

Prof. Dr. Heiner Monheim

Verkehr in Deutschland- das Problem der geringen Systemeffizienz und großen Innovationsverweigerung

Systemeffizienz im Verkehr – eine Einführung

Die große Herausforderung aktueller Verkehrs-, Umwelt-, Wirtschafts- und Technologiepolitik ist die Effizienzfrage. In der Klimapolitik beispielsweise geht es um die Energieeffizienz in der Energieumwandlung und Energieerzeugung. Moderne Energietechnik kann hier viele Verbesserungen bringen. Beim Verkehr stellen sich ähnlich Fragen, aber die Maschinen, um die es geht, sind Autos. Das sind besondere Maschinen, bei deren Kauf und Betrieb ganz andere, weit weniger rationale Überlegungen angestellt werden als beim Kauf einer Heizung oder beim Bau eines Kraftwerks oder bei der Entscheidung über eine Wärmedämmfassade oder Thermophenfenster.

Wir haben es derzeit in Deutschland mit 42 Mio. Autos zu tun, weltweit mit ca. 600 Mio. Hinsichtlich der Energieeffizienz von Autos geht es nicht nur um die speziellen technischen Motormerkmale des einzelnen Fahrzeugs, sondern um die Systemmerkmale der gesamten Fahrzeugflotte. Da hilft es wenig, wenn es auf der einen Seite ein paar neue Spritsparmodelle in Kleinwagen gibt, wenn auf der anderen Seite immer mehr große, durstige Sportwagen, Limousinen und Jeeps die Straßen bevölkern.

Zudem wird die Systemeffizienz im Verkehr eben nicht primär von den technischen Merkmalen der Fahrzeugflotte bestimmt, sondern von deren betrieblichen Einsatz: wie oft, wie viel und wie weit wird Auto gefahren und mit welchem Fahrstil wird Auto gefahren– im permanenten Stop und Go oder gleichmäßig und schließlich, wie oft steckt man im Stau? Hier zeigt sich als zentrales Problem die Frage der Flächeneffizienz im Verkehr: das Auto ist in hohem Maße ein Platzverschwender, es braucht sehr viel Verkehrsraum, zum Fahren und zum Parken. Seine Flächeneffizienz ist sehr gering. Zu viele Autos stehen sich ganz schnell gegenseitig im Weg. Da kann man noch so viel Straßen und Parkhäuser bauen, noch so viel Verkehrssystemmanagement betreiben, wenn zu viele Autos gleichzeitig um knappen Verkehrsraum konkurrieren, ist Stop und Go und Stau die Folge.

Das Beispiel der Fußballstadien – „green goal“ -ein typisches Lehrstück

Zur Fußballweltmeisterschaft wird erstmals in Deutschland intensiv über eine neue Mobilitätsstrategie für Fußballstadien nachgedacht, unter dem Motto „green goal“, eigentlich eine tolle Herausforderung, um moderne Mobilitätsstrategien zu popularisieren. Das Problem kennt man jeden Samstag nach dem Ende der Bundesligaspiele. Das Stadion selber, in das man ja nur als Fußgänger reinkommt, ist selbst bei 60.000 Zuschauern in 10

Minuten entleert. Die Großparkplätze und Straßen drumrum dagegen versinken vor und nach dem Spiel für 2-3 Stunden im Chaos und Stau, weil man so viele Autos gleichzeitig nicht „entsorgen“ kann. Ein paar Fußballstadien haben das Problem intelligent gelöst, wie etwa das Dreisamstadion in Freiburg oder das Olympiastadion in Berlin. In Freiburg kommen Zehntausende mit dem Fahrrad und mit der Straßenbahn und nur wenige mit dem Auto. In Berlin kommt die große Mehrheit mit U-Bahn, S-Bahn und dem Bus. Also gibt es keine Stauprobleme. Effizienter Verkehr ist also nur möglich, wenn man den Mix der Verkehrsmittel an der Flächeneffizienz orientiert: die höchste Flächeneffizienz hat der Fußverkehr, danach kommen Fahrradverkehr und öffentlicher Verkehr. Und die geringste Flächeneffizienz hat der Autoverkehr, darum braucht er ja so viel Platz. Und selbst vielspurige Autobahnen und gigantische „Saghettknoten“ wie in L.A. führen nur in den Dauerstau, ruinieren aber jede Stadtqualität. Systemeffizienz im Verkehr geht nur mit einem sinnvollen Mix der Verkehrsmittel, bei dem der Autoverkehr nicht die „erste Geige“ spielt.

Randbedingungen der Systemeffizienz – Millionenfache Entscheidungen sinnvoll gestalten

Im Verkehr ist die Herstellung von Systemeffizienz besonders schwer, weil sich das Verkehrsgeschehen aus Millionen von oft gegensätzlichen Einzelentscheidungen über das alltägliche Verkehrsverhalten bestimmt: wann fahre ich, wohin fahre ich, wo fahre ich, wie fahre ich, womit fahre ich. Auch die Angebotsbedingungen im Verkehr entstehen aus millionenfachen Einzelentscheidungen professioneller Akteure: über die Gestaltung des lokalen, regionalen und überregionalen Verkehrssystems, über die Qualität der Fuß- und Radwege, über die Qualität von Bussen und Bahnen, über die Qualität der Straßennetze auf den verschiedenen Hierarchieebenen von der kleinen Wohnstraße bis zur Autobahn und über die Menge und Qualität des Parkraumangebots an den verschiedenen Quellen und Zielen.

Hohe lokale und regionale Varianz der Verkehrsbedingungen

Es gibt eine erstaunliche regionale Varianz in den Verkehrsbedingungen und Verkehrsproblemen. Es gibt Gemeinden mit Fußverkehrsanteilen von 10% und solchen von 40 %. Es gibt Gemeinden mit Radverkehrsanteilen von 3 % und von 30 %. Es gibt Gemeinden mit Anteilen des öffentlichen Verkehrs von 3 % und von 35 %. Und es gibt Gemeinden mit Autoverkehrsanteilen von 35 % oder von 75 %. Das belegt zunächst, daß Dauerstau kein unentrinnbares Schicksal ist, sondern daß es auf der kommunalen Ebene offenbar beachtliche Handlungsspielräume gibt, Verkehr effizient, d.h. in der Regel mit geringem Autoanteil und damit auch wenig Stauproblemen, oder ineffizient, d.h. mit hohem Autoanteil und großen Stauproblemen, zu organisieren.

Hohe Kosten der Ineffizienz

Ein Blick auf die Investitionen und Kosten des Verkehrs zeigt schnell: ineffizienter Autoverkehr ist besonders teuer. Er kostet die

Verkehrsteilnehmer viel, weil sie im Stau viel Zeit, Sprit und Nerven verplempern. Er kostet die Umwelt viel, weil Ineffizienz mit einem Maximum an Spritverbrauch und Schadstoffemissionen verbunden ist. Er kostet die Gemeinden sehr viel, weil sie ihre knappen Finanzen angesichts hohe Ineffizienz immer wieder in teuren Investitionen in Straßen und Parkraum verplempern, ohne damit die Probleme zu lösen.

Ineffizienz kostet aber nicht nur viel, sie schadet auch sehr viel, denn sie beschädigt die Erreichbarkeit und Standortqualität, sie ruiniert die Lebensqualität, sie macht die „Maschine Stadt“ immer weniger leistungsfähig, entwertet den öffentlichen Raum, forciert die Zersiedlung, weil immer mehr Menschen versuchen, ihr durch Fortzug nach Suburbia zu entkommen.

Rahmenbedingungen auf nationaler und föderaler Ebene: auch hier gibt es in Europa große Unterschiede

Nicht nur auf lokaler und regionaler Ebene gibt es riesige Unterschiede an Verkehrseffizienz, sondern auch auf nationaler Ebene. Es gibt Länder mit maximalen Anteilen und großer Effizienz des öffentlichen Verkehrs wie die Schweiz. Es gibt Länder mit maximalen Anteilen und hoher Effizienz des Fahrradverkehrs wie die Niederlande und Dänemark. Es gibt Länder mit hohen Anteilen des Fußverkehrs wie Italien. Und es gibt Länder mit maximalen Anteilen des Autoverkehrs wie Deutschland. Solche Unterschiede fallen nicht vom Himmel sondern sind „geronnene Ergebnisse“ von Verkehrspolitik. Ähnliche Unterschiede gibt es auf der Ebene der Länder oder Departements oder Regionen. Es sind also auch die jeweiligen nationalen und ländermäßigen Politiken, die darüber entscheiden, wie effizient Verkehr funktioniert.

- Das betrifft die Rahmenbedingungen im **Verkehrsrecht**, das eben beispielsweise mehr autofreundlich oder mehr fahrradfreundlich gestaltet sein kann, mit viel oder wenig Freiheiten für Fußgänger oder Radfahrer, mit hohen oder geringen Bußgeldern für Raser, mit hohen oder geringen Tempolimits für Autos.
- Das betrifft die Randbedingungen der **Verkehrsfinanzierung**, die maßgeblich entscheiden, wohin die **Investitionsprioritäten** gelenkt werden. Z. B. mit „straßengeilen“ Bedarfs- und Ausbauplänen wie dem BVWP, wo immer noch Tausende von Bundesstraßenprojekten als „Geschenke“ an die Regionen verteilt werden. Nicht besser ist es bei den Landesstraßenbedarfs- und Ausbauplänen. Im Straßenbau dominieren meist sehr teure Projekte von oft mehreren 100 Mio. €.
- Zu den Finanzbedingungen im Verkehr gehört auch, ob es Mautsysteme gibt, zumal auch **kommunale Mautsysteme**, wie z.B. in Norwegen, wo damit viele innerörtliche Autoverkehrsprobleme gelöst werden. Oder ob -wie in Deutschland- kommunale Mautsysteme als „Teufelskram der Autofeinde“ gelten und Verkehrsminister tausend Eide schwören, so was nie einzuführen, während London damit seine Stauprobleme in der City elegant gelöst hat.
- Es gibt aber auch Länder mit **schienenorientierten Investitionsprogrammen** wie „Bus und Bahn 2000“ in der Schweiz, mit

einem flächendeckenden InterRegio- Netz im Halbstundentakt, das alle Groß-, Mittel- oder Kleinstädte miteinander verbindet und damit die Schweiz zum Weltmeister in der Häufigkeit des Bahnfahrens macht. Und es gibt Länder, bei denen schafft die nationale Bahn statt dessen das IR-Netz ab, obwohl es mit 68 Mio. Fahrgästen im Jahr das beliebteste und erfolgreichste Teilsystem der Fernbahn war. Deutschland konzentriert seine Bahninvestitionen statt dessen in wenige Großinvestitionen des Hochgeschwindigkeitsverkehrs, ohne jede Chance auf Rentabilität, als Milliardengrab für „pharaonenhafte“ Projekt ohne Flächenwirksamkeit und breiten Systemnutzen.

- Das betrifft die Randbedingungen des **Bau- und Planungsrechts**, die maßgeblich entscheiden, welche Chancen eine Verkehrsart bei der Bau- und Siedlungsplanung erhält. Es entscheidet in Deutschland, daß sich alle Bauherren stark finanziell für Straßenerschließung und Parkraum engagieren müssen, während sie keinen Cent für den öffentlichen Verkehr aufwenden müssen. Oder es entscheidet in Frankreich, daß die Arbeitgeber auch zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs herangezogen werden. Und es entscheidet in Deutschland, daß ein Gewerbegebiet ohne Schienenanschluß genehmigt werden kann. Während in der Schweiz einen Schienenanschluß zwingend ist und es dafür sogar kantonale Zuschüsse gibt.
- Das betrifft die Randbedingungen des **Steuerrechts**, die maßgeblich entscheiden, welches Verkehrsmittel steuerlich privilegiert oder deklassiert wird. Mit Prämien für Autokauf oder Autonutzung muß man sich nicht wundern, wenn man im Stau landet.
- Und es betrifft die Randbedingungen des **Finanzausgleichs**, die entscheiden, daß autofreundliche Gemeinden finanziell belohnt werden, weil Finanzausweisungen sich nach der Länge des Autosstraßennetzes und der Zahl der zugelassenen Fahrzeuge richten, während gleichzeitig im Zuge der Finanzaufsicht Gemeinden, die sich als freiwillige Aufgabe für den öffentlichen Verkehr engagieren und deswegen Schulden machen, von den Regierungspräsidenten gerüffelt werden. Die gleichen Regierungspräsidenten legen keinen Einspruch gegen den nächsten Bau eines kommunalen Parkhauses oder einer kommunalen Straße ein, obwohl das das kommunale Defizit viel stärker erhöht. Vorsorge für den Autoverkehr wird gerne und wie eine Pflichtaufgabe gehandhabt.

Zementierte Randbedingungen im Verkehr

An dieses System der Randbedingungen, das im alltäglichen Verkehrsdiskurs meist gar nicht bewußt wird, traut sich in Deutschland die Verkehrspolitik nicht ran. Da ist es offenbar sehr viel leichter, mit einer Wärmeschutzverordnung oder einem Energiewirtschaftsgesetz oder mit einer Verordnung über die Offenlegung von Heizkosten klimapolitische Zeichen zu setzen, als mit einem „Verkehrseffizienzgesetz“, das mit dem Chaos von Widersprüchlichkeiten und Ungereimtheiten in den Randbedingungen des Verkehrs „aufräumt“. Nach wie vor bleiben die meisten Verkehrskosten und Verkehrsfolgekosten verdunkelt und

verschleiert, ist Kostenwahrheit im Verkehr ein absolutes „Fremdwort“, erlaubt das Haushaltsrecht, die vielen kommunalen Defizite im Autoverkehr schamhaft zu verstecken, während die angeblichen Defizite im Öffentlichen Verkehr alljährlich mit großem Rummel zelebriert werden, um sich von dieser ungeliebten freiwilligen kommunalen und regionalen Aufgabe immer weiter zu entlasten. Fuß- und Fahrradverkehr schließlich werden in Deutschland sowieso nur mit lächerlichen Brosamen finanzieller und infrastruktureller Aufmerksamkeit abgespeist.

Unter solchen Bedingungen mehr Effizienz ins Verkehrsgeschehen zu bringen und die offenkundigen Autoverkehrsprobleme zu lösen, damit der Verkehr seinen dringend notwendigen klimapolitischen Beitrag leistet, ist eine Aufgabe, zu der einem schnell die griechische Mythologie einfällt, mit Herkules, Sisyphos oder Laokön, die sich redlich abstrampeln bei ihren Aufgaben. Deutsche Verkehrsminister dagegen wechseln alle Nase lang, sind selten Fachleute und sind feige, wenig kreativ, Systembewahrer, zu ihrem Handwerkszeug gehören überwiegend Tabus. Innovationen – zumindestens wenn sie mit einem anderen Umgang mit dem Autoverkehr zu tun haben- sind Teufelskram. In der deutschen Verkehrspolitik ist Fortschritt eine Schnecke.

Nebenkriegsschauplatz Autotechnik – das Beispiel Tretauto zeigt zentrale Rolle der Flächeneffizienz

Statt dieser Grundfragen der Systemeffizienz im Verkehr werden- leider auch von Klimaschützern und Grünen- lieber Fragen der Autotechnik diskutiert, im Sinn der isolierten Fahrzeugeffizienz durch technische Parameter - Gewicht, Materialien, Antriebe, Kraftstoff. Es ist sicher auch wichtig, dass das alles ausgereizt wird, dass wir auf diese Weise weiteren technischen Fortschritt in Autos reinpacken. Aber die Klima- und Mobilitätsthematik wird leider davon wenig beeinflusst. Für sie ist viel wichtiger die Mengenfrage: wie viel Autos braucht Deutschland oder eine konkrete Stadt in Deutschland und wie viel Autos verträgt Deutschland und eine konkrete Stadt in Deutschland. Und die Frage stellt sich natürlich auch weltweit, wie viel Autos braucht die Welt und wieviel Autos verträgt der Globus. Wie gesagt, nicht das einzelne Auto ist das Problem, sondern die Masse der Autos. Erst sie führt in die zentralen Probleme von Stop und Go und Stau. Erst sie verdrängt die anderen Verkehrsarten aus dem Verkehrsraum. Erst sie monopolisiert alle Verkehrsinvestitionen. Erst sie läßt die Siedlungsräume explodieren.

Diese Problematik verdeutlicht das Beispiel mit den Tretautos. Wie viel wäre gewonnen, wenn alle Autos bei uns anstelle des Motors vier Pedalantriebe als Tretauto hätten. Das Problem der Verbräuche und Emissionen wäre dann optimal gelöst. Die Ölscheichs hätten ausgedient. Aber das Problem der geringen Mobilitäts- Effizienz bliebe unverändert. Die Staus wären genauso lang. Das Parkchaos wäre genauso groß. Also muss ich von der Optimierung der Einzelfahrzeuge zu Optimierung der Mobilität kommen.

Das ist dann die Frage nach dem besten Verkehrssystem mit der höchsten Mobilitätseffizienz.

Logistik- Prinzipien der Wirtschaft als Ratgeber für Verkehr

Henry Ford, der Erfinder der Massenmotorisierung, war auch der Begründer des Fordismus, also der Lehre von optimierten logistischen Abläufen. In seinen Werken war es das Fließband, das die Autoproduktion revolutionierte. Das Fließband sortierte die Produktionsabläufe so, daß sich die Beteiligten möglichst wenig in die Quere kamen, sich nicht gegenseitig behinderten. Langsam und stetig gleiten die Teile am Fließband zu ihren Bestimmungsorten. Von Ford kann man für effiziente Logistik viel lernen, und das beherzigen heutzutage viele Großkonzerne für ihre interne Mobilitätsorganisation auf dem Werksgelände. Die halten den massenhaften Autoverkehr draußen. Die Logistiker wissen, daß Tausende von Autos auf dem Werksgelände geordnete Produktionsprozesse und Transportprozesse im Werk unmöglich machen. Im Werksgelände müssen die wichtigen Transportaufgaben Vorrang haben. Ganz besonders vorbildlich macht das die Chemieindustrie, weil bei der noch die Gefahrenabwehr wichtig ist, Tausende von Verbrennungsmotoren vertragen sich nicht mit den vielen hochexplosiven Materialien auf dem Werksgelände. Deshalb setzen die großen Chemiewerke mit Vorliebe für die individuelle Mobilität auf dem Werksgelände Werksfahrräder ein, das spart Platz, Zeit, Kosten und Ärger und minimiert die Gefahren, macht aber die Mitarbeiter viel mobiler für ihre Wege zur Kantine, zur Verwaltung, zu den einzelnen Werksanlagen. Auf dem Werksgelände gibt es deshalb keinen Stau. Den gibt es nur vor den Werkstoren, da, wo dann wieder die normale, absurde Autowelt regiert.

Paradox genug, auch auf den verschiedenen Werksgeländen bei Daimler Chrysler versucht man mit innovativen betrieblichen Mobilitätskonzepten die Effizienz zu steigern, auch hier gibt es Werksfahrräder und Werksbusse, um die großen Zeitverluste und Behinderungen durch zu viel Autoverkehr auf dem Werksgelände zu verhindern. Auch hier regiert aber der Stau dann aber wieder vor den Werkstoren.

Das sind schöne Beispiele für optimierte Systemeffizienz im Verkehr, allerdings leider zunächst isolierte Inselbeispiele auf dem internen Werksgelände, die die betroffenen Firmenchefs noch keineswegs zu einer generell neuen Verkehrsphilosophie animieren.

Betriebliche Mobilitätskonzepte – ein innovativer Ansatz aus den Niederlanden

Da sind unsere holländischen Nachbarn weiter. Sie haben seit Anfang der 1990er Jahre ein Gesetz, das Betriebe mit mehr als 50 Mitarbeitern veranlaßt, sog. betriebliche Mobilitätskonzepte aufzustellen, in denen sie Lösungen für die Verkehrsprobleme rund um ihre Firmenstandorte entwickeln. Dahinter steht die Erkenntnis, daß die meisten Verkehrsprobleme hausgemacht sind. Wer nur große Parkplätze und große

Zufahrtsstraßen vorhält, muß sich nicht wundern, wenn er im Stau ertrinkt. Und wenn die wichtigen Transporte nicht mehr „just in time“ sondern „stuck in jam“ (steckt im Stau) ankommen, sollte man die Ursache erst mal bei sich selber suchen. Motto: „wir sind der Stau“ oder „wir machen den Stau“. Also werden plötzlich neue Fahrradständer an allen Betriebsgebäuden installiert, die Gebäude erhalten Duschen und Kleiderspinde für die radelnde Belegschaft, die Firmen geben Prämien für die radelnden Mitarbeiter, weil deren Krankenstand geringer und Produktivität höher ist und die hohen Ausgaben für Parkraum und Straßenerschließung gespart werden. Bei den Krankenkassenbeiträgen gibt es Rabatt für radelnde Kunden. Die Firmen engagieren sich für neue Bus- und Bahnverbindungen, leisten hierfür finanzielle Beiträge, finanzieren ihren Mitarbeitern Jobtickets und treten untereinander in den Wettbewerb, wer die meisten Autokilometer einspart, im Interesse der Mobilitätseffizienz und Kostensenkung. Das ist auch eine Art aktiver Klimapolitik und Mobilitätspolitik, kreativ, innovativ und synergetisch. Da sind moderne Rationalisierer und Logistiker am Werk, die in richtigen Systemzusammenhängen denken. Solche Art von Rationalität brauchen wir auch in Deutschlands Wirtschaft. Derzeit gehört dagegen die deutsche Wirtschaft bis auf wenige Ausnahmen noch mehr zur Betonfraktion und fordert immer nur neue Straßen, neue Parkhäuser und möglichst autofreundliche Randbedingungen.

Lebensstilneutrale Klimapolitik – im Verkehr eine Selbsttäuschung

In der deutschen Klimapolitik beeilen sich derzeit viele Experten, zu konstatieren, es gehe hauptsächlich um eine technische Revolution, eben die Energieeffizienzrevolution. Und das erfreuliche sei, daß diese Revolution lebensstilneutral sei, also nicht zu Komfortverlusten oder Freiheitseinschränkungen führe. Damit will man Reaktanz (also Trotz- und Widerstandsreaktionen) vermeiden. Im Verkehr ist das leider aber ganz anders. Das obige Beispiel mit der Logistik im Betrieb und der Logistik der Mobilität rund um den Betrieb zeigt: die Lösung der Verkehrsprobleme erfordert mehr als marginale Änderungen. Sie geht nicht lebensstilneutral – so daß der einzelne fast gar nichts merkt. Denn unser aktueller Mobilitäts- und Lebensstil ist ganz stark auf massenhafter Autonutzung und Kilometerfresserei basiert, die beide das Hauptproblem für die geringe Mobilitätseffizienz sind. Deshalb muß man für die Zukunft nachhaltiger Mobilität sehr wohl die Frage stellen, ob man diese Option der Massenmotorisierung und Kilometerfresserei einfach in der gleichen Menge linear fortschreibt, oder ob man nicht ein Effizienzmodell dagegen stellt, bei dem eben sehr viel mehr Lebensqualität und ein besserer Lebensstil möglich werden, durch effizientere Siedlungsstrukturen und effizientere Mobilitätsstrukturen.

Abschied von der Fiktion des Autos als Alleskönner

Bislang dominiert die weit verbreitete Fiktion, das Auto sei ein Alleskönner, der alle Mobilitätsaufgaben am besten löst. Natürlich wird diese Fiktion täglich in unserer Mobilität Lügen gestraft. Oft ist das Auto statt dessen eine Frustrationsmaschine, wenn man im Stau steckt, wenn man keinen

Parkplatz findet, wenn man seine Strafmandate kassiert. Gerade deshalb steckt der Autoverkehr ja so voller Aggressionen, weil es sich um eine immer wieder aufs neue auch enttäuschte Liebe handelt. Da hilft auch kein konventionelles Verkehrssystemmanagement mit Siemens-Ampelprogrammen und GPS-Navigation und Geheimtips auf dem Handy, wo noch mal eine Lücke frei ist. Alles dieses bringt uns in der Mobilität keinen Schritt weiter. Aber wir lernen die Lektion noch nicht, werfen uns jeden Tag aufs neue ins Verkehrsgetümmel, weil dem Auto auch das „Prinzip Hoffnung“ innewohnt, weil es dank perfekter Werbung eben voller Sehnsüchte und Verheißungen steckt, bis auf der Straße mal wieder von „freier Fahrt“ zu „unfreiwilligen Stau“ gewechselt wird. Und immer ist das Problem ein Mengenproblem, zu viele Autos zu gleicher Zeit auf knappem Verkehrsraum. Daher kann nur Mengenpolitik, also im Sinne des fordistischen Modells und der Logistik-Konzepte in den Konzernen eine neue „Verkehrsordnung“, also ein ganz anderer Mix und Ablauf des Verkehrsgeschehens, aus der Krise führen, mit neuen Prioritäten und neuen Regeln. Was die Betriebe auf dem Werksgelände hinkriegen, muß für die Verkehrswelt im Ganzen auch versucht werden, eine bessere Mengendosierung, ein effizienterer Autoeinsatz und eine stärkere Berücksichtigung von Flächeneffizienz bei der „Komposition“ des Verkehrsmix, mit mehr Priorität für die besonders flächeneffizienten und ressourcensparenden, damit am besten verträglichen Verkehrsarten.

Optimierung der Verkehrsabläufe – vom Konkurrenzmodell (Wildwest) zum Koexistenzmodell

Wir wissen, daß die Frage des Kraftstoffverbrauchs und der Schadstoffemissionen stark von der Fahrweise abhängt. Das predigt sogar der ADAC. Permanent zwischen Vollgas und Vollbremsung hin- und herzupendeln, ist verrückt, bringt keinerlei Zeitgewinn, kostet aber maximale Verbräuche und Emissionen, bringt maximale Gefährdungen und führt besonders oft zum Stau. Optimal sind gleichmäßige und stetige Verkehrsabläufe mit geringer Beschleunigung, also ohne Volllasteinsatz. Gegen diese physikalische Effizienzoption steht das von der Autoindustrie seit Jahrzehnten propagierte Modell der Konkurrenz, des Autoverkehrs als eine Art sportlichen Wettbewerbs, mit der maximalen Differenzierung der Fahrzeugflotte nach emotional aufgeladenen Merkmalen von Power, Potenz, Sportlichkeit und maximaler Beschleunigung. Es ist in hohem Maße Schuld an der geringen Effizienz des Autoverkehrs und seinen hohen Verbäuchen und Emissionen.

Dagegen stand in den 1980er Jahren das Modell der Verstetigung durch Verkehrsberuhigung, durch Tempolimits, durch Koexistenz im gleichmäßig optimalen Verkehrsfluß. Die Leistungsfähigkeit der Stadtstraßen ist im Stadtverkehr bei 30 km/h am höchsten, im Außerortsverkehr und vor allem auf Autobahnen bei 80 km/h. Doch es geht eben nicht um Koexistenz und Leistungsfähigkeit, sondern um Konkurrenz und Wildwest. Deswegen hatte die Forderung nach generell Tempo 30 innerorts in Deutschland keine Chance, deswegen ist die Verkehrsberuhigung als politisches Thema

schnell wieder ad acta gelegt worden, deswegen ist ein leistungsoptimales Tempolimit auf Autobahnen, die schärfste Waffe gegen Staus, gleichzeitig auch verkehrspolitisch am massivsten tabuisiert, weil Verkehrspolitik wenig mit Rationalität und Effizienz, aber viel mit der Herrschaft der Stammtische, der Autolobbies und der Raser- und Betonfraktionen zu tun hat.

Globalisierung des Stau- und Wildwest- Modells

Und im Schlepptau dieses Konkurrenz- und Ineffizienzmodells wird als Exportschlager deutscher Autopolitik der Stillstand gerade intensiv globalisiert. VW verkauft heute mehr Autos in China als in Deutschland. Eine Verdopplung der weltweiten Autobestände auf weit über 1 Mrd. steht kurz bevor. Die Wachstumsraten der Motorisierung in den Entwicklungs- und Schwellenländern sind atemberaubend.

Mehr als 1 Mio. Unfalltote jährlich sind einer der Preise, die wir dafür zahlen. Gerade hat die WHO in Genf einen weltweiten Verkehrssicherheitsbericht herausgegeben, mit dem erschreckenden Befund, daß der Unfalltod durch das Auto dabei ist, zu einer der schlimmsten weltweiten Seuchen mit der höchsten Ausbreitungsrate zu werden. Das wird von den Autoexporteuren und ihren politischen Wegbereitern gern verschwiegen. Dieser hohe Blutzoll ist vorprogrammiert, wenn man einen entfesselten Autoverkehr auf Verkehrssysteme losläßt, die noch in hohem Maße vom Fußverkehr geprägt sind, wie in Afrika, oder vom Fahrradverkehr wie in China.

Der zweite Preis wird an der Ölfront gezahlt, denn wenn demnächst Hunderte Millionen zusätzlicher Autofahrer durstig an die Zapfsäulen streben, explodieren die Verbräuche und damit in einem marktwirtschaftlichen System auch die Preise. Das ist Gift für die Weltwirtschaft, wie uns drei Ölpreiskrisen der letzten Jahrzehnte bewiesen haben. Das verschlimmert die wirtschaftlichen Abhängigkeiten von den Ölproduzenten. Das forciert die Politischen Konflikte um die Ölquellen. Und das ist Gift für die wirtschaftliche Entwicklung der neumotorisierten Länder, weil extrem viel Investitions- und Konsumkräfte im Autoverkehr und Straßenbau gebunden werden, die für die wichtige endogene Wirtschaftsentwicklung nicht mehr zu Verfügung stehen.

Und der dritte Preis wird auf der Emissionsseite gezahlt. Wenn schon wir reichen Länder im Verkehr nicht schaffen, die Klimaziele zu erfüllen und die Emissionsprobleme zu lösen, werden die Entwicklungs- und Schwellenländer das erst recht nicht schaffen. Ihre Fahrzeugflotten bestehen oft aus importierten Altbeständen. In manchen Ländern wie z.B. Kenya und Uganda bevölkern durchweg alte Rostlauben aus Japan, Korea und Europa die dortigen Straßen. Das sind aber keine lokalen Probleme, sondern sie haben direkte globale Konsequenzen im Klimabereich.

Und dieser hohe Preis wird dafür bezahlt, daß nun auch in diesen Ländern der Verkehr immer weniger effizient wird, daß das Verkehrschaos und der

Dauerstau auch dort die Städte ruinieren und daß Zersiedlung auch dort zum wachsenden Problem aller Metropolen wird.

Welche Alternativen gibt es und welche Barrieren verhindern ihre Durchsetzung?

Gibt es denn Alternativen? Gibt es effizientere Verkehrssysteme, bei denen ein günstigerer Mix im Umweltverbund etabliert wird: fußgängerfreundlich, fahrradfreundlich, guter öffentlicher Verkehr und effizient organisierter Restautoverkehr? Und wenn ja, welche Barrieren verhindern, daß sich solche Alternativen durchsetzen?

Barriere: „Massenverkehrsfalle“ und „Hochgeschwindigkeitsfalle“

Deutsche Entscheidungsträger definieren öffentlichen Verkehr mit Vorliebe als Massenverkehr und Hochgeschwindigkeitsverkehr. Je größer das Fahrzeug, desto besser. Je länger der Zug, desto besser. Je korridorhafter das Netz, desto besser. Je schneller der Zug, desto besser. Und je teurer die Investition, desto besser. Statt 2000 km Bahnnetz zu modernisieren, werden lieber 100 km Hochgeschwindigkeitsstrecke ausgebaut. Statt 2000 neue Triebwagen anzuschaffen, werden lieber 10 neue Superzüge geordert. Statt in Bayern 10 neue Straßen- und Regionalbahnsysteme auszubauen, wird in München ein Transrapid vom Hauptbahnhof zum Flughafen geplant. Verkehrspolitiker sind wie Pharaonen. Die Mobilitätsnöte der Bürger interessieren wenig, Milliardengräber sind gefragt. Darum wurden ja auch so viele Straßenbahnsysteme stillgelegt und durch ein paar wenige U-Bahnstrecken ersetzt. Je mehr Beton und mehr Milliarden verbuddelt werden können, desto besser. Die Flächenbahn ist im Verständnis dieser Verkehrspolitik lange tot, dafür hat man ja so viele Schienenstrecken stillgelegt. Daß die Schweizer sich noch eine Flächenbahn und einen Flächenbus leisten, sie sogar ausbauen, damit auch noch weltweit den größten Erfolg unter den Bahnsystemen haben, erscheint deutschen Verkehrspolitikern eher anachronistisch, ein verrücktes Bergvolk halt, aber nicht wirklich modellhaft für das Mobilitätsverständnis. In Deutschland wurde zur gleichen Zeit, in der die Schweiz den IR ausbaute, der IR abgeschafft. Postbus und Bahnbus wurden in Deutschland verschrottet, in der Schweiz sichern sie als nationales System die Erreichbarkeit im Ländlichen Raum und investieren gerade in viele neue Kleinbussysteme (PubliCar) als Taxibusangebot, mit dem man auch noch den letzten Weiler im Taktverkehr erreichen kann. In Deutschland wurden Straßenbahnen lange Zeit radikal stillgelegt. In Frankreich dagegen haben inzwischen fast alle Großstädte modernste Tramsysteme aufgebaut, mit futuristischem Fahrzeugdesign und einer faszinierenden stadtgestalterischen Qualität der Trassen (oft als Alleen) und Haltestellen (oft mit kühnen Glas- Stahl-Konstruktionen).

Deutsche Verkehrspolitik fixiert sich lieber auf ein paar „Leuchtturmprojekte“ deutscher Ingenieurkunst, die Hochgeschwindigkeitsbahn mit ICE oder noch lieber Transrapid. Ein paar

Korridore rauf und runter zu rasen, löst aber nicht die Mobilitätsprobleme eines dicht besiedelten, polyzentrischen Landes mit einem extrem dichten Straßennetz. Deshalb ist ja deutsche Mobilität flächig und dispers verteilt, nicht auf ein paar Punkte und Korridore konzentriert. Deshalb dominiert ja auch in der deutschen Mobilität der Nahverkehr, mit 80% am gesamten Mobilitätsgeschehen. Also braucht der öffentliche Verkehr ein flächendeckendes Gesamtsystem, das überall gut funktioniert, das Busse und Bahnen eng verknüpft, das seine Investitionen strategisch richtig verteilt, um damit möglichst viel Autoverkehr ersetzen zu können. Das vor allem Öffentlichen Verkehr nicht als Privileg großer Städte sondern als Selbstverständlichkeit modernen Mobilitätsservice auch in dünn besiedelten und ländlichen Regionen und kleinen Gemeinden anbietet, so wie ja auch Straßen und Parkraum überall, selbst im letzten Winkel üppig vorgehalten werden. Ein marktgerechtes ÖV- System braucht in Deutschland viele Knoten, viele Strecken, ein dichtes Netz und muß seine Stärke vor allem im Nah- und Regionalbereich ausspielen. Hier müssen die Prioritäten liegen, bei den kommunalen und regionalen Bussystemen und Straßenbahnsystemen, bei den Kleinsystemen wie Taxibus, Ortsbus und Kleinbahn oder Regionalbahn. Und das alles untereinander verbunden durch einen nationalen Mobilitätsverbund, ein nationales Tarifsystem, in dem das Generalabo und die BahnCard im ganzen Land auf allen Teilsystemen gelten, organisiert mit moderner Logistik in einen nationalen integralen Taktfahrplan, der überall passende Anschlüsse sichert. Auf der mittleren Entfernungsebene zwischen 50 km und 300 km muß ein attraktives IR- System nach Schweizer Vorbild oder niederländischem Vorbild alle Kleinstädte, Mittelstädte und Großstädte untereinander im Halbstundentakt verbinden. Es kann je nach Region und Tageszeit mit differenzierten Zuglängen nach dem Triebwagenprinzip fahren, mit flexibler Zugbildung und Flügelung. 6000 neue Bahnhöfe und Haltepunkte müssen der Bahn endlich wieder die nötige Kundennähe geben. Eine solche Strategie kann den fatalen Rückzug der Bahn aus der Fläche heilen. Das gilt übrigens genauso auch für die Güterbahn, die sich mit offensiver Angebotspolitik die Fläche und damit die Marktführerschaft im Güterverkehr wieder zurückerobern muß.

Mit einem solchen optimierten, flexibilisierten, wenn nötig auch miniaturisierten öffentlichen Verkehr gibt es am Verkehrsmarkt ganz andere Chancen. Zu einem solchen Gesamtsystem gehört dann auch ein intelligenter Autoeinsatz. Das Car-Sharing-Auto, das Pfandauto oder das Sammeltaxi bieten viele Möglichkeiten einer beachtlichen Effizienzsteigerung im verbleibenden Autoverkehr.

Mobilitätsservice- entbehrlicher Luxus oder notwendige Basisqualität?

Hinter so einer Vision effizienter Mobilität steht auch ein Service- und damit eng verbunden ein Arbeitsmarktansatz. Derzeit gilt der Öffentliche Verkehr als probates Feld für Rationalisierer. Je mehr Bahner Herr Mehdorn entläßt, desto besser. Schaffner, Zugbegleiter, Fahrkartenverkauf, Fahrplanauskunft, Speisewegen und Bistroservice werden wegrationalisiert. Aber gerade

dieser Service macht die eigentliche Reisequalität im öffentlichen Verkehr aus, bindet das Publikum, verwöhnt die Fahrgäste und legitimiert auch eine hohe Zahlungsbereitschaft. Wer am Service spart, hat den Wettbewerb schon verloren. Daß in den letzten zehn Jahren 250.000 Arbeitsplätze im Bereich öffentlicher Verkehr und Bahn verschwunden sind, läßt die Politik kalt, findet selten Eingang in die Nachrichten. Nur entlassene Autowerker wie gerade wieder bei Opel oder VW werden zum Politikum.

Und der boomende Markt für neue Navigationssysteme zeigt, wie groß der Bedarf nach qualifizierten Mobilitätsinformationen ist. Moderne logistische Systeme brauchen für die vielen Koordinationsaufgaben qualifiziertes Personal und moderne Technik. Hier muß der öffentliche Verkehr sich viel stärker engagieren. Lokale und regionale Mobilitätszentralen müssen zum Grundbestandteil moderner Verkehrsinfrastrukturen werden. Sie müssen vor allem bei den flexiblen ÖPNV-Systemen wie Taxi- Bus oder Anrufsammeltaxi für die notwendige Routenoptimierung sorgen.

Damit wird deutlich, daß ein erheblicher Strukturwandel in der Mobilitätswirtschaft ansteht. Es geht nicht darum, die Autoindustrie ersatzlos platt zumachen, weil der Bedarf für Massenmotorisierung abgeschmolzen wird, sondern darum, mit einem modernen Mobilitätssystem auch neue Arbeitsmärkte zu erschließen. Noch ist unser deutsches Industriesystem darauf konditioniert ist, dass jedes Jahr dreieinhalb Millionen Autos verkauft werden. Die kosten ja einen Haufen Geld. Aber die Menschen sind nach wie vor bereit, dieses Geld für neue Autos auszugeben. Wegen der Hoffnungen und Sehnsüchte, wegen des Prestiges und wegen des hohen Mobilitätsbedarfs. Bei der Bahn hast Du in Deutschland keine Chance, zwanzigtausend € abzugeben und zu sagen, „Mach mich bitte mobil, und zwar im ganzen Land und überall.“ Man kann sich bei der Bahn keinen Platz oder kein Abteil kaufen, höchstens eine Fahrkarte oder ein Abo. Und man kann mit nichts bei der Bahn seine Kaufkraft, sein Prestige demonstrieren. Das Autosystem bedient die individuelle Zahlungsbereitschaft optimal, mit einer riesen Palette von differenzierten Angeboten, aus denen man sich alles selber kombinieren kann und die Abholung des neuen Autos in der gläsernen Fabrik oder in der Wolfsbuger Autostadt wie ein Fest zelebrieren kann. Von der Konkurrenz bei der Bahn dagegen wird nur Schmalkost angeboten, in einem kaum differenzierten und immer kleiner werdenden System mit immer weniger Service. Also braucht der öffentliche Verkehr eine Angebots- und Service-Offensive und den Ehrgeiz, die Zahlungsbereitschaft der Menschen zu wecken und ihr Geld durch hohe Qualität und gekonnten Verkauf auch einzukassieren.

Auf unsere individualisierte, flexibilisierte, räumlich und zeitlich differenzierte Mobilität (wir sind auch noch nachts um zwei unterwegs und wir haben ein Wochenendhaus j.w.d. im letzten Winkel und wir arbeiten mal hier und mal da) paßt öffentlicher Verkehr nur dann, wenn er sich anpaßt, differenziert, flexibelisiert und wenn er räumlich und zeitlich überall und jederzeit präsent ist. Als reiner Massenverkehr auf Hochgeschwindigkeitskorridoren kann das

öffentlicher Verkehr nicht, dafür muß er sich eben differenzieren und flexibilisieren. Das sind die neuen Zukunftsmärkte im öffentlichen Verkehr. Wer nur mit Langzügen für 600 Leute oder Großraumgelenkbussen für 160 Leute antritt und Kleinsysteme mit Midibussen, Minibussen, Taxi-Bussen sowie Pfandauto und Car- Sharing nicht in das Angebot der öffentlichen Verkehre integriert, hat das Rennen schon verloren.

Innovation in Deutschland, mal rasant, mal lahm

Es gibt in Deutschland Innovationen, die breiten sich rasend schnell aus, wie z.B. das Handy oder der PC. Und es gibt Innovationen, die brauchen ewig, bis sie sich durchsetzen. Leider ist der Verkehr ein Bereich voller verpaßter und verzögerter Innovationen, vor allem da, wo es nicht nur um Kaufakte geht, sondern wo die Innovation von professionellen Akteuren, also der Politik und Planung, abhängt. Am leichtesten gehen Innovationen, die relativ voraussetzungslos sind; wie z.B. beim Handy. Da müssen die Provider ihre Netze definieren und ihre Antennen aufbauen. Und dann muß man nur noch die Endgeräte kaufen, das macht man dann in der Konkurrenz verschiedener Marken und Anbieter mit gigantischen Werbeschlachten und im Nu ist der Markt in Bewegung.

Am schwersten sind Innovationen, wo nicht der Konsument alleine entscheidet, was er macht, sondern wo er abhängt von Randbedingungen und Infrastrukturen. Im Verkehr hängen wir stark von den oben zitierten Randbedingungen der Politik und Planung ab. Ein Paar Beispiele aus dem Fahrradverkehr, Straßenbau und ÖPNV sollen das Problem illustrieren:

Innovationsdefizite beim Fahrradverkehr

Ein Fahrrad kann man sich leicht kaufen, ein ausreichendes Radwegenetz und Radabstellangebot und funktionierende Fahrradstationen aber nicht. Die Tatsache, daß es in Deutschland über 60 Mio. private Fahrräder gibt, macht Deutschland noch lange nicht fahrradfreundlich. Dazwischen stehen die professionellen Akteure mit ihren Prioritäten und ihren Barrieren. Was ihnen nicht paßt, wird nicht implementiert. Was sie nicht sehen wollen, sehen sie nicht. Seit gut 30 Jahren haben Planer und Wissenschaftler viele neue, innovative Elemente der Radverkehrsförderung erprobt, es gab Modellvorhaben und Pilotprojekte. Doch danach hat sich an der durchschnittlichen Befindlichkeit des Radverkehrs in Deutschland wenig verändert. Keine Priorität beim Bund, keine Priorität bei den Ländern, keine Priorität bei den Kommunen, also brauchen hier die Innovationen extrem lange. Natürlich gibt es ein paar rühmliche Ausnahmen, aber das bleiben glückselige Inseln im grauen Einerlei deutscher Fahrradiaspore.

- Beispiel Fahrradstationen. Etwa 1.300 braucht das Land allein an Bahnhöfen. In 10 Jahren ist es mal gerade gelungen, 80 Stück zu etablieren.
- Beispiel Radfahrstreifen: sie sind am sichersten und am besten netzfähig. Trotzdem verweigern viele Kommunen die Implementation, weil ihnen die Lösung nicht paßt und sie sie für autofeindlich und unsicher halten.

Innovationsdefizite selbst beim Straßenbau

Ein anders Beispiel aus dem Straßenbau: Kreisverkehre bewähren sich seit Jahrzehnten in Frankreich, den Niederlanden und England. In Deutschland waren sie lange tabu, wurden dann zuerst in Nordrhein- Westfalen wiederentdeckt, aber nach 20 Jahren überzeugenden Ergebnissen gibt es immer noch in den anderen Bundesländern Landesstraßenbauverwaltungen und Kommunen, die Kreisverkehre prinzipiell ablehnen.

Innovationsdefizit beim öffentlichen Verkehr

Am schlimmsten ist die Innovationsverweigerung beim öffentlichen Verkehr. Sie ist Schuld an der bescheidenen und im Vergleich zur Schweiz beschämenden Systemqualität des öffentlichen Verkehrs.

- Beispiel Bussysteme: Seit gut 10 Jahren gibt es in Deutschland einige sehr erfolgreiche Orts- und Stadtbussysteme und Quartiersbussysteme, als Reaktion auf überzeugende Vorbilder in der Schweiz und Österreich. Bedarfsanalysen zeigen, daß es etwa 13.000 solche Systeme für Deutschland bräuchte. Aber die Innovation kommt nicht wirklich vorwärts. In 10 Jahren wurden mal gerade 130 solche Systeme etabliert. Dabei haben sie zum Teil sogar sensationelle Markterfolge mit einer Vervielfachung der Fahrgastzahlen. Ähnliche, leider wieder nur auf ein paar Beispiele und Regionen isolierte Innovationen gab es im Bereich der Schnellbussysteme. Trotzdem bleibt die Innovation ein Thema für Insider, niemand schiebt eine breite Entwicklung an, der Fortschritt stockt. Bund und Länder interessieren sich kaum für das Thema.
- Beispiel Regionalbahnen und Straßenbahnen sowie Stadt-Umlandbahnen: Seit etwa 15 Jahren haben einige innovative Regionalbahnen mit sensationellen Erfolgen bewiesen, daß auch im Ländlichen Raum der Schienenverkehr riesige Markterfolge erzielen kann. Mit neuen Triebwagen, neuen Bahnhöfen und Haltepunkten, gutem Service, dichtem Takt und offensiver Werbung und regionalisiertem Marketing schaffen sie es, ehemals marode und teilweise schon stillgelegte Bahnnetze wieder zu großem Erfolg zu führen. In eine ähnliche Richtung gehen die modernen Stadt- Umlandbahnen nach dem Karlsruher Modell. Auch hier gibt es zwar einige erfolgreiche Projekte und das Karlsruher „Mutterprojekt“ breitet sich in der Großregion immer breiter und erfolgreicher aus. Aber es bleibt bei wenigen Beispielen und es erfolgt keine breit angelegte Systeminnovation im ganzen Land. Auch bei den Straßenbahnen gibt es mit neuen Fahrzeugkonzepten und neuen Modellen einer guten städtebaulichen Integration herausragende Positivbeispiele, vor allem natürlich in Frankreich, das seit über 10 Jahren hier eine führende Rolle für Innovationen hat. Gut 250 solche Regionalbahnsysteme, etwa 90 neue Stadt- Umlandbahnen und ca. 100 neue Straßenbahnsysteme bräuchte Deutschland eigentlich. Doch es sind gerade mal 20 überzeugende Beispiele implementiert, die Innovation geht nicht wie ein Buschfeuer durchs Land. In vielen ländlichen Regionen mißtrauen die Politiker

hartnäckig den Chancen des Schienenverkehrs. In vielen Städten gilt die Straßenbahn nach wie vor als antiquiert. Und in vielen Stadtregionen konzentriert man sich lieber auf weiteren Straßenbau, statt moderne Stadt- Umlandbahnen zu entwickeln. Und die einschlägige Schienenfahrzeugindustrie engagiert sich kaum für die Innovationsausbreitung. Sie blamiert sich eher mit Pleiten, Pech und Pannen bei den neuen Produktlinien und macht kaum offensives Marketing für ihre Produkte. Kein Wunder, daß in der Branche immer mehr Werke geschlossen und Tausende entlassen werden. Und auch hier tun Bund und Länder wenig, um auf breiter Front Innovationen im ÖPNV voran zu bringen.

Fazit: Effiziente Verkehrspolitik erfordert nicht nur technisch optimierte Autos, sondern eine neue Mobilitätskultur und Mobilitätspolitik

Die Aufzählung der Innovationsprobleme zeigt. Mit ein paar technischen Innovationen der Autohersteller lösen wir weder die Klimaprobleme des Verkehrs noch die Effizienzprobleme. Hierfür ist ein weitreichender Reformansatz nötig, der die bestehenden Probleme schonungslos aufarbeitet und unter dem Primat der Effizienzfragen einen neuen Mobilitätsmix für eine nachhaltige, kostensparende, ressourcenschonende, stadt- und umweltverträgliche Mobilitätskultur entwickelt. Dafür ist eine grundlegende und breite Innovationsförderung nötig, weil die manifesten Innovationsbarrieren, die derzeit breiten Fortschritt im Verkehr verhindern, sonst nicht überwunden werden können. Die Sehnsucht nach einem Ausweg aus dem Dauerstau beim Publikum ist groß. Die Versuchung, dem Dauerstau mit symbolischen Akten linearen Denkens (also einem Denkstau) zu begegnen und noch mal eine Runde neuen Straßenbaus und Parkhausbaus anzuleiern, wie schon mehrmals in den letzten 50 Jahren, ist groß. Das kostet Unsummen und führt unweigerlich zu noch längeren Staus.

Für die bei der Verkehrspolitik immer mitspielende Versuchung, sie gleichzeitig als Feld für Technologiepolitik und Bauwirtschaftsförderung zu nutzen (Beispiel Transrapid), gibt es sinnvollere Lösungen. Denn die große Zahl der oben dargestellten Projekte repräsentiert auch ein hohes Auftrags- und Beschäftigungsvolumen, das wegen der immanenten Kleinteiligkeit viel dezentraler und beschäftigungswirksamer ist als ein paar Großprojekte für wenige Großkonzerne. Nötig ist eine Innovations- und Investitionsoffensive bei den effizientesten und ressourcensparendsten Verkehrsmitteln des Umweltverbundes, also für ein breit angelegtes Programm zur Förderung des Fußgängerverkehrs, Fahrradverkehrs und öffentlichen Verkehrs. Die Bahn macht einen radikalen Paradigmenwechsel weg von der kleinen, feinen Börsenbahn auf wenigen lukrativen Korridoren hin zu einer attraktiven Flächenbahn. Dafür brauchen die Kommunen einen Paradigmenwechsel weg von der Maximierung von Autoverkehr und Autoerreichbarkeit hin zu einem lokalen und regionalen Effizienzmodell, das Verkehrsprobleme durch Verminderung des Autoverkehr und damit durch maximale Umsteigeeffekte auf die sinnvolleren Alternativen löst.

Dafür müssen Bund und Länder endlich die antiquierten, noch voll auf Autoförderung abgestellten Randbedingungen im Rechts- und Finanzsystem ändern.

Und dafür muß die Wirtschaft die oben geschilderten positiven Beispiele für innerbetriebliche Mobilitätseffizienz (Vorbild Chemieindustrie) und betriebliches Mobilitätsmanagement (Vorbild Niederlande) endlich auf breiter Front angehen und die Chancen für eine wohl verstandene Kosteneinsparungspolitik im Mobilitätsbereich konsequent nutzen. Denn der Autoverkehr verursacht extrem hohe direkte und indirekte Kosten bei den Betrieben, die nur vielen Betrieben nicht bewußt sind.

Nach einer solchen Anstrengung könnte der Verkehr endlich seine notwendigen Beiträge zum Klimaschutz leisten. Die Städte und Dörfer hätten wieder eine Chance auf mehr Lebensqualität. Und die derzeitige Globalisierung des Stillstandes durch weltweiten Export von Staumodellen könnte von einem Exportschlager eines innovativen Modells effizienter Mobilitätskultur abgelöst werden. Der damit verbundene Mobilitätsservice würde viele neue Arbeitschancen eröffnen und einen sinnvollen Strukturwandel in der Mobilitätswirtschaft- weg von der Massenproduktion von Staufahrzeugen hin zu Produktion von effizienten Mobilitätsangeboten einleiten - parallel zur in der Energiewirtschaft ohnehin anstehenden solaren Revolution.

Literatur:

Monheim, H., Schroll, K.G. (2004): Akzeptanz innovativer ÖPNV- Konzepte bei professionellen Akteuren. Hg. Universität Trier

Apel, D. (1994): Grenzen verträglicher Verkehrsbelastungen in der Stadt sowie Folgerungen für Städtebau und Verkehrsplanung. In: Forschungsverbund Lebensraum Stadt (Hg.): Mobilität und Kommunikation in den Agglomerationen von heute und morgen. Bd. III/3, Berlin

Burmeister, J. (2004): Frische Ideen für den Nahverkehr in der Fläche. = Bus und Bahn, H. 10

Fliegner, S. (2002): Car Sharing als Alternative. Mobilitätsbasierte Potenziale zur Autoabschaffung. = Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung. Bd. 3, Mannheim

Harms, S. (2003): Besitzen oder Teilen- Sozialwissenschaftliche Analyse des Car Sharing. Zürich

Hesse, M. (1999): Nach dem Ende des stadtverträglichen Verkehrs. Auf dem Wege zu einem postmodernen Typus der Regulierung von Mobilität und Verkehr. Hamburg

Niegot, F. (2003): Verantwortung in der Verkehrspolitik. Motivationale Grundlagen verkehrspolitischen Handelns kommunaler Entscheidungsträger. = Studienreihe Psychologische Forschungsergebnisse, Bd. 95, Hamburg

Monheim, H. (2001): Weniger Autos, bessere Mobilität, Renaissance der Urbanität. Vom Wunsch zur Wirklichkeit. In: VHW FW, H. 4

Monheim, H. (2001): Das Defizit an verkehrspsychologischer Strategie. Gründe für den Mißerfolg der deutschen Verkehrspolitik. In: Umweltpsychologie, H. 2