
Ansätze zur Eindämmung der Autoexplosion

Die Finanzkrise für mehr Nachhaltigkeit im Verkehr nutzen

Wegen der durch die Finanzkrise ausgelösten Wirtschaftskrise muss der Staat Ausgabenprogramme auflegen, um die Wirtschaft in Schwung zu bringen. Große Geldbeträge stehen bereit. Am Beispiel des Öffentlichen Verkehrs wird gezeigt, wie Mittel investiert werden können, um die Zukunftsfähigkeit des Verkehrssystems zu erhöhen und die Ölabhängigkeit zu vermindern.

Im Personenverkehr zu Lande – er ist, ebenso wie der Güterverkehr, für etwa 10 Prozent der energiebedingten CO₂-Emissionen verantwortlich – bereitet die sogenannte ‚Autoexplosion‘ beim Klimaschutz, beim Flächen- und Ressourcenverbrauch, bei der Verkehrssicherheit und beim Lärmschutz in Industrieländern weiterhin, und in Schwellenländern zunehmend große bis die größten Probleme. Der Begriff ‚Bevölkerungsexplosion‘ – darunter versteht man die Zunahme der Bevölkerung eines Landes um einige Prozent pro Jahr – ist weit verbreitet und wird meist im Zusammenhang mit der Dynamik in Entwicklungsländern in den letzten Jahrzehnten ver-

wendet. Noch nicht so verbreitet ist der daran angelehnte Begriff ‚Autoexplosion‘. Er betrifft bisher vor allem Industrieländer, ist aber in den letzten Jahren vermehrt auch in Schwellen- und anderen Entwicklungsländern anzutreffen und beschreibt analog zur Bevölkerungsexplosion eine damit vergleichbar jährliche Zunahme des Bestands an privaten PKW.

Angesichts der genannten Probleme, die er bereitet, kann der private PKW (auch als MIV – motorisierter Individualverkehr – bekannt) bei der heutigen Populationsgröße nicht DAS Verkehrsmittel für die Mehrzahl der Menschen auf diesem Planeten sein. In diesem Beitrag wird darauf eingegan-

gen, was im Bereich des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) an technischen Möglichkeiten gegen die Autoexplosion aufgestellt werden kann. Ihre Einführung und ihr Ausbau sind durch entsprechende fiskalische (etwa die City-Maut in London), ordnungsrechtliche und andere gesetzliche Maßnahmen zu flankieren. Dieser Beitrag ist auf den ÖV fokussiert und kann weder auf den Fahrradverkehr, auf Belange der Fußgänger noch auf die Möglichkeiten der Gestaltung der Siedlungsstruktur eingehen.

Gute Beispiele zum Öffentlichen Verkehr im Ausland

Deutschland weist bereits seit Jahrzehnten eine starke Autoexplosion auf, die selbst in den letzten Jahren, in denen die wirtschaftliche Entwicklung unterdurchschnittlich war und in denen die Fahrleistung der PKW stagnierte oder gar sank, nicht zum Stillstand kam. Man sollte sich deshalb keinen Illusionen hingeben, sie sei leicht abzubremsen oder gar zu stoppen.

Mut macht ein wenig der Sachverhalt, dass der Motorisierungsgrad der

jungen Männer in letzter Zeit gefallen ist. Dies hat vermutlich viele Ursachen, doch wäre der Trend zu eigenen PKW sicher größer, wenn es nicht attraktive Alternativen zu ihm gäbe. Im Bereich ÖV wird der Schienenbonus empirisch festgestellt: Fahrgäste ziehen ein schienengebundenes Verkehrsmittel dem Bus vor (er beläuft sich in der Größenordnung von 20 Prozent; soll heißen, dass eine Strecke 20 Prozent mehr Fahrgäste aufweist, wenn bei gleichen sonstigen Parametern schienengebundene Verkehre angeboten werden). Hinzu kommt, dass schienengebundene Verkehre leicht in Elektrotraktion betrieben werden können, was die Abhängigkeit vom Erdöl mindert.

Schienerverkehr

Entsprechend hilfreich ist ein Blick ins Ausland, was schienengebundene Verkehre in Mittelstädten angeht. Hier sind vor allem die modernen neuen Straßenbahnsysteme in Frankreich anzuführen, welche allesamt seit der Mitte der 80er Jahre des vergangenen Jahrhunderts eingeführt wurden und immense Erfolge aufzeigen (es sind knapp 20 neue Systeme in der Zahl, von Valenciennes über Montpellier und Lyon bis Paris; sie haben in vielen anderen Städten weltweit Nachahmer gefunden). Besonderes Merkmal ist ihre besondere Ästhetisierung, was in Deutschland kaum anzutreffen ist, wo jedoch glücklicherweise in der Zeit der Autoeuphorie nach dem Zweiten Weltkrieg nicht alle Straßenbahnen stillgelegt worden sind, so dass es noch einige Straßen- /Stadtbahnsysteme gibt. Bedauerlicherweise wurden aber kaum neue Systeme eingerichtet.

Busse

Verlassen wir die Schiene – die aktuelle Kalamität mit den Hochge-

Abb. 1: Fernbus in Argentinien



Foto: M. Treber/Germanwatch

schwindigkeitszügen in Deutschland sei übergangen, weil dafür kein Raum ist – und gehen zum Bus über. Hier ist ein grundsätzliches Defizit festzustellen, denn es gibt in Deutschland im Linienverkehr kaum Fernbusse. Dies ist dem Schutz des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV) (vor preiswerten Wettbewerbern) geschuldet und hat seine Gründe. Muss der SPFV in Deutschland doch formal eigenwirtschaftlich sein (d.h. seine Betriebsführung gibt es seitens des Staates keine Finanzmittel). Würde sich ein Wettbewerber auf der Straße etablieren und dem SPFV Marktanteile wegnehmen, müsste dieser zwangsläufig das Angebot zurückfahren. Hier besteht ein Regulierungsdefizit (das auch dazu beiträgt, dass so genannte Nebenfernstrecken immer weniger vom SPFV bedient werden). Der Bund sollte grundsätzlich als Aufgabenträger des SPFV analog zum Regionalverkehr Züge des Fernverkehrs auf diesen Strecken bestellen (allerdings bedürfte es noch eingehender Verhandlungen, bis es soweit wäre). Mit solch einer Änderung der gesetzlichen Grundlagen sollte auch der Weg für Fernbusse im Linienverkehr in Deutschland bereitet werden.

Solche Busse sind in vielen Ländern (vor allem dort, wo es kaum oder keinen SPFV gibt: etwa in der Türkei oder in Argentinien, vgl. Abb. 1) das Rückgrat des landgebundenen ÖV und bieten attraktive Leistungen bei niedrigen Preisen an. Vergleichbar attraktive Busse in der Agglomeration (Bus Rapid Transit), die in vielen Metropolen des

Südens Erfolgsgeschichten schreiben, kommen für Deutschland weniger in Betracht, weil hier die Komfortmerkmale vergleichbarer schienengebundener Systeme besonders geschätzt und finanziert werden können.

Für kleinere Städte trifft das nicht zu, denn hier sind schienengebundene Systeme zu teuer. Mit der Einführung von Stadtbussystemen, etwa des Stadtbusses in Dornbirn (Österreich), vgl. Abb. 2, wurde ein Quantensprung der Qualität erreicht: vertaktete Verkehre, hohe Haltestellendichte und Frequenz, Umsteigemöglichkeit an einer Rendezvous-Haltestelle.

Ausblick

Die beschriebenen Elemente eines überzeugenden ÖV sind durchweg innovativ, aber bereits bewährt. Sie sind also keine Neuigkeiten.

Neu sind gegenwärtig die Rahmenbedingungen. Das ist zum einen die bevorstehende Öl-Kluft (sie wird von der Finanz- und Wirtschaftskrise überdeckt, wird aber sofort wieder in Erscheinung treten, wenn die Wirtschaft weltweit wieder stärker wächst). Zum anderen schlittern, angestoßen durch die Finanzkrise, die meisten Industrieländer in eine Wirtschaftskrise großen Ausmaßes. Sie können einer drohenden Deflation nur durch massive Ausgabenprogramme der Öffentlichen Hand begegnen. Plötzlich sind Mittel in Beträgen zu verausgaben, die vorher kaum zu einem Zehntel bereitstanden. Diese Ressourcen müssen in die überfällige Klima-Wende fließen, und oben wurden Ansatzpunkte gezeigt, wohin sie beim Verkehr gehen sollten, um die Treibhausgasemissionen zu senken, den Verkehr nachhaltiger und das Verkehrssystem weniger abhängig vom Rohöl zu machen.



Manfred Treber

Der Autor ist Klima- und Verkehrsreferent bei Germanwatch.



Foto: M. Treber/Germanwatch

Abb. 2: Rendezvous-Haltestelle der ersten Generation in Dornbirn