



# Das rühmliche Schlusslicht

## Vision für ein autoärmeres Deutschland

Der Bericht der Europäischen Umweltagentur zu Trends und Projektionen bei Treibhausgasemissionen (2005)<sup>1</sup> bestätigt, worauf die Nicht-Regierungsorganisationen bereits seit langem hinweisen und von der Politik Maßnahmen einfordern: Die Verkehrsemissionen in der EU steigen und stehen damit den durch das Kyoto-Protokoll festgeschriebenen Reduktionserfordernissen entgegen.

Dies gilt besonders für den Flugverkehr, aber auch der Landverkehr hat seine Emissionen von 1990 bis 2003 um über 20 Prozent gesteigert. Dabei ist die Entwicklung in den Mitgliedsstaaten höchst unterschiedlich. In Portugal, Spanien und Irland beispielsweise ist ein Emissionswachstum zwischen 80 und 140 Prozent zu verzeichnen, auf der anderen Seite mit dem geringsten Wachstum liegt Deutschland (vgl. Abbildung 1) als das rühmliche 'Schlusslicht' beim Emissionswachstum.

Eine solch hervorsteckende Entwicklung verdient der genaueren Betrachtung. Was hat sich in der Verkehrslandschaft in Deutschland getan, dass es so gegenüber



Foto: Manfred Treber

Mit innovativen Konzepten – hier die Zweisystem-Stadtbahn in Karlsruhe – lässt sich die Fahrgastzahl vervielfachen.

den anderen Industriestaaten herausragt? Diese Frage wäre eine eingehende wissenschaftliche Untersuchung wert. Mangels dieser werden im Folgenden Ansätze für eine Antwort gebracht.

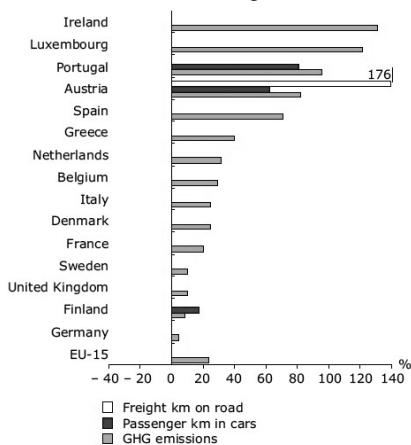
### Der PKW verliert Marktanteile

Der technische Fortschritt zu verbrauchsärmeren Autos hält an, wenn auch die Fahrzeuge schwerer (bis zum Geländewagen) und besser ausgestattet (Klimaanlagen) werden. Doch dies schlägt sich nur in Emissionen nieder, wenn die Fahrzeuge bewegt werden. Was ist hier festzustellen? Der Modal Split (d.h. der Marktanteil gemessen in Verkehrsleistung [Personen-Kilometer]) des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) und der Schiene im Besonderen hat in den letzten drei Jahren laut Wettbewerbsbericht 2006 der Deutschen Bahn jedes Jahr zugenommen. Der ÖV (und der Flugverkehr) haben also am Markt zugelegt, der motorisierte Individualverkehr (MIV) hat abgenommen. In Zahlen waren das für den MIV: Abnahme von 2002 auf 2003 um 0,5 % sowie jeweils um 0,4 % von 2003 auf 2004 und von 2004 auf dann 80,9 % Marktanteil im Jahr 2005.

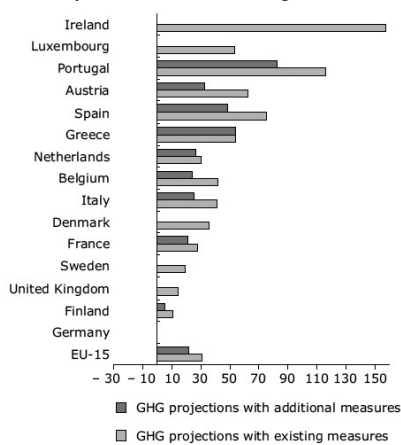
Die Gründe dafür sind vielfältig. Wesentlich war die Entwicklung des Rohöl- und des Benzinpreises, vielleicht auch die Kaufkraftentwicklung in der Bevölkerung und die Arbeitsmarktreform (Hartz IV). Ohne einen attraktiveren Öffentlichen Verkehr mit besserer Qualität sowie preiswerten und kundenspezifischen Angeboten (vgl. Kasten) hätte der Kunde jedoch

Abbildung 1: Verkehrsleistung und Emissionsentwicklung im Straßenverkehr

Aktuelle Veränderung 1990 - 2003



Projizierte Veränderung 1990 - 2010



Quelle: EEA, Eurostat, S. 39

Die Treibhausgasprojektionen für EU-15 wurden auf der Basis von 14 von Mitgliedsstaaten berichteten Projektionen berechnet. Die prozentuale Abweichung 2003-2010 dieser 14 Mitgliedsstaaten wurde auf EU-15 angewandt. Dort, wo keine Balken sind, wurden keine Angaben durch die Staaten gemacht.



wenig Ausweichmöglichkeit gehabt. Sind die letzten drei Jahre – und 2006 als viertem Jahr deutet vieles darauf hin, dass sich diese Entwicklung fortsetzt – die Ausnahme, oder hat hier ein Trend begonnen, der sich mittelfristig fortsetzt oder fortsetzen kann? Festzustellen ist auf jeden Fall, dass der MIV seit 1999, dem Jahr der Einführung der Ökosteuern, zurückgeht. Die Diskussion um 'Peak Oil' (weltweites Rohöl-Fördermaximum) beginnt gerade, in weiteren Kreisen aufgenommen zu werden, manche Stimmen sind zu vernehmen, die einen deutlich höheren Ölpreis erwarten, und Einzelne (wie der Bush-Berater Simmons) wetten schon darauf, dass der Ölpreis im Jahr 2010 bei 200 US\$ pro Fass liegt.

Die Formulierung "mittelfristig fortsetzt oder fortsetzen kann" in der obigen Frage zur Fortsetzung des Trends ist wohl abgewogen,

denn es bedarf eines offensiven Einsatzes der Politik, damit dies geschieht. Dabei droht der Bund mit dem Gegenteil. Der Entwurf von Finanzminister Steinbrück zur Kürzung der Regionalisierungsmittel für den Schienenpersonennahverkehr ist vom Bundeskabinett beschlossen. Dies würde zu drastischen Qualitätseinschnitten (auch beim quantitativen Angebot der verkehrenden Züge) führen und den zaghaften Umschwung hin zu einer nachhaltigeren Verkehrsstruktur in Deutschland abrupt stoppen. So sind die Bundesländer kräftig dabei zu unterstützen, sich einer Kürzung der Regionalisierungsmittel zu

## Beispiele für attraktiven Öffentlichen Verkehr

1. Die Zwei-System-Stadtbahn ('Karlsruher Modell'), die sowohl auf Gleisen der Staatsbahn als auch auf denen der Straßenbahn bis ins Stadtzentrum fahren kann, führte zu Nachfragesteigerungen um ein Mehrfaches. Jeder zweite Fahrgast hat ein Auto zur Verfügung und sich dennoch für die Fahrt mit der Bahn entschieden.
2. In Deutschland bedauerlich nur rudimentär, ist weltweit eine Straßenbahn-Renaissance zu verzeichnen mit Frankreich als Zentrum und Teneriffa, Toulouse und Bergen als jüngsten Beispielen. Die Erschließung der Innenstadt mit der Schiene ist ein exzellentes Instrument zur Revitalisierung der Innenstadt ('Die Stadtbahn schiebt den Handel an'). Viel zu wenig wird dabei berücksichtigt, dass sich die Städte mit der Einrichtung von schienengebundenen Nahverkehrssystemen mit Elektrotraktion von der Ölpreisentwicklung unabhängiger machen.
3. Mit dem Rhein-Neckar Ticket als neu eingeführter netzweit gültigen Jahreskarte des Verkehrsverbunds Rhein-Neckar (VRN) können sich 'normale' Erwachsene für gut 60 Euro im Monat im bisher 7.500 bzw. ab Juni 2006 10.000 Quadratkilometer großen Verbundraum bewegen - der Preis einer Verbundnetzkarte lag vorher doppelt so hoch. Im VRN sind mehr als 90 Prozent der Fahrgäste von den Schülern (MAXX-Ticket über Studierende (Semester-Ticket) und Erwerbstätige (Job-Ticket) bis zu SeniorInnen (Karte ab 60) die Inhaber einer Jahreskarte oder eines Semester-Tickets, welche die Nutzung des gesamten Verbundraumes (von Wissembourg in Frankreich bis Würzburg) erlauben.
4. Qualitativ hochwertige Angebote im Schienenpersonennahverkehr mit neuen Fahrzeugen und Konzepten (etwa die Ausweitung des Integralen Taktfahrplans oder die Einführung eines vollständig neuen S-Bahn-Systems (Ballungsraum Rhein-Neckar)) und neuen Anbietern nach der Ausschreibung von Strecken (metronom) schlagen sich in vermehrter Nachfrage nieder.

widersetzen, wenn im nächsten Jahr deren Revision ansteht. Die Folgen eines möglichen Börsengangs der Deutschen Bahn als weiterer großer politischer Intervention können hier nicht erörtert werden.

### Vision für 2040

Verlassen wir den Boden gesicherter Fakten noch weiter und blicken hoffnungsvoll in eine (gestaltbare?) Welt mit weniger Autoverkehr und niedrigeren Treibhausgasemissionen. In dieser Welt verliert der MIV in den nächsten Jahrzehnten beständig Modal-Split-Anteile. Sinkt dieser gleichbleibend um jährlich ein dreiviertel Prozent, hat er gegen das

Jahr 2040 nur noch 60 % Marktanteil. Beläuft sich der Rückgang auf ein halbes Prozent jährlich – das ist, was wir in den letzten drei Jahren festgestellt haben –, hat der MIV erst nach 2060 die genannten 60 Prozent Marktanteil. Es steht außer Frage, dass so eine Entwicklung nur möglich ist, wenn die Kapazitäten des ÖV kräftig ausgebaut werden. Zu bemerken ist bei diesem Gedankenspiel zudem, dass eine solche Entwicklung nur real werden kann, wenn die Rahmenbedingungen immer wieder neu so gesetzt werden, dass der Öffentliche Verkehr am Markt Anteile gewinnt. Denn es gibt viele strukturelle Gründe (wie individualisierter Lebensstil, Arbeitsmarkterfordernisse, Siedlungsstruktur), die a priori dem MIV in die Hand spielen und seine Position verbessern. Der Aufrichtigkeit halber sollte noch eine weitere Brücke von der Vision zur Realität geschlagen und Wasser in den Wein gegossen werden: Die Argumentationskette zum Personenverkehrswachstum der Bahn war schlüssig, weil als Basisjahr 2002 gewählt wurde. Vorher war die Entwicklung nicht genauso geradlinig.

Der Beitrag handelte vom Personenverkehr, bei dem die reale Entwicklung, was Emissionen angeht, besser ist als beim Güterverkehr, wo die Schiene seit 2002 auch jährlich Marktanteile gewinnt (gut zum Merken ist hier, dass im Jahr 2005 auf der Schiene 90 Mrd. Personenkilometer<sup>2</sup> und zufällig auch 90 Mrd. Tonnenkilometer erbracht wurden). Eine Modal-Split-Umkehr weg von der Straße ist beim Güterverkehr noch schwieriger zu erreichen als beim Personenverkehr und bedarf deshalb ebenso politischer Interventionen, beispielsweise bei der Internalisierung der externen Kosten über eine viel stärkere Bepreisung der Straßeninfrastruktur.

Manfred Treber

Der Autor ist Klima- und Verkehrsreferent bei Germanwatch.

<sup>1</sup> Greenhouse gas emission trends and projections in Europe 2005, EEA Report No 8/2005, ISSN 1725-9177

<sup>2</sup> Dies setzt sich zusammen aus 75 Mrd Pkm von der 'schweren Schiene' (Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung - EBO - ist gültig, darunter 34 Mrd Pkm im Schienenpersonennahverkehr und 41 Mrd Pkm im Schienenpersonennahverkehr) sowie 15 Mrd Pkm von der 'leichten Schiene' (U- und Stadt-/Straßenbahnen, die unter der Strassenbahn-Bau- und Betriebsordnung - BOStrab - fahren).