



VERKEHRSINFRASTRUKTUR UMBAUEN

Warum die Entwicklungen noch immer zu wenig mit Nachhaltigkeit zu tun haben

In der Infrastrukturpolitik ist in den letzten Jahrzehnten viel falsch gelaufen. Das Paradigma einer autozentrierten Verkehrspolitik stand über allem. Jetzt müssen wir uns die Frage stellen: Welche Infrastruktur brauchen wir zukünftig für eine nachhaltige, entspannte und klimafreundliche Mobilität für alle?

IM BEREICH der Verkehrs- und Industriepolitik sind Effektivität und Effizienz Begriffe, die gerne und oft verwendet werden. Dennoch konnte vor allem der Verkehr in Deutschland in den letzten Jahrzehnten nicht wesentlich zur Erreichung der Ziele für nachhaltige Entwicklung der Vereinten Nationen (SDGs) beitragen. Im Gegenteil: Immer größere, schwerere und leistungstärkere Pkw, die immer weitere Strecken auf immer mehr Straßen fahren, sind weder effektiv, noch effizient. Echte Nachhaltigkeit im Verkehr wird mit der aktuellen, autozentrierten Politik nicht erreichbar sein.

Unsere Gesellschaft befindet sich in einem Dilemma. Auf der einen Seite dringen die bekannten Forderungen von Umweltverbänden wie dem BUND nach einer anderen, umwelt- und klimafreundlicheren Mobilität durch aktuelle, vermehrt in der Öffentlichkeit ausgetragene, Diskussionen immer stärker durch. Auf der anderen Seite sind viele BürgerInnen in den alten Strukturen, der ‚freien Fahrt für freie Bürger‘ gefangen. Wenn in Dörfern, Gemeinden und kleineren Städten wesentliche Teile der Versorgungsinfrastruktur fehlen und der öffentliche Verkehr lediglich darin besteht, einmal am Tag die Schulkinder in den nächst größeren Ort zu bringen, ist es für viele aktuell schier nicht möglich, kurzfristig das Auto stehen zu lassen oder gar abzuschaffen. Die Verkehrspolitik und vor allem die Infrastrukturpolitik der letzten Jahrzehnte hat die Menschen außerhalb der Ballungsräume zu Abhängigen gemacht; zu Abhängigen der Automobilindustrie und ihrer Produkte. Während Investitionen in Straßenbau immer weiter ausgeweitet wurden, konzentriert sich der Bahnverkehr auf ein

stark eingeschränktes, über Jahre schrumpfendes und in weiten Teilen – wegen ausbleibender Investitionen – marodes Schienennetz. Verkehrsinfrastruktur hieß in den letzten Jahrzehnten vor allem Straßeninfrastruktur. Für die Schiene gab es hingegen nur Geld, wenn sich die verantwortlichen PolitikerInnen im Licht von Prestigeprojekten sonnen konnten. So sind beispielsweise die Schnellfahrstrecke Frankfurt-Köln oder Nürnberg-Erfurt Erfolgsmodelle mit Rekordgeschwindigkeiten, die Passagiere vom Flieger auf die Schiene gebracht haben. Doch wichtige Schienenprojekte im Nahverkehr oder für den Schienengüterverkehr bleiben weiter aus. Die Folge: immer mehr PendlerInnen, die sich morgens mit dem Auto zu ihrer Arbeit quälen, weil Bahnen überfüllt sind und immer mehr Lkw auf den Straßen, weil die Schienen- und Güterbahnhofsinfrastruktur den veränderten Ansprüchen an sie nicht gewachsen ist.

Nachhaltige Infrastruktur kommt nicht von heute auf morgen

Die Umwandlung der aktuellen, autozentrierten Verkehrsinfrastruktur in eine nachhaltige Infrastruktur, die es uns als Gesellschaft ermöglicht, die für den jeweiligen Bedarf optimalen Verkehrsmittel einzusetzen, ist kein Sprint. Ein nachhaltiger Umbau ist in vielen Bereichen vielmehr ein Mittel- oder Langstreckenlauf, da beispielsweise stillgelegte Schienenstrecken reaktiviert und eine große Zahl aller Strecken elektrifiziert – sprich mit Strom-Oberleitungen ausgestattet – werden müssen. Das alles bedarf eines gesellschaftlichen Willens, der sich dann in politischen Handlungen ausdrückt. Klimakrise hin, Fridays for Future her: Es ist vor

allem ein Zeichen der Daseinsvorsorge, der Solidarität mit Schwächeren und für die Unabhängigkeit vom Auto, wenn öffentlicher Verkehr in all seinen Facetten von uns BürgerInnen wieder stärker in den Fokus genommen wird.

Doch auch wenn es eines Langstreckenlaufs bedarf, die komplette Verkehrsinfrastruktur nachhaltig umzubauen, ist aktuell auch ein Zwischensprint angebracht. Vor allem in den Städten muss der Raum dringend neu verteilt werden. Der trotz, und nicht wegen der aktuellen Verkehrspolitik zu beobachtende Fahrradboom benötigt den ihm zustehenden Raum. Ebenso haben Zufußgehende ein Recht darauf, sicher unterwegs zu sein. Die autozentrierte Stadt ist Vergangenheit, ein Relikt, das Teile von Politik und Bevölkerung noch immer versuchen, hochzuhalten, das aber eigentlich schon lange tot ist. Die ständig steigende Zahl der Wolkenscheide und Bürgerbegehren zeigt, dass sich die Zeiten wandeln und ein Umdenken stattfindet. Dabei ist die Bevölkerung oft schon viel weiter als die sie regierenden PolitikerInnen. Lärm-, Umwelt- und Gesundheitsschutz lassen die Menschen aufstehen und aktiv werden. Dabei geht es nicht darum, Mobilität einzuschränken, sondern die Mobilität mit weniger und anderem Verkehr und damit die Einhaltung des SDG 9 zu nachhaltiger Infrastruktur zu ermöglichen.

Das liebste Kind zahlt seine Zeche nicht

Wenn wir darüber sprechen, dass nachhaltige Mobilität ein wichtiger Baustein für unsere Zukunft ist, müssen wir auch darüber nachdenken, wie es überhaupt zu der aktuellen Situation mit immer mehr, immer größeren, immer schwereren Fahrzeugen

kommen konnte. Gemessen an den tatsächlichen, der Gesellschaft entstehenden Kosten sind beispielsweise Straßen- und Flugverkehr deutlich zu günstig. Staatliche Subventionen, aber auch die Vergesellschaftung der entstehenden Kosten für Umweltschäden, Gesundheitsfolgen, Infrastrukturkosten und auch wirtschaftliche Aspekte wie Staukosten oder durch schlechte Luft entstehende Ernteverluste lassen einige Arten der Mobilität günstiger erscheinen, als sie es tatsächlich sind.

Allein mit den rund 7 Milliarden Steuereinnahmen, auf die der Staat durch die vergünstigte Energiesteuer für Dieselkraftstoff verzichtet, könnte man den gesamten öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Deutschland kostenlos anbieten. Ein Plan, der mit der aktuellen Ausstattung des ÖPNVs wohl nicht flächendeckend zielführend ist, der aber die Dimensionen der staatlichen Handlungsspielräume aufzeigt.

Ein weiteres Beispiel, das die Bevorzugung des Autos in unserer Gesellschaft gut zeigt, sind die Preise, die AutobesitzerInnen für die Nutzung des öffentlichen Raums, also der Platz in den Städten, der für uns alle zur Verfügung steht, bezahlen. So fordert der BUND bereits seit Jahren, die Vorgabe aufzuheben, wonach die Kommune nur maximal 30 Euro pro Fahrzeug und Jahr für einen BewohnerInnenparkplatz erheben kann. 8 oder mehr Quadratmeter

öffentlicher Raum für rund 8 Cent am Tag; während private Parkplätze in unmittelbarer Nähe 50, 100 oder mehr pro Monat kosten? Unverständlich!

Nachhaltige Mobilität ist mit großen Autos nicht möglich

Ebenso unverständlich ist auch die Entwicklung der Autos selbst. Mit modernen Autos oder gesteigerter Nachhaltigkeit haben die Entwicklungen der letzten Jahre nicht viel gemein. Das Dicker, Größer, Schwerer ist wohl am ehesten mit einem Werrüsten zu vergleichen. Die Angst, im Straßenverkehr zu Schaden zu kommen, wird durch den Kauf von immer größeren Pseudogeländewagen kompensiert. Und wenn immer mehr solche Stadt-Panzer unterwegs sind, wird die nächste Generation halt noch dicker, größer, schwerer. Dass ein 2,5 Tonnen schweres Fahrzeug, das durchschnittlich 1,5 Menschen bewegt, aber niemals nachhaltig sein kann, leuchtet leicht ein. Und dies ist im Übrigen völlig unabhängig vom Antrieb dieses Fahrzeugs, denn auch große, schwere und leistungsstarke Elektroautos sind nicht die Lösung der Probleme. Ebenso wenig wie die aktuell von Teilen der Wirtschaft und einigen BundesministerInnen kolportierte Scheinlösung der synthetischen Kraftstoffe, die in keinster Weise mit dem Nachhaltigkeitsziel der Reduzierung des Endenergieverbrauchs kompatibel ist.

Nachhaltige Fahrzeuge müssen klein, leicht und sauber sein, und sie müssen energie- und ressourcensparend sein – bei der Herstellung, der Nutzung und bei der späteren Entsorgung. In Kombination mit einem System, das es ermöglicht, dass jeder Mensch zu jedem Zeitpunkt das für ihn optimale Verkehrsmittel nutzt, können solche Fahrzeuge dafür sorgen, dass wir mehr Mobilität, nachhaltig und mit weniger Verkehr realisieren können. Aber das ist wie gesagt eher ein Langstreckenlauf, in den wir endlich richtig starten müssen.



Jens Hilgenberg

Der Autor ist Leiter des Bereichs Verkehrspolitik beim Bundesverband des BUND e. V.



© Ishan

Auslaufmodell: Das Auto im Fokus der Verkehrspolitik muss in Frage gestellt werden.

3/2019

RUNDBRIEF

Forum Umwelt & Entwicklung

SPEZIAL ZUM
NACHHALTIGKEITSGIPFEL
DER VEREINTEN NATIONEN

GROSSE ZIELE, ABER KEIN PLAN.
WO STEHT DIE AGENDA FÜR
NACHHALTIGE ENTWICKLUNG?