

## **Deutschlands nationale und globale Verantwortung in der Verkehrspolitik**

### **1. Verkehrspolitik in Deutschland hat eine doppelte Verantwortung:**

- Einmal ist ihre direkte Aufgabe, die Mobilität in Deutschland nachhaltig zu gestalten, d.h. mit minimalem Schaden für Umwelt, Gesundheit, Städte und Landschaften, aber mit maximaler Effizienz und Nutzer-Kundenfreundlichkeit.
- Zum anderen trägt Deutschland als führende Industrie- und Exportnation auch eine hohe Verantwortung für die weltweite Mobilitätspolitik. Und dies im doppelten Sinne:

### **2. Deutschland exportiert sein Automodell**

Deutschland exportiert in hohem Maße Fahrzeuge, vor allem PKW und LKW. Deswegen wünscht sich die Deutsche Fahrzeugindustrie eine weitere Verbreitung eines auto- und straßenfixierten Mobilitätsverständnisses, um ihren Produkten einen guten Absatz zu garantieren. Und auch die Deutsche Verkehrspolitik verbreitet in ihren internationalen Aktivitäten (z.B. EU, CEMT, OECD) ein autoorientiertes Mobilitätskonzept. Deutschland wird deshalb weltweit auch als Autoland wahrgenommen. So haben deutsche Autobahnen weltweit das Verständnis von sog. Hochleistungsstraßen geprägt. Dagegen sind die Chancen, Deutschland weltweit als Straßenbahnland, als Bahnland oder Fahrradland zu kommunizieren, nicht genutzt worden. Das Bahnland ist die Schweiz, das Straßenbahnland mit vielen innovativen Straßenbahnprojekten ist Frankreich und das Fahrradland sind die Niederlande. Deutschland muss künftig von seinem Image und seiner Rolle als Autoland wegkommen, durch eine systematische Nachhaltigkeitsstrategie in der Mobilitätspolitik.

### **3. Das Automodell richtet riesigen Schaden an**

Dieser Export einer auto- und straßenorientierten Mobilität ist vor allem da für die globale Mobilitäts- und Umweltpolitik gravierend, wo dadurch überkommene, relativ nachhaltige Mobilitätsstrukturen grundlegend umgekrempelt werden, in Richtung auf Massenmotorisierung und Straßenorientierung. Das gilt für viele Länder in Afrika (wo bislang der Fußverkehr die dominante Verkehrsart ist) und Asien (wo das Fahrrad traditionell eine herausragende Rolle spielt).

### **4. Dramatischer Anstieg der globalen Unfallzahlen**

Unmittelbaren Ausdruck findet diese dramatische Fehlentwicklung zunehmender Globalisierung von einseitiger Autofixierung und damit von Stau, Umweltzerstörung, Gesundheitsbeeinträchtigung und verkehrlicher Ineffizienz in den Unfallzahlen. Die globalen Zahlen der autobedingten Verkehrsoffer „explodieren“ gerade auf über 1 Mio. Tote und 10 Mio. Schwerverletzte jährlich, mit schnell steigender Tendenz (neueste WHO-Bericht zur Verkehrssicherheit) .

## 5. **Motorisierung auf dem Rücken der Schwachen**

Massenmotorisierung und Autofixierung werden vor allem auf dem Rücken der Schwachen ausgetragen:

- Ihre informellen Siedlungen müssen dem Straßenbau weichen.
- Ihre Mobilitätschancen als Fußgänger und Radfahrer sowie Nutzer von muskelgetriebenen Karren werden ruiniert, weil sie von der Straße verdrängt werden.
- Ihr Zugang zum preiswerten informellen und formellen öffentlichen Verkehr (Paratransit und ÖV) wird erschwert, durch dessen Verdrängung aus dem Straßenraum und Verkehrsmarkt.

## 6. **Klassische Autoländer müssen neues Mobilitätsmodell umsetzen**

Doch dieser Hinweis auf die globale Verantwortung darf nicht so verstanden werden, als müssten jetzt nur die sich entwickelnden Länder aufhören, eine Massenmotorisierung anzustreben, damit die alten Autoländer ungestört weiter ihre Hochmotorisierung betreiben können. Beginnen muss eine Verkehrswende dort, wo auch die Massenmotorisierung angefangen hat, also in den USA und Westeuropa, den Ländern mit der höchsten Autoverkehrsdichte, den größten Autoverkehrsproblemen und der größten Massenmotorisierung.

## 7. **Motorisierung schadet schwachen Ökonomien**

Es gibt auch zwingende wirtschaftspolitische Gründe für eine Korrektur des globalen Motorisierungsmodells, nämlich die dramatisch ansteigenden Energiepreise und die absehbare Ressourcenverknappung bei rasch ansteigender Mehrnachfrage nach Benzin durch fortschreitende globale Motorisierung. Die knappen Energieressourcen werden durch die jetzt sprunghaft ansteigende globale Massenmotorisierung immer stärker beansprucht. Schockartige Preissteigerungen sind die Folge. Dadurch werden in vielen Ländern die nationalen Finanzen überstrapaziert, weil ein weit überdurchschnittlicher Teil von Kaufkraft und Investitionsvolumen für Energie gebunden wird. Die Zahlungsbilanzen kippen. Gleichgewichtsstörungen der Ökonomie und Finanzen sind die Folge, entweder mit starken inflationären oder deflationären Konsequenzen, jedenfalls aber mit sehr negativen Folgen für das einfache Volk und die kleinen Orte und Regionen.

## 8. **Nicht mehr bezahlbare Autoinfrastruktur**

Autopolitik hat vor allem für die ärmeren Entwicklungsländer außerdem auch auf der Seite der Infrastrukturkostenbelastung fatale Konsequenzen. Die knappen Finanzressourcen für Infrastruktur werden für wenige prestigeträchtige Autostraßenprojekte, meist rund um die Hauptstadtregionen, verschleudert. Demgegenüber werden dringend nötige Investitionen in das Schienennetz, in die Busnetze und in die regionalen und lokalen Wegenetze für Fuß- und Fahrradverkehr nicht getätigt, weil dafür dann das Geld und die politische Priorität fehlt. Damit können diese Länder ihre Mobilität nicht regional ausgewogen entwickeln, es kommt zu einer fatalen Dualität von wenigen privilegierten Regionen und einem immer mehr zurückbleibenden Rest. Schuld an diesen Fehlentwicklungen ist die klassische –falsche- Hierarchisierung der Verkehrsnetze mit höchster Priorität für die nationalen Straßennetze mit Autobahnstandard. Die kleinen lokalen und regionalen Netze kommen demgegenüber zu kurz und der Infrastrukturbedarf für die

Prof. Dr. Heiner Monheim

immer noch mit Abstand dominanten Verkehrsarten des Umweltverbundes wird total vernachlässigt.

#### **9. Finanzieller Ruin durch hohe Autokosten**

Auf diese Weise hat die Massenmotorisierung einen doppelt parasitären Effekt: sie entzieht den Ländern und ihren Ökonomien knappes Geld, sie bindet im Übermaß Investitionen und sie monopolisiert Erreichbarkeit auf die vorrangig angebotenen großen Zentren.

#### **10. Keine Priorität für Großprojekte !**

Und damit kommt man direkt zurück mitten in die drängendsten Probleme deutscher Verkehrspolitik. Auch hier hat die Verkehrspolitik die falschen Prioritäten. Die meiste Aufmerksamkeit und das meiste Geld erhalten die Großprojekte, also die Autobahnen im Straßensektor und die Hochgeschwindigkeitsstrecken bei der Bahn. Im Interesse der Bürger und Regionen nötig sind ganz andere Prioritäten: für die kleinteiligen und dezentralen Projekte. Und für die effizientesten Verkehrsarten Fuß- Fahrrad- und öffentlichen Verkehr. Sie dürfen nicht länger am Rande der politischen Aufmerksamkeit und finanziellen Alimentierung stehen. Priorität braucht die Alltagsmobilität der Mehrheit.

#### **11. Keine Priorität für Autoprojekte**

Bezogen auf Deutschland bedeutet das vor allem: Die Dominanz im finanziellen und infrastrukturellen Engagement für den Autoverkehr muss drastisch zurückgefahren werden. Hierzu zwingt einerseits die historische Einsicht: kein Land der Welt hat es geschafft, trotz noch so engagierter Investitionen in die Straßennetz und den Parkraum, die Probleme massenhaften Autoverkehrs zu lösen. Sie sind schlechterdings nicht lösbar, aus der simplen physikalischen Logik des viel zu großen Platzbedarfs im Autoverkehr. Ob mit 4 Spuren, 6 Spuren oder 12 Spuren, Autobahn und Massenmotorisierung führen immer in den Stau.

#### **12. Verkehr nimmt aus demographischen Gründen ab**

Hierzu zwingt aber auch die weise Voraussicht. Der Autoverkehr wird nämlich aus demographischen wie ökonomischen Gründen wieder abnehmen. Seit drei Jahren schon steigen die Fahrleistungen nicht mehr, sinkt statt dessen der Autoverkehr. Es ist ein Skandal, dass die Verkehrspolitik diese Tatsache nicht zur Kenntnis nehmen will, dass sie die entsprechenden Daten verschweigt und schon gar keine Konsequenzen daraus ziehen will. Satt dessen starrt sie gebannt auf die angeblich bevorstehenden explodierenden Wachstumsraten im Straßenverkehr durch die europäische Osterweiterung, die den gigantischen Straßenbau im Bundesverkehrswegeplan legitimieren. Statt dessen wird sich der Rückgang des Autoverkehrs künftig beschleunigen, weil Deutschlands Einwohnerzahlen immer schneller sinken werden und die Bevölkerung immer älter wird und die Arbeitsplätze abnehmen. Damit sinkt das Volumen der Verkehrserzeugung. Allenthalben wird der demographische Wandel als Problem beschrieben und daraus werden Konsequenzen gezogen, für das Rentensystem, für die Krankenkassen, für den Arbeitsmarkt. Nur im Verkehr wird der demographische Wandel völlig ausgeblendet, wird so getan, als gingen die alten Trends einfach immer so weiter wie die letzten 40 Jahre. Statt dessen wird sich aus demographi-

Prof. Dr. Heiner Monheim

schen Gründen vieles im Verkehr ändern, ohne dass sich Deutschland darauf vorbereitet.

### **13. Nachholbedarf im Umweltverbund abbauen**

Man kann endlich innehalten mit der weiteren Asphaltierung der Nation. Man kann den Neubau und Ausbau der deutschen Straßennetze einstellen und sich sehr viel mehr dem Rückbau zuwenden. Das bietet gleichzeitig Chancen, den Nachholbedarf an verkehrlicher Gerechtigkeit endlich umzusetzen: auf zu breiten Fahrbahnen wird Platz für Fahrräder geschaffen, schmale Gehwege werden verbreitert, fehlende Busspuren angelegt, weil abnehmender Autoverkehr weniger Platz braucht.

### **14. Neue Regeln für den Autoverkehr**

Der verbleibende Autoverkehr muss nach ganz anderen Regeln als bis heute abgewickelt werden. Heute ist der junge, sportliche Autofahrer das Maß aller Dinge, daher gab es immer breitere Fahrspuren, immer kompliziertere Kreuzungen, immer höhere Geschwindigkeiten, immer stärkere und schnellere Autos. Deshalb konnten sich Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeitsdämpfung auch nie wirklich durchsetzen im Autoland Deutschland. Künftig wird das Verkehrsgeschehen von einer immer älteren Gesellschaft bestimmt. Für sie muss der Autoverkehr anders, defensiver, kooperativer organisiert werden, er darf die Menschen nicht mehr überfordern. Wenn der Autoverkehr vorrangig nach den Regeln der Verkehrsberuhigung abgewickelt wird, dann wird viel Platz gewonnen. Denn langsamer Autoverkehr braucht viel weniger Platz. Die Zeit der Überdimensionierung von Straßen geht zu Ende.

### **15. Renaissance des Stadtgrüns**

Das schafft in Städten und Dörfern Spielräume, das Grün zurück in die Städte zu bringen. Millionen von Bäumen finden wieder Platz in den Orten, wenn der Autoverkehr weniger und bescheidener wird.

### **16. Demographischer Wandel zwingt zu besseren ÖPNV- Angeboten**

Der demographische Wandel zwingt auch zu einer Renaissance des öffentlichen Verkehrs. Denn für ältere Menschen wird die Mobilität ohne eigenes Auto wieder sehr viel bedeutsamer. Gerade in den ländlichen Regionen, wo die Altersstrukturen besonders von hohen Altenanteilen geprägt sind, wird es überlebenswichtig, dass Bus und Bahn nachhaltige Mobilität sichern. Die bisherige Tendenz, im ländlichen Raum Bus und Bahn nur noch als Schülertransportmittel zu sehen, ist überhaupt nicht zukunftsträchtig. Und tatsächlich gibt es Regionen, die mit kundenorientierten öffentlichen Verkehrssystemen, mit neuen Regionalbahnen mit vielen Haltepunkten, mit neuen Ortsbussystemen für die kleinen Städte und mit Rufbussystemen für die dünn besiedelten ländlichen Regionen äußerst erfolgreiche, attraktive öffentliche Verkehre aufgebaut haben. Solche kundennahen Systeme müssen in ganz Deutschland wieder zur Regel werden. Hier muss eine klare Priorität bei den künftigen Verkehrsinvestitionen liegen.

### **17. Priorität für Flächenbahn im Schienenverkehr**

Deshalb müssen die Bahnen und die anderen Verkehrsunternehmen ihre Investitionsstrategie neu ausrichten. Vorrang braucht eine dezentrale Flä

chenbahn, die für regionale Verankerung und Ortsnähe sorgt. Vorrang braucht nicht eine Hochgeschwindigkeitstechnik, die die letzten Sekunden ausquetscht, sondern eine Mobilitätskultur der Menschlichkeit, wo Zuverlässigkeit und Service die besonderen Qualitätsmerkmale werden. Die Verkehrsunternehmen müssen die immer älter werdende Gesellschaft an der richtigen Stelle abholen, mit gutem Service, kurzen Wegen und minimalen Transportanteilen für das Auto.

#### **18. Generalabo und Serviceoffensive beim ÖV**

Auch das Tarifsysteem muss den demographischen Wandel angemessen berücksichtigen. Für alte Menschen ist besonders attraktiv und einfach ein Generalabo, das für alle öffentlichen Verkehre gilt, universell, überall. Alte Menschen brauchen viel mehr Mobilitätsservice, für sie ist der Faktor Mensch (als Dienstleister, als Ansprechpartner) ein zentrales Qualitätskriterium. Deswegen sind die derzeitigen Rationalisierungs- und Automatisierungsbestrebungen im öffentlichen Verkehr, wo immer öfter Menschen durch komplizierte Automaten ersetzt werden, genau die falsche Antwort auf die demographische Wende. Sie überfordern die Alten.

#### **19. Demographischer Wandel erfordert Renaissance der Muskelmobilität**

Der demographische Wandel zwingt aber auch zu einer Renaissance der Muskelmobilität und der Aufenthaltsqualität. Alle Mobilitätsstudien zeigen. Alte Menschen sind weit überdurchschnittlich oft mit Muskelkraft unterwegs, zu Fuß oder mit dem Fahrrad. Und sie halten sich viel öfter und häufiger im Wohnumfeld auf, ihre Mobilität ist stark quartiers- oder ortsbezogen. Damit müssen erst Recht Fußverkehr und Fahrradverkehr, Verkehrsberuhigung und aufenthaltsfreundliche Straßengestaltung einen hohen Stellenwert erhalten. Und alles, was diese Qualitäten gefährdet, was Straßen fußgänger- und fahrradfeindlich macht, was für Dominanz des Autoverkehrs und für hohe Geschwindigkeiten im Autoverkehr sorgt, hat zu unterbleiben.

#### **20. Eskalation globaler Ressourcen- und Umweltprobleme erzwingt neue Mobilitätspolitik**

Doch zurück in die globale Perspektive: Die globalen Umweltprobleme eskalieren infolge globaler Massenmotorisierung. Die in wenigen Jahren bevorstehende Verdoppelung und bald danach folgende Vervielfachung der weltweiten KFZ- Bestände und der damit einhergehende schnell steigende Verbrauch nicht regenerierbarer fossiler Brennstoffe wird die Luftschadstoffemissionen rasant ansteigen lassen. Dies hat gravierende Konsequenzen für die globale Klimaentwicklung, aber natürlich auch für die regionalen und lokalen Belastungen auf Menschen, Pflanzen und Tiere. Die Schäden an der Gesundheit durch die Umweltfolgen des Autoverkehrs werden weltweit rasant zunehmen. . Unter den Bedingungen globaler Motorisierung werden vor allem die aus den traditionellen Autoländern bekannten technischen Mittel der Emissionskontrolle und Minderung nicht greifen, hierfür sind die jeweiligen nationalen Kontrollsysteme völlig überfordert. Die globale Fahrzeugflotte wird daher in ihrem Wirkungsgrad und Emissionsverhalten stark verschlechtern.

### **21. Chance für Kurskorrektur jetzt nutzen**

Noch stehen die globalen Massenmotorisierungsprozesse am Anfang. Noch gibt es die Chance, inne zu halten und eine neue, nachhaltige globale Mobilitätsstrategie zu entwickeln und umzusetzen. Dies wird allerdings nur möglich, wenn die traditionellen Autoländer zunächst einmal selber, vor der eigenen Haustüre, ihre Hausaufgaben nachhaltiger Mobilität erfüllen. Die Motivation hierfür sollte sich auch an einer schonungslosen Bilanz der eigenen Mobilitätspolitik orientieren. Diese hat in vielfacher Hinsicht in die Sackgasse geführt.

### **22. Ineffizienz des Autosystems bewusst machen**

Die wachsende Ineffizienz eines autofixierten Verkehrssystems muss endlich schonungslos aufgeklärt werden. Die langjährige Zunahme von Staus in allen Teilen des Straßennetzes und allen Teilen des Landes hat es bewiesen. Massenmotorisierung macht immobil. Darunter leiden Gesellschaft und Wirtschaft. Weil es viele Zeitverluste gibt.

### **23. Verlustzeiten im Umweltverbund minimieren**

Allerdings blendet der Rituelle Blick auf den Autostau die anderen Stauarten und Wartezeiten aus, die für deutschen Verkehr typisch sind: den Stau am Schalter, beim verzweifeltten Versuch, im komplizierten Tarifsyste eine gültige Fahrkarte zu erwerben. Milliarden Stunden gehen so jährlich unnütz verloren, weil es der öffentliche Verkehr nicht schafft, ein nationales Generalabo aufzulegen, das überall und jederzeit gilt. Oder die Milliarden von Stunden Verlustzeiten durch Verspätungen und nicht geschaffte Anschlüsse beim Umsteigen. Oder die Milliarden von Wartestunden, die deutsche Fußgänger beim verzweifeltten Versuch, eine Straße zu überqueren, verlieren. Oder die Fußgänger verlieren, wenn sie riesige Umwege laufen müssen. Jedenfalls findet das alles selten Eingang in die Medien und politischen Debatte, dagegen werden die Stauverluste regelmäßig als großes Problem beschworen.

### **24. Bewegungsmangel abbauen**

Besonders bedrohlich ist die von der Massenmotorisierung ausgelöste persönliche Immobilität, der völlige Bewegungsmangel. Das Gesundheitssystem wird von den autobedingten Zivilisationskrankheiten Übergewicht, Durchblutungsstörungen, Stoffwechselkrankheiten stark belastet. Der Bewegungsmangel ist direktes Resultat der weitgehenden Verdrängung der automobilen (= selbst mobilen) muskelbasierten Fortbewegung Fußverkehr und Fahrradverkehr aus Stadt und Land.

### **Fazit: Verkehrswende nötiger denn je**

Es gibt viele Gründe für eine Verkehrswende: lokale, regionale, nationale und globale. Impulse zur Verkehrswende müssen von den Ländern ausgehen, die längsten und die schlechtesten Erfahrungen mit dem Autoverkehr gemacht haben. Das sind die Länder in West- und Mitteleuropa. Daher hat Deutschland eine so hohe verkehrspolitische Verantwortung. Und darum ist es ein so großer Skandal, dass Verkehrspolitik in Deutschland nur noch ein Randthema ist, manchmal sogar eher eine tragische Lachnummer (wie bei der LKW- Maut oder bei der Bahnsanierung) als eine zentrale Zukunftsaufgabe.