

2062

28. August 1991

Albrecht Müller: Alles spricht für Verkehrsvermeidung - aber die Politik mauert

Der Vorsitzende der Arbeitsgruppe "Verkehrsvermeidung" im Arbeitskreis "Ökologische Erneuerung" der SPD-Bundestagsfraktion, Albrecht Müller, erklärt:

1. Der Arbeitskreis "Ökologische Erneuerung" der SPD-Bundestagsfraktion hat im Frühjahr eine Arbeitsgruppe "Verkehrsvermeidung" eingerichtet. Wir haben seitdem analytisch und konzeptionell gearbeitet. Wir haben in zwei internen Fachgesprächen Experten gehört.

Heute gebe ich Ihnen einen kurzen Zwischenbericht.

2. Ausgangspunkt unserer Überlegungen und Anlaß für den Arbeitskreis "Ökologische Erneuerung" diese Arbeitsgruppe einzurichten ist eine simple Beobachtung eines Notstands:

Wir stehen vor einer weiteren Verkehrsexplosion. EG-weit rechnet der zuständige Kommissar bei der EG, van Miert, mit 40% bis 60% Verkehrszuwachs bis zum Jahr 2000. Ähnlich sind die Prognosen von PROGROS.

Für uns in Deutschland wird die Entwicklung noch drastischer. Wegen der deutschen Einigung und der Öffnung des Ostens wird Deutschland verschärft mit Verkehr belastet.

3. Die Folgen für Gesundheit, Luft, Klima, Landschaft, das Leben der Menschen und die Staus werden dramatisch sein.

Ich weise auf zwei aktuelle Belege hin.

- Die Ozonbelastung hat in diesem Sommer teilweise fast das 3-fache des vom VDI empfohlenen Grenzwertes erreicht. Die Gesundheitsschäden sind dramatischer als bisher öffentlich

zugegeben worden ist. Davon berichtet "Bild der Wissenschaft" im Juliheft.

- Die Bundesregierung wird die im Sofiater Abkommen zugesagte Verringerung der Stickoxyde um 30% bis 1997 nicht erreichen. Vermutlich werden sogar - so die Schätzung von PROGNOSE - 15% mehr CO2 emittiert.

4. Die bisher von der Bundesregierung und der Koalition anvisierten Lösungsversuche sind ungenügend:

Weder der massive Zubau weiterer Straßen, noch die Erweiterung der Kapazität der vorhandenen Straßen durch Verkehrsleitsysteme, noch die Verminderung der Emissionen bei PKW's und LKW's und Flugzeugen, und nicht einmal die erwünschte Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene sind allein die Lösung des brisanten Problems des explodierenden Verkehrszuwachses.

So schnell, wie das Verkehrsaufkommen unter den heutigen Rahmenbedingungen explodiert, können neue Straßen gar nicht gebaut werden; schon gar nicht in den Städten und Ballungsräumen, die die Hauptlast des Verkehrs und seiner Folgen zu ertragen haben.

Für die Verlagerung der vollen Zuwächse auf die Schiene reichen dort die Kapazitäten bei weitem nicht. Auch nicht bei hohen Investitionen in die Schiene (Zwischen 1985 und 1989 entsprach allein der Zuwachs der Verkehrsleistung von PKW-Verkehr und Straßengüterverkehr der gesamten Verkehrsleistung von öffentlichen Personennahverkehr und Schienengüterverkehr).

5. Es bleibt als weitere, als zusätzliche wichtige Möglichkeit die Verkehrsvermeidung. Wir müssen unserem Land unnötigen Verkehr ersparen und vor allem erzwungene Mobilität vermeiden.

Verkehrsvermeidung ist nicht nur ein Gebot der ökologischen, sondern auch der ökonomischen Vernunft: Wettbewerb und Markt führen nur dann zu einer optimalen Verwendung der knappen Produktionsmittel, wenn alle Kosten - auch die sogenannten externen Kosten - die die Produktion einer Dienstleistung bzw. einer Ware verursacht, vom Unternehmer und Anbieter dieses Gutes in die Kalkulation des Angebotspreises einbezogen werden müssen. Erst wenn diese Bedingung erfüllt ist, gibt der Preis auch die Knappheit dieses Gutes bzw. der Dienstleistung wieder.

In weiten Teilen des Verkehrssektors ist diese Grundregel außer Kraft gesetzt. Der Transport von Gütern und Personen wird heute

von der Allgemeinheit hoch subventioniert. Güter und Personen werden zu Kosten transportiert, die den wirklichen gesamtwirtschaftlichen Kosten nicht entsprechen.

(Es ist bekannt, daß der ausländische LKW und PKW-Verkehr besonders "defizitär" ist. Ein holländischer LKW kommt im Durchschnitt nur für 8% der verursachten Wege- und externen Kosten in Deutschland auf. Nicht sehr viel anders dürfte es beim Luftverkehr insgesamt sein.)

Von Fachleuten werden die volkswirtschaftlichen Kosten, die von der Allgemeinheit und nicht von den Anbietern der Dienstleistung Transport getragen werden müssen, auf zwischen 36 Milliarden (Planco Consulting GmbH Essen) und über 200 Milliarden DM (UPI Heidelberg) geschätzt. Das ist auf jeden Fall ein riesiger Betrag und eine massive Subvention eines Wirtschaftssektors. Die hohe Subventionierung führt zu einer - wie die Fachleute sagen - massiven Fehlallokation.

Wenn die Transportkosten nicht den wahren Preis wiedergeben, wenn Transportleistungen in Europa hoch subventioniert sind, dann wird zuviel transportiert, dann fließen zuviel Kapital, zuviel Arbeitskraft und zuviel Land in diesen Sektor unserer Wirtschaft, dann ist es nicht nur ökologisch, sondern vor allem ökonomisch höchste Zeit umzusteuern.

6. Was folgt daraus:

Für absehbare Zeit ist die deutliche Entkoppelung von Wirtschaftswachstum auf der einen Seite und Entwicklung des Verkehrssektors auf der anderen Seite eine zwingende Folge der Anwendung marktwirtschaftlicher Prinzipien. Das kann ähnlich wie bei der Entkopplung von Energieverbrauch und Wirtschaftswachstum gelingen, wenn neue Rahmenbedingungen gesetzt werden.

Wir sehen folgende Ansatzpunkte für die Verkehrsvermeidung:

Erstens - Das Wichtigste:

unnötiger Verkehr wird vermieden, wenn die wirklichen Kosten für den Transport von Gütern und Personen kalkuliert werden müssen. Die Anwendung des Vollkostenprinzips ist das A und O einer wirtschaftlich und ökologisch vernünftigen Verkehrspolitik.

Zweitens - Verkehrsvermeidung durch Einsatz von ordnungspolitischen Instrumenten. Damit sind gemeint: Europaweit vereinheitlichte und kontrollierte Emissionsgrenzwerte, gleichermaßen gültige Geschwindigkeitsbegrenzung, bessere Möglichkeiten zur Parkraumbewirtschaftung in den Städten, usw.

Drittens - Verkehrsvermeidung durch eine andere Raumplanung und Regionalpolitik, durch De-Zentralisierung statt weiterer Zentralisierung der Verwaltung usw.

Viertens - Die weitere Explosion des Verkehrs kann eingedämmt werden, wenn nicht weiter so einseitig in den Straßenbau investiert wird und man sich auf Schiene, Verkehrsberuhigung, Ortsumgehungen und dergleichen konzentriert.

Fünftens - Verkehrsvermeidung durch weitere Modernisierung der anderen Formen der Kommunikation. Gemeint ist zum Beispiel Telefax, das mit Sicherheit zu vermeiden hilft, daß sich Menschen von einem Ort zum anderen bewegen müssen.

Sechstens - Verkehrsvermeidung durch Änderung des Verhaltens der einzelnen Menschen. Wer das Auto als Symbol gesellschaftlichen Ansehens betrachtet, müßte künftig als von Vorgestern betrachtet werden. Der erfolgreiche Yuppie fährt Bahn oder geht zu Fuß. Das dies funktioniert, hat die Stadt Zürich demonstriert.

7. Zur wichtigen Frage der Verkehrsvermeidung über den Preis noch einige Anmerkungen:

Im Sektor "Verkehr" soll das Vollkostenprinzip gelten - wie in anderen Wirtschaftszweigen auch. Mit welchen Methoden und in welcher Höhe diese Kosten angelastet werden, das ist eher ein technisches Problem. In unseren beiden Hearings haben wir verschiedene Modelle diskutiert. Wichtig ist, daß an den variablen Kosten angesetzt wird und belohnt wird, wer Energie im Verkehr spart und verzichtet, so er kann.

Wir haben eine gewisse Sympathie für die Mineralölsteuer; das wissen Sie seit der Diskussion um Fortschritt 90. Wir haben aber vor allem eine Sympathie dafür, daß das hereingenommene Geld verkehrsneutral an die Bürgerinnen und Bürger zurückgegeben wird.

In der Fachwelt wird die Einführung eines sogenannten Öko-Bonus diskutiert. In der Schweiz versucht man ein solches System in die Praxis umzusetzen. Das Prinzip ist einfach: Der Fiskus rechnet die volkswirtschaftlichen Kosten des Verkehrs in die Mineralölsteuer ein, nimmt dort Geld ein und gibt dieses verkehrsneutral an alle Bürgerinnen und Bürger als Öko-Bonus wieder aus. Wenn man bei uns die volkswirtschaftlichen Kosten mit ca. 100 Milliarden ansetzt, dann könnte man einen Öko-Bonus von jährlich 1500 DM an jeden Erwachsenen in der Bundesrepublik auszahlen.

8. Es ist höchst dringlich die Weichen zur Verkehrsvermeidung jetzt zu stellen.

Wir leben in Europa in einer Umbruchsituation bisher nicht erlebten Ausmaßes.

Noch häufiger als in normalen Zeiten wirtschaftlicher Entwicklung und wirtschaftlicher Veränderungen fallen heute in Europa täglich Entscheidungen über die Produktion an verschiedenen Standorten, über neue Investitionen, über die Schließung von Betrieben und über den Transport von Gütern. Solche Standort-, Produktions- und Transportentscheidungen werden auch von den Transportkosten bestimmt. Weil diese gesamtwirtschaftlich subventioniert und viel zu niedrig sind fallen deshalb gerade in dieser Umbruchsituation volkswirtschaftlich gesehen falsche Entscheidungen.

- Es werden Güter aus weit entfernten Teilen Europas nach Deutschland geschleppt, die andernfalls hier produziert würden.

- Es wurden und werden Güter aus dem Westen Deutschlands nach Osten transportiert, weil die Konkurrenzfähigkeit der dortigen Betriebe durch die Subventionierung der Transportkosten zusätzlich geschwächt wird.

- Es werden Betriebsstätten in anderen Teilen Europas geschlossen, weil es sich lohnt, Güter konzentriert zu produzieren.

- Infolge dieser marktwirtschaftlichen Schräglagen treffen Automobilwerke Investitionsentscheidungen in Erwartung einer Nachfrage, die - bei echter Kostenkalkulation - so gar nicht einträte. In dieser Umbruchsituation liegt es gerade im Interesse der Automobilindustrie, daß'jetzt neue Rahmenbedingungen gesetzt werden.

Mit jedem Tag, der untätig vertan wird, werden die Strukturen verfestigt, schwinden die Chancen zur Korrektur und wachsen die Gefahren dieser gigantischen Fehlallokation.

9. - In der aufgeschlossenen Fachwelt ist Verkehrsvermeidung ein selbstverständliches Konzept geworden. Bei den Vordenkern der Marktwirtschaft in der Wirtschaftswissenschaft ist das Hauptelent - die gesamtwirtschaftliche Vollkostenrechnung - eh schon seit 60 Jahren "gegessen". Selbst beim Verkehrsgewerbe denkt man darüber nach. Auch weil man weiß, daß wichtige Elemente moderner Logistik nicht mehr durchhaltbar sind, wenn der Verkehr so explodiert, wie es absehbar ist.

Anders ist die Lage bei den zur Zeit politisch Verantwortlichen:

Der für das Funktionieren der Marktwirtschaft zuständige Bundeswirtschaftsminister hat sich bei seinem Versuch, sich am Subventionsabbau zu profilieren, leider mit den Milliarden-Subventionen der Verkehrswirtschaft nicht beschäftigt. Dies wäre dringlich gewesen, weil die Subvention der Dienstleistung Transport

- zu einer Verschwendung von Ressourcen,
- zu falschen Standortentscheidungen,
- zu einer völlig unnötigen Verschärfung des ökologischen Problems und
- zum leichtfertig hingenommenen Tod, zur Verletzung und Verstümmelung tausender Menschen

führt.

Auch in der Grundsatzrede des damals neuen Verkehrsministers Krause vor dem Verkehrsausschuß am 27.02. kam die Idee und das Wort "Verkehrsvermeidung" nicht vor. Für die Mehrheitsführer im Verkehrsausschuß ist Verkehrsvermeidung, wie auch die Vollkostenrechnung, ein bedrohliches Gespenst. Daraus folgte schon damals im Verkehrsausschuß ein Unbehagen mit der verkehrspolitischen Unvernunft der Bundesregierung, das weit in die Reihen der Koalitionsabgeordneten hineinreicht.

Sehr kritisch sieht es im Bereich der EG aus. Die Kommission ist eine Art Resonanzboden der verkehrspolitischen Unvernunft. Sie will 1995 (!) überlegen, ob die externen Kosten in die Kalkulation der Verkehrswirtschaft hineinbezogen werden sollen. In Brüssel hat man auch die berechtigten Versuche der Österreicher und Schweizer, Verkehr zu vermeiden, nicht begriffen. Dazu bedurfte es einer Intervention des europäischen Parlamentes.

Das heißt in der Summe: Fachlich spricht alles für Verkehrsvermeidung. Die Politik mauert bisher.

In dieser Lage hilft nur eine breite öffentliche Diskussion. Dazu will die Arbeitsgruppe "Verkehrsvermeidung" im Arbeitskreis "ökologische Erneuerung" der SPD beitragen.

10. Wir verlangen erstens von der Bundesregierung endlich ein neues modernes verkehrspolitisches Konzept, daß der Umbruchsituation in Europa gerecht wird. Wir verlangen, daß die Option Verkehrsvermeidung in die praktische Verkehrspolitik aufgenommen wird.

Zweitens muß die Bundesregierung eine Wende der Verkehrspolitik in der EG erzwingen. Das ist für Europa lebensnotwendig.

Drittens Mit dem jetzigen Verkehrsminister wird das nicht gehen. Auf diesen Platz gehört ein neuer Kopf, am besten ein Wirtschaftsfachmann, der etwas vom optimalen Funktionieren der Marktwirtschaft verstanden hat.