

## **Sondervotum zu Kapitel 4.3.4**

### **Minderheitsvotum des Kommissionsmitglieds der Fraktion der PDS einschließlich des von ihr benannten Sachverständigen Prof. Dr. Jürgen Rochlitz**

**”Was immer Dauer erfordert, dauert zu lange. Was immer Zeit beansprucht, beansprucht zuviel Zeit. Das Faktum, daß Handlungen Zeit kosten, gilt heute als Vergeudung. Gleich, wie kurz sie währen - niemals sind sie kurz genug. Die bloße Tatsache, daß sie währen, macht sie zu Verzögerungen. Zeit = Langsamkeit. Welch eine unsinnige Gleichung”.<sup>1</sup>**

”Noch nie war die uns im Durchschnitt verfügbare Lebenszeit so reichlich bemessen wie heute; noch nie waren die zeitlichen Zwänge zur Überlebenssicherung so gering wie heute; noch nie war die mittlere verfügbare Geschwindigkeit so hoch wie heute. Und bei all dem leben wir heutzutage gehetzt wie nie zuvor. Der törichte Versuch, die Zeit abzuschaffen, kostet eben am meisten Zeit. Und das blinde Bemühen, die Zeit zu beherrschen, macht uns unversehens erst recht zu Sklaven der Zeit.”<sup>2</sup>

#### **Vorbemerkungen**

Diese Zitate belegen , worum es im Sektor Verkehr eigentlich geht: kollektive wie auch institutionelle Rahmenbedingungen und damit auch individuelle Verhaltensweisen müssen grundsätzlich geändert werden. Die gegenwärtigen maßlosen Mobilitätswänge und -bedürfnisse sind für die Gesellschaft weder nachhaltig noch überhaupt gesund für den Einzelnen.

---

<sup>1</sup> Günter Anders: Die Antiquiertheit von Raum und Zeit, 1959

<sup>2</sup> K.O.Schallaböck ”Was ist das rechte Maß für Raum und Zeit? Mobilität zwischen Globalisierung und Regionalisierung.” Toblacher Gespräche 1996

Der Verkehrssektor gehört zudem mit seinen gegenüber anderen Sektoren erheblichen Steigerungen der Treibhausemissionen zu den Bereichen, in denen einschneidende Maßnahmen nötig sind, damit eine Korrektur dieses Trends in Richtung Nachhaltigkeit vorgenommen werden kann. Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) formulierte hierzu: "Angesichts der Zielsetzungen, die z.B. die Enquête-Kommission "Nachhaltige Energieversorgung..." für eine nachhaltige Entwicklung für notwendig hält, nämlich eine Reduktion der gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen von 1990 bis 2020 um 40% und bis 2050 um 80%, sind kräftige Maßnahmen zur Begrenzung und Verlagerung des Straßen- und Luftverkehrs sowie zur Stimulierung von deutlichen Verbesserungen beim spezifischen Energieverbrauch erforderlich."<sup>1</sup>

Aus Gründen mangelnder Zeit und größerer Komplexität der übrigen Verkehrsbereiche hat die Kommission sich lediglich die technischen Aspekte des Kfz-Verkehrs (Treibstoffe, Materialien, Fahrzeuge, etc.) als Thema gewählt.

Außer um die hauptsächlich von der Mehrheit der Kommission beschriebene und angestrebte Grundstrategie der Effizienz-Verbesserung bei den Fahrzeugen des Individualverkehrs, muß es aber vor allem um die Aktivierung der drei weiteren – in ihrem Zusammenspiel noch - wirksameren Strategie-Optionen gehen: Vermeidung von Verkehr, Verkürzung der Verkehrswege und Verlagerung auf weniger umweltbelastende Verkehrsarten.

Umso mehr muss verwundern, dass der öffentliche Verkehr für die Mehrheit der Kommission als Reduktionspotential von Treibhausgasen die geringere, ja fast keine Rolle spielt. Im Kap. 4.3.9 (verhaltensbedingte Potentiale) wurde lediglich ab Tz. 32 und in einem gesonderten Kasten (Textz. 35) das Thema Verkehrsvermeidung und –verlagerung als Teil einer Suffizienzstrategie beschrieben. Da jedoch von der gesellschaftlichen Akzeptanz abhängig, sei seine mögliche Realisierung "eine offene Forschungsfrage". Für die Endfassung wurde dann sogar auch dieser Passus gestrichen. Dagegen wurde sehr ausführlich dargelegt, mit welchen vielfältigen technischen Schritten die Effizienz des motorisierten Individualverkehrs (MIV) gesteigert werden kann. Diese Steigerung ist in der Tat möglich, jedoch ein mühsamer Prozess in vielen kleinen und kleinsten Schritten, wenn prozentuale Steigerungen von Gewicht erreicht werden wollen. Dabei wird noch verkannt, dass so manche

---

<sup>1</sup> DIW: "Instrumente und Maßnahmen zur Realisierung einer Nachhaltigen Energieversorgung - Entwicklungspfade im Bereich der Mobilität", Berlin 2001

Effizienzsteigerung zwar eine Reduktion von Treibhausgasen bewirkt, jedoch andere Nachhaltigkeitskriterien verletzt.

Dazu gehören z.B. komplexe faserverstärkte Kunststoffaggregate, deren Wiederverwendbarkeit, Recyclbarkeit oder Entsorgung als Abfall Probleme bringt; oder Leichtmetall-Anwendungen mit Aluminium oder Magnesium, deren Gewinnung nicht nur erhebliche Energie benötigt, sondern weitere schwere ökologische Probleme nach sich zieht.

Wir halten den von der Mehrheit beschrittenen Weg für falsch, sich bei der Analyse der Zusammenhänge mit der Energiepolitik ausschließlich auf die technische Seite des motorisierten Individualverkehrs zu beschränken. Stattdessen plädieren wir hier dafür, mit allen nur möglichen Instrumenten eine Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene, vom MIV zum nichtmotorisierten und öffentlichen Verkehr vorzunehmen. Wir sehen in beiden Möglichkeiten die effizienteren Wege, zu größeren Reduktionen an Treibhausgasen zu gelangen.

Auch eine nachhaltige Infrastrukturpolitik, die das Wohnen in der Stadt und innerorts attraktiver macht, die Innenstädte und Ortszentren wieder zu Orten des Einkaufens und der Kommunikation macht, wird langfristig höhere Reduktionspotentiale aktivieren. Schließlich kann eine nachhaltige Wirtschafts- und Agrarpolitik durch Förderung regionaler Wirtschaftskreisläufe, regional orientierter, ökologischer Landwirtschaftsbetriebe und regional aktiver Betriebe des sanften Tourismus zu weiteren Reduktionen durch Verkehrsvermeidung führen. "Jobs in der Nähe, statt Pendeln über große Entfernungen; Erholungs- und Einkaufsmöglichkeiten um die Ecke, statt weite Fahrten aus dem Wohnbereich; Gemüse und Obst aus der Umgebung, statt Lkw-Kolonnen auf den Autobahnen." forderte W.Wolf folgerichtig in einer verkehrspolitischen Debatte des Bundestags.<sup>1</sup>

## **Öffentlicher Verkehr**

Sowohl die bundesdeutsche als auch die europäische Verkehrspolitik nimmt all diese Möglichkeiten nicht wahr. Stattdessen werden Entwicklungen fortgesetzt, die in die entgegengesetzte Richtung gehen. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem gesamten Verkehrsbereich haben in der EU seit 1985 bis 2000 um ca. 50% zugenommen und übertreffen damit alle anderen Bereiche; bei Industrie und Haushalten haben sie sogar bis zu

---

<sup>1</sup> W. Wolf "Verkehrspolitik der Zukunft" Das Parlament Nr. 1-2, Jan.2002

ca. 20 Prozent abgenommen.<sup>1</sup> Diese Steigerungsrate ist so groß, dass an ein kurz- oder mittelfristiges Ausbremsen unter die Status-Quo-Bedingungen nicht zu denken ist.

Typisch für diese Entwicklung ist auch, dass in Deutschland seit 1970 pro Zehnjahresschritt immer mehr Schienenstrecken abgebaut wurden - und immer noch werden: zwischen 1970 und 1980 ca. 1000 km, zwischen 1980 und 1990 ca. 2000 km und zwischen 1990 und 2000 ca. 3000 km. Die Zahl der Lokomotiven wurde im letzten Jahrzehnt halbiert. Auf der anderen Seite nahm die Motorisierungsdichte in Deutschland zu: zwischen 1970 und 1980 gab es einen Zuwachs von mehr als ca. 10 Mio. Pkws, zwischen 1980 und 1990 erneut einen von ca. 10 Mio., dann zwischen 1990 und 2000 einen Anstieg von ca. 6 Mio auf ca. 45 Mio. insgesamt.

Das Ergebnis dieser Auto-Politik in der EU insgesamt ist erschreckend: während der Personentransport per Pkw auf schwindelnde Höhen ansteigt- von 1600 Mrd. pkm (1970) auf ca. 4000 Mrd. (2000), bleibt der öffentliche Verkehr weit zurück: ca. 500 Mrd. pkm (1970) bis ca. 800 Mrd. pkm (2000). Mit einem Modalsplit von knapp 17% beim öffentlichen Verkehr zählt Deutschland zu den Schlusslichtern in Europa - nur Luxemburg, Schweden und das Vereinigte Königreich haben einen geringeren Modalsplit-Anteil. Mit einer Verkehrsleistung von etwa 750 Mrd. pkm Pkw-Fahrten pro Jahr liegt Deutschland auch an der Jahrtausendwende auf einem einsamen Spitzenplatz in Europa. Im öffentlichen Verkehr nehmen dagegen Frankreich beim Schienenverkehr und Italien bei den Bussen die Spitzenposition ein.

Bis 1997 besetzte Deutschland auch den Spitzenplatz bei der Zahl der Verkehrstoten – mit deutlichem Vorsprung vor Frankreich; erst 1998 gab es weniger Tote auf den Straßen als in Frankreich – mit knapp 8000 immer noch 8000 zu viel. Wieso sich über soviel Tote nicht Aufregung breit macht, kann nicht allein an der Gewöhnung liegen. Mindestens genau so skandalös sind die beinahe 400.000 Verletzten – doppelt so viele wie in Italien, drei mal so viele wie in Frankreich!

Die einseitige Verkehrspolitik zu Gunsten des Autos ist in Deutschland besonders konsequent betrieben worden: Obwohl die alte Bundesrepublik nicht der größte Flächenstaat ist, hat sie alle anderen schon immer mit ihrer Länge an Bundesfernstraßen weit übertroffen. Mit ihren jetzt mehr als ca.53.000 km Fernstraßen besitzt sie beinahe doppelt so viele wie Frankreich,

---

<sup>1</sup> EU Transport in Figures, Statistical Pocketbook, EU Commission

bzw. beinahe dreimal so viele wie das Vereinigte Königreich. Die Zerschneidung des gesamten Landes durch Verkehrswege ist damit maximiert worden.

Eine besonders wichtige Betrachtung ist der Vergleich der spezifischen Emissionen für die verschiedenen Verkehrsträger. Mit Hilfe der Leistungs- und Emissionszahlen der TAB/DIW-Studie<sup>1</sup> lässt sich folgendes ermitteln:

Die spezifischen Emissionen an CO<sub>2</sub> belaufen sich auf 213 g/Pkm für den MIV, auf lediglich 51 g/Pkm im Schienen-Personenverkehr, dagegen auf 440 g/Pkm (nach Territorialprinzip berechnet) im Flugverkehr. Dies heißt, bei jeder Effizienzentwicklung im MIV hat der öffentliche Schienenverkehr schon die Nase vorn und zwar mit dem Faktor 4! Die Zahlen belegen dazu, wie dringend notwendig Maßnahmen zur Begrenzung des Luftverkehrs sind. Zumindest müsste alles getan werden, damit innerdeutsche Flüge abgelöst werden durch Bahnverbindungen - um beinahe den Faktor 9 könnten dadurch die Treibhausgasemissionen vermindert werden.

Die Europäische Umweltagentur hat in ihrem zweiten Bericht über Verkehr und Transport die europäische Verkehrspolitik scharf kritisiert:<sup>2</sup> "Durch beträchtliche Emissionen von toxischen Schadstoffen und Treibhausgasen, die Erzeugung von Abfällen und Lärm sowie die Zerstückelung der Landschaft trägt der Verkehr zur Schädigung der Umwelt und der Gesundheit der Menschen bei... Durch die unerbittliche Zunahme des Straßen- und Luftverkehrs, den steigenden Energieverbrauch und die Emission von Treibhausgasen wird die Fähigkeit der EU in Frage gestellt, ihre im Kyoto-Protokoll enthaltenen Zielsetzungen zur Bekämpfung der Klimaveränderungen zu erfüllen." Dem Bericht zufolge werden technologische Verbesserungen zur Verringerung des spezifischen Kraftstoffverbrauchs und des Schadstoffausstosses bei Pkw und Lkw durch generelle Leistungssteigerungen in der Kfz-Flotte, durch geringere Pkw-Insassenzahlen und Lkw-Auslastungsfaktoren wieder zunichte gemacht. Die Infrastrukturentscheidungen würden nach wie vor als Reaktion auf Probleme durch Verkehrsengpässe getroffen, womit der Ausbau von Straßen und Flughäfen begünstigt werde. So habe sich der Anteil der einzelnen Beförderungsarten an den Infrastrukturinvestitionen der Länder seit 1980 (!!) kaum verändert.

---

<sup>1</sup> DIW: "Instrumente und Maßnahmen zur Realisierung einer Nachhaltigen Energieversorgung - Entwicklungspfade im Bereich der Mobilität", Berlin 2001

<sup>2</sup> Transport and Environment Reporting Mechanism, TERM, 2002, EUA

Die kurze statistische Betrachtung und die Hinweise auf den Bericht der Europäischen Umweltagentur zeigen, dass für eine nachhaltige Verkehrspolitik dringender Handlungsbedarf besteht. Grundsätzliche Entscheidungen müssen am Anfang stehen: Die Notwendigkeit einer nachhaltigen Verkehrspolitik muss eine hohe Priorität auf der politischen Agenda erhalten. Der weitere Neubau von Bundesfernstraßen muss durch ein Moratorium unterbunden werden - allein zur Schonung unzerschnittener Räume, zur Minderung der Durchlärnung der Landschaft, zur Minderung weiterer Versiegelung und zur Stärkung des Schienenverkehrs. Schließlich muss dem Ausbau und der Erhöhung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs höchste Priorität eingeräumt werden. Im einzelnen sind dazu folgende Maßnahmen erforderlich:

- (1) Im ÖV wird dem Schienenverkehr in der Fläche Vorrang eingeräumt; sowohl der begonnene Ausbau der Schnellbahnstrecken, als auch andere begonnene Großprojekte werden einer präzisen Finanzkontrolle unterzogen. Darüber hinaus werden alle weiteren Planungen (z.B. Stuttgart 21, Frankfurt 21, neue Schnellbahnstrecken Frankfurt- Mannheim-Anschluss Stuttgart, Nürnberg-Leipzig, Metrorapidprojekte in Bayern und Nordrheinwestfalen) eingestellt bzw. an das Ziel einer Flächenbahn angepasst; die vorgesehenen Finanzmittel werden zu Gunsten der Flächenbahn eingesetzt. Ausnahmen hiervon sind lediglich solche Projekte, die der Beseitigung von Engpässen oder dem Kapazitätsausbau dienen.
- (2) Sämtliche noch vorhandenen, aber stillgelegten Schienenstrecken werden reaktiviert. Der Abbau von Schieneninfrastruktur wird sofort eingestellt. Der Schienenverkehr in der Fläche wird durch eine Palette von Maßnahmen zur Attraktivierung des ÖV ausgebaut, wie z.B. durch einfachere und günstigere Tarifgestaltung wie job-tickets, preiswerte Wochenend- und Familientickets sowie andere Sonderangebote, Pünktlichkeit und Verbesserung der Anschlussmöglichkeiten durch optimale Vertaktung (Motto: Zeitgewinn durch intelligente Logistik).  
Die Engpässe vor Knoten und in den Knoten werden beseitigt - wo auch für den Güterverkehr nötig, findet ein Kapazitätsausbau mit 3. und 4. Gleisen, S-Bahngleisen etc. statt.
- (3) Für diese Umorientierung in Richtung Flächenbahn muss die »selbsterstörerische Politik«<sup>1</sup> des Bahnmanagements beendet werden.

---

<sup>1</sup> W. Wolf in: K.O.Schallaböck "Was ist das rechte Maß für Raum und Zeit? Mobilität zwischen Globalisierung und Regionalisierung." Toblacher Gespräche 1996

Das Bahnmanagement zeichnet verantwortlich dafür, dass populäre und erfolgreiche Angebote der Bahn gerade verschwinden oder von blässeren, weniger attraktiven Nachfolgeprodukten ersetzt werden: die Interregios, das Schöne-Wochenend-Ticket, die 50%-Bahn-Card, die Speisewagen. Es muss Schluss sein mit dem Abbau von Infrastruktur, dem Verkauf von Flächen, mit dem Abbau von Personal. Die Notwendigkeit der nachhaltigen Entwicklung verbietet das Abhängigmachen der Entscheidungen von rein wirtschaftlichen Überlegungen, die nicht die gesamtgesellschaftlichen Notwendigkeiten einbeziehen. Die Politik der Bahn darf nicht allein durch betriebswirtschaftliche Erfordernisse und Börsenfähigkeit bestimmt werden. Sie steht in gesellschaftlicher Verantwortung und muss daher auch ihren Beitrag zur Lösung gesamtgesellschaftlicher Probleme wie dem Klimawandel leisten. Nicht Orientierung am Flugzeug (siehe ICE-Design, neue Tarifgestaltung mit Frühbuchungsrabatten, etc.), nicht Festlegung auf Höchstgeschwindigkeiten darf das Ziel des Bahnmanagements sein, sondern Orientierung an den Bedürfnissen der Bürger- und BenutzerInnen und damit die Optimierung der Zeiten im Gesamtsystem. Guten, freundlichen Service durch Personal am Schalter, auf dem Bahnsteig und im Zug, bequemes, stressfreies Zu- und Umsteigen auf kurzen Wegen, funktionsfähige Bahnhöfe und gute Anbindungen von Bussen oder Anruftaxen werden die Nutzer überall im Land schätzen. Für alte und behinderte Menschen müssen endlich überall die Zugangs- und Zusteigemöglichkeiten geschaffen oder verbessert werden.

**Durch die Umsetzung dieser höchst prioritären Maßnahmen wird die Zahl der NutzerInnen der Bahn nicht nur auf den großen Strecken, sondern in der gesamten Fläche sprunghaft steigen.**

- (4) In einer breit angelegten Öffentlichkeitskampagne wird die Notwendigkeit einer neuen Verkehrskultur der Nachhaltigkeit den Menschen nahegebracht; Ziel dieser Kampagne ist die Aufklärung über die Vorteile des öffentlichen und nichtmotorisierten Verkehrs. Es wird in diesem Kontext auch die Notwendigkeit eines Stopps des Fernstraßenneubaus vermittelt. Dieser ist vor allem notwendig, um die dramatische Versiegelung von Böden und die nicht minder dramatische Zerschneidung noch zusammenhängender Naturräume deutlich zu vermindern.
-

Diese kurzfristig notwendigen Maßnahmen werden eingebunden in die Abfolge von Zehnjahresprogrammen, die folgende Mindestziele für 2050 erreichen sollen:<sup>1</sup>

- Deutlicher Ausbau der Bahninfrastruktur für die Flächen- und Bürgerbahn sowie für den Güterverkehr; Ziel: "Schweizer" Zustände bis 2020; alle Städte (Mittel- und Oberzentren) in Entfernungen bis rund 500 km müssen in einer Reisezeit von bis zu 4 Stunden zu erreichen sein;
- Steigerung der Streckenleistungsfähigkeit durch 100% Abbau der Langsamfahrstellen (2005), durch Modernisierung und Weiterentwicklung der Zugsysteme (2010);
- Optimierung des vorhandenen Schienennetzes hinsichtlich Fahrbetrieb und –geschwindigkeit, Sanierung von Bahnhöfen, günstigere Umsteigebedingungen (2010);
- Reaktivierung stillgelegter Strecken statt weiterer Stilllegungen (2010); Reaktivierung von alten, nutzungsfähigen Trassen (2020);
- Das Streckennetz sollte sich vom Vernetzungsgrad und von den Streckenkilometern pro Kopf an der derzeitigen Situation in der Schweiz orientieren(2020);
- Modalsplitentwicklung: Schienenpersonenverkehr 50% (2030), Schienen-güterverkehr 30% (2030);
- Erweiterung und Verbesserung von Angeboten des sanften Tourismus mit Bahnen(2005);
- Lokomotiven, Triebköpfe, Triebwagen und das übrige Wagenmaterial werden bis 2020 hinsichtlich Energieverbrauch, Lärm- und Abgasemissionen optimiert und auf den Stand der Technik gebracht;
- Im ÖPNV: Taktverdichtung (2005), Netzerweiterung, bedarfsorientierte und flexible Bedienung, Aufbau von Netzen mit Anruf-/Sammel-Taxen (2010), die sich an Bahnhöfen und Haltepunkten orientieren, Inner- und außerörtliche Vorrangschaltungen für Busse und Bahnen (2005); Attraktives und übersichtliches Tarifsysteem, Erleichterung des Fahrscheinerwerbs und der Informationsweitergabe; attraktive Gestaltung von Bushaltestellen, Bahn-Haltepunkten und –höfen (2005);
- Die bundesdeutsche Busflotte der Nahverkehrsunternehmen wird bis spätestens 2010 auf den anspruchsvollen EEV-Standard (Enhanced Environmental Vehicle) nachgerüstet bzw. ausgemustert;
- Mit diesen letzteren Maßnahmen muss – analog selbstverständlich auch im Schienenverkehr – der ökologische Vorsprung von Bussen und Bahnen gesichert werden;

---

<sup>1</sup> Siehe auch: DIW: "Instrumente und Maßnahmen zur Realisierung einer Nachhaltigen Energieversorgung - Entwicklungspfade im Bereich der Mobilität", Berlin 2001

- Unter den gegebenen Bedingungen besteht durch die Trennung von Netz und Betrieb der DB AG die Chance, das Netz vor einem weiteren Rückbau zu schützen und seine volle Funktionsfähigkeit wieder herzustellen. Dafür müssen allerdings zwei wesentliche Bedingungen erfüllt werden. Zum einen muss dafür die Einheit der Infrastruktur wiederhergestellt werden. Die Bahnhöfe müssen daher reintegriert werden. Zweite Bedingung ist die Überführung der aus der DB AG herausgelösten Infrastruktur in direktes Eigentum des Bundes, bzw. in Eigentum von Bund und Ländern;
- Die Ergänzung des bundesdeutschen öffentlichen Verkehrs durch Transrapid- oder Metrorapidstrecken auf der Basis der heute verfügbaren Magnetschwebe-Technik lehnen wir ab.

Folgende ordnungs- bzw. finanzpolitische Maßnahmen sind zu ergreifen:

- ◆ Tempolimits für Pkw: 130 km/h auf den Autobahnen, 80 km/h auf den übrigen Straßen; 30 km/h als Regelgeschwindigkeit in Ortschaften; vermehrte Kontrollen und Tempolimits für Pkw: 130 km/h auf den Autobahnen und ähnlichen Straßen, vermehrte Kontrollen und schärfere Sanktionen (2005);
- ◆ Bevorrechtigungen von Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs, von Fußgängern und Radfahrern, von Pkws mit mehreren Insassen - wo immer möglich; Zugangsbeschränkungen für motorisierte Fahrzeuge in reinen Wohngebieten (2005);
- ◆ Baurechtliche Beschränkungen für Wohn- und Gewerbegebiete ohne Anschluss an den ÖPNV bzw. an das Gleisnetz (2005);
- ◆ Angleichung der Mineralölsteuer für Vergaser- und Dieseltreibstoff; stufenweise und spürbare Anhebung dieser Steuer.
- ◆ Parkraumbewirtschaftung in Städten.
- ◆ Umwandlung der Entfernungspauschale in eine sozial ausgewogene Entfernungszulage (2005); Arbeitgeber sind gehalten, für weitere Entfernungen zwischen Arbeitsplatz und Wohnung ein preisgünstiges job-ticket anzubieten.

Sonstige Maßnahmen:

- Informations- und Werbekampagnen für energiesparsame Verkehrsmittelnutzung (sofort).

## Nichtmotorisierter Verkehr

Als umweltfreundlichste Form der Mobilität verdient der nichtmotorisierte Verkehr eine besondere Beachtung und Förderung im Rahmen einer auf das Ziel der Nachhaltigkeit ausgerichteten Verkehrspolitik. Zum nichtmotorisierten Verkehr gehören u.a. das zu Fuß gehen und das Rad fahren. Leider werden diese Mobilitätsformen in vielfältiger Weise benachteiligt und in den Statistiken unsichtbar gemacht, indem nur der motorisierte Verkehr als Mobilität gezählt wird. Die Energie-Enquete-Kommission ist in ihrer Arbeit leider dieser Logik gefolgt und hat dem wichtigen Potenzial zur Steigerung des nichtmotorisierten Verkehrs in ihrer Arbeit fast keine Aufmerksamkeit geschenkt.

### Gender-spezifische Mobilitätsmuster

Ebenfalls häufig nicht wahrgenommen wird der Gender-Aspekt des Verkehrs. Auf die Geschlechterdimension hat die Sachverständige Prof. Dr. Christine Bauhardt von der TU-Berlin in der Anhörung der Enquete-Kommission zum Thema Mobilität aufmerksam gemacht.<sup>1</sup> Danach folgt die Mobilität von Männern und Frauen unterschiedlichen Mustern, die vor allem auf die Arbeitsteilung entlang der Geschlechterlinien zurückzuführen sind.

„In ihrer Alltagsorganisation führen Frauen die produktive und reproduktive Sphäre des Lebens zeitlich und räumlich zusammen. Damit ist gemeint, dass Frauen durch ihre Einbindung in beide Sphären gesellschaftlicher Arbeit, der Erwerbsarbeit und der unentlohnten, aber genauso notwendigen Fürsorge- und Versorgungsarbeit, sowohl zeitliche als auch räumliche Mobilitätsbedürfnisse repräsentieren, die von der männlichen Mobilität abweichen. Das Mobilitätsbedürfnis des männlichen Pendlers spielt sich zwischen Wohnung und Arbeitsplatz ab. Es stellt ein relativ eingeschränktes Modell von Verkehrsnachfrage dar, ist jedoch in der Verkehrsplanung und –politik handlungsleitend. Erkennbar ist dies an der Ausrichtung des Verkehrsangebots an den Bedürfnissen der Erwerbsarbeitszeit.“<sup>2</sup>

So kommt es, dass nach Angaben von Christine Bauhardt Frauen beispielsweise ein Drittel ihrer Wege zu Fuß zurücklegen und demgegenüber dieser Anteil bei Männern nur fünf Prozent beträgt. Eine Verkehrspolitik, die sich an den Bedürfnissen der nichtmotorisierten VerkehrsteilnehmerInnen orientiert, ist also gleichzeitig eine Politik, welche den Interessen von

---

<sup>1</sup> Anhörung "Mobilität und Verkehr" dieser Enquete-Kommission, 2001

<sup>2</sup> Bauhardt, Christine: Stellungnahme zur Anhörung der Enquete-Kommission "Nachhaltige Energieversorgung": Mobilität und Verkehr. Berlin, 2001

Frauen entgegenkommt, aber damit auch weiteren Verkehrsteilnehmern, die meist unbeachtet bleiben: Kinder, Behinderte und die nicht motorisierten älteren Menschen.<sup>1</sup>

### Förderung des Gehens

Den Fußverkehr betrachtet die PDS-Fraktion im Gegensatz zu den anderen Fraktionen als eigenständige und gleichberechtigte Verkehrsart, welche kein technisches Hilfsmittel zur Fortbewegung erfordert, die Gesundheit fördert, keinen Lärm verursacht, keine Schadstoffe ausstößt, von dem ein sehr geringes Unfallrisiko ausgeht und die sich neben vieler anderer Vorzüge außerordentlich flexibel und angenehm gestalten lässt.

Förderung des Gehens hat ein hohes Potenzial. Dies zeigt allein die Tatsache, dass 10 Prozent aller Pkw-Fahrten im Bereich einer Entfernung von unter einem Kilometer liegen. Dies ist sicherlich eine Entfernung, die für viele Menschen problemlos und gesundheitsfördernd auch zu Fuß bewältigt werden kann.

Welche Maßnahmen können getroffen werden, um den Fußverkehr zu fördern?

Die Prinzipien zur Förderung des Fußverkehrs lassen sich mit: Raum- geben, Barrieren- abbauen, Schutz- bieten, Orientierung- ermöglichen sowie Bewusstsein- bilden zusammenfassen.<sup>2</sup>

Um den Fußgängern Raum zu geben, sind zusammenhängende Wegenetze mit Querungsstellen ohne Umwege und Wartezeiten sehr wichtig. Einen Minimum an Komfort sichert beispielsweise eine Mindestbreite der Seitenräume von 2,50 m an den Straßen.

Zum Abbau von Barrieren gehört die Nivellierung von Höhendifferenzen und die Beseitigung von Hindernissen in den Seitenräumen (parkende Fahrzeuge, Auslagen von Geschäften, ausgedehnte Baustellen). Die Sensibilisierung der Verwaltung für die Belange von Fußgängern und die politische Unterstützung solcher Maßnahmen ist notwendig. Vorhandene Parkflächen auf Gehwegen sind aufzuheben und neue Parkflächen auf Gehwegen dürfen grundsätzlich nicht mehr ausgewiesen werden.

---

<sup>1</sup> Bauhardt, Christine 1995: Stadtentwicklung und Verkehrspolitik. Eine Analyse aus feministischer Sicht. Basel, Boston und Berlin: Birkhäuser

<sup>2</sup> Bräuer, Dirk und Dittrich-Wesbuer, Andrea 2002: Große Schritte? – Wege zu mehr Fußverkehr in der Kommune, in: Verkehrszeichen 1/2002; S. 24-28.

Da die meisten Unfälle von Fußgängern sich bei der Querung der Fahrbahn ereignen, sind sichere und komfortable Querungsmöglichkeiten zu schaffen. Absperrungen sollten dabei die absolute Ausnahme darstellen. Zebrastreifen sind eine kostengünstige und förderungswürdige Maßnahme zur Erleichterung der Querungen. Sie sollten mit einer Dämpfung der Geschwindigkeit und einer Verbesserung der Sichtverhältnisse kombiniert werden. Ampeln gelten gemeinhin als die sicherste Möglichkeit der Fahrbahnquerung. In der Praxis lassen sich dagegen viele Unfälle mit abbiegenden Fahrzeugen beobachten. Zu lange Wartezeiten sind ein weiteres Sicherheitsproblem, weil mit der Wartezeit die Zahl der »Rotläufer« zunimmt. Weitere Querungshilfen sind Aufpflasterungen, Mittelinseln und vorgezogene Seitenräume.

Um die Orientierung zu ermöglichen, sollten Hauptwegebeziehungen übersichtlich sein und zu wichtigen Zielen und markanten Bauten führen. Als besonders nützlich und attraktiv erweisen sich Leit- und Informationssysteme sowie Stadtpläne für Fußgänger, welche empfohlene Wege für unterschiedliche Zwecke markieren.

Sehr empfehlenswert ist die Einrichtung kommunaler Fußgängerbeauftragten, die vor allem als zentrale Ansprechpartner von außen sowie als Koordinierungsstelle und Multiplikatoren innerhalb der Verwaltung tätig sein sollten.

Die Ziele und Maßnahmen zur Förderung des Fußverkehrs sollten in einem unter breiter Öffentlichkeitsbeteiligung aufgestellten bundesweiten Aktionsplan zusammengefasst werden.<sup>1</sup>

Wird der hier nur kurz skizzierte Weg zur Förderung des Gehens konsequent beschritten, so können beträchtliche Anteile des Verkehrs zu Fuß zurückgelegt werden. Damit steigt die Lebensqualität für viele Menschen.

---

<sup>1</sup> Aschmann, Marion/Ackermann, Till/Hecht, Christoph und Englmann, Frank C. 1999: Mehr Fußgänger und Radfahrer – wie ist das zu erreichen, in: Internationales Verkehrswesen, 51, 3/99, S. 83-85.  
Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen 1999: Erster Bericht der Bundesregierung über die Situation des Fahrradverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland. Bonn.  
ILS 2001: Fußverkehr. Eine Planungshilfe für die Praxis. Dortmund. Bausteine für die Planungspraxis in Nordrhein-Westfalen, Bd. 24.  
Monheim, Heiner und Monheim-Dandorfer, Rita 1990: Straßen für alle. Analysen und Konzepte zum Stadtverkehr der Zukunft. Hamburg: Rasch und Röhring.  
VCD 2000: Fahrrad-Masterplan für Deutschland. Bonn

## Förderung des Fahrrad-Fahrens

Die Förderung des Fahrradverkehrs ist aus Gründen der Nachhaltigkeit besonders wichtig, weil es sich beim Fahrrad um ein sehr leises, schnelles, flexibles, gesundes, kostengünstiges Verkehrsmittel mit geringem Flächenverbrauch und ohne Emissionen handelt.

Leider scheint der Bereich Fahrradverkehr seit einiger Zeit zu stagnieren. Nach »Verkehr in Zahlen« ist zumindest bis 1999 das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsleistung auf Fahrrädern gleich geblieben, während die motorisierten Verkehrsträger einer starken Zunahme unterliegen. So kommt es, dass der Anteil des Rades am gesamten Verkehrsaufkommen sinkt. Trotzdem wurden im Jahr 1999 beträchtliche Anteile der Wege umweltfreundlich mit dem Rad zurückgelegt. Sein Anteil betrug bei den Berufswegen 8,7 %, den Ausbildungswegen 18,4%, im Fall der Einkaufswege 10,1% und bei den Freizeitwegen 9,7%. Beachtliche 1,92 Mio. Menschen haben 1999 in Deutschland eine Urlaubsreise per Fahrrad unternommen. Das Beispiel Mecklenburg-Vorpommern zeigt, dass die Bereitstellung einer hochwertigen touristischen Infrastruktur für den Radverkehr den Anteil von Radreisen steigert und auf dieser Grundlage eine beliebte Urlaubsregion für Radfahrer geschaffen werden kann.

60 Prozent des addierten Umsatzes der 100 größten Unternehmen der Welt entfallen auf die Bereiche Öl, Auto, Reifen und Flugzeuge. Diese Tatsache liefert ein wichtiges Indiz dafür, warum die Verkehrspolitik weiterhin auf die Förderung des motorisierten Verkehrs mit Auto, Lkw und Flugzeug ausgerichtet ist. Wir fordern demgegenüber die Privilegierung des Fahrrades und sehen darin auch eine Chance für die Erhöhung der Nachhaltigkeit im Verkehrsbereich. Dass und wie das möglich ist, zeigen die Erfahrungen aus besonders fahrradfreundlichen Städten wie Münster oder Borken, wo die Anteile des Radverkehrs um 40 Prozent betragen. Demgegenüber sind in den Großstädten Berlin und Stuttgart bisher nur Anteile von fünf bis zehn Prozent zu verzeichnen.

Besonders in Städten besteht ein großes Potenzial zur Steigerung des Anteils des Fahrradverkehrs, weil die Hälfte aller innerstädtischen Pkw-Fahrten kürzer als fünf Kilometer sind und das Fahrrad bei diesen Entfernungen oft das schnellste Verkehrsmittel ist.

Als Grundlage einer Politik der Vorfahrt für den Fahrradverkehr ist die Aufstellung und Umsetzung eines nationalen Radverkehrsplan nach Vorbild des niederländischen »Masterplan Fiets« sinnvoll, um Ziele, Instrumente, Verantwortlichkeiten sowie Finanzierung zusammenzufassen und verbindlich zu regeln.

Größtes Problem für Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer ist weiterhin die fehlende Radverkehrsinfrastruktur. Nur wenn es gefahrlos möglich ist, Radwege und Radstreifen zu benutzen und keine Umwege in Kauf genommen werden müssen, können mehr Menschen zum Auf- oder Umsteigen auf das Fahrrad bewegt werden. Das zeigt die wichtige Bedeutung, welche der Schaffung kurzer Wege für Radfahrerinnen und Radfahrer durch Raumordnung, Stadtplanung und –bau zukommt. Der Radfahrstreifen sollte innerstädtisch zum Regelfall werden, der Radweg zur absoluten Ausnahme. Unfallanalysen zeigen, dass Radfahrer auf Radwegen stärker gefährdet sind, als wenn sie auf der Straße gut sichtbar mitfahren, da sie auf Radwegen für Kraftfahrer hinter parkenden Autos versteckt sind und erst an Kreuzungen für sie in Erscheinung treten. Radspur statt Radweg ist daher ein wichtiges Motto für die Zukunft.<sup>1</sup>

Beim Bau von Fahrradstreifen und –wegen müssen Städte und Kommunen vom Bund stärker, auch finanziell, unterstützt werden. Dies erfordert eine entsprechende Anpassung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG), aber auch die Abschaffung der Bindung der Radverkehrsinfrastruktur an den Straßenbau. Überregional müssen die regionalen und touristischen Radrouten zu einem Bundesradroutennetz verknüpft werden. Die völlig am Auto orientierte StVO und StVZO bedarf einer grundlegenden Überarbeitung. Auch die Schnittstellen zwischen Fahrrad einerseits und öffentlichem Verkehr bzw. Bahn andererseits müssen durchlässig werden. Es muss zukünftig eine Selbstverständlichkeit sein, dass in allen Zugattungen Fahrräder mitgenommen werden.

---

<sup>1</sup> Aschmann, Marion/Ackermann, Till/Hecht, Christoph und Englmann, Frank C. 1999: Mehr Fußgänger und Radfahrer – wie ist das zu erreichen, in: Internationales Verkehrswesen, 51, 3/99, S. 83-85.  
Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen 1999: Erster Bericht der Bundesregierung über die Situation des Fahrradverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland. Bonn.  
ILS 2001: Fußverkehr. Eine Planungshilfe für die Praxis. Dortmund. Bausteine für die Planungspraxis in Nordrhein-Westfalen, Bd. 24.  
Monheim, Heiner und Monheim-Dandorfer, Rita 1990: Straßen für alle. Analysen und Konzepte zum Stadtverkehr der Zukunft. Hamburg: Rasch und Röhrling.  
VCD 2000: Fahrrad-Masterplan für Deutschland. Bonn

## **Güterverkehr:**

### **Güter müssen endlich auf die Schiene**

Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) hat vor etwa zehn Jahren festgestellt:

”Die Dynamik des Lkw-Verkehrs ist ungebrochen. Anders als bei der Bahn und der Binnenschifffahrt haben die Straßenverkehrsleistungen in den letzten Jahren ständig zugenommen. Dabei weist der Straßengüterverkehr im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern hinsichtlich des spezifischen Energieverbrauchs und der spezifischen Schadstoffemissionen die ungünstigsten Werte auf. Auch die Belastung der Bevölkerung durch Straßenverkehrslärm stellt ein immer größeres Problem dar.”<sup>1</sup>

An diesen Feststellungen hat sich beinahe zehn Jahre später nichts geändert. Weder die privatisierte Bundesbahn noch die Bildung der Untergesellschaft, DB-Cargo, die dem Schienengüterverkehr eine besondere Bedeutung zugewiesen hatte, haben dem Schienengüterverkehr Auftrieb gegeben. Auch die Verpflichtung der Bundesregierung, die Treibhausgase bis zum Jahre 2005 um 25% zu senken, führte noch nicht einmal zum Bemühen um eine Trendumkehr. Es hätte die Chance bestanden, mit konzertierter und massierter Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene die Produktion der klimaschädlichen Gase im Verkehrsbereich wesentlich zu reduzieren. Diese Chance wurde bisher vertan; und die gegenwärtige Verkehrspolitik wie auch die Geschäftspolitik der Bahn AG lässt eine Hoffnung auf Besserung nicht zu.

### **Güterverkehr falsch programmiert**

Jahrzehntelang wurde und wird der Straßengüterverkehr begünstigt durch gigantische Investitionen in das Straßenverkehrsnetz und eine Vernachlässigung des Schienenverkehrs – das Ergebnis ist ein weit auseinander driftender Modalsplit.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> DIW-Wochenbericht 12/95, 1995

<sup>2</sup> Rochlitz, Jürgen, Kongress ”Bürgerbahn statt Börsenbahn”, Kassel, 2002

Subventioniert wurde und wird der Transport über die Straßen trotz offensichtlicher massiver Schäden an Straßen und Gesundheit durch die niedrigere Mineralölsteuer für Dieseltreibstoff. Damit sind die Lkw-Speditionen zu einem Machtfaktor geworden, der nicht nur Blockaden organisieren kann, sondern der die Güterverkehrspolitik in Berlin und Brüssel bestimmt.

Nach Angaben der EU-Kommission kommt der Straßengüterverkehr lediglich für 10% der Kosten seiner Straßennutzung auf, es verbleiben ungedeckte Kosten in mindestens zweistelliger Milliardenhöhe. Dem stehen Subventionen wie die Dieseltreibstoffverbilligung von ca. 9 Mrd DM pro Jahr und einem spottbilliger "Trassenpreis" für die Fernstraßen von bisher pauschal 2.400 DM pro Jahr und Lkw (als Vignette) gegenüber.

Zwar ist der hoffnungslose Rückstand der Investitionen in den Schienenverkehr in den letzten Jahren etwas aufgeholt worden, doch davon hat der Güterverkehr nichts profitiert – im Gegenteil: wenn bis 2007 immer noch einige Milliarden mehr in die Bundesfernstraßen investiert werden, wird damit weiter der Straßengüterverkehr begünstigt.

Die Nachteile und ungedeckten Kosten des Straßengüterverkehrs sind uns allen bekannt: Schlangen von Lastzügen auf der rechten Seite der Autobahnen, Staus und Unfälle ausgelöst von Lkws, nächtlicher Dauerlärm an den Schlagadern der Brummis. Die Transportleistung von ca. 320 Mrd. Tonnenkilometern wird erkaufte mit zahllosen Staus auf den Autobahnen, unzähligen Baustellen auf sämtlichen Bundesfernstraßen, die durch den hohen Straßenverschleiß des Lkw-Verkehrs verursacht werden. Denn ein einziger 40 Tonner zerwalkt die Straßen wie 160.000 Pkws von 2 Tonnen Gewicht.

Hinzu kommen die ca. 50mal (CO<sub>2</sub>) bzw. 120mal (NO<sub>x</sub>,CO usw.) höheren Schadstoffemissionen des Straßenverkehrs gegenüber dem umweltfreundlicheren Schienenverkehr. Die Emissionen von CO<sub>2</sub> haben im Jahrzehnt von 1990 bis 2000 für den Güterverkehr auf der Straße beinahe dreimal so stark zugenommen (+70%) wie die des Gesamtverkehrs.<sup>1</sup>

Dieser wiederum ragt einsam heraus mit seiner Emissionssteigerung von ca. 26% in diesem Zeitraum gegenüber erheblichen Reduktionen in verschiedenen anderen Wirtschaftssektoren, was vor allem auf die De-Industrialisierung in Ostdeutschland zurückzuführen ist.

---

<sup>1</sup> DIW: "Instrumente und Maßnahmen zur Realisierung einer Nachhaltigen Energieversorgung - Entwicklungspfade im Bereich der Mobilität", Berlin 2001

Die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrsbereich werden aller Voraussicht nach noch bis 2020 um 24 Prozent steigen – nach einer Prognose des UBA<sup>1</sup> – da mit durchgreifenden Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung und –verlagerung auf die Schiene immer noch gezögert wird und keine Anstrengungen unternommen werden, den Trend zum leistungsstärkeren Auto, zum Auto ohne Sparpotential, zu stoppen.

Das Einsparpotential an Energie und an Treibhausgasemissionen im Schienengüterverkehr übersteigt alle technisch möglichen Effizienzsteigerungen: 17 mal mehr CO<sub>2</sub> werden pro tkm auf der Straße emittiert als auf der Schiene!

Die übrigen Schadstoff-Emissionen beim Straßengüterverkehr lassen sich beträchtlich reduzieren – meist durch technische Mittel, wie dem Katalysator oder Partikelfiltern. Bis 2020 lassen sich nach UBA die Gesamtemissionen an NO<sub>x</sub>, Partikel, CO etc. auf 1/7 der Werte von 1990 reduzieren. Dieses Siebtel ist dann aber immer noch 46 mal mehr, als im Schienenverkehr freigesetzt wird. Bezogen auf die Leistung emittiert der Straßengüterverkehr 6x mehr NO<sub>x</sub>, etc., als der Schienengüterverkehr pro tkm. Bis 2020 könnte dieser Faktor immerhin auf etwa 2 reduziert werden.

In Anbetracht dieser Daten wird verständlich, dass bei einer konservativen Rechnung die Lkws nicht gedeckte Umwelt- und Unfallkosten von 62 Mrd. DM pro Jahr verursachen, während die Güterbahn lediglich auf 4 Mrd DM/a kommt.

Der mächtigen Lobby aus Autoindustrie und Speditionsunternehmen ist es gelungen, eine Verkehrspolitik gegen diese ausgezeichnete Umweltfreundlichkeit des Schienengüterverkehrs durchzusetzen. Die Folge ist der unaufhaltsame Anstieg des Straßengüterverkehrs, der 2/3 des Gesamtgüterverkehrs bestreitet; das knappe 1/6 der Schiene beim Modalsplit wird nur mit beachtlichen Anstrengungen zu halten sein.

### **Die Weichen sind falsch gestellt**

Schon gleich nach der Wende wurden im Osten Deutschlands die Weichen für den Güterverkehr falsch gestellt. Zwar wurde der Transportbedarf einer abgewickelten und deindustrialisierten Wirtschaft schlagartig kleiner, doch hätten alle Schienenverbindungen erhalten werden können, wenn der politische Wille dazu vorhanden gewesen wäre. Die

---

<sup>1</sup> Anhörung "Mobilität und Verkehr" dieser Enquête-Kommission, 2001

damals noch bestehende Schieneninfrastruktur hätte einer Wiederbelebung von Handel und Wirtschaft genutzt und könnte gerade für die Zukunft mit einer Osterweiterung der EU das Rückgrat einer besseren und zukunftsfähigen Verkehrsinfrastruktur darstellen. So aber sind im Osten die Fehler des Westens, nämlich Zerstörung und Abbau eines engmaschigen Schienennetzes, wiederholt, ja sogar verstärkt worden.

Mit dem Prozeß der Bahnprivatisierung und mit dem gigantischen Rationalisierungsprogramm der Bahn AG wurden erneut die ökonomischen Weichen falsch gestellt: Vorrang von Betriebswirtschaft vor Volkswirtschaft mit dem Ziel, höchste Wirtschaftlichkeit und Börsenfähigkeit zu erreichen. Von den volkswirtschaftlich bedeutsamen Zielen einer Bahn:

- (1) Grundversorgung mit Mobilität für alle,
- (2) umwelt- und generationenfreundliche Verkehrsabwicklung, also Schonung der Mehrheit der Bevölkerung vor einer außer Rand und Band geratenen Straßenmobilität und
- (3) ein breites und vielfältiges Arbeitsplatzangebot

hat sich die DB AG verabschiedet.

Damit war auch die Stunde des Rückzugs aus der Fläche für den Güterverkehr gekommen. Landwirtschaftliche, saisonale Transporte wie die der Zuckerrüben, oder auch die erst vor kurzem mit aufwendigen Bahn-Terminals ausgestatteten Paket- und Brieftransporte der früheren Bundespost, wurden dem Lkw überlassen. Die Infrastruktureinrichtungen des Gütertransports wie Lagerhallen, Verladeeinrichtungen, Abstellgleise, Anschlussgleise und Weichen wurden und werden sukzessive abgebaut, verkauft oder dem Verfall überlassen. Ob interessierte Kommunen und Firmen nach dem Aufkauf der großen Güterbahnhofflächen einen städtebaulichen oder gar volkswirtschaftlich sinnvollen Beitrag leisten werden, ist mehr als fraglich.

Mit ihrem Vorgehen hat die Bahn AG volkswirtschaftliche Schäden in gigantischer Höhe verursacht und ist immer noch dabei sie zu vermehren. Jede Wiederbelebung eines Güterverkehrs auf der Schiene bis in die letzten Winkel des Landes ist erheblich erschwert worden und mit beachtlichen Investitionen verbunden. Zudem werden durch diesen Kahlschlag die Güterverkehrsmitbewerber, die kleinen Eisenbahngesellschaften, behindert

---

und gehindert, die Übernahme des ehemaligen Bahnangebots und dessen wirtschaftliche Ausdehnung zu betreiben.

Anfang 2001 begann der nächste Akt von Stilllegungen im Schienengüterverkehr. Der Containerverkehr sollte auf wenige hochfrequentierte Korridore im internationalen Verkehr beschränkt werden. Dies bedeutet, dass einige Terminals nicht mehr angefahren werden; seinerzeit war von 60 bis 80 die Rede. Schon damals wurde das Mora C-Programm angekündigt.

Mit der Unwahrheit "Wir wollen uns nicht aus der Fläche zurückziehen." erläuterte der Vorstandsvorsitzende der DB AG, warum er genau dies vorhat. Die Beförderung von Gütern in Einzelwaggons solle wegen der damit verknüpften Verluste überprüft werden. Schließlich steuerten die 7000 Einzelkunden nur 15% zum Umsatz bei, während 320 Großkunden 85% des Umsatzes erbrachten. Seit Anfang dieses Jahres werden die ersten der etwa 700 stillzulegenden Anschlussgleise und Kleinbahnhöfe nicht mehr bedient. Geplant ist von DB-Cargo, sich mehr auf Ganzzüge zu konzentrieren und den Einzelwagenverkehr einzuschränken.

Ob dieses Programm tatsächlich zu der Optimierung des Schienengüterverkehrs mit einer Steigerung seines Anteils um 15% führen wird, bleibt abzuwarten.

In diesem Jahr haben die Lkws jedenfalls wieder einen Sieg errungen und in der Fläche verkehren erneut weniger Güterzüge und mehr Lkws. Das wichtige Segment des Güternahverkehrs wird gänzlich aus dem Programm gestrichen.

Damit ist das Mora C-Programm ein Beitrag zur Verschlechterung des Klimas – sowohl wortwörtlich gemeint als auch im übertragenen Sinne, was die Beschäftigung bei der Bahn-AG anbelangt.

### **Umsteuern – möglichst bald!**

Die durchschnittliche jährliche Wachstumsrate der Güterverkehrsleistungen in tkm bis 2020 liegt mit voraussichtlich 2,4 Prozent (DIW) deutlich über der des BIP (2,0 Prozent). Die allmähliche Entkoppelung von Wirtschaftswachstum und Verkehrszunahme, die auch von der EU favorisiert wird, um die aus dem Verkehr resultierenden Folgeprobleme nicht ins Uferlose wachsen zu lassen, scheint damit in weite Ferne gerückt. Die für die Umwelt daraus resultierenden Probleme verschärfen sich noch dadurch, dass unter den gegebenen

politischen Rahmenbedingungen der Straßengüterverkehr deutlich stärker wächst als die umweltverträglicheren Verkehrsträger Bahn und Binnenschifffahrt.

Viele der heute existierenden Verkehrs- und Umweltprobleme sind eine unmittelbare Folge der EU-Politik, einen einheitlichen europäischen Binnenmarkt herzustellen. Zur Realisierung der erhofften Wirtschaftsdynamik wurden die Verkehrsmärkte zunehmend liberalisiert. Die daraus resultierende freie Preisbildung im Straßengüterverkehr hat seit Anfang der 90er Jahre zu einem starken Preisverfall für Transportkosten und damit auch zu den endlosen Lkw-Kolonnen geführt. Und die Ausklammerung des Schienengüterverkehrs aus dieser Entwicklung führte zu dessen sich weiter vergrößernden Rückstand. Diese Entwicklung auf den Transportmärkten wiederum begünstigte und förderte ein enorm transportintensives Wirtschafts- und Produktionssystem mit "Just in Time" und "Zero Stock". Die Lagerhaltung fand und findet auf den Straßen statt.

Wenn nicht grundlegend umgesteuert wird – dies belegen alle Prognosen, selbst die für das BVM erstellten – dann wird der Modalsplitanteil des Güterverkehrs auf der Schiene von gegenwärtig 15,7% bis 2005 auf 14,5% absinken, derjenige auf der Straße gar um 2% auf 69,6% ansteigen. Auch allein durch die Förderung des Kombinierten Verkehrs mit derzeit 150 Mio DM/a wird der nötige Umschwung nicht zu schaffen sein. Dazu müsste mindestens der bis 2015 zu erwartende 60%ige Güterzuwachs von der Bahn aufgefangen werden; eher mehr, denn durch die EU-Osterweiterung sind zusätzliche Steigerungen zu erwarten.

Dies sollte nach Auffassung der Bundesregierung durch die Lkw-Maut erreicht werden. Doch mit durchschnittlich 0,15 € pro km wird sich die nötige und gewünschte Lenkungswirkung nicht entfalten. Dieser Betrag deckt gerade mal einen Bruchteil der von den 40-Tonnern verursachten Straßenschäden. Die noch höheren Umwelt- und Unfallschäden waren gar nicht einbezogen worden. Die Schweiz macht uns dagegen vor, wie ein Modalsplit von 38% für den Schienengüterverkehr erreicht werden kann. Dort brechen weder die Bundes- noch die Kantonskassen zusammen, wenn das Aufkommen aus einer deutlich höheren Maut ausschließlich für die Schieneninfrastruktur genutzt wird. Dort wird auch die Wirtschaft nicht durch die besondere Förderung der Schiene geschädigt – im Gegenteil.

Völlig verfehlt bei der bundesdeutschen Lkw-Maut ist, dass lediglich für Autobahnfahrten gezahlt werden muss - als wenn es auf den übrigen Straßen keine Schäden durch Lkw gäbe. Gegenüber Vorhaltungen, künftig würde auf Bundes- und Landesstraßen ausgewichen, blieb der BVM Bodewig taub. Ebenfalls verfehlt und mit unsinnigen Ausgaben verbunden ist das

System der Mauterhebung über Satellit und ein elektronisches Bordsystem, das wegen der Begrenzung auf die Autobahnen für notwendig gehalten wurde. Hier wurde einer anderen starken Lobby unnötigerweise ein weites Betätigungsfeld eröffnet: der Lobby der Informations- und Kommunikationsindustrie.

Folgende Maßnahmen dienen dazu, den bisherigen überdimensionalen Wettbewerbsvorteil der Lkws zu brechen und endlich mehr Güter auf die Schiene zu bringen, mit der Folge, wirksamen Klimaschutz zu betreiben:

- (1) Einfacher als jede Lkw-Maut, nämlich ohne jegliche zusätzliche, komplizierte Technik, ohne technisches Bordsystem, dennoch leistungsabhängig, km-abhängig, Tonnage-abhängig ist immer noch die **Angleichung der Mineralölsteuern für Diesel- und Vergasertreibstoff**. Die bisherige Differenz der Mineralölsteuer zwischen den beiden Treibstoffen ist mit nichts zu rechtfertigen.
- (2) Die Lenkungswirkung dieser ersten Maßnahme wird verstärkt durch eine **Schwerverkehrsabgabe**, deren Aufkommen allein der Alternative zum Straßenverkehr, dem Schienengüterverkehr und seiner Infrastruktur zugute kommen muß.
- (3) Der **Netzzustand des Schienenverkehrs bedarf dringend der Verbesserung**, da er besonders den Güterverkehr zeitaufwendig und schwer kalkulierbar macht: Langsamfahrstellen, Kapazitätsengpässe, Behinderungen an den Grenzübergängen, überholte Technik müssen entfernt werden.
- (4) **Schienerausbau**: Reaktivierung alter noch bestehender Bahnstrecken, Nutzung noch existierender Trassen, Ausbau von Strecken für den Güterverkehr, Ausbau des Kombinierten Verkehrs, verbesserte Gleisanschlüsse zu Produktions-, Lager- und Logistik-Standorten, Ausbau des Güternahverkehrs mit kurz- bis mittelfristigen Zielen, Einführung von Cargo-Trams für den Transport bis in die Innenstädte, Angebote von City-Logistik
- (5) **Modernste Technik und modernstes Waggonmaterial** gehören zur Optimierung der Transporte, zu mehr Kundenfreundlichkeit und zur Verkürzung der Transportzeiten.
- (6) Immerhin haben schon zwei Regierungs-Kommissionen zwischen 9 und 10 Mrd DM pro Jahr für die Verbesserung der Infrastruktur gefordert. Getan hat sich in dieser Größenordnung bisher noch nichts. Möglich sind:
  - Automatische Kupplungen, "intelligente" Güterwagen, selbstgesteuerte Transporteinheiten zumindest für die Zugzusammenstellung, Ladeeinrichtungen an Güterwagen, Cargo-

Sprinter, Rollende Landstraße, flexible, einfache und intelligente Auffahrssysteme für Lkw-Transporte (z.B. wie am Furka-Paß, Schweiz), Kombitrailer, dezentrale Container-Umschlagsysteme.

- Erhöhung der Strecken- und Knotenkapazitäten durch moderne Zugsicherungs- und Betriebsleitsysteme,
  - verbesserte Kompatibilität der internationalen Schienenverkehre (Technische Systeme, Spurweiten, Elektrik, Lokomotiven, usw.)
  - Beseitigung der zeitaufwendigen Grenzbehandlung.
- i. **Kundenfreundlichkeit:** Komplett-Angebote mit Logistik (Transport und Lagerhaltung) von Regal zu Regal, Informationssysteme zur Sendungsverfolgung oder online-Ortung der transportierten Güter. Entwicklung verkehrsarmer Logistikkonzepte. Die DB Cargo muss endlich offensiv agieren.
  - ii. **Ordnungspolitisch** muss diese neue Bahnpolitik begleitet werden durch Tempolimits, Überholverbote und Nacht-,Wochenend-Fahrverbote für Lkws und ihre penible Überwachung samt schärferer Ahndung; durch bessere Überwachung der Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer, durch bessere Überwachung bestehender Vorschriften, durch obligatorische Schulung in energiesparender Fahrweise, usw.
  - iii. **Strukturpolitisch** muss verhindert werden, dass Industrie- und Gewerbegebiete ohne Gleisanschluss genehmigt werden; für bestehende muss eine Nachrüstung vorgeschrieben werden.
  - iv. **Wirtschaftspolitisch** muss ein diskriminierungsfreier Zugang zum Netz und ein tatsächlich transparentes Trassenpreissystem durchgesetzt werden. Dies ist auch ein Beitrag, um mehr Güterverkehr auf die Schiene zu bringen. Zur Erhaltung des bestehenden Netzes, noch mehr zu Reaktivierung stillgelegter Teile und zur Reaktivierung jetzt stillgelegter Anschlüsse wäre es von Vorteil, wenn mehr als bisher nur 2% Schienengüterverkehr von regional operierenden Kleinbahnen übernommen werden könnte.

Das DIW, das für das Technikfolgen-Büro und für die Enquête-Kommission des deutschen Bundestags einen Teil dieser Forderungen in seinem Gutachten formuliert hat, stellt dazu abschließend fest:<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> DIW: "Instrumente und Maßnahmen zur Realisierung einer Nachhaltigen Energieversorgung - Entwicklungspfade im Bereich der Mobilität", Berlin 2001

„Gelingt es mittelfristig nicht, diesen Katalog von Mängeln, Defiziten und Schwachstellen auch nur annähernd zu beseitigen, bzw. die nötigen Verbesserungen durchzusetzen, dann sind die im „Nachhaltigkeitsszenario“ ( bis 2020: 92 % mehr tkm auf der Bahn, davon allein eine Verdreifachung des kombinierten Verkehrs) ermittelten Verkehrsmengen Makulatur ... auch die im „Trendszenario“ für die Bahn ermittelten – niedrigeren – Verkehrsmengen (+30% mit Verdoppelung des kombinierten Verkehrs) sind dann als extrem unrealistisch zu bezeichnen. Das sogenannte Integrationsszenario der Prognosen des Bundesverkehrsministeriums mit einer ähnlichen Entwicklungsprognose wäre dem Bereich der Utopie zuzuordnen.“

Mit anderen Worten: beim Misslingen dieses Programms werden wir endgültig überrollt von den Lasterlawinen und der Güterverkehr auf der Schiene fristet lediglich ein Schattendasein mit lukrativen Langstrecken.

Weder den Menschen an den Haupttrassen des Güterverkehrs, noch den Autofahrern, noch den Straßen und ihren Steuerzahlern ist die vorausgesagte Steigerung des Lkw-Verkehrs von 60% bis 2015 zuzumuten. Die vorgeschlagenen Verbesserungen beim Schienengüterverkehr sind daher volkswirtschaftlich dringend geboten. Die Güter müssen endlich auf die Schiene.

## **Flugverkehr**

Der Flugverkehr ist diejenige Quelle von Treibhausgasen, die weltweit am stärksten wächst. Das hohe Nachfragewachstum im Flugverkehr ist auf den Anstieg des Bruttoinlandsprodukts in verschiedenen Weltregionen, einen starken Anstieg des Ferntourismus sowie einem steigenden Mobilitätsbedürfnis mit immer längeren zurückgelegten Wegen zurückzuführen. Es ist zu erwarten, daß sich sein Anteil am gesamten Passagiertransportvolumen bis 2050 von 9% (1990) auf 36% vervierfachen wird.<sup>1</sup>

Der Flugverkehr ist derzeit für ca. 3,5% der klimawirksamen der anthropogenen Treibhausgasemissionen verantwortlich. Vom IPCC wird der Anteil für 2050 auf 5% geschätzt (Referenzszenario), in anderen Szenarios ergeben sich Anteile bis 15%. Der WBGU schätzt, daß der CO<sub>2</sub>-Ausstoß des Flugverkehrs von 1992 bis 2025 sich (im Trend) verdreifachen wird, trotz der Terroranschläge vom 11. September 2001.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> IPCC, "Special Report on Aviation and Global Atmosphere" 1999

<sup>2</sup> WBGU: Sondergutachten: "Entgelte für die Nutzung globaler Gemeinschaftsgüter" ,2002

Da die Emissionen aus dem internationalen Luftverkehr nicht unter die Reduktionsverpflichtungen des Kyoto-Protokolls fallen, werden zunehmend Maßnahmen für einen umweltfreundlichen Luftverkehr gefordert. Schweden und die Schweiz haben hierzu schon emissionsabhängige Landegebühren eingeführt. Der Verkehrsministerrat der EU erwägt die Einführung einer emissionsabhängigen Streckenabgabe der EU im Alleingang. Der bundesdeutsche WBGU hat in seinem oben zitierten Sondergutachten sowohl für den internationalen Luftraum als auch für die Hohe See Entgelte für die Nutzung globaler Gemeinschaftsgüter vorgeschlagen.

Hemmnisse für die Emissionsreduktion beim Flugverkehr sind einerseits die lange Lebensdauer der Flugzeuge (mehr als 25 Jahre), sowie ihre hohen Kapitalkosten, die einen Austausch gegen technisch effizientere erschweren. Andererseits ist die wirtschaftliche Bedeutung des Luftverkehrs mit einem weltweiten Umsatz von 1.000 Mrd. Euro und einer Beschäftigtenzahl von weltweit ca. 22 Mio beträchtlich - damit auch seine weltweit agierenden Lobbies. Und es darf nicht verkannt werden, daß die Flugzeugbauer, ihre Zulieferer und die Flughäfen samt deren Logistik sich in enger Verknüpfung mit dem militärischen Flugbetrieb befinden. Mächtige Interessengruppen arbeiten daher an der weiteren "Förderung", also der massiven Subventionierung der Flugverkehrswirtschaft.

Um so mehr halten wir es für dringend geboten, die Eindämmung der beträchtlichen negativen Umweltfolgen des Flugverkehrs als wichtigen Beitrag einer Politik der Nachhaltigkeit - erst recht speziell im Energiebereich - zu fordern. Der WBGU rechnet auf der Basis der verschiedenen IPCC-Szenarien mit mittel- bis langfristig (2050) bis zu ca. 30 Mrd. € pro Jahr an Kosten für die durch den weltweiten Flugverkehr ausgelösten Klimafolgen.

Folgende Maßnahmen können der Eindämmung der Umweltschäden durch den Flugverkehr dienen:

- 1) Das Flughafenkonzept ist dahingehend zu ändern, dass der weitere Aus- und Neubau von Flughäfen nicht mehr weiter vorangetrieben wird und gleichzeitig die Verlagerung der innerdeutschen Personentransporte auf die Schiene vorgenommen wird(2010); Besteuerung des Flugtreibstoff sowohl in der EU wie auch weltweit (bis 2010);
- 2) Bis zur Besteuerung des Flugtreibstoffs Erhebung von Start- und/oder Landegebühren auf deutschen Flughäfen in Abhängigkeit von Schadstoff- und Lärmemissionen der jeweiligen Flugzeuge (2010);

- 3) Abbau von Subventionen zu Gunsten der Luftfahrtindustrie und des Luftverkehrs (2005);
- 4) Zunehmende Restriktionen für den Nachtflugverkehr auf den deutschen Flughäfen; z.B. beginnend mit einem Nachtflugverbot auf dem Rhein-Main-Flughafen (ab sofort);
- 5) Verkürzung der Zulassungszeiten für emissionsärmere Flugzeuge und Verkürzung der Nutzungsdauer für Flugzeuge mit veralteter Technik (2005);
- 6) Verschärfung der Grenzwerte für Schadstoff- und Lärm-Emissionen (2005).
- 7) Die für Zivilflugzeuge benannten Maßnahmen müssen ebenfalls auf Militärflugzeuge bzw. Militärflugplätze angewendet werden.

### **Verkehrslärm**

Unmittelbar mit den Bewegungen des Verkehrs und mit den dort eingesetzten Energien ist die Emission von Schall verknüpft, der als lästig erlebt wird oder zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen führt und daher als "Lärm" bezeichnet wird.

Vom Lärm des Verkehrs auf den Straßen fühlen sich in Deutschland mehr als die Hälfte der Bevölkerung, gut 15% (etwa 12 Millionen Bürger) sogar "stark" belästigt.<sup>1</sup> Bundesweit fühlt sich mehr als jeder Fünfte durch Fluglärm belästigt; die Belästigung durch Schienenverkehr findet bei einem Sechstel der Bevölkerung statt. Leider gelang es der Bundesregierung lediglich, eine Novellierung des Lärmschutzes für Rasenmäher durchzusetzen, wohingegen die Novellierungen für den Flug-, Straßen- und Schienenverkehr bisher gescheitert sind.

Eine neue Verkehrspolitik wird sich nur dann als nachhaltig bezeichnen lassen, wenn außer der Reduktion der Emissionen von Treibhausgasen und anderen Schadstoffen auch eine Reduktion der Lärmbelastigung stattfindet. Denn die durch Verkehr verursachten Geräusche können nicht nur belästigen, "sondern durch chronische Beeinträchtigung des Schlafes, der Erholung und der geistigen Arbeit eine Gesundheitsgefährdung darstellen." (UBA) Es können vegetative und endokrine Reaktionen ausgelöst werden; bei Schallpegeln über 50 dB(A) ist nachts mit Schlafstörungen zu rechnen, bei solchen über 65 dB(A) tagsüber sind erhöhte Risiken für z.B. Herz-Kreislaufkrankungen zu befürchten. (UBA). Auf Grund von epidemiologischen Untersuchungen und darauf aufbauenden Modellrechnungen ist zu fürchten, daß ca. 12 Mio. Bewohner Deutschlands durch Verkehrslärm dem Risiko einer Herz-Kreislaufkrankheit wie Herzinfarkt oder Angina Pectoris ausgesetzt sind.

---

<sup>1</sup> UBA, Daten zur Umwelt 2000

Zeitlich gebündelt - in fünf Zehnjahresprogrammen – sollen Maßnahmen bis 2050 die bundesweiten Lärm-Immissionen auf einen Tagespegel von max. 50 dB(A) und einen nächtlichen Pegel von max. 30 dB(A) gesenkt werden, sodaß sie keinerlei Belästigungen der Bevölkerung mehr auslösen. Diese Handlungsziele können nur durch ein Bündel von Maßnahmen der Verkehrsvermeidung, der Verkehrsverlagerung zum Umweltverbund, durch technische Maßnahmen an den Quellen und durch planerische Maßnahmen in den Infrastrukturen, schließlich auch durch Sanierungsmaßnahmen erreicht werden. In dieser Reihenfolge ist auch die Abfolge der Prioritäten der Maßnahmen zu sehen. Höchste Priorität haben danach die Maßnahmen, die am wirkungsvollsten zur Lärmvorsorge beitragen.

Für eine möglichst kurzfristige Minderung der Geräuschemissionen von Kraftfahrzeugen müssen

- die Geräuschvorschriften verschärft,
- deren Kontrolle verbessert und
- auf Reifen und auf Straßenbeläge ausgedehnt werden.

Schließlich muss endlich ein Verkehrslärmschutzgesetz verabschiedet werden, welches Grenzwerte für bestehende Verkehrswege festsetzt. Zur Zeit gibt es diese, allerdings zu hohen, Grenzwerte nur bei dem Aus- und Neubau von Straßen- und Schienen-Wege.

Für den Fluglärm gilt analoges: Vermeidung und Verlagerung zusammen mit Restriktionen haben Vorrang vor Maßnahmen an der Quelle, diese wiederum rangieren vor Maßnahmen des passiven Lärmschutzes.

Konkret müssen unverzüglich Anforderungen an den Stand der Technik von Flugzeugen festgesetzt werden, bei deren Überschreitung die Flugzeuge ausgemustert werden müssen; bei militärischen Flugzeugen muß identisch verfahren werden. Nachtflugverbote und Kontingentierung von Flugreisen großer Weite können weitere sinnvolle Instrumente zur Reduktion von Fluglärm und zur Reduktion von Treibhausgasemissionen sein.

---