

# **Wohin verkehrt Europa? – 18.06.2004**

## **Workshop III: Bundesebene**

**Harald Hoppe** – Sprecher des Arbeitskreises Verkehr des BUND Hessen

### **Verkehrsprobleme und -entwicklungen in den neuen EU-Ländern**

Das absehbare Wachstum des privat motorisierten Fahrzeugverkehrs ist für den Zustand der Umwelt von herausragender Bedeutung. Offensichtlich ist es das Ziel der Regierenden in den neuen EU-Ländern, den westeuropäischen Standard im Verkehrssektor zu erreichen.

Wir sehen eine negative Entwicklung für alle Umweltbereiche, wenn sich die größer gewordene Bevölkerung der EU einem Lebensstil verschreibt, der nur mit verstärkter Ausbeutung von natürlichen Ressourcen in aller Welt zu halten ist. Wir stellen für den Verkehrssektor die weitgehende Negation seiner nachteiligen Folgen fest: Klimaveränderung durch CO<sub>2</sub>-Freisetzung, Luftverschmutzung mit immer kleiner werdenden Partikeln, Zerschneidung der Landschaft mit nachfolgender Verinselung von Biotopen, Flächenversiegelung durch Verkehrswegebau, Verlärmung von Landschaft und Siedlungen.

Wir stellen eine Dominanz des Verkehrs in den Köpfen der Politiker fest, die leider mit einer marginalen Kenntnis verkehrlicher Grundsachverhalte zusammenfällt. Wir verweisen auf die noch heute ungebrochen vorherrschende Neubaumentalität des Deutschen Bundestages, der für das dichteste Autobahn- und Bundesstraßennetz Europas bis 2015 weitere 1.600 km Autobahnen und 4.650 km Bundesstraßen neu bauen will.

### **Verkehrspolitische Konsequenzen aus der Erweiterung**

Wir erwarten eine deutliche Zunahme des Warentransports aus den Randbereichen der EU in das zahlungskräftige Zentrum. Räumlich dürfte das Dreieck Stuttgart-Brüssel-Paris dieses Zentrum darstellen. Die strategische Planung der transeuropäischen Netze für die Bahn und die Autobahnen vollzieht dies nach. In der Gegenrichtung ist eine Zunahme des Personenverkehrs aus dem Zentrum in die naturnahen Randbereiche zu erwarten.

Für Deutschland heißt dies: eine Steigerung der erforderlichen Transportleistung in und aus Richtung Osten. Wir sehen keine politische Strategie, die eine Abkehr von der Bevorzugung des Kfz-Verkehrs bewirken könnte. Die offensichtlichen Nachteile des Kfz-Verkehrs in den Zentren führen nicht dazu, eine Veränderung der Leistungsanteile der Verkehrsarten strategisch anzugehen. Statt massiv in die Schienenwege in Ost-West-Richtung zu investieren und Logistikketten für den kombinierten Verkehr

Lkw-Bahn in den neuen Mitgliedsländern zu installieren, werden deren Ansätze - Beispiel Tschechien - demontiert.

### **Erfahrungen weitergeben?**

Angesichts der beobachtbaren Verhaltensweise, dass jeder nur aus den Fehlern lernt, die er selbst begangen hat, scheint Hoffnung auf die Vermeidung von Fehlern in den östlichen EU-Ländern unberechtigt.

Die Kräfte, die den systematischen Abbau des Bahnsystems in Deutschland betreiben, sind an einem Erhalt des status quo der Bahnen in Osteuropa kaum interessiert. Leider erfordern gemeinschaftliche Verkehrssysteme gewaltige gemeinschaftliche Finanzierungsmittel. Investitionen in private Verkehrssysteme benötigen jedoch trotz derselben Gesamtsumme nur jeweils kleine Beträge der vielen Investoren. Dieser Sachverhalt macht gemeinschaftliche Verkehrssysteme verletzlich. Aus Sicht des Umweltverbandes fehlt ein Marktmechanismus, der die Transportmittelwahl hin zu mehr Energieeffizienz maßgeblich beeinflusst. Der in Deutschland messbare Treibstoffeinsatz pro Kilometer und Tonne transportierter Ware verhält sich bei den Verkehrsmitteln Binnenschiff, Bahn und Lkw wie 1:3:5. Offensichtlich ist die Auswirkung anderer Faktoren so durchschlagend, dass sich der Lkw gegenüber den Konkurrenten durchsetzen konnte.

Aus umweltpolitischer Sicht ist eine Änderung dieses Regelkreises dringend notwendig. Wir sehen den Ansatz hierzu in einer Verkehrspolitik, die die externen Kosten der Verkehrssysteme in deren Preisgestaltung einbringt - wir plädieren für eine monetäre Bewertung der bislang kostenlosen Produktionsfaktoren Luft, Wasser, Boden, Ruhe.

### **Alternativen zur Automobilisierung**

Für ländliche Räume mit dünner Siedlungsdichte ist die Kfz-Nutzung in Deutschland heute unschlagbar kostengünstig. Diese Rechnung ändert sich jedoch, wenn man die staatliche Zersiedelungsprämie berücksichtigt. Öffentliche Finanzierung setzt ihren Hauptakzent auf die motorisierten Verkehre durch den Bau von Straßen und Schienen sowie für den Betrieb der öffentlichen Nahverkehre. Dabei gerät aus dem Blickfeld, dass ein Drittel aller Wege zu Fuß oder mit dem Rad unternommen werden. Besonders in den Zentren ist eine Förderung dieser Verkehrsarten sinnvoll. Durch die Entwicklung von neuen Diensten könnten die strategischen Nachteile des Rads und des Gehens beim Wegezweck ‚Einkauf‘ gemildert werden. Erforderlich wäre hierfür außerdem die fußläufige oder radlerische Erreichbarkeit von Einkaufsstätten und Wohnstätten; d.h. eine Änderung im städtebaulichen Leitbild der Nutzungstrennung wäre nötig.

Die gegenwärtig gehandelten Szenarien für das Automobil der Zukunft vertreten den Austausch des Erdöls als Energieträger durch Wasserstoff. Dies erscheint nur unter der Voraussetzung der Produktion des Wasserstoffs mit regenerativ erzeugtem Strom als ökologisch vertretbar. Die Flächenprobleme

des Individualverkehrs werden allerdings durch eine Fahrzeugflotte, die Wasser aus dem Auspuff emittiert, nicht gelöst.

### **Unvermeidliches Flughafenwachstum**

Flüge mit Reiseweiten bis 400 km bedeuten eine unsinnige Konkurrenz zur Bahn. Am Flughafen Frankfurt fallen 25% der Flüge in diese Kategorie. Dabei sind die Reisezeitvorteile der Transportkette mit dem Flugzeug mit 25% nicht besonders schwerwiegend. Wir stellen ein Wettrennen kleinerer Flughäfen um immer breitere Kundenkreise fest, wobei es zu grotesken Konkurrenzsituationen kommt. So bieten Paderborn, Osnabrück und Dortmund - jeweils 100 km voneinander entfernt - ihre Flüge im selben Einzugsgebiet an.

Die Umweltkosten des Flugverkehrs sind nicht in den Tarifen enthalten. Die Auswirkung des Flugverkehrs auf das globale Klima machen dies jedoch notwendig. Der in jüngster Zeit zu beobachtende Wettbewerb der Billigflieger ist unter diesen Umständen eine zusätzliche Fehlentwicklung. Die verdeckten Subventionen dieser Fluggesellschaften über den Erlass von Flughafengebühren oder Beratungsverträge sind bekannt, ob sie abzustellen sind, bleibt fraglich.

Die Steuerung des Flugverkehrs über politische Vorgaben ist in Deutschland unterentwickelt. Die Steuerbefreiung auf Kerosin ist hierfür das herausragende Beispiel. Kerosin kostet 15 Cent je Liter, wir haben vor 5 Jahren die externen Kosten des Flugverkehrs auf 1 € pro Liter beziffert.

### **Reform der Verkehrspolitik**

Deutsche Verkehrspolitik stellt zuerst eine Wunschliste aller Projekte zusammen, welche danach in eine Finanzierungsliste übernommen werden. Beide Prozesse blenden Umweltauswirkungen des Verkehrs weitgehend aus. Es ist hierzulande zulässig und gesetzlich abgesichert, ein Wohngebäude an der Vorderfront mit Straßenlärm, an der Rückfront mit Schienenlärm und von oben mit Fluglärm - jeweils mit der Lautstärke unterhalb der Gesundheitsbeeinträchtigung zu beschallen.

Eine Änderung der Verkehrspolitik halten wir für folgende Bereiche für notwendig:

Einführung der tatsächlichen Kosten in die Preise von Mobilitätsleistungen

Zusammenführung der Teilplanungssysteme für Straßen, Schienenwege, Schifffahrtswege und Flughäfen zu einer Transportplanung.

Die Einflüsse der einzelnen Verkehrsarten auf ihre Umgebung müssen summiert behandelt werden.

Die Planungsprozesse für Verkehrswege müssen für eine inhaltliche Diskussion über Varianten geöffnet werden.

## **Verkehrspolitische Leitbilder**

Wenn eine größere Zahl von EU-Bürgern einen größeren Verkehrsaufkommen verursacht, dann werden bei gleichbleibenden Verkehrsbedingungen die Belastungen für die Umwelt steigen.

Wenn die Umweltfolgen reduziert werden sollen ist eine Effizienzsteigerung erforderlich, für die wir uns vorstellen:

Siedlungsstrukturen, die Verkehr vermeiden

Regionalisierte Wirtschaftskreisläufe

Vorrang für Sanierung und Erhalt der vorhandenen Wegenetze vor Neubauprojekten

Vorrang für Investitionen in den Schienenverkehr

Straßenneubau nur in Ausnahmefällen

Bau von flussspezifischen Binnenschiffen

Eine Rahmensetzung für den nationalen Flughafenausbau, die eine Aufgabenzuweisung sowie Kooperationen zum Inhalt hat.

## **Veränderung von Mobilitätsstilen**

Die intelligente und effiziente Verknüpfung verschiedener Verkehrssysteme kann zu einer Änderung im Kundenverhalten führen: in der Schweiz besitzen relativ gesehen 10 mal so viele Personen ein Halbtax-Abo als in Deutschland Bahn-Cards verkauft wurden. Die Gründe für diesen gravierenden Unterschied liegen in den Unterschieden der Angebotsstrategie der jeweiligen Bahnen.

Unter dem Eindruck steigender Rohölpreise dürften künftig umweltrelevante Aspekte beim Automobil stärkere Gewichtung erfahren. Dies könnte genutzt werden, um gleichzeitig ein geändertes Gebrauchsverhalten zu propagieren.

## **Auswirkung des Lebensstils auf das Verkehrsverhalten**

Die zunehmende Zahl von Ein-Personen-Haushalten hat Auswirkungen auf die erforderliche Infrastruktur für den privaten Verkehrssektor. Gleichzeitig setzt sich der Trend zum Zweitwagen bei Familien mit zwei Verdienern fort. Hier könnte strategisch - bei vorhandenem öffentlichen Fahrtenangebot - in Richtung auf Ersatz des Zweitfahrzeugs durch ein Fahrtenabonnement gearbeitet werden. Ein Wegfall von staatlichen Subventionen - Eigenheimzulage - dürfte hierbei unterstützend wirken.

Ein Porschefahrer mit einem Mobiltelefon in der Hand dürfte in weiten Kreisen auf dieser Erde ein Symbol sein, das erstrebenswert ist. Vor 6 Tagen hat sich dieses Symbol auf einer Straße unweit meines Wohnortes in den Tod katapultiert und dabei 6 andere Verkehrsteilnehmer schwer verletzt. Ich halte das Fehlen ausreichender Sicherheitsmechanismen in unserem Verkehrssystem, derartige Vorfälle zu vermeiden, für fatal. Für das größere Europa wünsche ich mir, dass es an solchen Mechanismen erfolgreich arbeite.