

Weiter runter mit den Verkehrsemissionen

Stagnation der Verkehrsnachfrage positiv gestalten

In Deutschland stagniert seit 1998 die Verkehrsnachfrage im Personenverkehr zu Lande¹. Seit 2002, möglicherweise sogar schon vorher, gewinnt der Öffentliche Verkehr (ÖV) jährlich Marktanteile² gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) - im letzten Jahr waren es sogar 0,7 % Zunahme im Modal Split. Entsprechend sind Ausbauinvestitionen in den Straßenverkehr bei intelligenter Bepreisung des Straßengüterverkehrs nur noch punktuell notwendig.

In der Politik, die zumeist weiter die enge Windschutzscheibenperspektive hat – vgl. etwa im Februar 2007 beim SPD Parteirat, ist der Rückgang des MIV bedauerlicherweise noch kaum richtig angekommen. Mobilität ist weitgehend nur Automobilität. Hier muss zur Korrektur der eingeschränkten Sicht gesellschaftlicher Druck aufgebaut werden, um sich abzeichnendes weiteres Politikversagen zu verhindern.

Denn die Begrenzung auf die Windschutzscheibenperspektive verkennt nicht nur die Realität, sondern verzerrt den Blick auf eine höchst beachtenswerte Entwicklung in Deutschland, das in diesem Aspekt unter den meisten Industrieländern positiv heraussticht: Seit fast 10 Jahren sinken die Emissionen des Personenverkehrs zu Lande. Und das trotz des weitgehenden Versagens der Verkehrspolitik, welche sowohl das Fahrrad als klimaverträglichsten Verkehrsträger wie auch den Fußgeher viel zu wenig fördert, auf die hier nicht weiter eingegangen werden kann.

Deutschland als attraktives Beispiel zum Nachahmen

Als altes Industrieland, das bereits seit vielen Jahrzehnten hohe Treibhausgasemissionen aufweist, kann Deutschland seiner Verantwortung dadurch besonders gerecht werden, indem es ein Verkehrssystem entwickelt, das ein Leben ohne Auto ermöglicht und damit attraktiv auf andere Länder ausstrahlt - der PKW kann auf keinen Fall die Verkehrsprobleme der 6,5 Milliarden Menschen auf der Erde lösen.

Das heißt, dass jetzt der Zeitpunkt gekommen ist, die angelaufene, sich langsam über Jahrzehnte hinziehende, für nachhaltigen Klimaschutz notwendige Verkehrswende weiterzuführen, indem politische Rahmen-

bedingungen so gesetzt werden, dass sich der viel versprechende Trend der letzten Jahre fortsetzt.

Die bisherigen verkehrspolitischen Entscheidungen fanden in Zeiten statt, in denen für die maßgeblichen Akteure der Klimaschutz noch nicht handlungsleitend war. Nach dem Bericht von Sir Nicolas Stern im Oktober 2006 („eine ungebremste Klimaänderung führt zu so hohen Kosten wie die beiden Weltkriege zusammengenommen“), dem neuen Sachstandsbericht des IPCC (AR4) und dem Beschluss der EU-Staats- und Regierungschefs auf dem EU-Frühjahrgipfel im März 2007, die Emissionen der Europäischen Union bis zum Jahr 2020 um 30 Prozent gegenüber 1990 zu senken (wenn andere mitmachen³)⁴, muss sich das ändern. Klimaschutz braucht energisches Handeln. Auch im Verkehrsbereich jenseits einer Verminderung der spezifischen Emissionen der einzelnen PKW, was die EU gegenwärtig angeht.

Handlungsnotwendigkeiten

Wo bestehen in Deutschland geographisch in den nächsten Jahrzehnten Handlungsmöglichkeiten? Dazu ist ein Blick auf die sich abzeichnende Regionalentwicklung hilfreich, wo sich mit Schrumpfen, Stagnation oder Wachstum drei Kategorien regionaler Entwicklung abzeichnen. Folgende Schlüsse sind daraus abzuleiten:

In ländlichen Regionen mit Bevölkerungsrückgang wird der ÖV (wie auch der MIV) zurückgehen, vielleicht sogar bis zu völlig anderen Angebotsformen. In großen Orten – besonders in solchen mit Wachstum – wird der ÖV zunehmen können, wenn die Politik die Weichen richtig stellt. Er ist ein relevanter Standortfaktor, der vor allem leistungsfähige junge Menschen anspricht, um deren Zuzug in Zukunft noch mehr gewonnen wird. So gibt es Beispiele von Universitätsstädten, in

den der MIV auf ein Viertel zurückging, nachdem ein Semesterticket eingeführt worden war (H. Monheim auf dem BUVKO). Der Motorisierungsgrad der unter 30 jährigen Männer ist in Deutschland von 1993 bis 2003 um ein Viertel (von 600 auf 450 Pkw/1000 Männer) gesunken. Der Ausbau des ÖV in großen Orten ist als Maßnahme für mehr nachhaltigen und klimaverträglichen Personenverkehr und zur Steigerung der Attraktivität dieser Orte ein Gebot der Stunde (vgl. „Die Stadtbahn schiebt den Handel an“, <http://www.germanwatch.org/kliko/k37sbahn.htm>).

Aber auch weitere Investitionen in die Schiene sind notwendig, wie ein Blick auf den Personenverkehr zeigt: Im Jahr 2005 fuhr die schwere Schiene⁵ 75 Mrd. Personenkilometer (Pkm) ab. Das macht bei 3,5% Wachstum pro Jahr (so das Wachstum der letzten Jahre; noch vor Peak Oil und engagierter Klimaschutzpolitik im Verkehr) eine Verdopplung auf 150 Mrd. Pkm in 20 Jahren (also 2025). Bei heutiger Nachfrage wäre das ein Marktanteil von 15%, falls der motorisierte Individualverkehr nicht zurückgeht. Selbst bei einem jährlichen Wachstum von nur 2% (das ist sehr bescheiden, wenn man auf die Herausforderungen von Klima und Energiesicherheit eingehen will) käme die Verdopplung in 35 Jahren, also zum Jahr 2040. Selbstredend sind für eine derartige Entwicklung gewaltige Investitionen notwendig - im Verkehr fallen diese im Vergleich zu anderen Sektoren, bezogen auf die eingesparten Emissionen, relativ hoch aus⁶. Das sind viele Arbeitsplätze für den Klimaschutz.

Manfred Treber

Der Autor ist Klima- und Verkehrsreferent bei Germanwatch.

¹ D. Zumkeller beim 16. BUVKO in Stuttgart, März 2007

² vgl. <http://www.germanwatch.org/rioi/mt06verk.pdf>

³ Unabhängig von dem, was andere machen, will die EU ihre Emissionen bis 2020 auf jeden Fall um 20% senken.

⁴ In Deutschland müssen die Emissionen dann um 40% sinken, wie Umweltminister Gabriel bereits auf dem Klimagipfel letzten November in Nairobi vor der Weltöffentlichkeit gesagt hat.

⁵ d.h. dort, wo die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) zur Anwendung kommt

⁶ Als Faustregel für den Nah- und Regionalverkehr ist es nützlich sich zu merken, dass pro täglich neu zu gewinnendem Fahrgast 10 - 30 Tausend € Investitionen zu tätigen sind; man vergleiche dies mit dem Raumwärmebereich, wo man aus dem KfW-Gebäudesanierungsprogramm ableiten kann, dass eine Investition von 10 Tausend € nötig ist, damit jedes Jahr eine Tonne CO₂ weniger ausgestoßen wird. Dabei ist zu bemerken, dass Investitionen nicht identisch mit Kosten sind.