

Antrag

**der Abgeordneten Dr. Dagmar Enkelmann, Dr. Ilja Seifert und der Gruppe
der PDS/Linke Liste**

Erarbeitung eines ökologischen integrierten Gesamtverkehrskonzeptes für die Bundesrepublik Deutschland

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Daten des Gesamtdeutschen Verkehrswegeplanes und die ihm zugrundeliegenden Prognosen lassen folgende Entwicklung absehen:

Insgesamt werden – bei weitgehend gleichbleibender Bevölkerung – massive Steigerungen der Verkehrsleistungen vorhergesagt und hierfür Vorsorge getroffen. Diese Steigerungen sollen vor allem im Straßenverkehr und bei der Luftfahrt anfallen. Im einzelnen:

- Die Verkehrsleistungen im Personenfernverkehr auf der Straße sollen bis zum Jahr 2010 und im Vergleich zu 1988 um 29,5 Prozent ansteigen.
- Im Personennahverkehr auf der Straße sollen die Steigerungen geringfügig niedriger ausfallen (29 Prozent).
- Im Güterfernverkehr auf der Straße werden Steigerungen prognostiziert, die bei 95 Prozent liegen.
- Der Pkw-Bestand soll im gleichen Zeitraum auf deutschem Gebiet (Bundesrepublik Deutschland/DDR 1988 bzw. Gesamtdeutschland im Jahr 2010) eine Steigerung von 36,9 auf 45,5 Millionen Einheiten erfahren, für die neuen Bundesländer wird eine Steigerung um 100 Prozent erwartet.
- In einzelnen Bereichen liegen diese Steigerungen nochmals beträchtlich höher: So im Gütertransitverkehr auf der Straße, wo es mehr als eine Verdoppelung geben soll, so im innerdeutschen Ost-Westverkehr, wo von Straßenverkehrssteigerungen die Rede ist, die beim „Sechs- bis Achtfachen“ liegen.
- Für das Gebiet der ehemaligen DDR existieren Prognosen, die für den Individualverkehr eine Steigerung um 110 Pro-

zent, für den Straßengüterverkehr gar um 510 Prozent vorhersagen. Im Eisenbahnverkehr wird für die neuen Bundesländer im Personenverkehr mit einem Rückgang um 10 Prozent, im Güterverkehr mit einer leichten Steigerung um 3 Prozent gerechnet.

- Für Berlin wird schlicht eine Verdoppelung des Pkw-Verkehrs vorausgesagt, wenn es nicht zu massiven „gestalterischen Maßnahmen“ kommt, die jedoch nicht in Sicht sind.
- Der Luftverkehr über Westdeutschland soll im genannten Zeitraum um das Eineinhalbfache gesteigert werden (plus 150 Prozent).
- Der Schienenverkehr soll beim Personenfernverkehr um 59 Prozent wachsen und im Güterfernverkehr um 55 Prozent. Im Nahverkehr auf der Schiene ist auch nach offiziellen Angaben eine Stagnation vorausgesagt. Der ÖPNV soll allerdings seine Leistungen um 27 Prozent steigern.
- Im Güterverkehr auf Wasserstraßen wird eine Steigerung von 84 Prozent prognostiziert.
- Im nichtmotorisierten Personenverkehr wird bei den Fußwegen ein leichtes Plus (2 Prozent) vorhergesagt; im Fahrradverkehr jedoch ein Rückgang (um minus 16 Prozent) eingerechnet.

Der Straßenbau kann zwar bei einer solchen Verkehrsentwicklung nicht mithalten, was zu einer weiteren Verdichtung eines bereits hochverdichteten Straßenverkehrs führen wird und nur noch mittels diverser Optimierungen (u. a. Tag- und Nacht-Dauerbelastung, elektronische Steuerungen) darstellbar ist.

- Insgesamt ist der Ausbau und Neubau von 11 600 Kilometern Fernstraßen vorgesehen, der rund 250 Mrd. DM kosten wird.
- Dabei konzentriert sich der größere Teil dieser Neu- und Ausbaupläne im Fernstraßennetz auf Westdeutschland, das bereits eine der höchsten Straßendichten der Welt aufweist. Nur etwa 30 Prozent der Gesamtinvestitionen sind für die neuen Bundesländer vorgesehen.
- Werden alle Straßenarten (Gemeinde-, Kreis-, Land- und Bundesstraßen und Bundesautobahnen) zusammengerechnet, dann werden bis zum Jahr 2010 jährlich rund 1 000 bis 1 200 Kilometer neuer Straßen gebaut und eine entsprechende Fläche neu versiegelt werden. Daß irgendwo ein relevanter Rückbau von bestehenden Straßen bzw. Versiegelungen vorgesehen wäre, ist nicht bekannt.

Diese Prognosen über die zu erwartenden Verkehrssteigerungen, stellen die untere Grenze dessen dar, was zu erwarten ist. Insgesamt lauten die Erfahrungen aus mehr als vier Jahrzehnten westdeutscher Verkehrsentwicklung: Die Angaben für die weitere Entwicklung des Straßenverkehrs waren notorisch zu „pessimistisch“ – dieser wächst weit mehr als vorhergesagt.

- II. Die Bundesregierung wird aufgefordert, noch in dieser Legislaturperiode ein ökologisch ausgerichtetes integriertes Gesamtverkehrskonzept vorzulegen, das folgenden Erfordernissen Rechnung trägt:

(1) Langfristige Struktur- und Raumpolitik mit dem Ziel, die Entfernungen der „Verkehre des Alltagslebens“ – im Berufs-, Einkaufs-, Ausbildungs- und Freizeitverkehr – erheblich zu verkürzen. Verwirklichung von weitgehend autofreien Städten und Wohnvierteln.

Auf diese Art soll eine „Politik der kurzen Wege“ verfolgt werden. Eingekauft werden kann wieder um die Ecke. Berufswege und Ausbildungswege werden so weit als möglich reduziert. Städte und Wohngebiete werden wieder so umgestaltet, daß man in denselben sich erholen kann – und will. Die Lebensqualität muß in erster Linie dort erhöht werden, wo die Menschen leben und arbeiten und nicht dort, wo in erster Linie der Profit einzelner – in Multiplex-Kinos, Spaßbädern und Freizeitparks – maximiert wird und dies auf Kosten der Umwelt und der Natur erkaufte wird. Bei den für das Alltagsleben notwendigen Verkehren (Berufs-, Ausbildungs-, Einkaufs- und Freizeitverkehr), die im übrigen rund drei Viertel der gesamten Verkehrsleistungen und 90 Prozent des gesamten Verkehrsaufkommens ausmachen, wäre unter solchen Bedingungen das Auto nicht mehr erforderlich oder nur noch in Ausnahmefällen notwendig.

(2) Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs und Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zu effektiven, fahrgastfreundlichen Netzen bei Preisen, die deutlich unter denjenigen des Individualverkehrs liegen.

Bereits heute kann, wie niederländische und skandinavische Beispiele – aber auch bundesdeutsche (Münster, Erlangen) – zeigen, ein großer Teil des derzeit motorisierten Verkehrs zu Fuß und mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, wenn ein entsprechendes Klima geschaffen und entsprechende Investitionen getätigt werden. In dem Maß wie Programmpunkt 1, die „Politik der kurzen Wege“ verwirklicht wird, steigt dieser Anteil weiter an.

In Städten ab 50 000 und bis zu über einer Million Einwohnern stellt die Straßenbahn als Rückgrat des ÖPNV-Netzes die effektivste, kostengünstigste, umwelt- und fahrgastfreundlichste Transportart dar. Umgekehrt ist ein weiterer Bau und Ausbau von U-Bahn-Linien als teuerste Form des ÖPNV, die zudem die Personengruppen, die seltener über ein eigenes Auto verfügen und auf den öffentlichen Verkehr angewiesen sind (Frauen, alte Menschen, Kinder, ausländische Bürgerinnen und Bürger) unter die Erde verweist, um oberirdisch Raum für Autos zu schaffen, nicht sinnvoll.

(3) Erhalt und Ausbau des bestehenden Schienennetzes von Deutscher Reichsbahn, Deutscher Bundesbahn und der privaten und kommunalen Bahnen. Erhalt der Bahnen als öffentliches Dienstleistungsunternehmen mit dem Ziel, den Verkehr

in der Fläche abzudecken, einen kombinierten Verkehr vor allem in Form von Bike & Ride (Fahrrad- und Bahnverkehr) zu ermöglichen und gleichzeitig die schnelle Bewältigung aller wichtigen Städteverbindungen zu gestatten.

Dabei ist auf die Effizienz und Geschwindigkeit des gesamten Netzes, einschließlich der erforderlichen Umstiege und nicht auf Höchstgeschwindigkeiten auf einzelnen Streckenabschnitten abzuheben. Entsprechend ist der weitere Ausbau eines Höchstgeschwindigkeitsnetzes (ICE) zurückzustellen zugunsten der Modernisierung und Beschleunigung von Nahverkehrsbahnen, Regionalbahnen und IC-Zügen, einschließlich ihrer optimalen Vernetzung (Taktverkehr überall und Aufeinanderabstimmung der Takte der unterschiedlichen Zugverkehrs-Kategorien). Bei den Zügen der höchsten Kategorie ermöglicht der Einsatz intelligenter Technik wie im Fall der gleisbogenabhängigen Wagenkastensteuerung (Modelle X2000 bzw. Talgo Pendular bzw. Pendolino) annähernd gleiche Zeitgewinne bei einem Bruchteil der Kosten.

Allerdings ist auch hier darauf zu verweisen, daß der Anteil des Fernreiseverkehrs bei der Bahn derzeit nur 50 Prozent ausmacht und der Anteil des Geschäftsreiseverkehrs gar nur 10 Prozent der gesamten, auf der Bahn zurückgelegten Personenkilometer. Entsprechend darf ein Investitionsprogramm im Bereich der Bahnen, das die Interessen der Nutzerinnen und Nutzer dieses Verkehrsmittels im Auge behält, den Schwerpunkt nicht beim Geschäftsreiseverkehr haben und muß zumindest die Hälfte der aufgewandten Mittel auf die Bahnkategorien unterhalb des Intercity-Verkehrs verwenden.

Auf die Einführung der mit der schienengebundenen Technik nicht kompatiblen Magnetschnellbahn Transrapid ist zu verzichten.

(4) Drastische Reduzierung bis Einstellung der Binnenflugfahrt.

Aus Programmpunkt 3 resultiert logisch diese verkehrspolitische Notwendigkeit. Sie ergibt sich aus der Tatsache, daß in einem dichtbesiedelten und kleinflächigen Land wie der Bundesrepublik Deutschland eine Binnenflugfahrt extrem kosten- und zeitaufwendig und umweltpolitisch nicht zu vertreten ist. Wenn das Schienennetz gesamtdeutsch wie im Punkt 3 skizziert ausgebaut ist, wären von jeder x-beliebigen deutschen Stadt fast alle anderen Städte in maximal zwei bis drei Stunden zu erreichen; einige wenige Städteverbindungen würden vier, diejenige mit der größten Entfernung (Hamburg–München) 5,5 Stunden Fahrtzeit erfordern. Damit läge selbst bei der weitesten innerdeutschen Eisenbahnverbindung – zugleich die weiteste innerdeutsche Flugverbindung – der Unterschied beim Verkehr von Stadtmitte zu Stadtmitte die Fahrtzeit im Schienenverkehr nur um 75 Prozent über derjenigen im Flugverkehr (3,5 zu 5,5 Stunden), bei einem erheblichen Komfortgefälle des mehrfach gebrochenen S-Bahn/Flug- und Taxi/Busverkehrs im Vergleich zur Direktverbindung auf der Schiene.

(5) Güterverkehr muß und kann in erheblichem Umfang vermieden werden. Der verbleibende Güterverkehr muß grundsätzlich so umweltverträglich wie möglich abgewickelt werden und im Fernverkehr soweit wie möglich auf die Schiene verlagert werden.

Die dem Bundesverkehrswegeplan zugrundeliegenden Prognosen weisen für den Straßengüterfernverkehr eine dreimal so hohe Wachstumsrate aus (95 Prozent) wie für den motorisierten Personenfernverkehr. Der für die Bahn berechnete Anteil am Güterverkehr (35 Prozent) ist als zu optimistisch einzuschätzen. Die zukünftigen Rahmenbedingungen werden den Straßengüterverkehr eindeutig begünstigen. Wie die EG-Liberalisierung zu Kostensenkungen im gewerblichen Straßenverkehr führen wird, so führt die Veränderung in der Güterstruktur hin zu kleineren Versendungsgrößen mit größerer Streuweite bedingt durch die erforderlichen Umladevorgänge zu einer Benachteiligung der Bahn.

Im Güterverkehr muß – wie beim motorisierten Individualverkehr – ein Maßnahmenbündel wirksam werden, das die drei Ebenen Transportvermeidung, Verkehrsverlagerung sowie verbesserte Logistik und Technologie umfaßt. Durch preispolitische Maßnahmen, die die Kosten des Güterverkehrs den Verursachern in vollem Umfang zuschreiben, sowie durch ordnungs-, investitions- und raumordnungspolitische Maßnahmen muß eine weniger transportintensive Produktionsstruktur, eine Reduktion der Transportentfernungen und eine bessere Auslastung der Lkw erreicht werden. Die Bahn muß als Verkehrsträger im Güterverkehr zu einer wirtschaftlichen Alternative ausgebaut werden.

Eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Wasserstraßen ist – sofern es sich um bestehende Wasserstraßen sowie um eine Ausrichtung der Schiffsgößen an den natürlichen Gegebenheiten der Flüsse handelt (z. B. durch den Einsatz von Flachwasserschiffen für den Containerverkehr) – aufgrund der günstigen Werte im Energieverbrauch sowie bei den Schadstoffemissionen sinnvoll. Der Ausbau von Flüssen zu vollschiffbaren Wasserstraßen für Schiffe bis zu 185 m Länge ist jedoch aufgrund der hohen Investitionskosten ökonomisch nicht sinnvoll und aus ökologischen Gründen abzulehnen.

(6) Die immer noch relativ neue gesamtdeutsche Situation erfordert ein verkehrspolitisches Sonderprogramm für die neuen Bundesländer und Berlin.

Das Sonderprogramm steht im Gegensatz zu den „verkehrspolitischen Projekten Deutsche Einheit“, zum „Beschleunigungsgesetz“ und zu den „Investitionsmaßnahmegesetzen“, und stellt die Interessen von Mensch und Natur ins Zentrum. Im Zentrum eines solchen Programms müßten stehen:

- Sofortige Vereinigung von Deutscher Reichsbahn und Deutscher Bundesbahn und eine daraus abgeleitete Investitionspolitik, die immer das gesamtdeutsche Schienennetz als Ausgangspunkt hat.

- Sofortige Entschuldung beider Bahnen: Solange die Bahnen ihre Fehlbeträge nur einfahren, weil der Straßenverkehr bevorzugt wird und dieser die von ihm verursachten Kosten in keiner Weise (höchstens zu einem Drittel, eher zu einem Viertel) deckt, solange müssen die „Defizite“ der Bahnen als auf die Schiene verlagerte Defizite des Individualverkehrs verstanden werden. Sie dürfen sich entsprechend nicht bei den Bahnbetrieben akkumulieren und dort zu verzinsen sein.
- Sofortige Verwirklichung eines Lückenschlußprogramms im Schienenverkehr, wie es von Verkehrs- und Naturschutzverbänden vorgeschlagen wurde.
- Entschuldung der ÖPNV-Betriebe in den neuen Bundesländern und in Berlin (Ost) und Durchführung eines speziellen Investitionsprogramms zur Modernisierung und Optimierung dieser Nahverkehrsbetriebe.

Grundsätzlich muß ein verkehrspolitisches Programm für die neuen Bundesländer und für Berlin das Ziel verfolgen, auf dem Gebiet der ehemaligen DDR eine strukturelle und verkehrliche Situation zu verwirklichen, die hinsichtlich Ökologie, Ökonomie und einem an den Menschen orientierten Mobilitätsbegriff vorbildlich für die hochindustrialisierten Länder ist. Hiermit würde bewußt die Umbruchsituation in der ehemaligen DDR als eine Chance für einen positiv besetzten Neuanfang genutzt, d. h. dazu, die früheren Fehler auf diesem Gebiet zu beseitigen, die Fehlentwicklungen in Westdeutschland bewußt zu erkennen und nicht zu wiederholen und den Ausgangspunkt bei den neuesten Erkenntnissen der Struktur- und Mobilitätsforschung und bei dem heute in der Bevölkerung hochentwickelten ökologischen Bewußtsein zu nehmen.

(7) Demokratisierung des Planungsrechts und der Entscheidungen über die grundsätzliche Orientierung im Verkehrssektor.

Eine Verkehrsplanung – und allemal ein Straßenbau – nach einem Beschleunigungsgesetz und nach Investitionsmaßnahmegesetzen wird abgelehnt. Die damit verbundene weitgehende Ausschaltung von Anhörungen von Betroffenen, Erwägung und Diskussion alternativer Planungen, Umweltverträglichkeitsprüfungen verstärkt nochmals die ohnehin vorhandenen Tendenzen zur Schaffung vollendeter Tatsachen mit irreversiblen Schäden für Natur, Städte und Menschen. Im Gegensatz dazu ist eine Verbesserung der Belange von Bürgerinnen und Bürger bei der Umsetzung von Verkehrsprojekten.

Verkehr und Mobilität sind Themen, die die gesamte Bevölkerung angehen. Wie damit umgegangen wird, tangiert Mensch und Natur gleichermaßen und legt die Gesellschaft oft auf Jahrzehnte fest. Erforderlich ist, anstatt die Gesellschaft mit der Umsetzung eines GVWP vor vollendete Tatsachen zu stellen, die hier anstehenden Fragen in einer breiten gesamtgesellschaftlichen Debatte zu klären und eine Form zu finden,

wo die Entscheidungen über die allgemeinen Zielsetzungen und die konkreten Projekte direkt, demokratisch und von den Betroffenen getroffen werden.

III. Die Bundesregierung wird aufgefordert, zur Umsetzung einer ökologischen Verkehrskonzeption folgende Maßnahmen einzuleiten:

(1) Maßnahmen in der Strukturpolitik:

- Feststellung der Verkehrsflächen (Straßen, Parkplätze, Garagen) und, wo immer möglich, Rückführung dieser Flächen (deren Begründung bzw. Verwandlung in Wohn- und Kommunikationsräume).
- Drastische Einschränkung des Straßenneubaus. Der Neubau von Fernstraßen ist in den alten Bundesländern einzustellen, der Bau einzelner Straßenstrecken (z. B. Umgehungsstraßen) als Ausnahme darf nur auf Grundlage eines detaillierten Kriterienkatalogs unter Einschluß eines Bürgerentscheids unter den von der Neubaumaßnahme Betroffenen erfolgen.
- Verpflichtung für Bund, Länder, Städte und Kommunen, ihre Verwaltungseinrichtungen zu dezentralisieren; Förderung der bürgernahen Verwaltung durch Rückgängigmachung von zentralisierenden Gebietsreformen.
- Schaffung gesetzlicher Grundlagen für:
 - die radikale Einschränkung des Autoverkehrs in Städten (z. B. Erhebung von Gebühren/Zoll für private Pkw in Innenstädten wie in Stockholm verwirklicht) und zur Schaffung autofreier Bezirke und Städte;
 - Stellplatzverordnungen, mit welchen Fahrradabstellanlagen und Abgaben für den öffentlichen Verkehr verlangt werden, anstatt zum Bau von Garagen und Parkplätzen zu verpflichten;
 - Parkraumverknappung in dem Maß, wie Stadtviertel, Bezirke, Städte vom öffentlichen Verkehr gut erschlossen werden.
- Sondersteuer auf bestehende Einkaufszentren auf der grünen Wiese, die künstlichen Verkehr produzieren.
- Sondersteuer auf Spekulationsgewinne an Grund und Boden.
- Sonderprogramm zur Wiederwohnbarmachung verödeter Stadtzentren.
- Programm zur Förderung dezentraler Einkaufsmöglichkeiten und Dienstleistungsangebote.
- Förderung mobiler Einkaufsmöglichkeiten.
- Sonderprogramm zur Schaffung, Reaktivierung und Aufwertung von Naherholungsmöglichkeiten, die mit dem nichtmotorisierten oder dem öffentlichen Verkehr erreicht werden können.

(2) Maßnahmen zur Förderung des nichtmotorisierten und öffentlichen Verkehrs:

- Realisierung eines umfassenden Programms zur Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs: Rückbau von Autostraßen, Einrichtung von Fahrradspuren auf denselben, Ausbau der Fahrradwege dort, wo sich ein Rückbau der Autostraßen mit Einrichtung von Radsonderspuren – noch – nicht realisieren läßt.
- Umfassende Förderung und Ausbau der Möglichkeiten von „bike & ride“, eines Fahrradverkehrs kombiniert mit öffentlichen Verkehrsmitteln (überdachte, bewachte und mit Servicestationen versehene Fahrradparkplätze, Möglichkeiten zur Mitnahme von Fahrrädern in S-, U-, Straßenbahnen, Bussen und bei der Deutschen Bundes- und Deutschen Reichsbahn).
- Realisierung eines umfassenden Programms zum Ausbau bestehender Straßenbahnnetze, zur Reaktivierung früherer Trambahnnetze bzw. zur Verwirklichung von Schienen-nahverkehrsnetzen.
- Förderungsprogramm zur Weiterentwicklung der Schienenverkehrstechnik (Reduzierung des Lärmpegels, des Energieverbrauchs, Erhöhung des Fahrkomforts).
- Programm zur Förderung der Bahnhöfe; Bahnhöfe werden wieder integrierende Zentren in Städten und ländlichen Regionen.
- Die Fahrpläne im öffentlichen Nahverkehr müssen grundsätzlich darauf ausgelegt sein, alle wichtigen Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung einer gegebenen Region befriedigen zu können (für den Berufs-, Einkaufs-, Ausbildungs- und Freizeitverkehr). Entsprechend Förderung von Nachtverkehrsplänen und Nachttaxen; Realisierung eines vernetzten, flächendeckenden Systems von Deutscher Bundes-, Deutscher Reichsbahn und anderen öffentlichen Verkehrsbetrieben.
- Bei Fahrplänen und Geschwindigkeiten der öffentlichen Verkehrsmittel gilt der Grundsatz: Anschlußsicherheit geht vor Geschwindigkeit.
- Grundsätzlich vertaktete Fahrpläne zwischen Nah-, Regional- und Fernverkehr; 10-Minuten-Takt in Ballungsgebieten als Mindestvoraussetzung.
- Verwirklichung von Sonderprogrammen zur Verbesserung der Mobilität von Frauen (u. a. Frauen-Nachttaxen); Einführung von ausschließlich für Frauen reservierten Abteilen während des Nachtverkehrs und in Stoßzeiten (letzteres ist in Mexico City realisiert).
- Realisierung von Programmen zur Verbesserung der Nutzung des öffentlichen Verkehrs für Behinderte (behindertengerechte Zufahrten und Einstiege, finanzielle Subventionierung).
- Ausreichende Stellplätze in öffentlichen Verkehrsmitteln für Rollstühle, Kinderwagen und Fahrräder.

- Abschaffung der Klassenunterteilung (1./2. Klasse) im öffentlichen Nahverkehr der alten Bundesländer.
- Grundsätzliche Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem Individualverkehr (u. a. durch entsprechende Ampelschaltung, durch getrennte Trassenführung von Straßenbahnen und durch getrennte Bus- und Taxispuren).
- Tarifverbilligung und -vereinfachung; Realisierung von Tarifformen, die einen umfassenden Zugang zum öffentlichen Verkehr ermöglichen (Umweltkarte für alles; Halbpfeilsticket bei den Eisenbahnen).
- Wiederaufstockung des Personals bei den öffentlichen Verkehrsbetrieben auf kommunaler und Bundesebene (Deutsche Bundes- und Deutsche Reichsbahn). Es gilt das Prinzip: Menschliche Präsenz vor maschineller Abwicklung.

(3) Maßnahmen im Bereich Fahrzeugtechnik, Geschwindigkeiten:

- Allgemeine Geschwindigkeitsbeschränkungen: Tempo 30 km/h in allen Wohngebieten und als Regelgeschwindigkeit in den Städten, Tempo 80 km/h auf Außerortstraßen und Tempo 100 km/h auf Autobahnen.
- Geregelter Drei-Wege-Katalysator als Minimalvoraussetzung. Verbesserungen der technischen Standards jeweils entsprechend dem neuesten Stand der Abgasreduzierungstechnik (z. B. Angleichung an Normen in Kalifornien).
- Nachrüstung von Abgasreduzierungen bei Pkw ohne Drei-Wege-Katalysator so weit möglich.
- Fahrverbote für Fahrzeuge ohne Katalysator bzw. entsprechender Abgasreduktion nach einer Übergangszeit.
- Wirksame Auflagen für die Pkw-Hersteller zur Reduktion des Kraftstoffverbrauchs. Erstes Ziel bei Neuwagen: Reduktion des durchschnittlichen Verbrauchs um mindestens ein Drittel bei Neuwagen.
- Einführung der 0-Promille-Blutalkohol-Grenze.
- Leistungshöchstgrenzen für alle Kraftfahrzeuge.
- Gesetzliche Rücknahmepflicht von Autos und deren Bestandteile durch die Hersteller (Recycling-Pflicht).

(4) Immanente Maßnahmen zur Reduktion des Pkw-Verkehrs:

- Abschaffung der steuerlichen Absetzbarkeit des motorisierten Individualverkehrs (Ausnahme: bei einzelnen Bevölkerungsgruppen wie Behinderte).
- Ersetzen der Kilometerpauschale durch eine Entfernungspauschale für alle beruflichen Wege über drei Kilometer Entfernung, mit der der nichtmotorisierte Verkehr und die Nutzung des öffentlichen motorisierten Verkehrs gefördert wird.

- Förderung von Fahrgemeinschaften.
- Förderung des Car-Sharings (Nutzung von Gemeinschaftsautos) für eine Übergangszeit.
- Förderung des Taxiverkehrs, einschließlich der Unterstützung von Sammeltaxen und Linientaxen dort, wo andere öffentliche Verkehrsmittel nicht existent oder ökonomisch unwirtschaftlich sind.
- Verbot für Autowerbung (analog dem geforderten und teilweise bestehenden Verbot der Werbung für Zigaretten/Nikotin).
- Ein Dutzend autofreie Sonntage im Jahr (einer im Monat).

(5) Maßnahmen beim Güterverkehr:

- Gestaffelte Verlagerung des Güterfern- und Nahverkehrs von der Straße auf die Schiene parallel mit den Kapazitätserweiterungen im Schienenfern- und Nahverkehr.
- Nachtfahrverbot für Lkw.
- Begrenzung des zulässigen Gesamtgewichts auf 28 t (entsprechender Stufenplan).
- Fahrverbot für Lkw über 7,5 t von Freitag 16 Uhr bis Montag 6 Uhr.
- Eingebaute Tempoabschaltung bei Lkw bei 80 km/h.
- Auflagen zur Entgiftung von Dieselmotoren und zur Senkung der Lärmbelastungen entsprechend der technischen Möglichkeiten.
- Keine Zulassung von Lkw ohne Rußfilter.
- Programm zur Lärm- und Abgassanierung alter Lkw.
- Pflicht zum seitlichen Unterfahrschutz bei Lkw.
- Maximal 6 Stunden Lenkzeit täglich für Lkw-Fahrer und -Fahrerinnen.
- Wirksame Kontrollen der Lkw-Lenkzeiten und Sicherheitsbestimmungen.
- Sofortige Begrenzung des Werkverkehrs auf maximal 200 km. Fortgesetzte Reduktion der maximalen Reichweite des Werkverkehrs bis auf den Nahverkehrsbereich (maximal 50 km), so daß zunächst das entsprechende freiwerdende Marktsegment teilweise dem gewerblichen Straßengüterverkehr zufällt und dessen Einbußen andernorts auszugleichen hilft.
- Prioritäre Verlagerung des Gefahrgutverkehrs auf die Schiene, Transportverbot für besonders gefährliche Güter auf der Straße sowie verschärfte Bestimmungen für Gefahrguttransporte (schwimmfähige Transportbehälter mit Ortungsmöglichkeit/Sender; Vorschrift für Doppelwandtanks bei Flüssigtransporten zu Lande und zu Wasser, Haftung der Reeder und Auftraggeber für alle Folgen, auch bei Tankerunglücken).

- Ausdehnung der Sicherheitsvorschriften und Kontrollen für Gefahrgutverkehr auf militärische Transporte.

(6) Finanzierung:

- Der öffentliche Verkehr wird als gesetzliche gemeinwirtschaftliche Aufgabe definiert und finanziert, parallele gesetzliche Auflage, den individuellen motorisierten Verkehr so weit wie möglich zu vermeiden.
- Nahverkehrsabgabe pro Beschäftigten; Erschließungsabgabe für den öffentlichen Verkehr und für die Anlieger.
- Versteuerung des motorisierten Individualverkehrs bis zum Erreichen der gesamtgesellschaftlichen Kostendeckung.
- Umstellung der Besteuerung von einem kombinierten System Kfz- und Mineralölsteuer auf die ausschließliche Besteuerung des Mineralölverbrauchs (verbrauchs- und verkehrsorientierte Besteuerung) mit einer Ausgleichsregelung für benachteiligte Personengruppen (z. B. Menschen mit Behinderungen).
- Einführung einer Luxussteuer beim Kauf eines Neuwagens; Orientierung dieser Steuer an dem Leistungsgewicht (progressive Besteuerung entsprechend der Pkw-Leistung in PS).
- Wiedereinführung der Mineralölsteuerpflicht für den Luftverkehr.
- Einführung einer Luftverkehrsabgabe (fester Zuschlag je Ticket), wodurch die Subventionierung des Luftverkehrs systematisch reduziert und die Verlagerung des Fernverkehrs auf die Schiene unterstützt wird.
- Vollständige Entschuldung von Deutscher Bundes- und Deutscher Reichsbahn.
- Gleichstellung von Deutscher Bundes- und Deutscher Reichsbahn bei allen Pensions- und Rentenkosten mit anderen vergleichbaren öffentlichen und privaten Unternehmen.
- Einführung einer Lkw-Verkehrsabgabe, die an den Transportleistungen orientiert ist als Instrument, um Verkehr zu reduzieren und Transporte von der Straße auf die Schiene zu verlagern.
- Parallel zum Anstieg der Kosten im Individualverkehr werden die Tarife im öffentlichen Verkehr gesenkt.
- Besondere Maßnahmen zur Senkung der Tarife im öffentlichen Verkehr für Familien, Partnerschaften, sozial Schwache und Gruppenfahrten.

Bonn, den 12. November 1992

Dr. Dagmar Enkelmann

Dr. Ilja Seifert

Dr. Gregor Gysi und Gruppe

Begründung

Ein ökologisches Verkehrskonzept ist Teil einer notwendigen Wende im Verkehrssektor aller westlichen hochindustrialisierten und hochmotorisierten Länder. Wenn im Rahmen des gemeinsamen europäischen Binnenmarktes alle Handelshemmnisse fallen, wird sich im Transportsektor über Nacht die Kapazität für den grenzüberschreitenden Verkehr drastisch erhöhen. Weiter beschleunigt wird diese Entwicklung durch die zunehmende Konzentration von Produktion und Handel bei zunehmender EG- und Weltmarktorientierung. Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften nennt als Ursachen für die rasanten Steigerungen im Güterverkehr Strukturveränderungen in der Wirtschaft wie:

- eine Verlagerung in der Industrieproduktion von elementaren Industriegütern hin zur High-Tech-Produktion von hochwertigen, geringvolumigen Gütern, die zunehmend nach Südeuropa verlagert wird;
- die steigende Bedeutung des Dienstleistungssektors mit dem Trend zu einer Konzentration neuer Dienstleistungsaktivitäten in den zentralen Regionen der Gemeinschaft;
- die „Just-in-time“-Methoden der Bestandsverwaltung und die flexibleren kundenorientierten Produktionsmethoden;
- eine breitere geographische Streuung der Wirtschaftstätigkeit durch die Verbesserung der Kommunikationsnetze sowie der Trend zur Produktionsauslagerung.

Das gängige Instrumentarium der Verkehrspolitik, nämlich diesen Verkehrszuwächsen durch einen entsprechenden Infrastrukturausbau gerecht zu werden, führt nur weiter in die Sackgasse. Auf internationaler und europäischer Ebene reduziert sich das verkehrspolitische Tun der EG-Kommission und der europäischen Transportminister auf den ECMT-Treffen darauf, die chaotische, anarchische Entwicklung hin zur totalen Autogesellschaft auf unterschiedliche Art und Weise zu fördern, zu sanktionieren oder mit Slogans zu begleiten, daß im übrigen die Schiene Priorität habe. Es wurde bisher versäumt, ein Konzept für eine europäische Verkehrspolitik zu entwickeln, das über die bisher praktizierte Investitionspolitik hinausgehend seinen Ansatz in einer integrierten Wirtschafts-, Verkehrs- und Umweltpolitik hat. Ein solches Konzept müßte ebenso die Entwicklung regionaler Märkte fördern wie durch den Einsatz von Maßnahmen in der Flächennutzungspolitik, der Preis-, Ordnungs- und Technologiepolitik auf Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung abzielen.

Die europäische Entwicklung im Verkehrssektor geht insbesondere im Transportwesen zu Lasten der Bahnen. Während für den Straßen- und Luftverkehr in aller Eile Deregulierungsmaßnahmen beschlossen wurden, wurde der Bereich Bahnpolitik gänzlich vernachlässigt. Noch immer existieren im grenzüberschreitenden Verkehr lange Wartezeiten an den Grenzen, die nationalen Schienennetze wurden ausgedünnt anstatt sie den europäischen Bedürfnissen anzupassen, technische Probleme wie unterschiedliche Spurbreiten, verschiedene Stromsysteme, Radsatzlasten, unterschiedliche Trassenführung und Signalisierung bringen noch heute enorme Probleme mit sich.

Ein Programm für eine alternative Verkehrsorganisation und eine radikale Reduktion des motorisierten Individualverkehrs in den westlichen Ländern stellt nicht nur einen glaubwürdigen Beitrag gegen die weltweite, aber primär von den hochindustrialisierten Ländern zu verantwortende Umweltzerstörung und die drohende Klimakatastrophe dar. Es handelt sich gleichzeitig um den einzigen Weg, den katastrophalen Folgen einer weltweiten Motorisierung überzeugend entgegenzuwirken. Zur Verwirklichung eines solchen Programms könnten auch die gewaltigen industriellen Überkapazitäten der westlichen Industriestaaten und die unproduktiven und destruktiven Kapazitäten und Ausgaben, die für Rüstung und Weltraumtechnik verausgabt werden, sinnvoll eingesetzt werden. Eine Politik für ein solches alternatives Verkehrsprogramm fände Bündnispartner in Dänemark, das extrem hohe Luxussteuern auf Pkw erhebt und dessen Nein zu den Maastrichter Verträgen auch ein Nein zu dem geplanten massiven Anstieg des Transitverkehrs durch dieses Land war. Sie fände Bündnispartner in den übrigen skandinavischen Ländern und in Österreich und der Schweiz, die alle weit fortschrittlichere Umweltbestimmungen gegen den Individualverkehr durchgesetzt haben, beispielsweise bei ihrem Engagement gegen den Lkw-Verkehr. Gerade die Erweiterung der EG und das Projekt des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) ist eng mit Verkehrsfragen verknüpft. Auch die Frage eines europäischen Finanzsystems ließe sich dahin gehend sinnvoll aufgreifen, daß das vielerorts vorgeschlagene System von Ökosteuern mit einer entsprechenden Konkretisierung für den Verkehrssektor in die Diskussion eingebracht wird.

Auch der Verweis auf die Gültigkeit bestehender Gesetze und EG-Bestimmungen auf dem Weg in die totale Autogesellschaft ist nicht überzeugend. Immer wieder stößt man, gerade auch im Verkehrssektor, darauf, daß einzelne Länder abweichende Regelungen praktizieren, wenn ausreichender Druck gemacht wurde (geringere Lkw-Gesamtgewichte in Großbritannien und Irland).

Schließlich und endlich befinden wir uns hinsichtlich des Verkehrs im allgemeinen und der Autogesellschaft im besonderen in einer Notstandssituation. Während bisher „Notstand“ immer dann reklamiert wurde, wenn es galt, Bürgerrechte auszuschalten, sollte in diesem Fall Notstand geltend gemacht und das Recht auf Notwehr ergriffen werden, um menschen- und naturfeindliche Entwicklungstendenzen zu stoppen. Ein entsprechendes Vorgehen gab es durchaus bereits mehrmals in der Geschichte der Europäischen Gemeinschaft; das Gründungsdokument der EG sieht hierfür sogar einen Verfahrensweg vor. Artikel 226 des EG-Vertrags (Treaty establishing the European Economic Community) lautet: „If during the transitional period difficulties arise which are serious and liable to persist in any sector of the economy or which could bring about serious deterioration in the economic situation of a given area, a Member State may apply for authorisation to take protective measures in order to rectify the situation and adjust the sector concerned to the economy of the common market.“ Dieser Artikel enthält derart vage und weit auslegbare Formulierungen, denen zufolge „protektionistische Maßnahmen

in irgendeinem Sektor“ ergriffen werden können, wenn nur „ernsthafte und überzeugende Schwierigkeiten“ aufgetaucht sind, daß auf diesen Artikel jederzeit zurückgegriffen werden könnte, um der Autogesellschaft Einhalt zu gebieten. (Treaties establishing the European Communities, Documents concerning the accession, Luxemburg 1973 S. 331)

Daß bei Angelegenheiten, die wichtiger waren als die Zerstörung von Umwelt, Natur und Klima durchaus so verfahren wurde, zeigte das Jahr 1982: Inmitten der damaligen Rezession erklärte Italien kurzerhand den „Notstand des Außenhandels“, worauf ein großer Teil der geltenden EG-Bestimmungen über zollfreien EG-internen Handel ausgesetzt wurden. Ähnliches ereignete sich zur selben Zeit in Griechenland und Frankreich.

(1) Reduktion des Verkehrsaufkommens:

Die Gesellschaft wendet einen immer größeren Teil ihrer zur Verfügung stehenden individuellen und Gesamtzeit für den Transport von Personen und Gütern auf. Ein großer Teil dieser Mehrarbeitszeit für Transportarbeit ist unproduktiv verausgabte Zeit. Die Verachtfachung der Verkehrsleistungen im Personenverkehr, die in Westdeutschland im Zeitraum 1950 bis 1990 stattgefunden hat, ist zum größten Teil darauf zurückzuführen, daß der künstliche oder erzwungene Verkehr zugenommen hat infolge Zersiedelung, Trennung der ursprünglich eng miteinander verbundenen Funktionen Wohnen, Arbeiten, Freizeitgestaltung, durch die Zerstörung der Naherholungsgebiete usw. Die Vervierfachung der Transportleistungen, die im Güterverkehr im gleichen Zeitraum stattgefunden hat, ist zu einem großen Teil Ergebnis einer ins Absurde gesteigerten arbeitsteiligen Produktion, die u. a. durch die künstlich niedrig gehaltenen Transportpreise ermöglicht wurde.

Oberstes Ziel jeder alternativen Verkehrsplanung muß es sein, den künstlichen Verkehr im Personen- und den volkswirtschaftlich unnötigen Verkehr im Gütersektor zu reduzieren. Ohne die Mobilität, insoweit sie menschlichen und gesamtgesellschaftlich vertretbaren Bedürfnissen entspricht, einzuschränken, erscheint eine Halbierung der Verkehrsleistungen im Personenverkehr und ein Abbau der Transportleistungen im Güterverkehr um den selben Prozentsatz – jeweils bezogen auf die Verkehrsleistungen in Westdeutschland im Jahr 1990 – als realistisches Ziel. Die stärksten Rückgänge müßten dabei dort erzielt werden, wo die Fehlentwicklungen am größten sind: beim Individualverkehr und beim Transport auf Lastkraftwagen.

Diese – radikal erscheinenden – Reduktionen der Verkehrsleistungen kommen beim gesamten motorisierten Verkehr einer Verkehrsleistung gleich, wie sie in der Bundesrepublik Deutschland im Jahr 1963 erreicht worden war, also zu einem Zeitpunkt, als die Massenmotorisierung bereits zu einem größeren Teil realisiert war. Dabei wurden bereits damals viele Milliarden Personen- und Tonnenkilometer geleistet, die als künstlicher oder volkswirtschaftlich unnötiger Verkehr zu qualifizieren waren. Diese Zielsetzung käme im Personenverkehr auch einer Pro-Kopf-Verkehrs-

leistung gleich, wie sie in Großbritannien Ende der sechziger Jahre und in Italien 1973/74 vorlag. All dies sind Vergleiche, die zeigen, daß es falsch ist zu behaupten, eine so definierte alternative Verkehrsorganisation mit einer derart drastischen Reduktion der Verkehrsleistungen müßte notgedrungen die individuelle Mobilität negativ beeinträchtigen.

Das entscheidende Element für eine radikale Reduktion der Verkehrsleistungen ist eine Struktur- und Verkehrspolitik der „kurzen Wege“.

Die geforderte Halbierung der Verkehrsleistungen ist ohne Zwangsmaßnahmen dann erreichbar, wenn eine Siedlungs- und Strukturpolitik betrieben wird, die eine radikale Verkürzung der zurückzulegenden Wege bewirkt. Das wichtigste Einsparungspotential liegt hier bei den Fahrzwecken im Alltagsleben, Berufs-, Ausbildungs-, Einkaufs- und Freizeitverkehr kann mit einer solchen Politik massiv reduziert werden, indem strukturelle Zerstörungen, die zuvor stattfanden und die Länge der jeweiligen Verkehrswege vervielfältigten, rückgängig gemacht werden.

(a) Verkehrs- und Strukturpolitik der kurzen Wege:

„Das Verkehrsbedürfnis eines Großstädtlers westlicher Zivilisation beläuft sich pro Jahr und Nase auf etwa 1000 Zielbewegungen, von denen etwa 650 fußläufigen Charakter hätten, wenn sie vom Städtebauer richtig geplant wären, von denen die restlichen 350 Bewegungen nur mit Hilfe von privaten und öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sind.“ (Martin Wagner, Verkehrter Verkehr, in: Baukunst und Werkform, Nr. 1/1957).

Die Behauptung, es gebe ein weitgehend festes „Verkehrsbedürfnis“, das „rund 1000 Zielbewegungen pro Jahr“ entspreche, mag Verwunderung auslösen. Verblüffend ist, wenn sich dies noch in der statistischen Wirklichkeit der Bundesrepublik Deutschland nachweisen läßt: Unabhängig von der Zahl der Autos blieb die Gesamtzahl der Zielbewegungen der Menschen, die in Westdeutschland leben, immer auf einem Niveau von knapp tausend: Das motorisiert oder zu Fuß und per Fahrrad erbrachte „Verkehrsaufkommen“ stieg zwischen 1960 und 1982 zwar von 48 Milliarden beförderter Personen auf 55 Milliarden, bezogen auf jeden Bundesbürger und jede Bundesbürgerin über sechs Jahren ergeben sich jedoch tatsächlich sehr ähnliche Gesamtzahlen von jährlich 920 und 960 „Zielbewegungen“.

Diese läßt sich für westdeutsche Verhältnisse konkretisieren. Eine entsprechende Rechnung erfolgt in der nachfolgenden Tabelle 1. In dieser sind die Zahlen für den Zeitraum 1960 bis 1982 und die Projektionen des letzten Bundesverkehrswegeplans bis zum Jahr 2000 wiedergegeben. In dieser Tabelle wird für denselben Zeitraum die Entwicklung der Verkehrsleistung derjenigen des Verkehrsaufkommens gegenübergestellt und die Personenkilometer-summen umgerechnet auf die Leistung je Kopf der Bevölkerung. Hierdurch wird deutlich, welchen Charakter die „Verkehrsinflation“ hat: Erhöht hat sich nur die Verkehrsleistung, nicht die Anzahl der Verkehrswege. Während ein Bundesbürger noch 1960

für die Gesamtlänge seiner rund 1 000 Wege lediglich 5 000 Kilometer – zu Fuß, per Drahtesel, im öffentlichen Personennahverkehr, in Eisenbahnen oder im Personenkraftwagen – zurücklegte, waren es 1982 für dieselbe Wegezahl mehr als doppelt so viel: 10 120 Kilometer. Die durchschnittliche Länge der einzelnen Wege hat sich in 6,2 auf 11 Kilometer 1982 – und 13 Kilometer 1990 – erhöht.

Eine andere Rechnung, die der britische „Economist“ aufstellte, nimmt als Ausgangsbasis die Zahl der je Einwohner und je Tag zurückgelegten Kilometer. Hier kamen auf einen durchschnittlichen Einwohner der Bundesrepublik Deutschland 1976 19 Kilometer, 1986 waren es bereits 23 Kilometer. Der internationale Vergleich dieses Maßstabs ergibt eine extreme Spannweite unter ansonsten ähnlichen Gesellschaften, die den westlichen Weg der Industrialisierung gegangen sind: Während 1986 ein durchschnittlicher US-Bürger 52 Kilometer pro Tag zurücklegt, bringt es ein bundesdeutscher „nur“ auf weniger als die Hälfte, auf besagte 23 Kilometer. Sein japanisches Äquivalent kommt gar mit einer Tagesleistung von acht Kilometern aus. „Have car, will travel – wer ein Auto hat, wird fahren“, so die Überschrift des „Economist“. Doch dies drückt nur die halbe Wahrheit aus; die andere lautet, daß die hohe Pkw-Dichte einhergeht mit einer Zerstörung von Strukturen, wodurch Verkehr künstlich entsteht. („The City, the computer and the car“, in: Economist vom 18. Februar 1989.)

Die in der Modellrechnung vorgegebene Zielsetzung besagt demnach nicht nur, bis zum Ende der Planungsperiode in rund 15 Jahren die Verkehrsleistungen mindestens zu halbieren. Sie impliziert gleichzeitig, daß dies grundsätzlich nichts an der Zahl der jährlich rund tausend Zielbewegungen und damit nichts an den realisierten Fahrtzwecken ändern wird.

Schließlich weist die Tabelle einen anderen wichtigen Tatbestand aus: Die Verkehrsleistung wurde so gut wie ausschließlich durch den Pkw-Verkehr gesteigert (Zeile 1a). Der absolute Zuwachs des übrigen Verkehrs (Zeile 1b) fällt für die Gesamtsumme kaum ins Gewicht. Die nichtmotorisierte, auf Schusters Rappen oder auf Drahteseln erbrachte Verkehrsleistung ging bis 1982 sogar beträchtlich zurück – indem bisher unmotorisiert realisierte Fahrtzwecke nun mit dem Pkw erreicht werden.

Tabelle 1

Verkehrsleistung und Verkehrsaufkommen 1960, 1965, 1982 und um das Jahr 2000

		Verkehrsaufkommen				Verkehrsleistung				Erwartung DIW f. 3000
		1960	1965	1982	Ziel für Anf. 21. Jhd.	1960	1965	1982	Ziel für Anf. 21. Jhd.	
		in Millionen beförderte Personen				in Milliarden geleistete Personenkilometer				
1	Gesamter motorisierter Personenverkehr	23 000	27 000	35 600	30 000	255	362	588	300	740
1a	davon: Pkw-Verkehr	15 300	19 600	28 300	–	162	267	460	170	643
1b	Übriger motorisierter Pers.verk. (ÖPNV, DB, Luft)	7 700	7 400	7 300	–	93	95	128	130	95
2	Nichtmotorisierter Personenverkehr (Fußgänger und Velo)	25 000	23 000	20 400	25 000	40	33	28	40	30
3	Gesamter Personenverkehr (1+2)	48 000	50 000	56 000	55 000	295	395	616	340	770
4	Wohnbevölkerung in der BRD über 6 Jahre; in Mio.	52,0	54,1	58,1	57,0	52,0	54,1	58,1	57,0	57,0
		Zahl der Fahrten insgesamt				Jahresleistung in km				
5	Anzahl der jährlichen Fahrten pro Kopf bzw. Verkehrsleistung pro Kopf (3 : 4)	920	925	960	963	5 670	7 300	10 600	5 965	13 300
5a	davon: motorisiert (1 : 3)	440	500	610	525	4 900	6 690	10 120	5 265	12 983
5b	nichtmotorisiert (2 : 3)	480	425	350	440	770	610	480	700	520
6	Durchschnittliche Länge der Wege pro Kopf: in Kilometer					6,2	7,9	11,0	6,2	14,0

Berechnet nach: Verkehr in Zahlen 1985, S. 164 ff.; Prognos, Bundesverkehrswegeplan 1985, Basel 1983; Lange Reihen der Wirtschaftsentwicklung, herausgegeben vom Statistischen Bundesamt in Wiesbaden, Stuttgart/Mainz 1974, S. 18; Statistisches Jahrbuch 1985, S. 61. Fußgänger und Fahrradverkehr in der Bundesrepublik, in: DIW-Wochenbericht, Nr. 39/1981. Die letzte Zeile (durchschnittliche Länge der Wege pro Kopf) entsteht durch Division der in der 5. Zeile aufgeführten Kilometerjahresleistungen pro Kopf durch die entsprechenden, in derselben Zeile wiedergegebenen jährlichen Fahrten pro Kopf.

Erfahrungen mit einer alternativen Strukturpolitik gibt es nur in Ansätzen. Es handelt sich ebenso um den wichtigsten Bereich in einer alternativen Verkehrsplanung wie um den schwierigsten.

Notwendig ist die Umkehrung der Städtebau-Charta von Athen, die Wohnen und Arbeiten strikt voneinander trennte, begleitet von einer Struktur- und Städtebaupolitik, die auf überschaubare Stadtquartiere mit sehr viel geringerem Verkehrsaufkommen abzielt und eine Dezentralisierung städtischer Strukturen vorsieht. Anstatt der Begünstigung des große Flächen in Anspruch nehmenden Ein- und Zweifamilienhausbaus muß die Wiederherstellung alter Wohnstrukturen in den traditionellen Siedlungsgebieten und städtischen Zentren gefördert werden, begleitet von verkehrsberuhigenden und -vermeidenden Maßnahmen. Die gegenwärtige Wohnungsbauförderungspolitik läuft jedoch auf das Gegenteil hinaus. Bei einer stagnierenden Gesamtbevölkerung wird Jahr um Jahr die Fläche des besiedelten und verkehrlich erschlossenen Gebiets ausgedehnt. Die Wegelängen bei allen genannten Verkehrswegen des Alltagsverkehrs werden Jahr um Jahr weiter gesteigert. So mußten allein 1991 weitere 4000 Geschäfte im Lebensmittel-Einzelhandel in den alten und neuen Bundesländern schließen, so daß deren Zahl auf 90 000 sank; bis 1995 sollen es 25 000 weniger sein. Dieser Konzentrationsprozeß erfolgt u. a., weil die Kosten des Verkehrs diesen immer größer und konzentrierter werdenden Einkaufszentren nicht auferlegt werden.

Die Forderung nach „Deregulierung“ wird in der Regel von denjenigen aufgestellt, die damit Verkehr fördern und Wachstum auf Kosten der Umwelt realisieren wollen. Es gibt allerdings Deregulierungsforderungen, die die entgegengesetzte Zielsetzung verfolgen. Dies wird beispielsweise seit 1991 mit dem Projekt „Nachbarschaftsladen 2000“ verfolgt. Es handelt sich um ein von der Wiesbadener „Gesellschaft für Forschung Planung Entwicklung“ entwickeltes Konzept, das Anleihen bei den Krämerläden vergangener Zeiten macht. Neben einem Lebensmittelladen, einem Bankschalter, einer Poststelle und einer Reinigung kann hier auch der elementare Bedarf an Arzneimitteln und Drogerieartikeln abgedeckt werden.

Vergleichbares wäre mit einer Reihe von Diensten vorstellbar, die bisher in zentralisierter staatlicher Hand liegen und zunehmend nur noch in größeren Gemeindezentren angeboten werden, so z. B. die Post.

Vergleichbare Konzepte müßten für Verwaltungen entwickelt werden. Die Überzentralisierung, die im Bereich der Behörden, Verwaltungen und bei kommunalen Einrichtungen in den letzten Jahrzehnten vollzogen wurde, muß zu einem großen Teil wieder rückgängig gemacht werden. Vielfach bieten sich auch hier mobile Formen des Services an, wie sie beispielsweise im Fall rollender Leihbüchereien praktiziert werden.

(b) Reduktion der Pkw-Fahrten im Alltagsverkehr:

Die nach der Zerstörung der Naherholungsgebiete zweitwichtigste verkehrsfördernde strukturelle Zerstörung hängt eng mit der Kapitalkonzentration im industriellen und Dienstleistungssektor zusammen und betrifft den Berufsverkehr. Dieser macht Anfang der neunziger Jahre bereits ein knappes Viertel der gesamten Verkehrsleistung im Pkw-Verkehr aus. Er liegt damit bei der Verkehrsleistung an zweiter Stelle hinter dem Freizeitverkehr und weit vor dem Einkaufs- und Ausbildungsverkehr.

Hier gab es vor allem in den siebziger und achtziger Jahren einen enormen Sprung nach vorn: Während 1965 die mit Pkw realisierte Verkehrsleistung im Einkaufsverkehr noch über derjenigen im Berufsverkehr lag, erreicht der Berufsverkehr heute eine Pkw-Verkehrsleistung, die mehr als das Zweieinhalbfache des Einkaufsverkehrs beträgt. Die deutsche Einheit hat diese Entwicklung in einem kaum vorhersehbaren Ausmaß gesteigert: 1992 gibt es über 650 000 Berufstätige, die von Ost- nach Westdeutschland pendeln. Die durchschnittliche Reiseweite je Pendler soll bei 120 km (Hin- und Rückweg) liegen. Das wären arbeitstäglich 72 Millionen Personenkilometer oder jährlich rund 16 Milliarden Pkm. Damit liegt die Personenkilometerleistung, die durch den neuen Pendlerverkehr Ost-West zustande kommt und die überwiegend in Pkw und Bussen absolviert wird, höher als die gesamte Pkm-Leistung im Berufsverkehr, die 1960 in Pkw erbracht wurde. (1960 wurden in Westdeutschland 15 Milliarden Pkm im Berufsverkehr mit Pkw erbracht.)

Die kontinuierlich verlängerte Transportzeit der Berufstätigen entspricht weitgehend den Arbeitszeitverkürzungen, die seit den

sechziger Jahren erfolgten – die reale Zeit, die für Transport und Arbeit aufgewandt wird, blieb dieselbe. Eine Forderung, die diesem Prozeß entgegenwirken würde, wäre die Bezahlung der durchschnittlichen Transportzeit im Berufsverkehr als Arbeitszeit durch die Arbeitgeber oder durch einen gesellschaftlichen Fonds, gespeist aus zusätzlichen Einnahmen, die mit der marktgerechten Besteuerung des Individualverkehrs erzielt werden. Hiermit würde als steuerndes, den Verkehr reduzierendes Element ein materielles Interesse geschaffen, die Wege im Berufsverkehr wieder zu verkürzen und Wohnorte und Arbeitsplätze näher aneinanderzurücken.

Daß der entscheidende Grund für die Verkehrsinflation in der Tatsache zu suchen ist, daß die Preise für Verkehre aller Art keine kostendeckende sind, wird gemeinhin anerkannt.

Allein hinsichtlich des Gewichts, das der Individualverkehr einnimmt, müssen Einsparungen bei den Verkehrsleistungen in erster Linie durch Einsparungen im Pkw-Verkehr erzielt werden. Daß dies möglich ist, zeigt die Strukturanalyse der Pkw-Fahrten. Bereits die Gesamtlänge der durchschnittlichen Autofahrt gibt zu denken: Sie liegt 1982 bei 16 Kilometern (460 Milliarden Pkm dividiert durch 28,3 Milliarden beförderte Personen). Der überwältigende Teil dieser Pkw-Fahrten findet im Alltagsverkehr mit seinen Kurzstreckendistanzen statt: 52 Prozent aller Pkw-Fahrten konzentrieren sich auf den Berufs-, Einkaufs- und Ausbildungsverkehr. Gemessen an der Verkehrsleistung machen diese Fahrten bereits 35 Prozent der gesamten auf Pkw erbrachten Verkehrsleistungen aus. Rechnet man den Freizeitverkehr hinzu, dann steigt der Anteil der so definierten „Fahrten des Alltagsverkehrs“ an der Gesamtzahl beförderter Personen auf 87 Prozent; ihr Anteil an der gesamten Personenkilometerleistung des Individualverkehrs liegt bei 77 Prozent. Es verbleiben die Fahrtzwecke „Urlaubsverkehr“ und „Geschäftsreiseverkehr“. Diese machen zusammen die restlichen 13 Prozent des Verkehrsaufkommens und 23 Prozent der Verkehrsleistung aus. Der Urlaubsverkehr selbst kommt gerade auf einen Zehnprozentanteil an der gesamten Pkw-Verkehrsleistung.

Der größte Teil der Pkw-Fahrten erfolgt im innerstädtischen Bereich oder in dichtbesiedelten Räumen. Nach Angaben des Umweltbundesamtes liegt die Wegelänge von 10 Prozent aller innerstädtischen Pkw-Fahrten bei einem Kilometer und weniger. Die Hälfte aller Pkw-Fahrten in der Stadt weist eine Wegelänge von maximal fünf Kilometern auf. Damit sind qualitativ – von den Fahrtzwecken her gesehen – und quantitativ – hinsichtlich der Wegelänge – optimale Bedingungen für eine Verlagerung dieser Fahrtzwecke zum nichtmotorisierten und zum öffentlichen motorisierten Verkehr gegeben.

Bei den Fahrtzwecken Berufs-, Einkaufs- und Ausbildungsverkehr wird der private Pkw ohnehin oft nicht aus freien Stücken, sondern als Ergebnis einer Nötigung genutzt: Ein attraktives Angebot im ÖPNV fehlt, die Entfernungen zwischen Wohnung und Arbeitsplatz oder Ausbildungsort sind zu groß, günstige Einkaufsmöglichkeiten in Wohnnähe sind nicht vorhanden, geeig-

nete sichere Fahrradspuren oder -wege und entsprechende Fußgängerwege, auf denen Gehen auch körperlich erholsam ist, sind Mangelware. Auch im Freizeitverkehr ist ein großer Teil der Pkw-Fahrten ersetzbar. So wird der Pkw oft nur deshalb genutzt, weil es am späten Abend und nachts kein – oder kein ausreichendes oder kein für Frauen sicheres – ÖPNV-Angebot gibt. Das gilt für die städtischen Zentren in der Regel ab 23 oder 24 Uhr, im Fall kleinerer und mittlerer Städte und im ländlichen Raum richtet sich der öffentliche Verkehr ausschließlich nach den Stoßzeiten im Berufs- und Ausbildungsverkehr. Nach Feierabend oder am Wochenende ist man auf das Auto angewiesen. Auch die Promille-Grenze wäre für viele ein Argument, das Auto zu Hause zu lassen, wenn es eine Alternative gäbe und wenn das entsprechende Bewußtsein ausreichend gefördert würde. Nächtliche Autofahrten im alkoholisierten Zustand – die wichtigste Ursache für die schweren Straßenverkehrsunfälle – liegen zwar in erster Linie in der Verantwortung der Fahrer. Sie sind aber auch von den Betreibern und Verteidigern einer Verkehrsorganisation zu verantworten, die vielfach dazu zwingt, das private Auto zu benutzen.

Beispielhaft für die zusätzliche Steigerung des Freizeitverkehrs sind die Veränderungen, die bei den Kulturangeboten für Theater- und Kinobesuche in den achtziger Jahren erfolgten und für die neunziger Jahre anstehen. Während die Theater und kleinen Bühnen der mittleren und der meisten größeren Städte stark rückläufige Besucherzahlen kennen, werden einzelne Aufführungen als bundesweite Spektakel vermarktet und verkehrstechnisch optimal erschlossen: Aus den 50-Kilometer-Fahrten vom Umland zum Theaterbesuch in der nächstgelegenen Stadt vergangener Zeiten wurden Fahrten über eine Distanz von hunderten Kilometern zu „Cats“ in Wien oder Zürich, dem „Phantom der Oper“ in Hamburg, dem „Starlight Expresß“ in Bochum – zum Paketpreis von Fahrt, Übernachtung und Theaterbillet. Einzelne Theaterbauten werden ausschließlich zum Zweck solcher zentralisierter Veranstaltungen gebaut und mit Subventionen gefördert, in deren Folge der „kleine, dezentrale Kulturbetrieb“ beschleunigt ruiniert und dessen Förderung reduziert wird. Seit Ende der achtziger Jahre entstehen neue „Multiplex“-Kinos, deren schiere Größe einen massiven Zuwachs an Freizeitverkehr – auf den Straßen – zur Folge hat und ein neues Sterben kleinerer und mittlerer Kinos einleitet. Nachdem im Kölner Raum allein in den Jahren 1990 bis 1992 mit zwei solcher Großkinos 4 500 neue Kinoplätze geschaffen wurden, sollen in München in den Jahren 1993 bis 1995 gleich vier solcher Multiplex-Kinos mit zusammen knapp 11 000 neuer Kinossesseln entstehen. Auch hier handelt es sich um einen konkreten Beitrag zur Steigerung des Freizeitverkehrs und zur Zerstörung dezentraler kultureller Angebote.

Schließlich liegen inzwischen die meisten Naherholungsgebiete außerhalb der Reichweite des nichtmotorisierten Verkehrs, des ÖPNV oder anderer öffentlicher Verkehrsmittel. Ein Großteil des Freizeitverkehrs besteht darin, daß Millionen Pkw durch Städte fahren, deren Erholungswert durch eben diese Autos zerstört wurde, über Ringstraßen, Tangenten und Autobahnringe vorstoßen, die zuvor bestehende Naherholungsgebiete zerstörten, um

„ins Grüne“ zu gelangen, wo nicht selten neue „Phantasia-Parks“ oder „Spaßbäder“ entstanden sind, die diesen Verkehr nochmals potenzieren und konzentrieren und wiederum dazu beitragen, noch bestehende dezentrale Freizeitmöglichkeiten zu zerstören.

Die nackten Zahlen über die Pkw-Dichte besagen zunächst nur wenig über die reale Nutzung des Pkw. Von „Extremen in der Transportmittelnutzung“ berichtet eine Untersuchung des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu). Sie reichen von „der verdichteten zentralisierten Millionenstadt europäischen oder asiatischen Typs, wo Fußgänger- und öffentlicher Linienverkehr zusammen über 80 Prozent aller Wege ausmachen (z. B. Tokio) bis zur dünnbesiedelten weitläufigen Flächenstadt mit schwachem Zentrum, wo über 96 Prozent aller Wege Autofahrten sind (z. B. Los Angeles)“. (Dieter Apel/Klaus Ernst, Stadtverkehrsplanung Teil 1 – Mobilität. Grunddaten zur Entwicklung des städtischen Personenverkehrs, Berlin 1980, S. 172)

In einer Reihe von Städten gibt es überzeugende Modellversuche zur Verringerung und Verlagerung von Verkehr. Eine umfangreiche Untersuchung des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu) Mitte der achtziger Jahre hat sich mit der Verkehrsentwicklung und -struktur in fünfzehn europäischen Städten befaßt. In diesen Städten wurden seit Anfang der siebziger Jahre gezielte Maßnahmen zur Eindämmung des Individual- und zur Förderung des öffentlichen und des nichtmotorisierten Verkehrs durchgeführt. Das Ergebnis ist beeindruckend. Im Zeitraum 1975 bis 1981, in dem in der Bundesrepublik Deutschland die Zahl der mit dem Pkw absolvierten Fahrten um über 20 Prozent zunahm und der öffentliche Verkehr stagnierte, kam es in den genannten Städten zu folgenden Entwicklungen: Der Pkw-Verkehr ging um 10 bis 20 Prozent zurück; in Hannover sogar um 25 Prozent (obwohl die Motorisierung um 20 Prozent zunahm) und in Erlangen um 14 Prozent (obwohl die Pkw-Dichte um 27 Prozent anstieg). Auch in Städten, die bereits einen bedeutend niedrigeren Anteil des Individualverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen aufwiesen als in vergleichbaren BRD-Städten, wurde der Pkw-Verkehr weiter zurückgedrängt. Gleichzeitig erlebte der Fahrradverkehr Zuwachsraten zwischen 10 und 100 Prozent. Dieser Zuwachs ging nicht auf Kosten der Personenfahrten in öffentlichen Verkehrsmitteln. Die Difu-Studie führt dazu aus: „Als erfolgreich kann ... eine Verkehrspolitik bezeichnet werden, bei der eine Zunahme des Fahrradverkehrs nicht zu Lasten des öffentlichen Verkehrs oder umgekehrt verlief, sondern die in beiden sektoralen Bereichen zu Zuwachs führte.“ (Dieter Apel, Stadtverkehrsplanung, Teil 3: Umverteilung des städtischen Personenverkehrs. Aus- und inländische Erfahrungen mit einer stadtverträglicheren Verkehrsplanung, Berlin 1984, S. 336f.)

Was die Difu-Studie eindeutig belegt, ist, daß eine Verkehrsverlagerung, wie sie hier vorgeschlagen wird, machbar ist, wenn eine solche Konzeption denn umfassend und konsequent angegangen wird. Der Verfasser der Studie gelangt zum „Ergebnis ...“, daß (in bundesdeutschen Städten) mindestens die Hälfte der werktäglichen Pkw-Fahrten ersetzbar wäre durch Umsteigen auf den

öffentlichen Verkehr, das Fahrrad bzw. durch Gehen“. Dieter Apel betont, daß „dabei... von der bestehenden Verkehrsstruktur ausgegangen“ wurde. „Linienverlängerungen und zusätzliche Linien im öffentlichen Verkehr, die bei stark steigenden Passagierzahlen wahrscheinlich wären, wurden dabei noch nicht berücksichtigt.“ Die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in der Stadt Freiburg im Breisgau seit Herbst 1991 belegt die letztere Aussage überzeugend. Die Difu-Studie folgert, daß somit „auch diese Abschätzung von mindestens 50 Prozent verlagerungsfähigem Pkw-Verkehr noch nicht das volle Potential darstellt“. Der in der Studie entwickelte Umverteilungsplan, mit dem 50 Prozent aller Pkw-Fahrten verlagert werden, geht von einem zehnprozentigen Wachstum der Fußgängeranzahl, von einem Anstieg der Fahrradfahrten um 80 Prozent (auf das „Erlanger Niveau“), einer Zunahme des öffentlichen Verkehrs um ein Drittel und einem leicht erhöhten Besetzungsgrad bei den – ansonsten halbierten – Pkw-Fahrten aus. Das entspricht in Dynamik und Gewichtung den in den hier vorgelegten Programmpunkten geforderten Verkehrsreduktionen und der Modellrechnungen in Tabelle 1. Die Umverteilungsrechnung der Difu-Studie ist als Anhang wiedergegeben.

(2) Ohne Auto mobil

Laut Worldwatch Institute gibt es weltweit mindestens doppelt so viele Fahrräder wie Autos: 800 Millionen. Auch die Fahrradtechnik und der hier vorliegende Energieverbrauch sind im Vergleich zum Auto revolutionär: Der Weltumradler Wolfgang Reiche rechnet vor: „Um ein Kilogramm Gewicht auf einem Fahrrad einen Kilometer weit zu transportieren, werden lediglich 0,63 Joule oder 0,15 Kalorien benötigt... Unter Vorgabe einer bestimmten Menge Energie kommt ein übliches Auto durchschnittlich 200 Meter weit – ein Fahrrad dagegen über 4,5 km.“

Daß inzwischen die durchschnittliche Geschwindigkeit des Individualverkehrs in Städten auf diejenige eines Velofahrers gesunken ist, ist bekannt; für Los Angeles wird als Durchschnittsgeschwindigkeit auf den Highways 15 km/h angegeben, für Athen, Paris und London Werte zwischen 15 und 20 km/h; westdeutsche Städte könnten etwas höhere Durchschnittsgeschwindigkeiten im Individualverkehr aufweisen. Sie sind jedoch, gemessen an der eingesetzten Technik und der PS-Zahl lächerlich.

Dennoch bleiben in der Autogesellschaft diejenigen, die ihre Wege mit dem Velo oder zu Fuß zurücklegen, die schwächsten Verkehrsteilnehmer. Die offizielle Verkehrspolitik und Teile der Fahrrad- und Radzubehörindustrie haben den Weg gewählt, Radler und Radlerinnen möglichst der Autogesellschaft anzupassen – beispielsweise durch Reglementierung des Radverkehrs, „dynamisches“ Outfit, Radregistrierung, Propagierung einer Helmpflicht etc.

(a) Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs

Bei einer alternativen Verkehrsplanung muß umgekehrt der Akzent auf der Anpassung des motorisierten Verkehrs an die

Bedingungen der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer liegen. Die grundlegende Voraussetzung hierfür ist die oben skizzierte Strukturpolitik der kurzen Wege. Wenn die Wege im Alltagsverkehr wieder verkürzt würden, können Fußgänger und Velofahrer wieder einen qualitativ höheren Anteil an den zurückgelegten Wegen erobern. Die Beispiele aus den Niederlanden und einzelnen bundesdeutschen Städten demonstrieren, daß bereits heute in einem großen Teil unserer Städte wieder Anteile des nichtmotorisierten Verkehrs erreichbar sind, die über 50 Prozent der zurückgelegten Wege liegen. Das heißt, daß eine Verkehrspolitik für die nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer dann nicht nur eine Politik für die Schwachen ist, sondern auch eine für die Mehrheit. Dabei muß grundsätzlich davon ausgegangen werden, daß die offiziellen Verkehrsstatistiken den nichtmotorisierten Verkehr stark unterschätzen. Nachdem die wichtigste statistische Verkehrserhebung, die sogenannte KONTIV-Studie, dahin gehend verfeinert wurde, daß dem Fußgänger- und Fahrradverkehr stärker Rechnung getragen wurde, wurden für den Individualverkehr ausgesprochen ungünstige Resultate zu Tage gefördert. Diese waren derart ernüchternd, daß, so Rita Monheim-Dandorfer und Heiner Monheim, „vom Bundesverkehrsminister die Gelder für weitergehende Analysen gestrichen wurden. Viele der interessantesten Ergebnisse wurden nicht zur Veröffentlichung freigegeben... Für die neuen Verkehrserhebungen wurden schleunigst wieder die alten Methoden eingeführt.“ (Heiner Monheim/Rita Monheim-Dandorfer, *Straßen für alle*, Hamburg 1991, S. 94).

Die vorliegenden Erfahrungen zeigen, daß der Unterschied zwischen einer Stadt, die vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) die „Rostige Speiche“ verliehen erhielt, und einer solchen, die mit dem „Goldenen Rad“ ausgezeichnet wurde, nicht so sehr in der Kilometerzahl der vorhandenen Radwege, sondern in der Existenz oder Nichtexistenz eines fahrrad- und fußgängerfreundlichen Klimas besteht. Voraussetzungen für ein solches Klima sind die Tempobeschränkungen, Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung mit dem Ziel einer weitgehend autofreien Stadt. So zeigt beispielsweise ein Vergleich zwischen niederländischen und bundesdeutschen Städten keinen allzu großen Unterschied hinsichtlich der Länge der Fahrradwege. Der bedeutend größere Anteil des Fahrrad- und meist auch Fußgängerverkehrs in den Niederlanden ist in erster Linie auf die den Kfz-Verkehr beruhigenden, das durchschnittliche Pkw-Tempo absenkenden Maßnahmen und eine größere Rücksichtnahme der Pkw-Fahrer auf die schwächeren Verkehrsteilnehmer zurückzuführen. Grundsätzlich bieten getrennte Fahrradwege dort den Radlern Vorteile, wo der Autoverkehr weiter ungezügelt dahinbraust (allemaal außerhalb von Städten und Wohngebieten). In dem Maß jedoch, wie der Autoverkehr gedrosselt und reduziert wird, muß die Priorität darauf liegen, daß die Radlerinnen und Radler die Straßen zurückerobern und die Gehsteige ganz den zu Fuß Gehenden zur Verfügung stehen. „Die Entwicklung zu schmalen Radstreifen auf Bürgersteigen war falsch. Die Radfahrer müssen wieder in Massen in die Straßenfahrspuren hinein.“ So Dieter Bollhöfer, Chef der Kölner Verkehrsbetriebe (KVB), 1991, der sich damit

einer seit langem erhobenen Forderung der Radlerinnen und Radler anschloß (Express vom 12. Juni 1991).

Diese Forderung entstand vor allem auch aus der Analyse der Unfälle zwischen Pkw und Fahrradfahrern: Die Abtrennung der Velofahrer auf Radwege erweist sich dann als für diese lebensgefährlich, wenn Straßen Radwege kreuzen oder Radwege enden und unvermittelt in Autostraßen münden, so daß Autos plötzlich mit Radelnden konfrontiert werden (z. B. beim Abbiegen). Dort wo solche Übergänge von Radwegen auf Autostraßen noch nötig sind, müssen die Radfahrenden durch bauliche Maßnahmen geschützt werden.

Noch überzeugender als einzelne Spuren auf Autostraßen bei gleichzeitiger Reduktion des Tempos auf 30 km/h sind Straßen, die ganz für den nicht motorisierten und öffentlichen Verkehr reserviert sind. In dem Maß, wie der Autoverkehr reduziert und Schritte in Richtung autofreier Städte realisiert werden, wird sich eine solche neue Straßenverkehrsordnung durchsetzen.

Dies ist auch die technische Voraussetzung dafür, daß Städte und Wohngebiete wieder ausreichend Raum für die elementare Verkehrsform, das Gehen, zugestehen. Rita Monheim-Dandorfer und Heiner Monheim glauben, daß „gerade weil es so selbstverständlich und natürlich ist, das Gehen als Fortbewegungsart in einer Zeit, in der man neue und schnelle Verkehrsmittel erfand, immer mehr ignoriert (wurde)“. Regelmäßig wird Gehen bei statistischen Verkehrserhebungen schlicht „vergessen“.

Die Voraussetzungen für einen qualitativ höheren Anteil des Fußgängerverkehrs an allen Wegen sind

1. kurze Wege im Alltagsverkehr,
2. ein fußgängerfreundliches Klima (stark reduzierter Lärm; Städte mit Lebens- und Erholungsqualität) und
3. die Einhaltung von Mindeststandards für den Fußgängerverkehr: ausreichend breite Gehwege, sichere – niveaugleiche – Übergänge, ausreichende Verkehrsinseln, fußgängerfreundliche Ampelschaltungen.

Heute gilt die Forderung nach einem vier Meter breiten Bürgersteig meist als utopisch und überzogen; im gründerzeitlichen Städtebau waren vier Meter Breite für einen großstädtischen Gehweg eher ein bescheidenes Maß. Für Hauptverkehrsachsen oder Boulevards verwendeten die Städtebauer damals Bürgersteigbreiten von 11, 12 oder sogar 18 Metern. An diesen Maßen erkennt man, was Fußgängerverkehr und Aufenthalt Planern einmal wert waren.

(b) Ausbau und Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs:

In der Regel wird ein Ausbau des ÖPNV auf der Grundlage der vorgefundenen, bisher verwandten Transporttechnologie stattfinden. Das sind in den Städten mit über einer Million Einwohnern inzwischen U- und S-Bahnen in Verbindung mit Bussen und teilweise noch Straßenbahnen; in den Großstädten unter einer Million Einwohnern überwiegen die von Bussen getragenen Netze (in Ballungsgebieten zusammen mit S-Bahnen). Bei einem opti-

malen Einsatz kann ein auf Bussen basierender ÖPNV auch in Großstädten zu einem leistungsfähigen Netz ausgebaut werden; das Beispiel Bologna unterstreicht dies. Vielerorts kann durch den Ausbau des bestehenden öffentlichen Nahverkehrssystems, durch eine optimale Kombination der vorhandenen Verkehrsmittel und durch deren Effizienzsteigerung – beispielsweise durch die Verlängerung bestehender Linien, durch den Einsatz von Doppelstockwaggons im S-Bahnverkehr, wie in den Niederlanden, in Italien und in der ehemaligen DDR üblich – die Kapazität im ÖPNV und im Verkehr ins umgebende Umland mit relativ bescheidenen Maßnahmen mehr als verdoppelt werden.

Grundsätzlich ist darauf hinzuweisen, daß die Straßenbahn sich in Städten ab 60 000 und bis zu 1,5 Millionen Einwohnern als effektivste Form der öffentlichen Personenbeförderung erwies. Sie ist je Streckenkilometer mindestens zehn mal preiswerter als eine unterirdisch geführte S- oder U-Bahn und kommt zumindest dann nicht teurer als ein Busverkehr, wenn dessen gesamte Kosten, einschließlich der Wegekosten, eingerechnet werden.

Die Renaissance der Straßenbahn ist auch insofern vielversprechend, als die Straßenbahntechnik sich über einen langen Zeitraum kaum verändert hat und aufgrund der Dominanz der Auto-gesellschaft erst seit den siebziger Jahren wieder in dieselbe investiert wird – mit großen Erfolgen. So existieren inzwischen Niederflur-Straßenbahnen mit teilweise fast ebenerdigem Einstieg. Mit einer Technik der Einzelradaufhängung und Allradantrieb fährt die Tram leiser, weil sie 20 Prozent leichter ist; entsprechend niedriger liegt der Energieaufwand. Eine vergleichbare Technik ist auch für Eisenbahnen anwendbar (Wirtschaftswoche vom 6. Dezember 1991).

Auch der Lärm, den Trambahnen verursachen, ist technisch weitgehend vermeidbar durch das Verlegen von sogenannten „Flüsterschienen“, selbst die Begrünung von Straßenbahngleisen ist praktisch erprobt. [„Flüsterschienen“, auch „das Würzburger Gleis“ genannt: Das Gleisbett besteht aus einem dauerelastischen, umweltverträglichen und witterungsunempfindlichen Material, das eindrucksvoll schalldämmend wirkt. In Würzburg wurden umfangreiche Erfahrungen mit „Rasengleisen“ gesammelt (Begrünung der Trambahnstrecken).]

Unter diesen Bedingungen muß in allen Städten oder städtischen Regionen ab rund 60 000 Einwohnern geprüft werden, ob nicht Straßenbahnen das Rückgrat des öffentlichen Nahverkehrs sein sollten. In vielen Fällen könnte die Entscheidung für die Tram die erforderliche Wende in der Nahverkehrspolitik symbolisieren.

Gleich, welche Verkehrsmittel genutzt werden – wichtig ist, daß grundsätzlich der nichtmotorisierte und der öffentliche Verkehr Vorfahrt vor dem Individualverkehr genießen (Priorisierung). Dies kann z. B. durch Bus- und Tram-Sonderspuren, die verhindern, daß der öffentliche Verkehr im Stau stecken bleibt, gewährleistet werden. An Ampeln müssen Busse und Bahnen grundsätzlich Vorfahrt haben, was den Einsatz von Detektoren in den öffentlichen Verkehrsmitteln erfordert, die bei Herannahen der öffent-

lichen Verkehrsmittel die Ampeln auf Grün springen lassen. Vielfach läßt sich allein dadurch die Reisegeschwindigkeit im ÖPNV um 10 bis 20 Prozent steigern. Erforderlich für eine alternative Organisation des Nahverkehrs ist weiterhin eine optimale Kombination aller eingesetzten nichtmotorisierter und öffentlicher Verkehrsmittel. Beispiele für eine solche Kombination zwischen nichtmotorisiertem und motorisiert-öffentlichem Verkehr wurden bereits genannt. Dies wäre auch erforderlich für das Zusammenspiel von Taxen und Bahnen bzw. Bussen (Einsatz von Nachttaxen und Frauentaxen, die z. B. noch per Funk aus dem öffentlichen Verkehrsmittel geordert werden). Überlegt werden sollte auch, ob und inwieweit Taxen in einen Verkehrsverbund einbezogen werden können (z. B. halber Taxifahrpreis für Inhaber einer gültigen Umweltkarte des Verkehrsverbundes). Weiterhin ist, ähnlich wie im Schienenverkehr mit dem Schienenbus, vielerorts die Abkehr von zu großen Buseinheiten und der Einsatz von Kleinbussen erforderlich. Schließlich muß geprüft werden, inwieweit Rufbusse (Busse, die ihre Linienführung teilweise an Hand konkret eingegangener Fahrbestellungen orientieren) in manchen Städten oder Siedlungsgebieten besser der veränderten Wohnstruktur Rechnung tragen können als starre Linienführungen. Ein Rufbus-system wurde in Friedrichshafen eingeführt; in Zürich hatte das Modell eines Quartierbusses unter dem Slogan „Mit dem Bus vor die Haustür“ großen Erfolg.

(c) Das Ziel ist die autofreie Stadt:

Eine wichtige Voraussetzung für das Ziel Schaffung weitgehend autofreier Städte und Regionen ist die Realisierung eines Bindeglieds zwischen dem nichtmotorisierten Verkehr und dem ÖPNV einerseits und dem Verkehr im Umland andererseits. Gelingt dies bei drastischer Reduzierung des Individualverkehrs, so wird eine durchgängige Kette von nichtmotorisierten und motorisiert-öffentlichen Verkehr geschaffen, in der das Auto weitgehend überflüssig, massenhafte Entscheidungen, auf das private Auto zu verzichten, denkbar werden. Um eine solche Kette herzustellen, kann an das Modell der früheren Kreisbahnen angeknüpft werden. Diese erschlossen in den meisten Regionen das Umland und banden dieses an das nächste städtische Zentrum an. Von diesen Kreisbahnen sind heute nur noch wenige existent. Im Fall der Prüfung, ob diese wiederbelebt werden können – beispielsweise dort, wo diese nur noch als Güterbahnen betrieben oder die Gleise aus „strategischen Gründen“ erhalten blieben oder wenigstens die Trassen noch existieren –, müßte als erstes untersucht werden, inwieweit die alten Siedlungs- und Verkehrsstrukturen noch existieren bzw. welche Veränderungen bei den Verkehrsströmen sich ergaben.

Die Schnelligkeit und der hohe Komfort moderner Straßenbahnen ermöglichen beispielsweise ihre Verlängerung ins Umland. Es handelt sich dann um Stadtbahnen, die im Nahverkehr die Funktion von Straßenbahnen wahrnehmen und im Umland die Funktion der Regional- oder Kreisbahn erfüllen.

Auf diese Weise lassen sich ganze regionale Schienenverkehrsnetze aktivieren. So lieferte Dieter Glässel am Beispiel des Ver-

kehrsrums 5 des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr – mit Schwerpunkt Hagen – den Nachweis, wie ein solcher schienengebundener Nahverkehr auf bereits bestehenden, aber so gut wie nicht mehr genutzten DB-Gleisen organisiert werden könnte. Sein Resultat: Mit der in der Studie skizzierten Führung des öffentlichen Nah- und Regionalverkehrs „wären alle für Ziel- und Quellverkehr relevanten Einzugsgebiete des Verkehrsbereichs 5 wieder an die Schiene angebunden“ (Dieter Glässel, in: Straßenbahnmagazin, Februar 1984).

Eine entscheidende Voraussetzung für die Durchsetzung einer alternativen Verkehrskonzeption im allgemeinen und autofreier Städte und Orte im besonderen ist die Umkehrung der herrschenden Ideologie im Verkehrssektor. Hierbei ist es sinnvoll, sich zunächst vor Augen zu halten, was den Individualverkehr attraktiv machte und weitgehend noch macht, um jeweils zu überprüfen, ob daraus Lehren für eine alternative Verkehrsorganisation gezogen werden können. Gleichzeitig gilt es dort anzusetzen, wo die natürlichen Vorteile des öffentlichen und nichtmotorisierten Verkehrs liegen.

Erforderlich wären Investitionen, die im gesamten öffentlichen Verkehr Service und Komfort anheben. Entsprechendes gilt – und hierfür wurden bereits Beispiele genannt – für den nichtmotorisierten Verkehr. Mehr Service und Komfort heißt beispielsweise, daß ausreichend Personal eingestellt sein muß. Ein wesentlicher Grund für das weitgehend schlechte Image von Bussen und Bahnen sind die Personalknappheit bei den öffentlichen Nahverkehrsunternehmen und bei der Bahn. Die Folgen reichen von unzureichend besetzten Schaltern und unzumutbaren Schalterzeiten bis hin zum Ausfall kompletter Züge und Busse. Wenn ausreichendes Personal vorhanden ist und wenn dieses aufgrund einer konsequent betriebenen Verkehrspolitik neues Selbstvertrauen zurückgewinnt, dann reichen oft einfache Maßnahmen und Gesten, um Zustimmung und Bindung der Kundschaft zu fördern.

In einer Gesellschaft, die auf Geldwirtschaft beruht, ist natürlich der Transportpreis ein entscheidendes Element. Die grundsätzliche Feststellung, daß der Individualverkehr zu verteuern und Schritt für Schritt hin zu Marktpreisen zu führen sei und umgekehrt die Preise im öffentlichen Verkehr niedriger als heute liegen müßten, ist allerdings noch unzureichend, um hier eine Wende zu erreichen. So ist auch laut ADAC der Personenkilometerpreis in einem Mittelklassewagen – trotz neuerlicher Tarifierhöhungen der öffentlichen Verkehrsunternehmen im Jahr 1992 – solange höher als derjenige in Eisenbahnen, wie das Auto nicht mit mehr als zwei Personen besetzt ist. Wenn dies dennoch die meisten Pkw-Nutzerinnen und -Nutzer nicht beeindruckt, dann hat dies viel mit der Art und Weise zu tun, wie die Preise im Individualverkehr verschleiert werden und umgekehrt damit, wie kundenunfreundlich die Tarife im öffentlichen Verkehr präsentiert werden.

Ein Transportkostensystem, das den Autoverkehr parallel entsprechend der zurückgelegten Kilometer belastet, und die Abschaffung der Kilometerpauschale bzw. die Einführung einer Ent-

fernungspauschale für alle Verkehrsteilnehmer würden diese Vorteile des Individualverkehrs bereits relativieren. Dem muß ein Tarifsystem der öffentlichen Verkehrsunternehmen entsprechen, das ähnlich funktioniert wie im Fall des vielfach zu hörenden und für den Pkw-Verkehr sprechenden Arguments: „Aber das Auto steht doch bereits in der Garage und kostet auch so Geld.“ Der Erfolg von Umwelt-Monatskarten, so derjenige der bereits angeführten Regio-Karte für Freiburg und Umland, hängt eng mit der Umkehrung dieses Prinzips zugunsten des öffentlichen Verkehrs zusammen. Wenn dies noch mit familien- und gruppenfreundlichen Tarifen verbunden und der Autoverkehr wie beschrieben eingeschränkt wird, stehen die Signale für den öffentlichen Verkehr auf Grün.

Grundsätzlich müßten die Tarife im öffentlichen Verkehr sich an den Bedürfnissen der Kundinnen und Kunden und nicht an denen des Marktes orientieren. Letzteren – falschen – Weg geht die Bundesbahn beispielsweise mit den rosaroten Tarifen; den ersten – richtigen – verfolgen die öffentlichen Verkehrsbetriebe in der Schweiz und teilweise in Österreich. Es ist nicht einleuchtend, weshalb der Kunde dafür zahlen soll, daß Verkehr in Stoßzeiten geballt anfällt. Die Aufgabe der Entzerrung von Verkehren – wenn dies sich als unumgänglich erweist und z. B. die Zusammenstellung längerer Züge und der Einsatz von mehr Personal solche Stoßzeiten nicht überbrücken hilft – ist eine strukturpolitische. Wenn der Kunde dafür bestraft wird und von diesem verlangt wird, sein Verkehrsbedürfnis entsprechend zurechtzubiegen, so wird in der Regel die Tendenz hin zum Individualverkehr und die Kritik am öffentlichen Verkehr verstärkt. Im übrigen fühlen sich diejenigen, die den öffentlichen Verkehr nutzen, von Fahrpreissystemen, bei welchen sie als Tarifexpertinnen und -experten agieren müssen, zu Recht überfordert.

Tarife in öffentlichen Verkehrsmitteln sollten in zwei Dimensionen vereinfacht und erweitert werden: Zum einen müssen sie möglichst vielen Verkehrszwecken mit ein und demselben Ticket gerecht werden („ganzheitliches Angebot“). Zum anderen sollte die zeitliche Dauer, in der sie Gültigkeit haben, möglichst lange sein („Langzeit-Angebot“ mit entsprechenden Rabatten). Beides vereinfacht den Zugang zum öffentlichen Verkehr. Die öffentlichen Verkehrsunternehmen Freiburgs und des Umlandes werben denn für ihre „Regio-Umweltkarte“ mit dem Hinweis, es handle sich um die „größte Einheitstarifzone der Bundesrepublik“, das „den Kampf durch den Dschungel unterschiedlicher Tarifzonen und die Tüftelei vor den Fahrkartenautomaten“ erspare.

(3) Die bürgernahe Bahn als Hauptverkehrsträgerin in einem ökologischen Verkehrskonzept:

Grundlage eines Fernverkehrs, der den Individual- und Lkw-Verkehr auch in diesem Segment radikal reduzieren kann, ist ein effizienter Schienenverkehr, der zumindest technisch in einer einheitlichen Bahngesellschaft zusammengefaßt ist.

Die Koordination des Bahnverkehrs auf zumindest nationalstaatlicher Ebene, der Ausschluß des marktwirtschaftlichen Konkur-

renzprinzips in diesem Sektor und die Unterwerfung der Bahn unter gemeinwirtschaftliche Aufgaben sind sachliche Notwendigkeiten, die aus der Natur des Schienenverkehrs resultieren. Kommt es nicht zu einer zumindest technischen Zusammenfassung, wird gar formell die Bahn unter Bedingungen einer reinen privatwirtschaftlichen Marktökonomie betrieben, dann wird das Ergebnis erneut, wie im 19. Jahrhundert, darin bestehen, daß die privat betriebenen Schienengesellschaften nicht oder völlig unzureichend dem Ziel dienen, die notwendige gesellschaftliche Mobilität und den erforderlichen kostengünstigen und ökologisch vertretbaren Transport zu gewährleisten.

Ziel der Privatisierungsmodelle für Bundesbahn und Reichsbahn ist ebenfalls eine rein betriebswirtschaftlich profitable Lösung für einen stark reduzierten Bereich des Schienenverkehrs bei gleichzeitiger Übertragung der bestehenden Bahnschulden auf den Staat. Die Aufteilung der Bahn in drei Teilgesellschaften (Strecken/Fahrweg, Personenverkehr, Güterverkehr) stellt nur einen Zwischenschritt auf dem Weg der Privatisierung profitabler Bereiche dar.

Für die Kundinnen und Kunden der Bahn wird die entscheidende Konsequenz aus den Bahnreform-Plänen darin bestehen, daß es zu einem weiteren massiven Abbau des Schienenverkehrs, vor allem desjenigen in der Fläche und im regionalen Bereich, kommt. Die Bahntarife werden zumindest für die Masse der Bahnkunden weiter und womöglich massiv ansteigen, was nicht ausschließt, daß die entscheidende Klientel, auf die die Bahnreformer abzielen, die Geschäftsreisenden, mit preisgünstigen – aber insgesamt erst recht defizitären – Geschenken überhäuft werden. Für die Steuerzahlenden heißt die sich abzeichnende Bahnreform, daß die reale Belastung, die ihr aus dem Bahnbetrieb bzw. dessen Nachlaß in Form übernommener Schulden erwächst, zumindest nicht geringer sein werden als bisher. Dabei ist besonders grotesk, daß derzeit die erforderliche Entschuldung von Reichsbahn und Bundesbahn als nicht realisierbar dargestellt wird, weil hierzu das Geld – rund 50 Milliarden DM – fehle. Andererseits just dieses Geld dann da ist, wenn die Privatisierung – und damit die Entschuldung der zu privatisierenden Teile – erfolgen soll. Im übrigen stellen alle Neuinvestitionen, die heute, z. B. im ICE-Bereich, getätigt werden, unter der Perspektive einer baldigen Privatisierung eine Subventionierung der zukünftigen privaten Bahnbetreiber dar.

Ohne daß die Bundesregierung ein tragfähiges und für die Gebietskörperschaften akzeptables ÖPNV-Konzept vorlegen kann, wird die Verantwortung für die öffentliche Verkehrsinfrastruktur im Regional- und Nahverkehr den Ländern und Kommunen zugeschoben. Für Ausgleichszahlungen durch den Bund, die sich auf ca. 11 Milliarden Mark jährlich belaufen müßten, existiert keine Finanzierungsplanung.

Im Gegensatz zu den Formen eines rein privaten Betriebs im Schienenverkehr sind im Rahmen einer alternativen Verkehrsorganisation durchaus Modelle vorstellbar, bei welchen weite Teile des öffentlichen Verkehrs, einschließlich der Schienenbahnen,

dezentralisiert, beispielsweise in kommunalem Eigentum, betrieben werden, und bei denen die Einbindung in überregionale Verkehrsnetze auf einer rein technischen Ebene erfolgt. Dieses Modell liegt beispielsweise den Schweizer Bundesbahnen teilweise zugrunde und ist mit ein Grund dafür, daß in diesem Land nur wenige Bahnstrecken stillgelegt wurden und daß die Schweizer Bundesbahnen weit niedrigere Fehlbeträge ausweisen als z. B. die Deutsche Bundesbahn. Es muß mit Interesse vermerkt werden, daß der DB-Vorstand und die im Verkehrsministerium Verantwortlichen weit lieber in die japanische Ferne schweifen, als das nahe Gute in der Schweiz einer Würdigung zu unterziehen.

Ein Verkehrskonzept mit der Bahn als Hauptverkehrsträgerin erfordert als erstes, daß der Schienenverkehr der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn bzw. der vereinigten deutschen Bahnen in der Fläche erhalten bleibt, daß bereits stillgelegte Nebenstrecken wieder in Betrieb genommen, daß gegebenenfalls neue Strecken gebaut werden und insgesamt eine umfassende Modernisierung der Bahnen gerade in diesem völlig vernachlässigten Sektor erfolgt. Die Bahn muß auch im Nahverkehr und in der Fläche das Bindeglied zwischen dem öffentlichen Personennahverkehr und dem Schienenfernverkehr bleiben bzw. wieder dazu werden. Zu Schienenverbindungen parallel verlaufende Busverbindungen werden eingestellt.

Das heißt zweitens: Entscheidend für einen Erfolg eines umfassenden Schienenverkehrssystems ist, daß die Unterteilungen des Schienenverkehrs in Nah-, Regional- und Fernverkehr hinsichtlich der Nutzung durch die Kundinnen und Kunden soweit als möglich bedeutungslos werden. Nur wenn der Schienenverkehr als Ganzes entwickelt, modernisiert, erweitert und kundenfreundlich präsentiert wird, kann er seine Vorteile zur Geltung bringen und den Individual- und Lkw-Verkehr zurückdrängen. Entsprechend ist es erforderlich, daß die unterschiedlichen Zugarten und deren Taktzeiten optimal aufeinander abgestimmt werden und grundsätzlich ein umfassend vertaktetes Schienenverkehrssystem, wie es ansatzweise bereits in der Schweiz und in Dänemark erreicht wurde, verwirklicht wird.

Was die Geschwindigkeit betrifft, so ist bei dieser Verkehrskonzeption das primäre Ziel nicht die Beschleunigung einzelner Zugarten, sondern diejenige des gesamten Schienensystems. Diesbezüglich hat Professor Knoflacher von der Universität Wien unterstrichen, daß die Bevorzugung eines Teils des Schienenverkehrs – z. B. bei einer Konzentration der Investitionen auf den Bau von Hochgeschwindigkeitsstrecken – undemokratisch ist, da es den großen Teil der Bahnnutzenden „abhängt“.

Im übrigen liegen die Ziele einer solchen Konzeption des Schienenverkehrs eher auf dem qualitativen Sektor: mehr Komfort, guter Service, große Sicherheit, Möglichkeiten zur Kommunikation ebenso wie zu Zurückgezogenheit während des Transports.

Drittens geht auch eine solche Verkehrskonzeption von der Notwendigkeit zur Schaffung eines Netzes von Schienenschnellverbindungen aus. Ziel ist dabei die optimale Anbindung aller große-

ren deutschen Städte und aller Regionen an ein Schienennetz, das mit durchschnittlichen Reisegeschwindigkeiten von über 100 Stundenkilometern und bis zu 250 km/h betrieben wird. Aufgrund der beschriebenen Problematik der Konzentration der Schienenverkehrsinvestitionen auf Hochgeschwindigkeitsstrecken muß in einer alternativen Verkehrsplanung bei den Schienenschnellverbindungen eine Abkehr vom ICE insofern stattfinden, als so wenig wie möglich neue ICE-Strecken gebaut werden, zumal nicht in der vorgesehenen aufwendigen und teuren Bauweise, und als soweit wie möglich das bestehende Schienennetz optimiert wird.

Für die Errichtung von Magnetbahnverbindungen, wie sie erneut am 9. Januar 1992 offiziell vom Bundesminister für Forschung und Technologie, Dr. Heinz Riesenhuber, und dem Bundesminister für Verkehr, Dr. Günther Krause, als erforderlich proklamiert wurden, besteht im Rahmen einer solchen Verkehrsplanung keinerlei Bedarf. Einmal abgesehen von der weiter bestehenden technischen Unreife – in Japan brannte die Magnetbahn Maglev 1991 aus, was für die Berichterstattung in der Bundesrepublik Deutschland nur insofern von Interesse schien, als damit ein Konkurrent geschwächt wurde – ist ein solches neues Höchstgeschwindigkeits-Transportsystem vor allem aus umweltpolitischen Gründen und wegen der zusätzlichen Systemkonkurrenz abzulehnen.

(4) Zur möglichen Einschränkung bis Einstellung der Binnenluftfahrt und der Übernahme dieses Verkehrsaufkommens durch ein Schienenschnellverkehrsnetz:

Unter der Voraussetzung eines optimal ausgebauten und betriebenen Schienennetzes kann die Binnenluftfahrt kontinuierlich reduziert werden mit dem Ziel, sie ganz einzustellen. Gleichzeitig sollte der Flugverkehr auf europäischer Ebene stark eingeschränkt werden. Das im Binnenflugverkehr anfallende Verkehrs- und Transportaufkommen kann in vollem, das im europäischen Luftverkehr anfallende Aufkommen in großem Umfang auf die Schiene verlagert werden. Eine – weder umweltpolitisch noch volkswirtschaftlich vertretbare – Magnetbahn macht keinen Sinn in einer solchen Konzeption.

In einem dichtbesiedelten und – auch nach dem Beitritt der DDR – kleinflächigen Land wie der Bundesrepublik Deutschland ist die Binnenluftfahrt viel zu kosten- und zeitaufwendig und umweltpolitisch nicht zu vertreten. Nach verschiedenen offiziellen Angaben fühlten sich bereits Mitte der achtziger Jahre drei bis fünf Millionen Bundesbürger in Westdeutschland durch Fluglärm belästigt – eine Zahl, die in den neunziger Jahren aufgrund der enormen Steigerungsraten des Flugverkehrs bedeutend höher liegt.

Die zivilen Verkehrsflughäfen Westdeutschlands nehmen insgesamt bereits eine Fläche von 60 Quadratkilometern ein. Die Fläche der hier nach dem Lärmflugesetz ausgewiesenen Schutzzonen macht bereits 300 Quadratkilometer aus. Nimmt man als zumutbare Lärmgrenze den realistischen Wert von 60 dB/A, dann muß in Westdeutschland bereits eine Fläche von 400 Quadratkilometern – das entspricht der Größe des Bundeslandes Bremen – als

stark durch Fluglärm belastet gelten. Weiterhin erzeugt der Flugverkehr über Westdeutschland rund 100 000 Tonnen gasförmige Schadstoffe; der hier verbrauchte Kraftstoff entspricht vier Prozent des insgesamt verbrauchten Treibstoffs. Der spezifische Energieverbrauch liegt bei dieser Verkehrsart nochmals um 100 Prozent über demjenigen des Straßenverkehrs; er ist zehnmal so hoch wie im Schienenverkehr.

Schließlich trägt nach jüngsten Erkenntnissen der Luftverkehr in besonderem Maße zu den dramatischen Klimaveränderungen, dem Treibhauseffekt, bei, so daß selbst in Kreisen der Luftverkehrsbetreiber als „nicht auszuschließen“ gilt, „daß im Jahr 2010 der Nah- und Mittelstrecken-Flugverkehr zugunsten des Schienenverkehrs sogar administrativ beschränkt sein könnte“. (DIE ZEIT vom 11. Oktober 1991)

Die Pläne der verantwortlichen Verkehrsplaner in Bonn, Brüssel und anderen europäischen Hauptstädten, laufen – wie dargestellt – darauf hinaus, in den kommenden zehn Jahren den Luftverkehr in Europa und über der Bundesrepublik Deutschland mindestens zu verdoppeln. Dafür werden bereits gewaltige neue Flughäfen, neue Startbahnen und gesetzliche Instrumentarien („Liberalisierung des Luftraums“, „Privatisierung der Flugüberwachung“) geschaffen. Es werden auch interessante Manöver gefahren, die objektiv dazu beitragen, daß der Flugverkehr durch die breite Masse der Steuerzahlenden auf besondere Weise subventioniert und die Flugtarife verbilligt werden. Exemplarisch sei hier das Beispiel der Duty-Free-Shops und der EG-Regelung, diese betreffend, angeführt:

Bei den Fluggesellschaften machen die Kosten für Gebühren (für Luftsicherung und Flughäfen) heute mehr aus als diejenigen für den Treibstoff. Bei der Lufthansa wurden 1990 1,7 Milliarden DM für Gebühren und 1,5 Milliarden DM für Kerosin ausgegeben. Gleichzeitig finanzieren sich die deutschen Flughäfen zu gleichen Teilen aus den drei Bereichen: Landegebühren, Bodendienste und Vermietungen. Hinter der letzten Einnahme-Säule verbirgt sich vor allem das Duty-Free-Geschäft. Beispielsweise erzielte der Düsseldorfer Flughafen 1990 ein Drittel seines Betriebsgewinns ausschließlich aus dem Duty-Free-Geschäft (DIE ZEIT vom 11. Oktober 1991).

Einmal abgesehen davon, daß es gute Gründe zu der Annahme gibt, daß die unterstellten Wachstumszahlen des Flugverkehrs sich nicht realisieren werden lassen und daß der Flugverkehr – ähnlich der Autogesellschaft – in ein selbstverschuldetes finanzielles Desaster fliegt, muß es angesichts der geschilderten Rahmenbedingungen Ziel einer alternativen Verkehrsorganisation sein, den Luftverkehr so schnell und soweit wie möglich zu reduzieren.

Dies gilt insbesondere dann, wenn belegt werden kann, daß der gesamte Binnenflugverkehr in der Bundesrepublik Deutschland und der innereuropäische Flugverkehr dort, wo er unterhalb der 1 000-Kilometer-Distanz liegt, auf die Schiene verlagert werden kann. Tabelle 2 illustriert dies.

Tabelle 2

Modell eines europaweiten Schienenschnellfahrnetzes – Zeitaufwand für exemplarische Städteverbindungen heute bzw. nach Realisierung eines Schnellbahnnetzes

Verbindung	Bahn-km	Fahrzeit 1991/92	Fahrzeit bei Reisegeschwindigkeit		
			140 km/h	150 km/h	160 km/h
Frankfurt–Hamburg	539	3,6/4,4*)	3,9	3,6	3,4
Frankfurt–Hannover	357	2,4/3,5*)	2,6	2,4	2,2
Frankfurt–München	423	3,4/4,3*)	3,3	3,0	2,6
Hamburg–München	820	6,0	5,9	5,5	5,1
Hamburg–Stuttgart	727	5,0/6,9*)	5,2	4,8	4,5
Hamburg–Köln	463	3,6	3,3	3,1	2,9
München–Düsseldorf	674	6,1	4,8	4,5	4,2
München–Stuttgart	240	2,1/2,2*)	1,7	1,6	1,5
Berlin–Köln	590	6,7	4,2	3,9	3,7
Berlin–München	677**)	9,5	4,8	4,5	4,2
Dresden–Rostock	402	5,9	2,9	2,7	2,5
Erfurt–Dresden	237	3,9	1,7	1,6	1,5
Leipzig–Rostock	400	5,5	2,9	2,7	2,5
Stuttgart–Dresden	593	8,8	4,2	4,0	3,7
Frankfurt–Leipzig	379	4,3	2,7	2,5	2,4
Hannover–Berlin	287	3,8	2,1	1,9	1,8
Köln–Görlitz	777	11,7	5,6	5,2	4,9
Hamburg–Rostock	200	2,7	1,4	1,3	1,25
Köln–Warschau	1 186	16,5	8,5	7,9	7,4
Berlin–Paris	1 109	12,5	7,9	7,4	6,9
Berlin–Brüssel	841	10,9	6,0	5,6	5,3
München–Prag	443	7,5	3,2	3,0	2,8

Grundlage jeweils die geltenden Winterfahrpläne 1991/92.

*) Erste Zahl für die ICE-, zweite für die IC-Verbindung.

**) Über Probstzella.

Die Tabelle gibt im ersten Teil westdeutsche Verbindungen, im zweiten solche innerhalb des Reichsbahngebiets, im dritten gesamtdeutsche und im vierten Teil ausgewählte europäische Verbindungen wieder.

Im ersten Teil fällt auf, daß dort, wo bereits eine ICE-Verbindung besteht, die Reisegeschwindigkeit bereits bei 140 km/h und etwas darüber liegt. Bei den reinen Reichsbahnverbindungen ist das Potential für eine qualitative Verbesserung des Schienenverkehrs besonders groß: In der Regel wird hier bereits bei einer Reisegeschwindigkeit von 140 km/h eine Halbierung der Fahrzeit ermöglicht. Ähnliches gilt in Teil 3 der Tabelle für die west-ostdeutschen Fahrtverbindungen.

Der letzte Teil illustriert schließlich, daß auch größere kontinentale Verbindungen wie die zwischen Berlin und Brüssel oder Köln und Warschau im Bahnverkehr dann auf eine Fahrzeit reduziert werden könnten, die nahe derjenigen im Flugverkehr liegt, wenn ein entsprechendes Schnellbahnnetz mit Tempo 150 oder 160 km/h Reisegeschwindigkeit realisiert würde.

Die weiteste westdeutsche – und gleichzeitig die längste innerdeutsche – Bahnverbindung zwischen Städten ist mit 820 Bahnkilometern diejenige zwischen Hamburg und München. Interessanterweise erreicht hier 1991 bereits der Intercity die Reisegeschwindigkeit von 140 km/h. Die Strecke wird seit November 1991 und seit

dem Sommerfahrplan 1992 auch mit dem ICE betrieben. Tatsächlich ergibt die Zeitersparnis gegenüber dem schnellsten IC des Winterfahrplans 1991/92 weniger als 10 Minuten. Dies unterstreicht die hier vertretene These, daß Höchstgeschwindigkeitszüge wie der ICE nicht erforderlich sind.

Auch wenn der IC auf der Strecke München–Hamburg diese hohe Reisegeschwindigkeit u. a. dadurch einfährt, daß ein größerer Teil der befahrenen Route aus Neubaustrecken, die eigentlich für den ICE bestimmt sind, besteht, so muß doch gegengerechnet werden, daß beispielsweise ein Pendolino- oder ein Talgo Pendular-Zug auf einer nur ausgebauten Strecke anstatt auf einer teuren Neubaustrecke durchaus ähnliche Resultate einfahren kann (was im Fall der ersten Pendolino-Verbindungen in Italien bereits der Fall ist).

Was für die weiteste innerdeutsche Städteverbindung gilt, gilt erst recht für alle übrigen innerdeutschen Verbindungen. Trifft dies zu, so erübrigt sich jeder Binnenflugverkehr. 1990 lagen noch knapp die Hälfte aller innerdeutschen Flugverbindungen auf Strecken von und unter 400 Kilometer Distanz.

Was für die Verbindungen zwischen den großen Städten gilt, gilt erst recht für den Verkehr, der über diese großen Zentren hinausreicht: Ein optimal ausgebautes Bahnnetz mit der beschriebenen Vernetzung von Nah-, Regional- und Schnellbahnverbindungen wäre erst recht dem Flugverkehr überlegen, der – ähnlich der U-Bahn – seine hohe Geschwindigkeit nur auf den Entfernungen zwischen den einzelnen Flughäfen erreicht und desto langsamer wird, je zergliederter die erforderliche verkehrliche Verteilung wird.

In dem hier vorgestellten Modell einer alternativen Verkehrsorganisation würden Flugzeuge nur noch bei internationalen Verbindungen und im Urlaubsverkehr eine wichtige Rolle spielen. Hierzu reicht die Existenz von einem oder zwei internationalen Airports, die mit dem Bahnschnellnetz verknüpft sind, aus. Der Flugverkehr würde sich über dem Bundesgebiet auf weniger als ein Drittel reduzieren.

(5) Güter gehören auf die Schiene:

Auch im Güterverkehr fand eine massive Aufblähung des Verkehrs, die gesamtgesellschaftlich keinen Nutzen und nur Kosten bringt, statt. Diese Entwicklung wird gerade in den neunziger Jahren massiv gesteigert und hier insbesondere der Lkw-Verkehr vervielfacht werden.

Im Gegensatz hierzu wird in dieser alternativen Konzeption als Ausgangspunkt eine Reduktion dieses unnötigen Güterverkehrs gefordert. Die Summe der zukünftigen Gütertransportleistung wurde in der hier präsentierten Modellrechnung – für Westdeutschland – um 33 Prozent niedriger als die Leistung des Jahres 1986 und um rund 40 Prozent niedriger als 1990 angesetzt. Damit würde bei der Gütertransportleistung wieder das Niveau von 1965 erreicht werden. Es gilt die Maxime „Vermeiden vor Verlagern“. Der größte Teil des verbleibenden Güterverkehrs müßte vom Schienenverkehr aufgenommen werden. Die Kapazitäten dafür sind vorhanden; in Ostdeutschland allemal, wo der massive Einbruch im Güterverkehr auf Schienen erst 1990/91 erfolgte, aber auch in Westdeutschland: Die so abverlangte Gütertransportleistung auf westdeutschen Schienen würde nur um ein Drittel über derjenigen des Jahres 1986 und nur um zehn Prozent über der Gütertransportleistung von 1970 liegen. Die Mechanismen, wie ein solches ehrgeiziges Ziel zu erreichen ist, sind vielfältige. Ein ebenso einfaches wie überzeugendes Steuerelement wären Marktpreise im Güterverkehr, was die Transportkosten auf Straßen mehr als verdoppeln und automatisch dazu beitragen würde, daß statt überregionaler arbeitsteiliger Prozesse die Förderung regionaler abgeschlossener Produktionsstrukturen entstünde. Ein anderes Steuerungselement besteht in festen – und parallel mit

der Umsetzung dieser alternativen Konzeption – zunehmend verschärften Regelungen, wonach Güterverkehr ab einer bestimmten Entfernung – zunächst z. B. 200 km, später 100 km – nur im Schienenverkehr gestattet ist.

Um dies zu erreichen ist der systematische Ausbau aller Formen des kombinierten Verkehrs erforderlich, jedoch mit einer umgekehrten Orientierung als bisher erfolgt. Während der kombinierte Verkehr bisher darauf hinausläuft, daß die Schiene hilft, Engpässe im Straßengüterverkehr zu überwinden, müßte in diesem Modell die Schiene das Rückgrat des Güterverkehrs darstellen: Lkw dürfen grundsätzlich nur dort zum Einsatz gelangen, wo ein Schienentransport nicht in Frage kommt. Dies war immerhin die Realität im westdeutschen Güterverkehrssektor bis in den sechziger Jahren und es ist weiterhin – noch – Wirklichkeit in der Schweiz, deren Wirtschaft im übrigen ähnlich arbeitsteilig strukturiert ist wie die westdeutsche und sich dennoch den „Luxus“ eines Güterverkehrs, der überwiegend auf Schienen stattfindet, leistet.

Ein solches Modell ist im übrigen heute weit konkreter darstellbar als noch vor fünf Jahren, da die technischen Möglichkeiten und die wissenschaftlichen Forschungen hierzu entwickelter sind. Verwiesen sei u. a. auf die Entwicklung von Zwei-Wege-Fahrzeugen (Straßen-Schienen-Fahrzeuge) (Entwicklung der Firmen Unimog/Daimler Benz, Ackermann-Fruehauf, Ries und Talbot-Waggonbau) und auf die Firmen Unimog und Ries, die bereits 1985 eine Kleinlok für Rangieraufgaben entwickelten, welche nur einen Bruchteil einer DB-Lok kostet und auf Schienen wie auf Straßen einsetzbar ist – ideal, um Nebenstrecken der Bahn und kleine Bahnhöfe zu bedienen. Für Busse wurde dieselbe Technik entwickelt und im Versuchsbetrieb angewandt. Auch das Aneinanderkoppeln von Zwei-Wege-Lkw bzw. von „LaSa“-Sattel-schleppern („Schienen-Laufwerk-Sattelanhänger“), gezogen von einer herkömmlichen Lok, stellte für die Manager der genannten Firmen bereits Mitte der achtziger Jahre kein Problem dar.

Es gibt auch bereits wissenschaftliche Untersuchungen, die belegen, daß die grundsätzliche Verlagerung des Güterfernverkehrs ab 300 Kilometer Transportdistanz als „Rollende Landstraße“ auf die Schiene volkswirtschaftlich große Gewinne brächte und betriebswirtschaftlich für die Bahn mit relativ bescheidenem Aufwand realisierbar wäre. Dies wird in der Studie „Straßengüterverkehr oder Rollende Landstraße – Ein Ressourcen-Bilanz-Modell. Untersuchung der Arbeitsgemeinschaft Mathematische Modelle“ u. a. von Prof. Dr. Ulrich Knauer, Universität Oldenburg, 1985 und 1986, belegt. Aus dem Resümee dieser Studie: „Nach der eingeführten Bewertung der jeweils verbrauchten Ressourcen ergeben sich (im Fall einer umfassend durchgesetzten Rollenden Landstraße; W. W.) Einsparmöglichkeiten von 3 Milliarden DM bis 6 Milliarden DM pro Jahr. Dies wird möglich, wenn der Straßengüterfernverkehr auf die Rollende Landstraße verlagert wird für Fahrten ab 500 km, ab 400 km oder ab 300 km. Zum Vergleich: Nach dem Bundesverkehrswegeplan 1980 betragen die Investitionen der Bundesbahn in den Jahren 1980 bis 1990 pro Jahr rund 3,5 Milliarden Mark.“ Das Modell „Rollende Landstraße“ wurde

in dieser Studie auch deshalb gewählt, weil damit eine Reihe von Gegenargumenten entfallen: „Das hier gewählte Modell... ist für Spediteure lohnkostenneutral, gefährdet nicht die Arbeitsplätze der Lkw-Fahrer und greift nicht in die Auftragslage und Auftragsstruktur des Speditionsunternehmens ein... Die Modellannahme besteht darin, daß jede der betrachteten Lkw-Fahrten auf die Rollende Landstraße verlegt wird, d. h. der Lkw wird auf einen Tiefladewagen gefahren und der Fahrer begleitet den Transport im Reisezugwagen/Liegewagen.“ Die Studie errechnete auch die positiven Konsequenzen, die sich hierdurch für die Schadstoffbelastung der Luft und hinsichtlich der Verkehrsofferzahlen ergeben würden.

Dabei handelt es sich bei einem Modell wie der „Rollenden Landstraße“ oder beim „Road Railer“ noch um Hilfskonstruktionen, denen weiterhin die Vorherrschaft der Straße als dominierender Transportträger zugrunde liegt. So faszinierend beispielsweise das Modell des „Road-Railer“-Transports technisch ist und so sinnvoll dessen Einsatz in einzelnen Bereichen erscheint, es handelt sich doch letzten Endes um Lastwagen mit Übergröße, deren Lastenträger auch auf der Schiene gezogen werden können. Um Güter effizient von der Straße auf die Schiene zu bekommen, scheint als Ausgangspunkt ein anderer Weg sinnvoll: die Entwicklung eines sogenannten „sekundären“ und „tertiären kombinierten Verkehrs“, eines Güterschienenverkehrs, der außer im Fern- („primären“), auch im Regional- und Nahverkehr stattfinden kann und der als „Grundeinheit“ ein Transportbehältnis vorweist, das weit kleiner und „handlicher“ ist als die bisher eingesetzten Container oder gar als komplette oder halbe Lastkraftwagen. Ausgangspunkt solcher Planungen ist die Erkenntnis, daß Güter, wenn sie einmal auf der Straße in Fahrzeugen und in Transportbehältnissen sind, die in erster Linie für den Langstreckenverkehr geeignet sind, diese kaum noch auf die Schiene verlagert werden. Ein Grund dafür ist der große Aufwand zur Verlagerung derart verpackter Waren auf die Schiene (Notwendigkeit großer, aufwendiger Umschlageneinrichtungen) und die bei einem solchen Umschlag entstehenden Zeitverluste. Unter solchen Bedingungen findet der Güterschienenverkehr bestenfalls im Fernverkehr über sehr lange Distanzen oder dort statt, wo im Straßenverkehr kaum überbrückbare Engpässe bestehen (Alpen transit).

Ein Mittel, wenigstens der überproportionalen Steigerung des Güterfernstreckenverkehrs auf Straßen entgegenzuwirken, sind die Güterverteilzentren (GVZ). Es handelt sich hier im wesentlichen um Anlagen des kombinierten Verkehrs Straße/Schiene (und teilweise Schiff). Mit diesen GVZ soll es zu einer räumlichen und kooperativen Zusammenführung der verschiedenen Aktivitäten und Unternehmen des Gütertransports und des güterverteilenden Sektors einer entsprechenden Region kommen. Angestrebt wird eine optimale Aufgabenverteilung zwischen Straße und Schiene und eine Verlagerung des Straßenverkehrs, soweit wie unter den gegebenen Bedingungen möglich, auf die Schiene. Doch ähnlich wie der kombinierte Verkehr werden auch solche „integrierten Verkehrskonzepte“ mit ihren Verlagerungs- und

Optimierungsstrategien „in absehbarer Zeit an ihre Kapazitätsgrenze stoßen und zudem durch notwendige Infrastrukturmaßnahmen neue ökologische Schäden verursachen“. So Markus Hesse vom Regionalbüro des Instituts für Ökologische Wirtschaftsforschung in Nordrhein-Westfalen, der statt dessen „ein abgestimmtes Konzept der Verkehrsvermeidung, -verlagerung und -optimierung“ einklagt, das „langfristig Bestandteil einer anderen Wirtschafts-, Stadt- und Regionalentwicklung“ sein sollte. Kleinräumiges Wirtschaften sei erforderlich; immerhin werde auch im Güterverkehr die weitaus größte Menge, rund 85 Prozent, im Nahbereich transportiert.

In dieselbe Richtung zielen eine Reihe von Konzepten, in deren Zentrum der Ausbau des Güterschienenverkehrs im regionalen und lokalen Bereich und in standardisierten Transportbehältern steht, die einerseits klein genug sind, um auch Bedürfnissen des kleinen Handels und größerer einzelner Kunden gerecht zu werden, und die andererseits kompatibel sind mit den Normen bereits bestehender großer Behälter („ISO-Container“) und anderer wichtiger in der Wirtschaft verbreiteter Transportnormen („Europapalette“). Dazu gehört z. B. auch die von der Bundesbahn entwickelte „Logistikbox“.

Im Güterfernverkehr dürfte es auch in einem alternativen Transportmodell bei der bisherigen Arbeits- und Aufgabenteilung zwischen dem Schienen- und dem Binnenschiffsverkehr bleiben – trotz des extrem schlechten Kostendeckungsgrades, den letztere erreicht. Prioritär ist die Verlagerung des – verbleibenden – Straßengüterverkehrs auf die Schiene. Allerdings wird 1992 und 1993 mit der Eröffnung des Rhein-Main-Donau-Kanals ein weiteres Mal demonstriert werden, daß die offizielle Verkehrspolitik zu drastischen Fehlplanungen in der Lage ist. Massengüter gelangen inzwischen wesentlich billiger auf dem Seeweg vom Schwarzen Meer über Gibraltar zur Nordsee als über den Kanal. Die Bundesbahn will ab Eröffnung des RMD-Kanals ihre Frachttarife auf den entsprechenden Routen deutlich senken, so daß die Kostenvorteile der Binnenschifffahrt gegen Null tendieren, die Fehlbeträge der Bahn hingegen weiter ansteigen (Süddeutsche Zeitung vom 3. Dezember 1991).

Tabelle 3

Alternatives Modell des Personen- und Güterverkehrs bis Anfang des kommenden Jahrhunderts

	1965	1984	1986	Ziel Anfang des 21. Jhds.	Prognose DIW bzw. „Prognos“ für 2000
in Milliarden Pkm					
Personenverkehrsleistungen					
Eisenbahnen					
Fernverkehr	24	24	25	30	–
Nahverkehr	17	16	15	25	–
Gesamt	41	40	40	55	37
ÖPNV (o. S-Bahn)	51	71	68	100	36
Luftverkehr	3	12	12	5	22
Individual- bzw. Pkw-Verkehr	267*)	485	500	170	645
Motorisierter Personenverkehr gesamt	362	608	620	300	740
Fußgängerverkehr	–	18	18	20	–
Fahrradverkehr	–	10	12	20	–
Gesamter Personenverkehr	ca. 395	636	650	340	ca. 770
in Milliarden tkm					
Güterverkehrsleistungen					
Eisenbahnen	58**)	60	60	80	66
Binnenschifffahrt	44	52	50	30	47
Rohrfernleitungen	9	10	10	10***)	–
Straßengüterverkehr					
Lkw-Fernverkehr	33	88	95	20	103
Lkw-Nahverkehr	30	41	45	30	48
Lkw-Gesamtverkehr	63	130	140	50	151
Gesamte Güterbinnenverkehrsleistungen	174	252	260	170	265

*) 1963 lag der Pkw-Verkehr noch bei 190 Milliarden Pkm.

**) 1970 wurden auf Eisenbahnen noch 70 Milliarden tkm geleistet.

***) 1973 wurden in Rohrfernleitungen 19 Milliarden tkm erbracht.

(6) Gesondertes Verkehrsprogramm ist für die neuen Bundesländer und für den Verkehr zwischen den alten und neuen Bundesländern:

Auf dem Gebiet der ehemaligen DDR drohen irreversible Zerstörungen in Folge der anarchischen und beschleunigten Durchsetzung von Marktwirtschaft und Autogesellschaft. Die rasante individuelle Motorisierung, der beschleunigte Abbau des Schienenfernverkehrs, die innere Auszehrung der Reichsbahn, die Multiplizierung des Straßengüterverkehrs und schließlich die Misere der öffentlichen Verkehrsbetriebe im Nahverkehr sind bestimmend für die Verkehrskatastrophe, die sich hier abzeichnet. Diese Perspektive ist in Bonn seit Mitte 1991 durchaus bekannt; in einer

internen Studie skizziert das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit unter Dr. Klaus Töpfer auf Basis einer Studie des Heidelberger Instituts für Energie- und Umweltforschung (IFEU) den „drohenden völligen Verkehrsinfarkt“ für Ostdeutschland mit Zahlen zur individuellen Motorisierung, dem Lkw-Verkehr und vor allem zur wachsenden Schadstoffbelastung, ein erschreckendes Szenario.

Die IFEU-Studie aus 1991 (Titel: „Umwelt und Verkehr“) besagt u. a.:

- Die Zahl der Pkw in der Ex-DDR wird bis Ende der neunziger Jahre von 3,7 auf 8 Mio. ansteigen. Insgesamt werden dann in der Bundesrepublik Deutschland 43 Mio. Pkw, ein Zehntel des Weltbestandes, zugelassen sein.
- Die gefahrenen Kilometer pro Einwohner sollen sich auf mehr als 6 000 jährlich verdreifachen.
- 150 Mrd. Kilometer statt bisher 36 Mrd. soll die Fahrleistung im Osten betragen – eine Vervierfachung.
- Die auf Straßen beförderte Gütermenge pro Ostdeutschen soll um das Dreifache auf 2 800 Tonnenkilometer jährlich ansteigen.
- Die Schadstoffbelastung in der Luft, die vor 1990 „trotz qualmender Trabis pro Einwohner im Ländervergleich deutlich geringer als in der Bundesrepublik Deutschland war“, soll laut IFEU z. B. im Fall des Klimagases Kohlendioxid in der vereinigten deutschen Luft um 26 Prozent zunehmen.
- Insbesondere der massiv ansteigende Lkw-Verkehr und die Millionen neuer Gebrauchtwagen aus westlicher Fertigung in Ostdeutschland, sorgen für eine massive Zunahme der Stickoxidemissionen; insgesamt sei, so die Studie, mit „einer beschleunigten Zunahme von Waldschäden neuer Art“ zu rechnen (u. a. nach: DER SPIEGEL Nr. 21/1991).

Der größte Teil des entstehenden neuen Verkehrs auf dem Gebiet der ehemaligen DDR ist künstlicher und erzwungener Verkehr. Er entsteht durch das Niederkonkurrieren der Wirtschaft auf dem Gebiet der ehemaligen DDR, wodurch in großem Umfang Güter- und Personenverkehr hervorgerufen wird: ersteres durch massenweise Importe von West- nach Ostdeutschland, letzteres durch millionenfache Transporte von Menschen mit Wohnort in den neuen Bundesländern zu den Maschinen und Büros nach Westdeutschland. Dieser Verkehr resultiert aus der beschleunigten Zerstörung von kleinen und mittelgroßen Einkaufsmöglichkeiten nahe den Wohnorten und durch die Errichtung von Supermärkten weit außerhalb der Siedlungen. Er entsteht durch die Bodenspekulation, die die Mieten in den Innenstädten so hoch treibt, daß diese sich entvölkern werden. Er entsteht durch die forcierte Zerstörung noch verbliebener Naherholungsorte und regionaler Freizeitgebiete just durch die Autogesellschaft, die vorgibt, Mobilität, u. a. um sich erholen zu können, herzustellen. Ein eindrucksvolles Beispiel hierfür bieten die Verkehrsprojekte für die Sächsische Schweiz.

Gerade in den neuen Bundesländern kann der Schienenverkehr das Rückgrat des Personen- und Güterverkehrs bilden und gerade

hier würde sich eine Orientierung auf Höchstgeschwindigkeitsstrecken infolge der Konzentration des größten Teils vorhandener Mittel nachteilig auf das Bahnnetz als Ganzes auswirken. Im übrigen würde damit auch in erster Linie den Interessen derjenigen – überwiegend westdeutschen – Menschen gedient, die im Berufs- und Geschäftsreiseverkehr die wichtigsten Städte Ostdeutschlands auch auf der Schiene schnell angebunden sehen wollen, während für die große Mehrheit der Bevölkerung in Ostdeutschland der regionale und lokale Schienenverkehr abgebaut wird. Ein Programm für einen Eisenbahnschnellverkehr, der primär sich an den Bedürfnissen der Menschen in der Region orientiert, wurde bereits 1989 an der Dresdener Hochschule für Verkehr „Friedrich List“ erarbeitet. (Beitrag zur Entwicklung des Personenverkehrs – Expertise erarbeitet unter Federführung von Prof. Dr. Ing. habil. W. Voigt, September 1989, Hochschule für Verkehr „Friedrich List“ Dresden.)

Die Verwirklichung eines Schienenlückenschlußprogrammes zwischen West- und Ostdeutschland ist in diesem Zusammenhang dringend erforderlich. Die bisher realisierten neuen und die von Bundesbahn und Reichsbahn geplanten zusätzlichen Verbindungen sind völlig unzureichend. Darüber hinausgehende Vorschläge einschließlich der Berechnung deren Kosten wurden 1991 vom VCD vorgelegt.

Die Nahverkehrsbetriebe in Ostdeutschland waren bereits zum Zeitpunkt des Untergangs der DDR in einem schlechten Zustand. Mit dem Einigungsvertrag wurden diese Eigentum der Kommunen. Diese an sich positive Dezentralisierung ist mit dem entscheidenden Nachteil verbunden, daß die Kommunen in Ostdeutschland sich noch mehr als im Westen in einer finanziellen Misere befinden. In der Folge droht der radikale Abbau des öffentlichen Nahverkehrs.

Die Dezentralisierung der Nahverkehrsbetriebe ist beizubehalten; gleichzeitig ist – zusätzlich zu den übrigen in diesem Programm genannten ÖPNV-Maßnahmen – ein Sonderprogramm zur Förderung des öffentlichen Nahverkehrs aufzulegen. Dieses kann im Rahmen des Gemeindeverkehrs-Finanzierungsgesetzes (GVFG) ausgewiesen werden. Es darf jedoch nicht, wie in den Plänen des Verkehrs- und Finanzministeriums Ende 1991 vorgesehen und wie vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) kritisiert, so angelegt sein, daß damit auch der kommunale Straßenbau gefördert wird.

Der Güterverkehr in den neuen Bundesländern eignet sich optimal für einen dezentralisierten kombinierten Güterverkehr, dessen Rückgrat die Schiene ist, und der in der vorausgegangenen These skizziert wurde. Dieselben Institute, die das Projekt für einen dezentralen Schienengüterverkehr für das Ruhrgebiet entwickelt haben, unterstreichen in den zitierten Studien, daß die Grundlagen für einen solchen Verkehr in den neuen Bundesländern aufgrund vieler brachliegender Schienenstränge, Lagerräume etc. besonders gut wären.

Erforderlich wäre des weiteren ein Gesamtverkehrsplan für Berlin, dessen Schwerpunkt auf einer Strukturpolitik liegen müßte,

mit der der unmotorisierte Verkehr gefördert wird, bei dem der Ausbau der S-Bahn und die stadtweite Einführung/Wiedereinführung der Straßenbahn einen zentralen Stellenwert haben müßten. Ansätze für eine solche Konzeption wurden im Januar 1990 von Verkehrs-Bürgerinitiativen und -Verbänden aus West-Berlin vorgelegt (Berlin – Großstadt mit Umland – Verkehr, Berlin, 24. Januar 1990, herausgegeben vom Arbeitskreis Verkehr und Umwelt [UMKEHR], Berlin).

In den neuen Bundesländern muß eine alternative Verkehrspolitik mehr als anderswo verknüpft werden mit einer Struktur- und Wirtschaftspolitik, in deren Mittelpunkt die Förderung bestehender Wirtschaftsstrukturen und die Schaffung bzw. der Erhalt von Arbeitsplätzen in den Regionen steht. Erforderlich sind Landes- und Regionalentwicklungskonzeptionen mit einer auf deren Erfordernisse abgestimmten Infrastruktur. Die staatlichen Mittel, die für die Zerstörung von Arbeitsplätzen bzw. für die Finanzierung der Erwerbslosigkeit ausgegeben werden, müßten eingesetzt werden für das Projekt eines ökologischen Umbaus von Wirtschaft und Dienstleistungssektor in den neuen Bundesländern, wobei in der Industrie der Schwerpunkt auf der Entwicklung und Fertigung umweltfreundlicher Techniken und Produkte liegen müßte. Dabei ist eine Konkretisierung für den Verkehrssektor gut vorstellbar.

(7) Kosten und Finanzierung:

Selbstverständlich kostet der Umbau der Verkehrsorganisation in der skizzierten Weise viele Milliarden. Andererseits ist es nicht mehr als das, was in den vergangenen 25 Jahren allein für den Ausbau des Straßennetzes ausgegeben wurde. Die Kosten dieser Alternative wurden, auf Basis von Zahlen aus 1987 und beschränkt auf Westdeutschland – in Form einer Schätzung in Tabelle 4 zusammengestellt. Der Zweck einer solchen Schätzung soll allein darin liegen zu verdeutlichen, daß diese Alternative grundsätzlich finanzierbar ist. Insgesamt wurden für die umrissene alternative Verkehrskonzeption Kosten von rund 280 bis 350 Mrd. DM errechnet. Verteilt auf 15 Jahre entspräche dies einer jährlichen Summe von rund 20 Mrd. DM. Diesen Ausgaben stehen vorgesehene und vorhersehbare Kosten für den Weg in die totale Autogesellschaft gegenüber, die im Fall der Verwirklichung der Alternative entfallen. Diese waren in dieser Rechnung ungefähr gleich hoch. Tabelle 4 stellt die beiden Seiten dieser Rechnung einander gegenüber.

Selbstverständlich läßt sich auch eine Rechnung aufstellen, die anstelle einer Kostenneutralität ein „Defizit“ von z. B. 100 Mrd. DM ergibt. Eher aber ist das Umgekehrte belegbar: eine Rechnung, die nicht nur kostenneutral ist, sondern in welcher der Umbau dieses Verkehrssektors sogar „Gewinne“ bringt. Warum z. B. sollten nur die Bundesbahndefizite entfallen? Zumindest im Personenfern- und im Güterverkehr müßte ein Schienenunternehmen, das in die vorgesehene Marktposition hineinfährt und das entschuldet wurde, große Gewinne erwirtschaften können. Weiterhin ist in dieser Rechnung der Posten B10 „Entfall von Kosten für Umweltreparatur“ mit 20 Mrd. DM nur symbolisch beziffert. Schließlich wurde darauf verzichtet, Kosten für ausgebliebene Straßenverkehrsunfälle in Anrechnung zu bringen: Wenn die vor-

geschlagenen Maßnahmen nur bewirken, daß es nach drei Jahren zu einer Verringerung um ein Drittel und nach fünf Jahren zu einer Halbierung der bisherigen Verkehrsofferzahlen, also zu „skandinavischen Verhältnissen“, käme, so errechneten sich im Zeitraum von 15 Jahren rund 60 000 weniger Tote und fast zwei Millionen weniger Schwerverletzte.

Dabei wurden in dieser Rechnung für das Ausgangsjahr eine jährliche Zahl von 10 000 Straßenverkehrstoten unterstellt (also weit weniger als 1991, wo es 11 248 Straßenverkehrstote gab). Die Rechnung geht bereits davon aus, daß die 1990/91 hochgeschnellten Verkehrsofferzahlen in Ostdeutschland rückläufig sein werden, trotz weiter steigendem Motorisierungsgrad. Für die Zahl der Schwerverletzten wurde für das Ausgangsjahr die Zahl von 150 000 unterstellt.

Eine vergleichbare Rechnung über reale Kosteneinsparungen müßte für die Schäden aus Straßenverkehrsunfällen, die von den Versicherungen zu begleichen sind, angestellt werden. So stiegen allein die durchschnittlichen Kosten je Schaden in der Kfz-Haftpflichtversicherung von 2 800 DM 1976 auf 3 330 DM 1981 und 4 600 DM 1991 (Süddeutsche Zeitung vom 6. November 1991).

Auch sind in dieser Rechnung Einsparungen in der stark verbesserten Energiebilanz, die eine Rückführung des Individualverkehrs und eine Verlagerung von motorisiertem Verkehr auf den Fußgänger- und Fahrradverkehr mit sich brächten, nicht berücksichtigt.

Tabelle 4

Kosten einer alternativen Verkehrsorganisation und der durch sie bewirkten Kostenersparnis in einem Zeitraum von 15 bis 20 Jahren (Schätzung auf Basis 1986)*)

Ziffer	Kosten für eine alternative Verkehrsorganisation		Kosten für Autogesellschaft bzw. andere vorgesehene Wegeinvestitionen		Ziffer
	Kostenart	Kosten in Mrd. DM	„Einnahmen“ in Mrd. DM	Art der Kostenersparnis	
A 1	Ausbau des gesamten DB-Netzes (27 000 km à 2–3 Mio. DM)	55–80	70–90	Wegfall von Ausgaben für Bundesfernstraßen	B 1
A 2	Neu- und Ausbau der Schienenwege nach Berlin	4–5	2–3	Wegfall von Subventionen für den Berlin-Verkehr	B 2
A 3	Modernisierung und Erweiterung des DB-Fuhrparks	35–40	70	An Bundesmitteln für DB-Investitionen vorgesehen	B 3
A 4	Entschuldung der Bundesbahn	38	20–30	Wegfall von DB-Defiziten für 10 oder 15 Jahre	B 4
A 5	Bau von und Ausrüstung für 3 000 km Trambahnstrecken	35–40	5–10	Wegfall vorgesehener Ausgaben für Lärmschutz	B 5
A 6	Ausbau des sonstigen motorisierten ÖPNV	30–40	25	An Bundesmitteln für ÖPNV vorgesehen	B 6
A 7	Reaktivierung und Neubau von DB-Nebenstrecken für den Verkehr in der Fläche	15–20	28	An Bundesmitteln für den kommunalen Straßenbau vorgesehen	B 7
A 8	Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs/verkehrsberuhigende Maßnahmen	30–35	5–10	Entfall der Subventionen für die Luftfahrt	B 8
A 9	Fahrpreissenkung der DB und im ÖPNV (5 Jahre)	25–30	10–12	Wegfall von Investitionen in Wasserwege	B 9
A 10	Fahrradwegebauprogramm (rd. 50 000 km)	8–12	20 (50)	Entfall von Kosten für „Umweltreparatur“	B 10
A 11	Modellversuche im Nahverkehr	5	6	Für Magnetbahn u. ä. vorgesehen	B 11
	Summe der Kosten für die alternative Verkehrsorganisation	280–345	25 (337)	Entfallende oder bereits vorgesehene Kosten	

*) Zu einigen Posten in der Tabelle:

A 1: Für den Ausbau bestehender DB-Strecken zu Hochgeschwindigkeitsstrecken rechnet die DB mit 2,5 Mio. DM pro Bahn-km (für den Neubau von Hochgeschwindigkeitsstrecken mit 22 Mio. DM pro Bahn-km).

A 2: Hier wurden in dieser (1987er) Rechnung 3 Mrd. DM für die Strecke Hannover-Berlin und weitere 2 bis 3 Mrd. DM für die Südverbindung vorgesehen und unterstellt, daß die damalige DDR-Regierung rund ein Fünftel der Kosten übernehmen würde. Angewandt auf die 1992 vorliegenden Zahlen („Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“) würde sich für die Strecke Hannover-Berlin ein ähnlicher Betrag ergeben, wenn die Stendal-Route gewählt würde (4,8 Mrd. DM) und im Fall der Entscheidung für die Linie Braunschweig-Magdeburg ein weit niedrigerer (1,9 Mrd. DM). Allerdings erscheint es sinnvoll, nur eine der beiden Routen auszubauen. Der Ausbau, teilweise Neubau der Strecke Berlin-Halle-Erfurt-Bamberg-Nürnberg würde bedeutend teurer kommen; in den „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“ sind hierfür 12,4 Mrd. DM eingesetzt.

A 5: 3000 Trambahnkilometer erfordern 15 bis 20 Mrd. DM. Der höhere Betrag unterstellte damals noch eine teilweise untunnelte Führung. Würde das Konzept der weitgehend autofreien Stadt realisiert, könnte hierauf verzichtet werden, so daß entsprechend mehr Trambahnkilometer realisiert werden könnten. 1989 existierten in Westdeutschland noch 1316 Trambahnkilometer; 1960 waren es noch 3020 km.

A 8: Beim NRW-Programm zur Verkehrsberuhigung wurde bei „einfachen baulichen Maßnahmen zur Unterstützung von Tempo 30 einschließlich Begründung“ von rund 100 000 DM je Kilometer ausgegangen. Bei rund 200 000 km innerörtlichen Straßen wären dies 20 Mrd. DM (Angaben lt. Brief des Ministers für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr von NRW vom 13. November 1985).

A 9: Orientiert an der entsprechenden Kostenberechnung für eine Halbierung der Fahrpreise, wie im Umbauprogramm der GRÜNEN Mitte der achtziger Jahre entwickelt. Die Rechnung geht hier davon aus, daß in kurzer Zeit eine erhöhte Kapazitätsauslastung erreicht und damit die Subventionierung der niedrigeren Preise obsolet wird.

A 10: Ein Fahrradwegkilometer wird auf 100 000 bis 200 000 DM veranschlagt. Würde man, wie im vorausgegangenen Abschnitt dargelegt, weitgehend auf den Bau getrennter Fahrradwege verzichten, ließen sich damit weit mehr Kilometer an gesicherten Fahrradspuren realisieren.

A 11: Hiermit könnten Modelle im Güterregional- und -nahverkehr gefördert werden, wie im alternativen Verkehrsprogramm ausgeführt.

B 1: Insgesamt waren im BVWP 85 und bis zum Jahr 1995 53,3 Mrd. Mark für Bundesfernstraßen vorgesehen; verlängert bis zum Jahr 2005 errechnet sich ein Betrag von über 1 000 Mrd. DM. Knapp 70 Prozent davon waren sog. „Hauptbautitel“, die in die „BAB-Modernisierung, den BAB-Neubau und den Bundesstraßenneubau (jeweils mit Grunderwerb)“ fließen sollten.

B 2: Es handelt sich um den Wegfall der Subventionen für den Luftverkehr.

B 3: Insgesamt waren im BVWP 85 bis 1995 35 Mrd. DM für das „Schienennetz der DB“ vorgesehen, also bis 2005 rund 70 Mrd. DM. Umgewidmet werden sollten dabei ein großer Teil derjenigen Gelder, die für die Hochgeschwindigkeitsstrecken geplant sind.

B 4: Unterstellt wurde in der Rechnung ein durchschnittliches jährliches DB-Defizit von 2 Mrd. DM. Eine Umrechnung der Angaben für die neunziger Jahre ergäbe hier zweieinhalbmals so große „Einsparungen“.

B 6 und B 7: Es handelt sich hier nur um die vorgesehenen Bundesmittel. Die Landes- und kommunalen Ausgaben sind noch nicht als Ersparnis aufgeführt. Die Rechnung geht weiter davon aus, daß bei Verwirklichung dieser Alternative die öffentlichen Verkehrsunternehmen binnen kurzem nicht mehr subventioniert werden müßten (mit Ausnahme der unter A 9 genannten Subventionen für eine Fahrpreissenkung).

B 8: Vorgesehen waren Mitte der achtziger Jahre 5 Mrd. DM Subventionen für die zivile Luftfahrt. Da diese entfallen sollen, heißt das für die Übergangszeit, daß die Einnahmen durch die Tickets die Kosten decken müssen (siehe die vorgesehene Abgabe für den Luftverkehr). Zusätzlich zu den in den Bundesverkehrswegeplänen vorgesehenen Subventionen für die zivile Luftfahrt sind mindestens ebenso viele im Rüstungs- und Forschungsetat vorgesehen.

B 9: Vorgesehen waren bereits Mitte der achtziger Jahre bis zum Jahr 2005 rund 16 Mrd. DM an Investitionen in Wasserstraßen. Die Wasserstraßen sollten also auch nach der alternativen Planung weiter (mit 4 bis 6 Mrd. DM) subventioniert werden.

B 11: Die Magnetbahnförderung erfolgt über den Etat des Bundesministers für Forschung und Technologie, z. T. aber auch aus Ländermitteln. Für eine Neurechnung würden sich hier weit größere Einsparungen ergeben, da allein der vorgesehene Bau der Magnetbahnstrecke Hamburg–Berlin rund acht bis neun Mrd. DM erfordern soll. Das Mehr dieser Einsparung ließe sich einsetzen, um die kostenneutrale Finanzierung des Ausbaus der DB-Strecke Hamburg–Berlin zu ermöglichen.

Wenn diese Modellrechnung für Gesamtdeutschland und für die neunziger Jahre umgerechnet würde (was aufgrund der Datelage aktuell kaum zu realisieren ist) würde sich grundsätzlich nichts ändern. Die Rechnung sähe für eine Alternative Verkehrsorganisation noch besser aus. Die Planung des Bundesministeriums für Verkehr für die neuen Bundesländer läuft auf eine klassische Doppel- und Dreifachinvestition hinaus: In Straßen, Schienenwege und Wasserstraßen werden im Jahrzehnt 1992 bis 2002 allein aus Bundesmitteln 250 bis 300 Mrd. DM fließen. Eine Konzentration auf ein Programm wie das hier skizzierte brächte weit größere Einsparungen im Bereich Straßen- und Wasserwegbau als es im Bereich Schienenwege, öffentlicher Nahverkehr und nichtmotorisierter Verkehr an zusätzlichen Investitionen erforderte. Gleichzeitig übersteigen die neuen Zerstörungen, die durch die Realisierung des Bonner Verkehrsprogramms im Reichsbahngebiet angerichtet werden, alles, was im Rahmen dieser alternativen Kostenrechnung aufgeführt wurde. Diese Politik nicht zu verfolgen, sondern hier ein alternatives Programm umzusetzen, würde heißen, daß wir einen besonders zusätzlichen großen „Entlastungsbeitrag“ im rechten Teil der Tabelle einsetzen könnten.

Bedenkt man all die angeführten möglichen Korrekturen in Soll und Haben einer solchen Rechnung, folgt man den Überlegungen, was eine Umrechnung auf Gesamtdeutschland und die neunziger Jahre mit sich brächte, dann bleibt als entscheidende Aussage: Die beschriebene alternative Verkehrsorganisation läßt sich bezahlen.

(8) Arbeitsplätze:

Trotz des gewaltigen Wachstums des Kfz-Bestandes und des Umsatzes in der Autoindustrie erhöhte sich die Zahl der im bundesdeutschen Fahrzeugbau Beschäftigten zwischen 1970 und 1990 nur unwesentlich. Soweit dies geschah, ist es in starkem Maß auf die Arbeitszeitverkürzungen zurückzuführen. Gleichzeitig sind in den neunziger Jahren bis zu 100 000 Arbeitsplätze allein in der westdeutschen Autoindustrie bedroht aus Gründen, die mit der internationalen Konkurrenz zusammenhängen.

Die Zahl der in der Binnenschifffahrt Beschäftigten wurde allein im Zeitraum 1960 bis 1990 auf weniger als 40 Prozent reduziert. Die Zahl der bei der Deutschen Bundesbahn Beschäftigten wurde seit Mitte der sechziger Jahre und bis 1992 um fast 250 000 Männer und Frauen abgebaut. Die Zahl der Arbeitsplätze, die allein in den neunziger Jahren bei Deutscher Bundesbahn und Deutscher Reichsbahn abgebaut werden sollen, liegt bei über 150 000.

Im Fall des hier entwickelten alternativen Modells ergibt sich: Auch hier würde netto ein weit größerer Bedarf an zusätzlichen Arbeitsplätzen entstehen als solche in der Auto- und Autozuliefer-

industrie entfielen. Der Arbeitsplatzeffekt je eingesetzte Kapitaleinheit ist z. B. im Fahrzeug- oder Straßenbau weit geringer als im Bau von Lokomotiven, Waggonen, Trambahnen, im Rückbau von Straßen, im Anlegen von Radwegen, in der Rekultivierung von zuvor durch Beton zerstörten Straßen und Plätzen. Professor Dr. Herbert Braun hat in einem Gutachten, das er im Januar 1982 für die Deutsche Straßenliga erstellt hatte, diesbezügliche Vergleiche veröffentlicht: 100 Mio. DM Investitionen in den Autobahnbau schaffen 1 200 neue Arbeitsplätze, beim Bau von Landstraßen sind es immerhin 1 600, bei der Anlage neuer Schienenwege bereits 1 900 und bei der Erweiterung des öffentlichen Personennahverkehrs werden bereits 2 000 neue Arbeitsplätze geschaffen. Wird diese Summe für „Innerortstraßen und Fußgängerzonen“ eingesetzt, dann entstehen sogar 2 600 neue Arbeitsplätze, also mehr als doppelt so viele wie beim Autobahnbau. (Beschäftigungswirkungen von Straßenbauinvestitionen – eine Multiplikatorrechnung auf der Grundlage von Input-Output-Investitionen, zusammengefaßt bei: Haar/Precht/Merten, Vorfahrt für Arbeitnehmer S. 224.)

Es existieren sogar Berechnungen, nach denen der Arbeitsplatzeffekt im Fall der „kleinteiligen Umgestaltung von Straßen, Wegen und Plätzen zum Zweck der Verkehrsberuhigung oder Radwegeförderung“ mehr als fünf mal größer als im Fall des Autobahnbaus ist.

Anfang der neunziger Jahre liegen planerische Konzepte vor zur Verkehrsberuhigung oder Realisierung von einer weitgehend autofreien Stadt, deren Verwirklichung allein in der jeweiligen Region einige zehntausend Arbeitsplätze mehr schaffen würde, als sie in der Autoindustrie abbaut.

Das alternative Verkehrskonzept läßt sich also nicht nur finanzieren, es würde sogar weit mehr Arbeitsplätze schaffen als überflüssig machen.

Anhang

Umverteilung des motorisierten und nichtmotorisierten Verkehrsaufkommens im Stadtverkehr bei einer angenommenen Verringerung der Pkw-Fahrten um die Hälfte (Difu-Studie 1984)

	Verkehrsmittelanteile an werktäglichen Wegen der Bevölkerung					Summe
	PKW-Selbstfahrer	PKW-Mitfahrer	Öffentlicher Verkehr	Fahrrad	Gehen	
Mittelgroße Stadt in der Bundesrepublik Deutschland	45 %					
gegenwärtig	35,0 %	10 %	15 %	10–15 %	25–30 %	100
nach Umverteilung	17,5 %	10 %	20 %	20–25 %	30 %	100
Veränderung in %	– 50	0	+ 33	+ 80	+ 80	0
Große Stadt	40 %					
gegenwärtig	32 %	8 %	20 %	10 %	30 %	100
nach Umverteilung	16 %	8 %	26 %	15–20 %	30–35 %	100
Veränderung in %	– 50	0	+ 30	+ 75	+ 8	0

Nach: Dieter Apel, Stadtverkehrsplanung Teil 3, Umverteilung des städtischen Personenverkehrs, Berlin 1984 S. 352.

