Städte Bologna, Rom, Mailand und Turin die Einführung einer City-Maut.

Anregungen oder Forderungen nach einer City-Maut oder Nahverkehrsabgabe oder ähnlichen Instrumenten werden in Deutschland von den Verwaltungen, aber auch vom Städtetag abgelehnt, da man dort eine Störung des Stadt-Umlandverhältnisses befürchtet, sprich mehr Ausweichverkehr um die Mautzonen herum.

Für die Zustimmung der fahrenden Bevölkerung für City-Maut-Modelle braucht es vor der Einführung eine längere Kampagnenphase mit Bürgerbeteiligung. Es muss deutlich werden, was das Ziel ist. Ist die Maut dann eingeführt, steigt die Akzeptanz, meist von einer Minderheitszustimmung zu einer

³⁹ StVO § 44.

Mehrheitszustimmung. Der Grund ist ganz einfach: Die Betroffenen spüren die Vorteile der Maut.

Rad – Fuß – Auto: Die Straße als öffentlicher Raum

Die Straße war einmal für alle da, für den eiligen Fußgänger, den Spaziergänger, den Radfahrer, die Straßenbahn. Mit Beginn der Motorisierung begann eine Verdrängung der langsameren Verkehrsteilnehmer von der Straße. Heute gehört die Straße dem Automobilverkehr. Fußgänger werden auf immer schmaler werdende Gehwege abgetrennt, und selbst Radfahrer bekommen heute oftmals am Straßenrand ihren eigenen Weg zugeteilt, meist nur durch einen weißen Strich von der Kfz-Fahrbahn getrennt und für Überholvorgänge nicht geeignet. Und das ist quasi schon eine Verbesserung gegenüber Zeiten, als Radfahrer sich die Straße unter Lebensgefahr mit den Autofahrern teilen mussten. Alle finden das mittlerweile normal: Der Schnellere dominiert, der Langsamere gerät an den Rand und muss dort geschützt werden. Oder schützt man die Autos vor den Langsameren, die die schnellen Autos behindern könnten? Man könnte Zweifel bekommen.

Wer in den Protokollen und Vorlagen der Kommunalparlamente nachliest, wie „Verkehrsprobleme“ - und das sind zu neunundneunzig Prozent tatsächliche oder vermeintliche Auto-Probleme - behandelt und gelöst werden, der stellt fest, dass alles von den Interessen des motorisierten Individualverkehrs her gesehen und gelöst wird. Die Reihenfolge/Checkliste sieht in etwa wie folgt aus:

Können die Autos unbehindert in beide Richtungen fahren und sind Begegnungen problemlos? Wenn nein, kann man das Parken verbieten? Wenn nein (was denn sonst?), kann man die Straße verbreitern, indem man den Gehweg oder Radweg verschmälert? Spätestens hier erfolgt dann die Lösung. Nur - und nur dann – wenn das beim besten Willen auch nicht geht, wird über Lösungen nachgedacht, die „auf Kosten“ des Kfz-Verkehrs gehen.

Umgekehrt funktioniert diese Checkliste natürlich auch. Kann man einen Gehweg verbreitern, einen Radweg einrichten, ohne den Kfz-Verkehr zu behindern? Wenn nein, dann geht's eben nicht. Oder man zwackt den Fußgängern etwas für die Radfahrer ab. Leider, so muss festgestellt werden, ist der Allgemeine Deutsche Fahrradclub (ADFC) bei solchen Lösungen immer auch mit dabei. Böse Menschen behaupten, dem ADFC ist es eigentlich egal, wer, wo, was baut und ob es Sinn macht oder nicht. Hauptsache, es sind Radwege geplant. Aber, wie gesagt, das sagen nur böse Menschen. Demnächst wird die Diskussion um die Inlineskater wieder losgehen, und es ist zu befürchten, in die falsche Richtung.

Die Straße ist öffentlicher Raum, muss wieder dazu werden und das heißt, sie gehört allen. Und das heißt, nicht der Schnellere dominiert, sondern der Langsamste. Zumindest sollte dies für die meisten Straßen in den Kernbereichen der Städte und ihrer Quartiere und in den Kernbereichen der Dörfer gelten. Damit würde auch ein deutlicher Beitrag zur Wiederbelebung dieser Quartiere, Dörfer und Städte geleistet werden, denn dort, wo das Auto nicht mehr dominiert, dominiert der Mensch mit seinen Bedürfnissen. Er kann sich hinsetzen, flanieren, kommunizieren, seine Umgebung aus Tempo 4 km/h wieder wahrnehmen und sich mit seiner Umgebung und der Nachbarschaft identifizieren. Das Ziel muss also wieder sein: Die Straße ist für alle da.

17. Was muss auf nationaler und internationaler Ebene getan werden?

Wenn hier ein Katalog von Unterlassungen und Maßnahmen aufgestellt wird, so basiert dieser natürlich auf den bislang dargestellten Faktoren des Verkehrs und dessen Auswirkungen.

- Als erstes: Kein neuer Straßenbau! Umgehungsstraßen nur dann, wenn die Kapazität der neuen Umgehungs- und der alten Ortsdurchfahrtstraße zusammen nicht größer wird, als vorher.
- Dagegen langfristige Planung des Rückbaus von Straßen, dabei beginnend bei den Hauptachsen, dann bei den Zu- bzw. Abgängen von den Hauptachsen. Erleichterte gesetzliche Möglichkeiten für die Kommunen, verkehrsberuhigte Zonen einzurichten und die Vorschriften der jeweiligen Stellplatzverordnungen zu ändern, außer Acht zu lassen, zu korrigieren.
- Parallel muss das ÖPNV-Angebot, insbesondere das Schienenangebot, als das umweltfreundlichere, müsste das heutige, bereits geschrumpfte Schienennetz wieder in der Fläche in seinen „alten“ Relationen hergestellt werden, und zwar europaweit.
- Zusätzlich wären einfache und kostengünstige (viele regionale Bahnbetreiber machen das mittlerweile vor, wie das geht) Neubaustrecken dahin anzulegen, wo mögliche neue Bahnkunden wohnen oder arbeiten oder zur Schule/Uni gehen. Die Siedlungen haben sich nämlich verändert und verändern sich. Das Schienennetz muss sich dem anpassen, das Straßennetz wurde bislang „vollautomatisch“ angepasst.
- Wird das Straßennetz peu à peu wieder zurückgebaut, wird es dann endlich ernst mit „Verkehr von der Straße auf die Schiene“. Ganz besonders beim Güterverkehr.
- Und den Flugverkehr bekommt man eigentlich sehr einfach in den Griff. Es müssten nur den Airlines, den Flugzeugbauern und den Flughäfen die Subventionen gestrichen und ihnen die Umweltbelastungen in Rechnung gestellt werden.

Das Ziel ist: Jeden vom Gesichtspunkt einer nachhaltigen Wirtschaftsordnung verzichtbaren Verkehr zu verunmöglichen, Alternativen an zu bieten, und so die Infrastrukturen von Wohnen, Arbeiten usw. auf das verträgliche Maß wieder zurück zu führen. Dann könnten wieder starke regionale Wirtschaftskreisläufe zur Grundversorgung an Energie, Waren, Lebensmitteln entstehen. Für andere Güter und Bedürfnisse stünden dann zuerst Kommunikationstechnologien und letztlich Transporttechnologien auf aktuellem technischen Stand zur Verfügung.

Es ist seltsam: Beim Flugverkehr wissen es mittlerweile eigentlich recht viele, was getan werden müsste, um die umweltschädlichste Verkehrsart deutlich

zu reduzieren. Die Ausreden kennen wir: Das geht nur gemeinsam in der EU, nein, sogar nur weltweit gemeinsam. Und den NutzerInnen des Flugverkehrs ist das nur recht.

Beim Straßenverkehr und Schienenverkehr hingegen sind die Zusammenhänge von Straßenneubau und Verkehrszunahme, von Schienenabbau und sinkendem Anteil des Schienenverkehrs am Verkehrsgeschehen offenbar Geheimnisse der Verkehrswissenschaften, so gut versteckt, dass sie nicht bekannt und auffindbar sind. Und deshalb wird es darauf ankommen, diese einfachen Zusammenhänge bekannt zu machen und damit einer Akzeptanz, einer Umsteuerung in der Verkehrspolitik den Weg frei zu machen. Allerdings müssen die Alternativen lebbar und machbar sein.

18. Was können und sollen wir selbst tun?

Sich das Autofahren, das Auto abzugewöhnen, ist ähnlich schwer, wie sich das Rauchen oder Saufen abzugewöhnen. Es braucht dazu Disziplin und die nötige – wie das im Sport heißt - mentale Einstellung. Dabei hat derjenige, der in einer Stadt, in einer Region wohnt, die ein befriedigendes ÖPNV-Angebot vorhält, es leichter, auf sein Auto zu verzichten. Will er woanders hin, kann er das heute schon in den meisten Fällen mit der Bahn, dem Bus und notfalls mit dem Taxi. Das Fahrrad ist ein wunderbares Verkehrsmittel auf dem Land und in der Stadt. Und die eigenen Füße erst recht! Sie kosten nichts, oder fast nichts, und bringen einen überall hin.

Es ist alles eine Frage der Organisation

Die Wege zum Arbeitsplatz unterscheiden sich nicht, ob Autofahrer oder nicht. Die Anzahl der Wege, die der Versorgung dienen, auch nicht. Zwar hat ein Auto in der Regel einen geräumigen Kofferraum, und in diesen Kofferraum passen die Einkäufe einer ganzen Woche hinein. Und das zum Auto zugehörige Einkaufszentrum bietet dann auch alles, was die Woche über benötigt wird, inklusive Parkplatz. Also, so könnte man schlussfolgern, müssten Autofahrer weniger Wege fahren. Aber die Realität zählt viele Autofahrten mehr, und nicht nur diejenigen zum Bäcker, ob mit oder ohne „Brötchentaste“.⁴⁰ Denn das Auto macht es möglich, schnell mal zum „X“ oder „Y“ zu fahren, und dann hat man etwas vergessen und macht noch die eine oder andere Fahrt.

Der nicht motorisierte Mensch kann in der Regel nicht - so er etwas vergessen hat - noch schnell die eine oder andere Fahrt unternehmen, auf dem Land schon gar nicht. Er muss genauestens seine Wege planen. Dabei spielen Entfernung, Fahrplan, Abfolge usw. eine entscheidende Rolle. Dies zwingt ihn zu einer gewissen Disziplin, zu einem ökonomischen Verkehrsverhalten, das Verschwendung von Energie und Zeit nicht erlaubt. Und das bedeutet: Es ist alles eine Frage der Organisation, wie ich Weg eins mit Weg zwei und drei verbinde.

Am leichtesten ist dies natürlich, wenn – wie oben beschrieben – die wesentlichen Bedürfnisse wie Lebensmittel, Kultur in der Umgebung sind, und – das wäre dann das Optimum – der Arbeitsplatz auch. Davon, dass Kinderkrippen und Tagheime ebenfalls nachbarschaftlich vorhanden sind, können wir auf dem Land und in den kleineren Städten des Westens, ja, sogar auch in den Großstädten, nicht ausgehen. Umso mehr ist dies heute für Familien mit Kin-

⁴⁰ Gebührenfreiheit für Kurzparken, z. B. fürs Brötchenholen beim Bäcker.

dem Grundvoraussetzung für ein autofreies Leben, deshalb politisch zu fordern und durch zu setzen. Bis dahin aber hilft das Fahrrad samt Anhänger.

Der Kofferraum des nicht motorisierten Menschen ist der Rucksack, der Fahrradgepäckträger und –anhänger. Es ist den AutofahrerInnen gar nicht vorstellbar, was da alles hinein geht. Aber es bedarf der Organisation. Und der Gewöhnung daran. Wer auf seine Füße oder auf sein Fahrrad mit oder ohne Anhänger angewiesen ist, überlegt und plant seine Wege sehr genau. Verhält sich also im Sinn von Nachhaltigkeit vorbildlich.

Einkauf: Transportwege der Waren

Ein Beitrag zur Verkehrsvermeidung ist die Beachtung der Transportwege der Waren, die man günstig oder besonders verlockend angeboten bekommt, oder die überhaupt zur „normalen“ Palette der Warenangebote gehören. Produkte, die zwanzig Kilometer weiter genau so gut entstehen und/oder hergestellt werden, sollte man nicht kaufen, wenn das Flugzeug sie (steuerbegünstigt) erst über Kontinente zu uns transportierte. Es sind dies auch i. d. R. nicht die Produkte der Kleinbauern, ausgenommen eben Produkte, die hier nicht gedeihen, wie Kaffee, Tee etc. Ökowein aus Chile ist etwas für Öko-Salons, sollte aber beim denkenden und ökologisch verantwortlichen Käufer keine Chance haben.

Fliegen

„Über den Wolken muss die Freiheit grenzenlos sein“, sang einstmalig Reinhard Mey (Liedermacher West). So ist es noch heute. Freiheit von Mehrwertsteuer, Kerosinsteuer, etwas kontrollierter neuerdings hinsichtlich der Mitnahme von Taschenmessern und Säften. Aber völlig unkontrolliert hinsichtlich der Emissionen (siehe Kapitel Flugverkehr). Deshalb sollte, was das persönliche Verhalten angeht, gelten, wenig oder überhaupt nicht fliegen. Mit der Bahn kommt man heute noch fast überall hin. Der Rest geht mit Bus oder Taxi. Aber, man/frau braucht etwas mehr Zeit, aber lediglich zum Reisen. Die Lebenszeit bleibt die gleiche. Und langsames, genussvolles Reisen ist langsame, genussvolle Lebenszeit. Wenn man nicht mit dem ICE oder TGV fährt.

Urlaub

Der Tourismus zerstört, was er sucht, indem er es findet. Dieser Satz gilt für alle jene Gebiete, die noch in einer vom Menschen unberührten oder intakt gelassenen Urform vorgefunden werden. Traumstrände, Urwald, bäuerliche oder nomadenhafte Siedlungsformen. Und völlig klar: Diese Gebiete sind nur mit dem Flieger erreichbar.

Es ist wichtig, dass solche Gebiete ihre Identität und wirtschaftliche Autonomie erhalten und behalten. Aber das ist das Gegenteil von Massentourismus. Dessen Einrichtungen sind Implantate, die die vorhandenen Strukturen zerstören.

Machen wir es wie die Kinder. Sie entdecken Meter für Meter völlig neue Sachen, die Erwachsene nie im Leben sehen würden. Aufregende Sachen, wie Ameisen oder Vögel. Entdecken wir unsere Stadt, ihre Architektur und Geschichte, das Umland. Als Müßiggänger. Oder auch den Schwarzwald, das Vogtland oder die Vogesen. Die unterschiedlichen Küchen. Vor allem aber, gehen wir zu Fuß, weil wir sonst nichts sehen und unser Körper am Abend immer noch auf Bewegung wartet und mit Rotwein müde gemacht werden muss.

Es gibt den Begriff des „nachhaltigen Tourismus“, der – übersetzt - meint, dass die Menschen, aus schnellen Wirtschaftsräumen kommend und Erholung suchend, in langsamen Wirtschaftsräumen wieder langsam werden, sich dem Rhythmus anpassend für zwei Wochen oder mehr sich erholen, dann wieder in die Disziplin des „Schneller, Höher. Weiter“ gestärkt einsteigen. Vielleicht sollte man sich aber diesen Lebensrhythmus auf Dauer aneignen und nicht nur für zwei, drei Wochen?

19. Verkehr im Sinne von Nachhaltigkeit in einer kapitalistischen Wirtschaft – geht das?

Eigentlich nicht. Denn: „Es gibt kein richtiges Leben im Falschen“ (Theodor W. Adorno).

Schneller, weiter, höher, diese „olympische“ Maxime könnten ebenso gut das kapitalistische Prinzip beschreiben, nur, dass es da nicht um Medaillen geht, sondern um Profit, der wiederum in den kapitalistischen Kreislauf „Investition - Profit – Erneute und um den Profit höhere Investition“ (in „Neu-Neoliberal-Deutsch“ grob übersetzte Marx'sche Formel $G - W - G'$) etc. hinein gesteckt wird. Das auf diese Weise akkumulierte Investitionskapital sucht immer neue Produkte und Märkte und vor allem immer kürzere Umschlagszeiten, in denen der Profit realisiert und erneut als Kapital neu investiert werden kann. Immer schnellere Kapitalverwertung verlangt immer schnellere Verkehrswege und am Ende Zentren, in denen der Kapitalumschlag immer schneller geschieht. Jetzt das Ganze nochmals langsam: Wer Baumwolle für seine Textilien in China (billig!, billig!) einkauft, sie in Bangladesh (billige Arbeitskräfte!) verarbeiten und die Fertigprodukte in Europa (hohe Kaufkraft!) verkaufen lässt, braucht billige und schnelle Transportwege und Märkte, wo der Tagesumsatz das investierte Kapital sogleich wieder in die Kasse zurück spült. Dieser kapitalistische Kreislauf, der immer schneller und hektischer wird, werden muss, verformt sämtliche bisherigen Strukturen entsprechend seinen Bedürfnissen, die Infrastruktur, das Verkehrswesen, die Agrarwirtschaft (Gentechnologie), das Land, die Städte.

In dem Moment, wo dieser Prozess – aus welchen Gründen auch immer – verlangsamt wird, kommt das System ins „Stottern“. Die Akteure des kapitalistischen Systems, die Global-Players, die übrigens alle ihre nationalen Wurzeln, ihre nationalen Regierungen hinter sich haben bzw. vor sich her treiben, suchen nun Auswege in Richtung neuer, weiterer Beschleunigung, neuer Märkte, neuer, billigerer Produktionsstätten, oder sie enden in einer gigantischen Kapitalvernichtung, in internationalen Crashes und werden sofort von anderen Global-Players gefressen. Und so weiter und so weiter.

Vor diesem Szenarium, das keinesfalls übertrieben ist oder gar aus Hollywood stammt, scheint der Kampf einer Bürgerinitiative XY um eine Tempo-30-Zone oder gegen einen neuen Autobahnabschnitt geradezu lachhaft. Aber: Mehrere Tempo-30-Zonen innerorts aneinander gereiht ergeben eine deutliche Verlangsamung bzw. Entschleunigung des Verkehrs auf einer bestimmten Verkehrsachse. Das bedeutet, die bislang eingeplanten Transportwege dauern länger, die Wegstrecke wird kürzer. Die Kapitalverwertungsbedingungen von ALDI zum Beispiel werden schlechter. Wie viel schlechter,

das hängt natürlich auch von einigen anderen Faktoren mit ab, aber die Transportgeschwindigkeit ist einer davon.

Langfristig aber gilt: Ökologie, nachhaltige Entwicklungsperspektiven und nachhaltige Politik gehen nicht mit einem kapitalistischen Wirtschaftssystem zusammen. Sie schließen sich gegenseitig aus, sind nicht kompatibel. „Richtiger“ Verkehr geht nicht in einem falschen System. Jede Verlangsamung des Systems Verkehr bedeutet ein Sinken der Profitrate, bedeutet den Anfang vom Ende kapitalistischen Wirtschaftens.

20. Kein Öl – Was dann? Was jetzt?

Wir müssen nicht erst „Revolution machen“, um die aktuelle Wirtschaftsordnung zu ändern; die nicht regenerativen Ressourcen gehen zu Ende. Ob dies in 40, 50 oder 60 Jahren geschieht, ist letztlich egal. Um diese sinkenden Ölreserven wird es heftige Kriege geben. Je nach dem, wie diese Kriege geführt werden und mit welchen Waffen, werden die Menschen aber danach alternative Wirtschaftskreisläufe (wieder) aufbauen müssen. Diese Kreisläufe werden dann zwangsläufig nicht mehr im Entferntesten denjenigen ähneln, die heute die Weltwirtschaft bestimmen. Sie werden

- wenig Energie verbrauchen können,
- auf regenerative Energien angewiesen sein,
- die aktuellsten technologischen Standards nutzen, sofern diese die beiden oberen Bedingungen erfüllen,
- nahe Märkte und deshalb kurze Transportwege haben,
- langsam sein.

Das darf man sich nicht so vorstellen, dass am Donnerstag die Ölvorräte zu Ende gehen, und am Freitag die neue, nachhaltige Wirtschaftsordnung ausgerufen wird. So wird es auch nicht sein können, denn, was wir heute nicht schon ausprobieren, werden wir dann, wenn es soweit sein sollte, nicht umsetzen können. Es gilt also, jetzt mit alternativen Ökonomien zu beginnen. Es werden augenblicklich noch kleine Versuche sein, aber parallel zur Verknappung des kapitalistischen Schmiermittels, dem Öl, werden solche alternativen Raumstrukturen und Räume größer und bestimmender werden. Oder im Sinne Hegel'scher und Lenin'scher Dialektik gilt es, die Widersprüche im System verstärken, sie als Chance verstehen und die Quantität der alternativen Wirtschaftsstrukturen soweit verstärken, bis die Qualität der gesamten Wirtschaftsstruktur eine andere geworden ist.

Wie macht man das, regionale Wirtschaftskreisläufe planen?

Diese Broschüre sollte von Verkehr handeln, und deshalb soll hier nicht das Thema gewechselt werden. Aber das eine hängt eben mit dem anderen zusammen. Deshalb sollen hier noch einige wenige Gedanken zum Thema „regionale Wirtschaftskreisläufe“ zur Diskussion gestellt werden.

Das Umweltbundesamt fasst eine Studie⁴¹ zu diesem Thema wie folgt zusammen:

- Eine verursachergerechte Anlastung externer Kosten des Gütertransports trägt dazu bei, lange Transporte durch kürzere zu ersetzen, und kommt –

⁴¹ Ifo München.

zum Beispiel bei Auswahl von Lieferanten aus der unmittelbaren Nachbarschaft – regionalen Wirtschaftskreisläufen entgegen.

- Kleinräumige Wirtschaftsbeziehungen sollten durch regionalpolitische Maßnahmen und Förderprogramme stärker begünstigt werden als überregionale Transporte und Kooperationen.
- Transporte innerhalb einer Region sollten gegenüber überregionalen erleichtert werden (auf zusätzliche Fernstraßen verzichten!!!! Ausrufezeichen vom Autor).
- Die Vorzüge und Nutzungsmöglichkeiten für regionale Produkte sollten durch bessere Vermarktung gestärkt werden.
- Die Entwicklung flexibler Technologien, die dezentrale Fertigung zulassen, sollte stärker gefördert werden als große zentrale Produktionsstätten.

Der Versuch, regionale Wirtschaftskreisläufe einzurichten, beginnt bereits im Quartier, wo die Versorgungseinrichtungen wieder – ggf. subventioniert – re-installiert werden, wo die schnellen Wege wieder langsam und die zwischen- oder halböffentlichen Räume wieder vom Auto frei gemacht werden. Und wo die Energieversorgung über regenerative Energie-Technologien ein hohes Maß an Autarkie erreicht. Und wo – und auch das gehört dazu - über Rekultivierung von Flächen und Förderung des Kleingartenwesens die Möglichkeit zur Direkterzeugung von Lebensmitteln erweitert wird. Auf dem Weg dahin müssen erst wieder neue Erfahrungen gesammelt werden, aber es kann auch auf die alten Erfahrungen von Selbstversorgung, regionaler Ökonomie zurückgegriffen werden. Das heißt, es muss das Rad nicht immer neu erfunden werden, wenn es darum geht, beispielsweise Formen der Tauschwirtschaft zu versuchen.

Solange aber – und jetzt sind wir wieder beim Verkehr und bei den Ergebnissen der o. g. Studie – der Discounter mittels billiger Herstellung, billigem Einkauf mit Hilfe von Monopolbildung und **billigem und schnellem Transport** seine Filiale mit konkurrenzlos billigen Waren bewirbt, werden solche Versuche alternativer Quartiersökonomie Stückwerk bleiben und wieder aufgegeben werden. Unsere Rechtsordnung kennt das Recht auf Gewerbefreiheit und schützt dieses Recht auch hinsichtlich möglicher Behinderungen, also garantiert zum Beispiel die Freiheit der Zufahrt (StVO). Aber in welcher Geschwindigkeit dieser Discounter seine Filialen auf dem Weg über Autobahn, Bundesstraße, Landstraße, Kreisstraße und kommunaler Straße erreicht, gehört nicht zur garantierten Gewerbefreiheit. Könnten wir also unsere Straßen langsamer machen, machten wir das System langsamer. Und machten das zunichte, wovon ein Discounter lebt, sei es Lidl oder Aldi, nämlich vom schnellen Geschäft, dem Einkauf großer Mengen zum billigen Preis zum sofortigen Warenumsatz. Das funktioniert nur, wenn es schnell geht. Es funktioniert nicht mehr, wenn es langsam geht.

Der ähnliche Effekt wäre auch (zusätzlich) zu erreichen, wenn, wie in der Studie des Bundesumweltamtes angesprochen, die externalisierten Kosten des LKW-Transports internalisiert würden, der Transport dadurch teurer würde und Lieferanten in der Region wieder konkurrenzfähig würden. Es ist aber davor zu warnen, allein auf diesen Effekt zu setzen, zumal die Entscheidung darüber, wie dies geschehen soll, nicht im Entscheidungsbereich der Region liegt. Dagegen kann die Region durchaus darüber entscheiden oder zumindest darüber den politischen Streit führen, welche Geschwindigkeitsbegrenzungen wo und welche Straßen nicht oder gar zurück gebaut werden.

Und nicht ganz unwichtig in unserer von Werbung dominierten Umwelt ist die Einflussnahme in die Kaufgewohnheiten der Menschen, indem gezieltes Marketing für regionale Produkte und indem Promotion für regional produzierende Firmen gemacht wird. Aber auch das kann die Politik der Steuerung durch Transportwege und Transportgeschwindigkeit nur begleiten.

Was bisher in allen Überlegungen und Forschungen zu diesem Thema zu kurz kommt, ist die gezielte Ansiedlung bzw. Planung von Produktionen, die sozusagen in einer Kette hintereinander vom Rohstoff über Halbfabrikate bis zum Endprodukt miteinander verwoben sind, und zwar nicht nur in einer einzigen Produktlinie, sondern auch mit einer am Ende diversifizierten Produktpalette. Hier ist noch viel Forschungsarbeit zu leisten.

In den bestehenden Verhältnissen die Zukunft ökologischen, nachhaltigen Wirtschaftens zu planen und auszuprobieren, das ist verantwortungsvolle Politik. Dabei spielen Verkehrsmittel und Verkehrsstrassen eine entscheidende Rolle. Wo die Konzerne und ihre politische Klasse ausbauen wollen, müssen verantwortungsbewusste Politiker und Planer zurück bauen, wo erstere beschleunigen wollen, müssen letztere verlangsamen, entschleunigen. Nur so erreichen wir verkehrsarme, regionale Wirtschaftsräume.

Zusammenfassung

Die Betrachtung der verkehrserzeugenden Faktoren weist nach, dass es einen direkten Zusammenhang zwischen Geschwindigkeitszunahme der Verkehrsmittel und Verkehrsstrassen einerseits und der Zunahme der Gesamtverkehrsleistung andererseits gibt. Schnellere Verkehrsmittel und –straßen haben die Infrastruktur der Länder, die Struktur der Städte, das Gleichgewicht von Wohnen, Arbeiten und Versorgung über Jahrzehnte hinweg völlig verändert bzw. zerstört.

Sollen diese zerstörerischen Veränderungen wieder geheilt werden, müssen die dafür verantwortlichen Ursachen beseitigt oder zumindest in ihrer Wirkung gehindert werden. Konkret bedeutet diese, dass der Verkehr wieder entschleunigt werden muss. Eine Entschleunigung des Verkehrs aber stellt das kapitalistische Wirtschaftssystem in Frage, weil es die Verwertungsbedingungen entschleunigt. Es gibt keinen „richtigen“ Verkehr in einem „falschen“ System.

Die Schaffung eines attraktiven Nahverkehrssystems, das nicht nur für Schüler, Berufspendler, Studenten, Senioren und Menschen mit Behinderungen sondern auch für Autofahrer eine wirkliche Alternative zum individuell motorisierten Straßenverkehr bietet und die Verkehrsströme optimal steuert, ist eine erstrangige ökologische und gesellschaftspolitische Aufgabe. Notwendig ist dafür der flächendeckende Erhalt und Ausbau des bestehenden Schienennetzes und ein integrierter Taktverkehr im Nah-, Regional und Fernverkehr.

Die Reduzierung des ökologisch besonders schädlichen Luftverkehrs ist durch eine Kerosinsteuer bzw. Emissionsabgabe zu erreichen. Kurzstreckenflüge unter 500 km sind auf die Bahn zu verlagern.

Neben Maßnahmen vor allem zur Regionalisierung der Ver- und Entsorgung müssen auch Nachtfahrverbote, Tempolimits und Mauterhöhungen auf den Autobahnen sowie die Ausweitung der Maut für LKW auch auf Bundesstraßen zur Reduzierung des Transports führen. Der Güterverkehr muss schrittweise von der Straße auf die Schiene und nach Möglichkeit auf die Binnen- und Küstenschifffahrt verlagert werden.

Bestrebungen, den Verkehr immer noch schneller zu machen, gehen in die falsche Richtung.

Programmorschlag im „Ökosozialistisches Manifest“ der Ökologischen Plattform bei der Linkspartei.PDS zum Thema Verkehrswende

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abbildungen

Abb. 1: Erstes Gebot für Autofahrer: Immer so parken, dass der Autoverkehr nicht behindert wird!	18
Abb. 2: Gefangene und Sklaven des Automobils.....	29
Abb. 3: Ameisen verhindern Staus durch Gleichschritt	33

Tabellen

Tab. 1: Anteil des Verkehrs an den wichtigsten Luftschadstoffen 2003 (ausgewählt)	16
---	----