

Probleme und Wege zu einer Verkehrswende am Beispiel Freizeitverkehr

Weiter „Schneller, höher, weiter“?

Wer sich einer nachhaltigen Entwicklung verpflichtet fühlt, kommt um einen Strukturwandel auch im Verkehr nicht herum. Die Trends zeigen bisher in die falsche Richtung. Die Politik reagiert fast hilflos: Zwar gibt es in einzelnen Bereichen gute Ansätze, doch Ideen, gar Visionen, wie ein an ökologischen Kriterien ausgerichteter Strukturwandel im Verkehr ausgestaltet werden soll, fehlen weitgehend. Dabei könnte auf bekannten Konzepten aufgebaut werden.

Derzeit ist die Verkehrszunahme größer als das Wirtschaftswachstum – und eine Trendwende nicht in Sicht. Die neuesten Prognosen des Bundesverkehrsministers (1) gehen von einem deutlichen Anstieg der Verkehrsleistung bis zum Jahr 2015 aus: Der Güterverkehr wächst um 64 Prozent, der Personenverkehr um 20 Prozent. Damit ist ein weiterer Anstieg der Kohlendioxidemissionen um ca. zehn Prozent verbunden: Der Verkehr ist Klima-Sorgenkind Nummer eins in Deutschland, nachdem der Kohlendioxidausstoß zwischen 1990 und 1997 bereits um 11 Prozent anstieg (2). Durch den zunehmenden Verkehr leiden immer mehr Menschen unter Verkehrslärm, auch weil immer neue Straßen gebaut werden, die bislang relativ unberührte Regionen zerschneiden. Die Flächenversiegelung nimmt weiter zu, natürlicher Lebensraum wird vernichtet.

Die Automobilisierung der Gesellschaft hält an, statt 500 Pkw pro 1.000 Einwohner werden es 2015 600 sein (1). In einer Art Teufelskreis wird durch die sinkende Nachfrage das Angebot im öffentlichen Verkehr schlechter. Damit ist die Teilhabe aller an Mobilität nicht gewährleistet, denn in vielen, meist ländlichen Gebieten besteht fast ein Zwang zum eigenen Fahrzeug, wenn man frei über seine Zeit verfügen möchte. Nur: nicht jeder hat einen Führerschein oder kann sich ein eigenes Auto leisten. Auch sind 7.700 Verkehrstote pro Jahr 7.700 zu viel. Und der gerne gegen eine Verkehrswende ins Feld geführte Hinweis auf die vielen Arbeitsplätze im Automobilssektor ist angesichts des stetigen Personalabbaus bei der Deutschen Bahn AG fast zynisch.

► Ursachen ...

Die meisten Verkehrswissenschaftler vertreten die These, dass die Zahl der zurückgelegten Wege über die Jahre ebenso konstant geblieben ist wie

die dafür aufgewendete Zeit. Das einzige, was sich ändere, sei die zurückgelegte Entfernung und das dafür benutzte Verkehrsmittel. In der Tat: die Verkehrsmittel werden immer schneller, komfortabler und insbesondere Auto fahren und fliegen – gemessen am Einkommen – billiger. Die Wirtschaft wird globaler, die menschlichen Beziehungen werden es auch. Ferne und exotische Länder sind heute selbstverständliche Reiseziele, die wenigen noch unerschlossenen Gebiete bleiben es nicht mehr lange. Zum Drang in die Ferne kommt der Trend zum Kurzurlaub, der die immer flexibleren und fast ständig einsatzbereiten Arbeitskräfte förmlich ins Flugzeug zwingt. Wer für vier Tage nach London fährt, will schließlich nicht 20 Stunden in Zug oder Auto sitzen.

► ... und Lösungswege

Die Symptome sind erkannt, die Diagnose gestellt, das Rezept bereits seit langem bekannt: "Vermeiden, Verlagern, Verbessern" ist die Losung gegen den Verkehrsinfarkt, wobei im Freizeitverkehr, auf dem der Schwerpunkt der weiteren Ausführungen liegt, insbesondere die beiden ersten Erfolge versprechen (3).

Vermeiden bedeutet das Verringeren der von Personen und Gütern zurückgelegten Entfernungen. Verkehr ist in den wenigsten Fällen ein Zweck an sich, sondern dient in der Regel der Erfüllung eines anderen Zweckes, wie Urlaub, arbeiten oder einkaufen. Verkehrsvermeidung meint deshalb meistens nicht den Verzicht auf diesen Zweck, sondern auf die Fahrt. Erreicht werden soll zweierlei:

1. *Verkehr ersetzen*. Dies meint im elektronischen Zeitalter: Statt ins Geschäft zu fahren, um dort eine CD zu kaufen, lädt man sie zu Hause aus dem Internet herunter.
2. *Wege verkürzen*. Statt irgendwohin zu fliegen, um dort zu zelten, Fahrrad oder Kanu zu fahren, tut man dies in der Nähe seines Wohnortes. Frei-

zeit- und insbesondere Urlaubsverkehre sind dabei flexibler als andere, da sie relativ selten und unregelmäßig auftreten. Einen anderen Urlaubsort findet man leichter als einen näher am Wohnort liegenden Tennisclub und diesen wiederum leichter als einen näher liegenden Arbeitsplatz. Konsequente Vermeidungsstrategien müssen sich mit den Standortentscheidungen von Personen und Betrieben befassen, denn das Haus im Grünen bedingt ebenso zwangsläufig weite Wege mit dem Auto wie Shoppingzentren am Stadtrand oder große Freizeitzentren an der Autobahn.

Beim *Verlagern* von Verkehr auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel bleibt der zurückgelegte Weg der gleiche. Nur statt mit Flugzeug oder Auto geht oder fährt man mit der Bahn, dem öffentlichen Nahverkehr oder dem Fahrrad an sein Ziel. Damit die Menschen umsteigen, muss es zunächst ein – auch preislich – attraktives Angebot geben.

► Beispielhafte Kooperationen

Ein Beispiel für eine offensive Strategie ist eine Kooperation zwischen der Deutschen Bahn und BUND, NABU, VCD und WWF unter dem Namen „Fahrtziel Natur“. Dabei wird gemeinsam für die vorsichtige touristische Nutzung von vier Naturpark-Regionen in Deutschland geworben, die Anreise soll auf der Schiene erfolgen. Die Mobilität vor Ort ist durch Kooperationen mit den Nahverkehrsbetrieben gewährleistet (4).

Damit wird den Menschen eine komfortable Alternative zum Auto als „Verkehrsmittel Nummer eins“ angeboten. Beim Umweltverbund aus Bahn, öffentlichem Nahverkehr, Rad fahren und zu Fuß gehen sieht es aber leider nicht überall so aus: Die meisten Städte wurden über lange Jahre autoorientiert geplant, Bahnhöfe und Haltestellen des Nahverkehrs sind oft nicht fußgängerfreundlich gestaltet und bieten keine Abstellplätze für Fahrräder, von Fahrrad- oder Mobilitätsstationen ganz zu schweigen. Fahrradmitnahme ist keine Selbstverständlichkeit, gute Anschlüsse ebenfalls nicht. In der alternativen Mobilitätskette fehlen noch einige Glieder.

Auch das Auto kann ein Teil davon sein, wenn man es gelegentlich und nicht ausschließlich nutzt. Wiederum die Deutschen Bahn AG hat kürzlich ein viel versprechendes Konzept und eine neue Bahntochter, die DB Rent vorgestellt. Die BahnCard wird mit der Möglichkeit verknüpft, zunächst in den Großstädten an Bahnhöfen sowohl Fahrräder als auch Autos ausleihen zu können. Damit soll den Bahnkunden eine Mobilitätskette aus einer Hand angeboten werden. Für eine

umfassende alternative Mobilität ist es erforderlich, dass auch der öffentliche Nahverkehr einbezogen wird. Das Ziel sollte eine Mobilitätskarte sein, die ein Ticket für eine Fahrt ermöglicht und Menschen davor bewahrt, in fremden Städten zunächst die Tarifstruktur studieren zu müssen – Autofahrer tanken auch immer den gleichen Kraftstoff.

Wichtig ist, dass nicht einzelne der aufgeführten Handlungsansätze erfolgreich sein können, sondern dass alle ineinander greifen: Die zunehmende elektronische Vernetzung führt bislang nicht zu weniger, sondern zu mehr Verkehr. Und selbst wenn alle ihre Standorte in der Nähe eines Bahnhofes wählen würden – fährt nur alle zwei Stunden ein Zug, säßen trotzdem fast alle im Auto.

► Wie kann die Politik steuern?

Vorausgesetzt, die Politik würde sich für eine aktive Rolle in einer Verkehrswende entscheiden, stünden ihr viele Instrumente offen. So wie die Europäische Zentralbank über den Zinssatz die Nachfrage nach Geld beeinflusst, kann die Bundesregierung versuchen, über die durch Steuern und Abgaben beeinflussbaren Nutzerpreise die Nachfrage von Personen und Betrieben nach Verkehr zu steuern. Dabei kann sie erwünschte Verkehrsmittel bevorzugen sowie effiziente Technologien fördern.

Die Politik, aber auch der Einzelne und die Betriebe, müssten sich bei jeder Entscheidung darüber im Klaren sein, welche Auswirkungen bezüglich des Verkehrs daraus folgen. Dies geschieht aber oft nicht, da Verkehr ein fast allgemein verfügbares Gut ist und die Preise, zentrales Steuerungselement in einer Marktwirtschaft, nicht zu einem sparsamen Umgang mit Verkehr bzw. den dabei aufzuwendenden Ressourcen anleiten.

Neben den Nutzerpreisen beeinflusst die Politik Verkehr auch auf viele andere Arten, wobei eine Trendwende zur Zeit eher verhindert wird. Folgende Stichpunkte zeigen, wie groß der Handlungsbedarf, aber auch die Möglichkeiten sind:

● **Steuerliche Anreize:** Entfernungspauschale und Eigenheimzulage sollen den Menschen das Haus im Grünen ermöglichen – warum wird nicht belohnt, wer wenig pendelt und an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs seinen Standort sucht?

● **Steuern:** Warum zahlt die Bahn Steuern auf Diesel und Strom, während Flugzeuge und Binnenschiffe steuerfrei tanken?

● **Investitionen:** Etwa 33 Milliarden Mark werden pro Jahr für den Straßenbau in Deutschland ausgegeben (5) – wozu neue Straßen bauen, wenn weniger Auto gefahren werden soll?

● **Externe Kosten:** Warum zahlt der Verkehr nicht die Kosten, die er verursacht? Derzeit werden die gesellschaftlichen Kosten von etwa 3.000 Lärmtoten pro Jahr, der Klimaverschlechterung und des Raubbaus an der Natur weitgehend der Allgemeinheit aufgebürdet.

● **Öffentlicher Verkehr:** Wie kann man erreichen, dass mehr Leute auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen? Der Staat als Herr der Bundesbahn oder die Kommunen als Betreiber im Nahverkehr waren dazu nicht hinreichend in der Lage, weshalb viele ihre Hoffnungen auf die Liberalisierung im öffentlichen Verkehr setzen. Dabei müssen allerdings die Rahmenbedingungen so ausgestaltet sein, dass, wie bisher vor allem mit Autos und Flügen, in Zukunft auch im öffentlichen Verkehr mit dem Transport steigender Passagierzahlen Geld verdient werden kann.

► Lernen aus der Ökosteuer

Alle genannten Punkte (und weitere) müssten in ein schlüssiges Konzept integriert werden. Dies aber fehlt in Deutschland, weswegen die Ökosteuer als isolierte Maßnahme vermutlich die unpopulärste Maßnahme der rot-grünen Bundesregierung ist. Da sich die SPD dem öffentlichen Druck gebeugt hat und keine Fortführung nach 2003 mehr anstrebt, droht sie ähnlich den Ölpreisschocks in den 70-ern als Ökosteuerschock in die Geschichtsbücher einzugehen.

Ein großes Versäumnis war, dass die Regierung kein klares Signal ausgesendet hat, was sie erreichen will. Den Menschen wurde nicht erklärt, warum die Preise für Benzin und Diesel steigen. Wie der Rückgang bei Fahrleistung und Benzinverbrauch im Personenverkehr im Jahr 2000 um ca. vier Prozent zeigt, hat die Ökosteuer dennoch teilweise Wirkungen erzielt. Was aber ist passiert?

Ein Rückgang um vier Prozent im Autoverkehr hätte bei einer Verlagerung dieser Fahrten auf den öffentlichen Verkehr dort zu einem Zuwachs von etwa 20 Prozent führen müssen. Statt dessen betrug dieser im Nahverkehr 1,2 und bei der Bahn 2,1 Prozent (6). Es wurde also Verkehr vermieden. Zunächst ist es positiv, wenn man zum Bäcker nicht mehr fährt, sondern geht. Wer sich aber die Urlaubsreise nicht mehr leisten kann, freut sich nicht darüber, auch wenn es gut für die Umwelt ist. Damit die Menschen Zeit haben, sich andere Ziele zu wählen und neue Standorte zu suchen, kann eine sozial gerechte Verkehrsvermeidung nur längerfristig erfolgen.

Den Menschen müssen im Sinne eines "Push and Pull" Alternativen zum Umsteigen aufgezeigt werden, wenn ihre individuelle Automobilität verteuert wird. Das aber wurde versäumt: Dass die finanziellen Zuweisungen an DB AG, Länder und Gemeinden für den öffentlichen Verkehr zwei Jahre nach der ersten Ökosteuerstufe auf Rekordhöhe gestiegen sind, ist gut, doch was die Menschen stärker wahrnehmen, sind die Streichungsmeldungen der DB AG. Auch wenn diese unternehmerisch verständlich sein mögen, das öffentliche Signal ist verheerend.

► Fazit

Ein ökologisch ausgerichteter Strukturwandel im Verkehr ist in Deutschland dringender denn je. Die Verkehrswende kann aber nur längerfristig mit und nicht gegen die Menschen erfolgreich sein. Die Politik als der Akteur, der die Rahmenbedingungen setzt, müsste zunächst ein klares Signal aussenden. Notwendig ist dann eine auf die Bedürfnisse von Menschen und Betrieben abgestimmte, umfassende und in sich konsistente Strategie auf der Basis „Vermeiden, Verlagern, Verbessern“ zu entwickeln und schrittweise umzusetzen.

Anmerkungen

(1) Bundesminister für Verkehr, Bau und Wohnungswesen: Verkehrsbericht 2000. Bonn 2000.

(2) Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (Hrsg.): Klimaschutzprogramm der Bundesregierung. Bonn 2000.

(3) Zu Strategien für den Wirtschafts- und Arbeitsverkehr vgl. z.B. den Schwerpunkt "Städtische Nutzung und Verkehr" der Ausgabe 5-6/99 von Ökologisches Wirtschaften sowie den Beitrag von Flämig, H./ Einacker, I. in Nr. 2/01, S. 30-31.

(4) Informationen zu den Regionen und die Verbindungen von Haustür zu Haustür können auf der Webseite www.fahrtziel-natur.de nachgesehen werden.

(5) Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (Hrsg.): Verkehr in Zahlen 2000. Bonn 2000.

(6) Verband Deutscher Verkehrsunternehmen VDV, Presseinformation vom 12. Juni 2001.

Der Autor

Gerrit Schrammen arbeitet im Verkehrsreferat des Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) e.V.

Kontakt: BUND, Am Köllnischen Park 1, 10179 Berlin, Tel. 030/ 275864-82, Fax -40, E-mail: gerrit.schrammen@bund.net

(c) 2010 Authors; licensee IÖW and oekom verlag. This is an article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution Non-Commercial No Derivates License (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/>), which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original work is properly cited.