

19. HORBER SCHIENEN-TAGE

Horb a. Neckar, 21. - 25. November 2001



Verkehrspolitik – wohin?

von Winfried Wolf¹

Die aktuellen Verkehrsdebatten leiden darunter, dass sie in erster Linie den Blick auf Teilbereiche (Schiene, Lkw usw.) werfen und die Entwicklung des Verkehrs- und Transportsektors als Ganzes – ganz zu schweigen von den globalen Aspekten – kaum mehr im Blickfeld haben. Das ist traurig, wenig wissenschaftlich und steht vor allem einer Bundesregierung schlecht zu Gesichte, die von zwei Parteien gestellt wird, die in ihren allgemeinen Aussagen zumindest den Anspruch erheben, ganzheitlich, nachhaltig und zukunftsfähig zu denken und soweit wie möglich auch so zu agieren.

Wandeln wir also die Fragestellung viermal ab, stellen wir vier an dem Oberthema anknüpfende Fragen, die einer solchen ganzheitlichen Sicht zugrunde liegen müssen.

I - Wohin fährt Deutschland?

Oder: Warum gilt das Naturgesetz von der unaufhörlich wachsenden „Mobilität“?

Der Verkehrsbericht 2000 des Bundesministers Bodewig geht davon aus, dass in den kommenden 15 Jahren die Bevölkerung gerade mal um 2 Prozent wächst, der Personenverkehr jedoch um 21 Prozent und der Güterverkehr um 75 Prozent zunehmen würde. Verlagerungen von der Straße auf die Schiene sind dabei kaum vorgesehen; wohl aber ist vorgesehen, dass der Luftverkehr überproportional wächst.

Weshalb wird ein Naturgesetz behauptet, wonach „Verkehr“ 1. bei

¹Dr. Winfried Wolf ist verkehrspolitischer Sprecher der PDS im Bundestag, Autor u.a. von „Eisenbahn und Autowahn“ und „Fusionsfieber. Das große Fressen“ und Initiator der Gruppe „Bürgerbahn statt Börsenbahn“.

19. HORBER SCHIENEN-TAGE

Horb a. Neckar, 21. - 25. November 2001



Bevölkerungswachstum zu wachsen und 2. sogar massiv überproportional anzuwachsen habe?

Einige erinnern sich: Vergleichbares wurde bis Ende der siebziger Jahre für den Energiesektor vorhergesagt – ebenfalls als unabweisliches Naturgesetz: Der Energieverbrauch wachse mit der Wirtschaft und er wachse sogar überproportional. Weswegen ein Atomkraftwerk nach dem anderen zu errichten war. Es bedurfte einer massiven Bewegung gegen atomare Anlagen, einer allgemeinen Umweltbewegung und einer relativen Verteuerung verschiedener Energiequellen, bis sich dieses „Naturgesetz“ in Schall und Rauch auflöste. Seit 15 Jahren haben wir den umgekehrten Vorgang: Die Wirtschaft wächst weiter, wenn auch verlangsamt; der Energieverbrauch der Industrie ist rückläufig – und zwar sogar absolut. Anteilmäßig reduzierte er sich also erheblich.

Das ist im Fall des Verkehrs sogar besser möglich – weil hier zwei Komponenten zur Einsparung von Verkehr zusammen kommen können: Erstens die Einsparung von Energie in allen Bereichen und zweitens die Einsparung von „Kilometerfraß“ durch eine qualitative Definition des Begriffes „Mobilität“. Denn (wachsende) Mobilität heißt eben nicht, immer mehr Kilometer zurückzulegen. Und „blühende Landschaften“ in der Wirtschaft erfordern nicht ein Anwachsen der Tonnenkilometer. „Mobilität“ kommt von „mobilitas“ (= Beweglichkeit) und von „mobilis“ (= beweglich sein). Das lässt sich am besten übersetzen mit: „sich um den Lebensmittelpunkt optimal bewegen können“. Den Menschen geht es beim Thema Mobilität darauf an, dass sie in akzeptabler Zeit und mit Komfort zur Arbeit kommen, dass sie Freizeitmöglichkeiten wahrnehmen können, dass sie andere lebensnotwendige Gänge (in Schulen, Kindergärten, zu Verwaltungen, zum Einkaufen) in passabler Zeit erledigen können wollen. Eine sinnvolle Verkehrspolitik muss darauf setzen, dass in so vielen Bereichen wie möglich wieder „Nähe hergestellt“ wird. Und damit Kilometerfraß reduziert werden kann. Hierzu

19. HORBER SCHIENEN-TAGE

Horb a. Neckar, 21. - 25. November 2001



brauchen wir nicht primär eine Debatte über den Mallorca-Urlaub. Wenn wir bedenken, dass allein die Freizeitwege (also überwiegend Fahrten ins Umland) mehr als 55 Prozent aller zurückgelegten Pkw-Kilometer ausmachen, dann wird deutlich, welche Potentiale sich für eine Verkehrspolitik bietet, die tatsächlich eine „soziale Stadt“, die „Stadt für die Menschen“ wieder herstellt.

Vergleichbares gilt für den Güterverkehr. Immer weitere Transportwege sind kein Ausdruck eines Wachstums, das den Menschen zu Gute kommt – im Gegenteil: diese bringen Zerstörung zum Ausdruck – z.B. von Landschaft, von Umwelt, von regionalen Wirtschaftskreisläufen. Im Weltmaßstab gesehen dürfte die Verbilligung der Gütertransporte, d.h. die gesellschaftliche Subventionierung jedes Tonnenkilometers diejenige Tendenz der Weltwirtschaft sein, die mit am meisten zur Zerstörung der Lebensgrundlagen der Menschheit beiträgt.

Und keiner komme da und sage, die Leute wollten immer mehr Kilometer zurücklegen; die Waren von immer weiter her angeliefert zu bekommen. Sten Nadolnys Welterfolg „Die Entdeckung der Langsamkeit“ und das Aufblühen lokaler Märkte bringen auch ein gesellschaftliches Symptom zum Ausdruck – die Menschen empfinden die Hektik, den Stress, das Zeitdiktat, die Lkws auf der rechten Autobahnspur, die geschmacksneutralen Tomaten, kontinentweite Tiertransporte und damit auch zusammenhängende Seuchen wie BSE und MKS durchaus als Belastung und wären offen für eine Politik, die klarmacht: Qualitativ besseres Leben ist mit dem Gegenteil dieser Tonnenideologie, ist mit einem Zurückfahren der Personenkilometer und der Tonnenkilometer verbunden.

II - Wer lässt hier wen wohin fahren?

Der verkehrte Verkehr und die absurden Transporte sind nicht nur nicht Resultat der menschlichen Wünsche und Bedürfnisse. Sie sind nicht einmal

19. HORBER SCHIENEN-TAGE

Horb a. Neckar, 21. - 25. November 2001



primär Resultat einer falsch programmierten „Marktwirtschaft“. Sie sind in erheblichem Maß Produkt einer sehr konkreten Planwirtschaft – die des Autowahns, die der Flugzeuglobby, die der Bahnzerstörung.

Essentiell für jede Verkehrspolitik ist die Infrastruktur. Es geht zwar der Volksmund „Wo ein Wille, da ist auch ein Weg“. Meistens verhält es sich jedoch umgekehrt. Wo ein Weg errichtet wurde, findet sich schnell auch der Wille, diesen zu beschreiten. Wo es keinen Weg gibt, wo dieser nur beschwerlich gegangen werden kann, wo diesen zu begehen „teuer kommt“, wird er auch wenig begangen.

Seit der Nazi-Diktatur erleben wir in Deutschland – also im Deutschen Reich, in der BRD, in der DDR und seit 1990 wieder in Gesamtdeutschland – ein- und dieselbe Infrastrukturpolitik. Jeweils am 31.12. eines Jahres kann im Vergleich zum 1.1. desselben Jahres festgestellt werden:

- Das Straßennetz hat sich um x Kilometer verlängert
- Das Schienennetz wurde um y Kilometer abgebaut
- Die Landebahnen wurden um z Meter verlängert.

Werden dann noch qualitative Kriterien hinzu genommen, dann fällt die Bilanz vor allem in den letzten zehn Jahren noch deutlicher aus:

- Die Ausbaustandards des Straßennetzes werden Jahr für Jahr massiv gesteigert: immer breitere Straßen; Bundesstraßen, die den Autobahnstandards in anderen Staaten gleichen; immer mehr netzteilige Verbindungen und damit eine Optimierung der Zugangsstellen und Schnittstellen der Straßenverkehrs-Infrastruktur.
- Das Schienennetz wird qualitativ verschlechtert, indem Verbindungen reduziert werden, Nebengleise abgebaut werden, Weichen herausgerupft werden, Abstell- und Ausweichgleise verschwinden. Ganz deutlich wird

19. HORBER SCHIENEN-TAGE

Horb a. Neckar, 21. - 25. November 2001



dies mit den Langsamfahrstellen im Schienennetz, die sich allein in den letzten fünf Jahren mehr als verdoppelt haben (und mit dem Fahrplanwechsel im Juni 2001 in großem Umfang „in den Fahrplan eingearbeitet“ werden – also aus der Statistik, nicht jedoch aus dem Verkehrsalltag verschwinden). Gleichzeitig werden gerade die entscheidenden Zugangsstellen und Schnittstellen des Schienenverkehrs – die Bahnhöfe – flächendeckend abgebaut.

- Die Landebahnen der Airports und der Regionalflughäfen und die Steuerung des Flugverkehr (Flugsicherheit) werden Jahr für Jahr erheblich optimiert und damit die bestehende Infrastruktur verbessert.

All das erfolgt seitens einer Verkehrspolitik, die offiziell seit mindestens eineinhalb Jahrzehnten vom „Vorrang Schiene“ redet, seitens einer Politik, die auf EU- und Bundesebene die besondere Schädlichkeit und Zerstörkraft des Straßenverkehrs erkennt und die hier besonders hohen „externen Kosten“ anerkennt, seitens einer Politik, die um die besondere Klimawirksamkeit des Flugverkehrs weiß.

III - Wohin fliegt Deutschland?

In den letzten fünfzehn Jahren wurde der Flugverkehr über unserem Land mehr als verdoppelt. Der Binnenflugverkehr wurde um mehr als 50 Prozent gesteigert. Wegen der Terroranschläge des 11. September 2001 auf die USA gibt es zwar momentan einen Dämpfer im Wachstum des Fliegens, jedoch ist dies nicht die dauerhafte Abkehr vom der Trend zum Flugzeug. Die Bundesregierung lässt keinerlei Anzeichen erkennen, den katastrophalen Trend zum Fliegen zu stoppen oder gar umzukehren. Im Gegenteil: Der in Arbeit befindliche Bundesverkehrswegeplan sieht eine weitere Verdopplung des Flugverkehrs in den kommenden 15 Jahren vor. Dabei soll vor allem der regionale Flugverkehr besondere Steigerungen erfahren. Die Lufthansa hat von

19. HORBER SCHIENEN-TAGE

Horb a. Neckar, 21. - 25. November 2001



den Plänen, allein in den kommenden fünf Jahren ihre Flotte von Regionalflugzeugen schlicht zu verdoppeln – während die Zahl ihrer großen Jets „nur“ um rund 20 Prozent anwachsen soll, nicht dauerhaft verabschiedet.

Diese letztgenannte Tendenz „verzahnt“ sich noch mit einer Bahnpolitik, die gerade die Region zunehmend auf- und an den regionalen Flugverkehr abgibt und gleichzeitig die großen Airports in einer Art und Weise ans Schienennetz anbindet, dass die Schiene als Zubringer zum Flugverkehr wirkt, wie es im übrigen auch durch die Bahntarife (wie ride & fly; Lufthansa-Sonderabteile) unterstützt wird.

Durch eine „strategische Entscheidung“ hat diese Bundesregierung im Frühjahr 2001 diese zerstörerische Tendenz befördert. Sie sagte Ja zum Großraumflugzeug A380 (früher: A3XX) – u.a. verbunden mit großangelegten Naturzerstörungen in Hamburg-Finkenwerder und in der Region von Toulouse (Frankreich) und Kreditzusagen in Höhe von 2 Milliarden Mark, darunter direkte Subventionierung von 650 Millionen Mark. Airbus kann laut Kalkulation den Super-Jumbo A380 nur dann gewinnbringend herstellen, *wenn sich tatsächlich der internationale Flugverkehr in den nächsten 12 Jahren nochmals verdoppelt*

IV - Worauf fährt die Bahn? Auf den Prellbock.

Das „Unternehmen Zukunft“, die Deutsche Bahn AG, arbeitete sich in den letzten Jahren auf Platz 1 derjenigen Unternehmen mit dem schlechtesten Image und der geringsten Kundenfreundlichkeit. Die Schiene verfolgt in unseren Land einen Kurs, der eine solche Bilanz durch harte Fakten rechtfertigt:

- Es gibt eine fortgesetzte Orientierung und Konzentration auf den Höchstgeschwindigkeitsverkehr zwischen großen Zentren. Damit wird nachweislich nur eine Minderheit der Bahnfahrgäste „bedient“.

19. HORBER SCHIENEN-TAGE

Horb a. Neckar, 21. - 25. November 2001



- Es gibt einen Abbau von Komfort und Bedienungshäufigkeit im Nah- und Regionalverkehr, wobei hierfür die bereits skizzierte Verschlechterung der Infrastruktur maßgeblich ist
- Es gibt eine angekündigte Fortsetzung dieser Politik, u.a. mit den Zielsetzungen, das Schöne-Wochenende-Ticket massiv zu verschlechtern, die Speisewagen ganz abzuschaffen (bei Beibehaltung eines „Caterings“ in der Ersten Klasse – die „Zweitklässler“ blicken dann in die Röhre und zwar nicht die Backröhre) und den Rabatt der BahnCard zu halbieren.

Auch nach den offiziellen Angaben des zuständigen Bundesministeriums und dessen „Verkehrsbericht 2000“ kam es seit der Bahnreform zu keinen Steigerungen des Anteils des Schienenpersonenverkehrs am gesamten Personenverkehr und zu einem erheblichen Rückgang des Anteils des Schienengüterverkehrs am gesamten Güterverkehr. In einer neuen Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage der PDS wird auch festgestellt, dass im Nahverkehr 1996 bis 1999 die absolute Zahl der Personenkilometer nur unwesentlich stieg (um 0,7 Prozent), während gleichzeitig sich die Zahl der Zugkilometer erheblich erhöhte. Damit ergibt sich insgesamt gerade in diesem Bereich, der ansonsten als für die Bahnreform besonders vorbildlich gilt, eine deutliche Verschlechterung von Auslastung und Produktivität.

Im Fernverkehr haben wir es ohnehin mit einer faktischen Stagnation der Personenkilometerleistung seit 1995 zu tun. Die jüngsten Entscheidungen dürften diese Tendenz noch stärken.

Das kulminiert derzeit im Abbau des InterRegios und in dem Ziel, diese Zugattung ersatzlos bis 2003 abzuschaffen. Die InterRegio-Züge vereinten Mitte der neunziger Jahre noch mehr Fahrgäste, als jeweils die Gattungen IC/EC oder ICE. Diese Zugattung war zumindest damals auch mindestens so kostendeckend wie der ICE. Seither konstatieren Bahnkenner eine systematische Verschlechterung des IR-Angebots, das die Fahrgäste förmlich

19. HORBER SCHIENEN-TAGE

Horb a. Neckar, 21. - 25. November 2001



aus den Zügen treiben mußte (schlechtere Fahrplan-Einbindungen, schlechteres Wagenmaterial, Herausnahme der Bistros). Dies erfolgte in Konsequenz einer bahninternen Entscheidung zur perspektivischen Abschaffung des IR, von der bereits 1996 berichtet wurde (bgl. „Bahnreport 3/1996 und eine entsprechende Kleine Anfrage der PDS in 1996).

Allein mit dem neuen Fahrplanwechsel (9./10.6.2001) werden wichtige Städte und Regionen durch den Abbau des IR ganz oder weitgehend vom Schienenfernverkehr abgehängt. Rostock-Berlin beispielsweise ist nicht mehr Teil des Fernverkehrs sein – und der „Ersatz“ für bisher acht IR-Wagen besteht aus einem Doppelstock- und zwei bis drei normalen Reisezugwagen. Vergleichbares gilt für die Region südlich von Ulm (mit Städten wie Ravensburg, Friedrichshafen und Lindau), für den Schwarzwald, für Ostfriesland, für Magdeburg – um nur einige der betroffenen Gegenden, Mittelzentren und Großstädte zu nennen.

In allen genannten Regionen sind es die bestehenden oder neu geplanten oder auszubauenden Regionalflughäfen, die von diesem Rückzug aus der Region profitieren werden – und sich bereits dafür positionieren.

Das InterRegio-Sterben geht grundsätzlich zu Lasten der Länder und zu Lasten des Nahverkehrs, da für teilweise vorgenommene Ersatzlösungen Regionalisierungsmittel und/oder zusätzliche Ländermittel eingesetzt werden.

Vor dem skizzierten Hintergrund – einschließlich der beschriebenen Entwicklung der Infrastruktur – wirken die Vorgaben für den neuen Bundesverkehrswegeplan (ab 2002) absolut illusorisch. Eine erhebliche Steigerung des Personenverkehrs auf Schienen ist unter den gegebenen Bedingungen nicht möglich – eher das Gegenteil dürfte eintreffen. Die anvisierte Verdopplung des Güterverkehrs auf Schienen muß als reines Wunschdenken oder als gezielte Irreführung der Öffentlichkeit charakterisiert

19. HORBER SCHIENEN-TAGE

Horb a. Neckar, 21. - 25. November 2001



werden – angesichts einer Politik von DB Cargo, flächendeckend Unternehmen vom Gleisanschluss und ganze Regionen vom Schienengüterverkehr „abzuhängen“.

Immer wieder wird argumentiert, die DB AG könne gewissermaßen „strukturell bedingt“ nicht mehr als sechs oder sieben Milliarden Mark im Jahr an Investitionen ausgeben. Dies belegt die Tatsache, dass Bundesverkehrsminister Bodewig diesem Unternehmen jetzt eine Milliarde aus den aufgestockten Mitteln des Schienenwegeausbauprogramms entzieht, um für ein Konjunkturprogramm im Fernstraßenausbau zu verwenden. Ich halte diese Argumentation für nachgerade lächerlich. Natürlich kann es sein, dass die Bahn in dem einen oder auch anderen Jahr solche Summen zurückgeben musste, weil Planungskapazitäten zurückgefahren wurden. Da dieser Zustand nun jedoch seit mehr als fünf Jahren besteht, muss es sich um die Umsetzung eines politischen Willens handeln – unabhängig davon, ob dieser im Verkehrsministerium, bei der Bahnspitze oder an beiden Orten angesiedelt ist. Nirgendwo in der Wirtschaft gibt es Unternehmen, die nicht in der Lage wären, vorhandenes (zinsfreies) Geld einzusetzen und auszugeben. Investitionen bei der Bahn, die dringend getätigt werden mussten und müssen, gibt es ausreichende – man denke nur an die ständig wachsende Zahl der Langsamfahrstellen. Es gibt ausreichend viele Fremdfirmen, die für anstehende Aufgaben im Bahnbereich eingesetzt werden könnten – wenn sie dafür nur die Aufträge erhielten (wobei natürlich der Einsatz des vorhandenen Potentials und Personals dem vorzuziehen wäre).

Ein vernichtenderes Urteil als dasjenige, ein Unternehmen könne verfügbare, freie Mittel nicht einsetzen, lässt sich für die freie Wirtschaft kaum finden. Es handelt sich auch um ein vernichtendes Urteil über die Bahnreform, die ja angeblich eine „Beamtenbahn“ in ein marktorientiertes Unternehmen gewandelt hat.

19. HORBER SCHIENEN-TAGE

Horb a. Neckar, 21. - 25. November 2001



Dreifache Bilanz

Die Bilanz der aktuellen Verkehrspolitik unter SPD und Grünen lautet:

(1) Es lässt sich nicht erkennen, dass es nach dem Regierungswechsel zu der erforderlichen Verkehrswende gekommen wäre. Richtig ist, dass es eine Reihe von Maßnahmen gab, die teilweise in eine solche Richtung weisen, teilweise in sich erheblich *widersprüchlich* sind. Beispiele dafür sind die Ökosteuer (die sich mittelfristig als nicht wirksam erweisen wird und die sozial unausgeglichen ist), die Entfernungspauschale (die aufgrund ihrer Höhe weiteren Verkehr fördert), die Aufgabe der Magnetbahn-Verbindung Hamburg-Berlin (bei neuer absurder Option auf den Metrorapid im Ruhrgebiet) und dem teilweisen Baustopp für den ICE über Erfurt (bei Fehlen einer alternativen Schieneninvestition in der betroffenen Region, so dass diese Entscheidung als eine gegen die Schiene in den neuen Ländern gerichtete gewertet wird). Insgesamt setzen SPD und Grüne die falsche Verkehrspolitik der Vorgänger-Regierung fort – u.a. indem der „alte“ Bundesverkehrswegeplan fortgeführt wird und der in Skizze bestehende neue keine Alternative weist. Die SPD-Grünen-Bundesregierung sah sich nicht einmal in der Lage, die elementare, grundsätzlich vor der Wahl von SPD und Bündnisgrünen geforderte Maßnahme des allgemeinen Tempolimits auf Autobahnen zu verwirklichen.

(2) An einer entscheidenden Stelle setzen SPD und Grüne an der Regierung die zerstörerische Verkehrspolitik von Krause und Wissmann sogar beschleunigt fort: im Fall der Bahnreform bzw. der Privatisierung der Deutschen Bahn AG. Es war die Schröder-Regierung, Mehdorn zum neuen Bahnchef zu berufen. Dieser war zuvor bereits der Wunschkandidat von Kohl für dieses Amt. Mehdorns (und Schröder und Eichels) erklärtes Ziel ist es, die Bahn baldmöglichst „börsenfähig“ zu machen und sie dann auch zu großen Teilen an die Börse zu bringen. Die gesamte Bahnpolitik seit 1993 (Konzentration

19. HORBER SCHIENEN-TAGE

Horb a. Neckar, 21. - 25. November 2001

DIE schienenverkehrs-
HST
politische Veranstaltung

auf ICE, Abhängen der Fläche, Kappung des IR, Ausbau der großen Bahnhöfe, Zergliederung in immer mehr Aktiengesellschaften und in andere Unternehmen) macht meines Erachtens nach nur Sinn, wenn das Unternehmen bzw. lukrative Teile desselben an die Börse gebracht werden. Das aber muß unter den gegebenen Bedingungen den Schienenverkehr als einer zumindest potentiellen Alternative zu Straße und Binnenflug endgültig zerstören

(3) Damit demonstriert diese Bundesregierung in dem spezifischen Bereich „Verkehrspolitik“, was für sie grundsätzlich - siehe ihre Rentenpolitik oder ihre Beteiligung am Krieg gegen Jugoslawien – und was für ihre ausländischen Partner – siehe Blair in Großbritannien oder Jospin in Frankreich - gilt: Sie setzt die neoliberale Politik der vorausgegangenen Regierungen unter Helmut Kohl fort – im wesentlichen weil die Macht der entsprechenden Lobby, Konzerne und Banken, die von dieser Politik profitieren, zu groß ist. Ihr kann nur durch ein breites gesellschaftliches Bündnis „von unten“, unter Einschluss von Umweltverbänden, Verkehrsinitiativen und Gewerkschaften begegnet werden. Solange ein solches Bündnis nicht oder nur in Ansätzen besteht, wird sich der zerstörerische Kurs im Verkehrsbereich und anderswo fortsetzen und oft noch beschleunigen. Wobei klar sein sollte, dass alles auf diesem Planeten endlich ist.