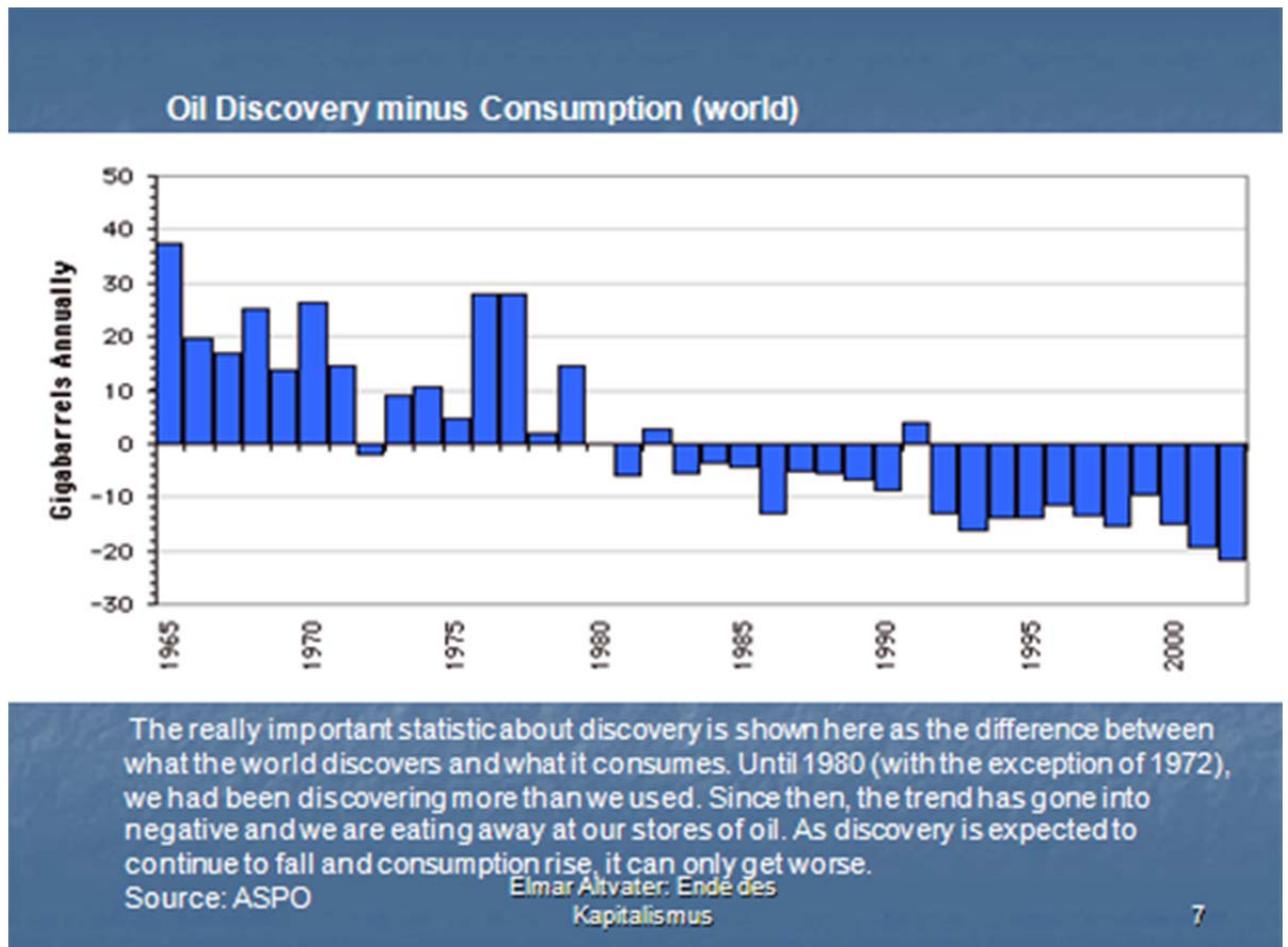


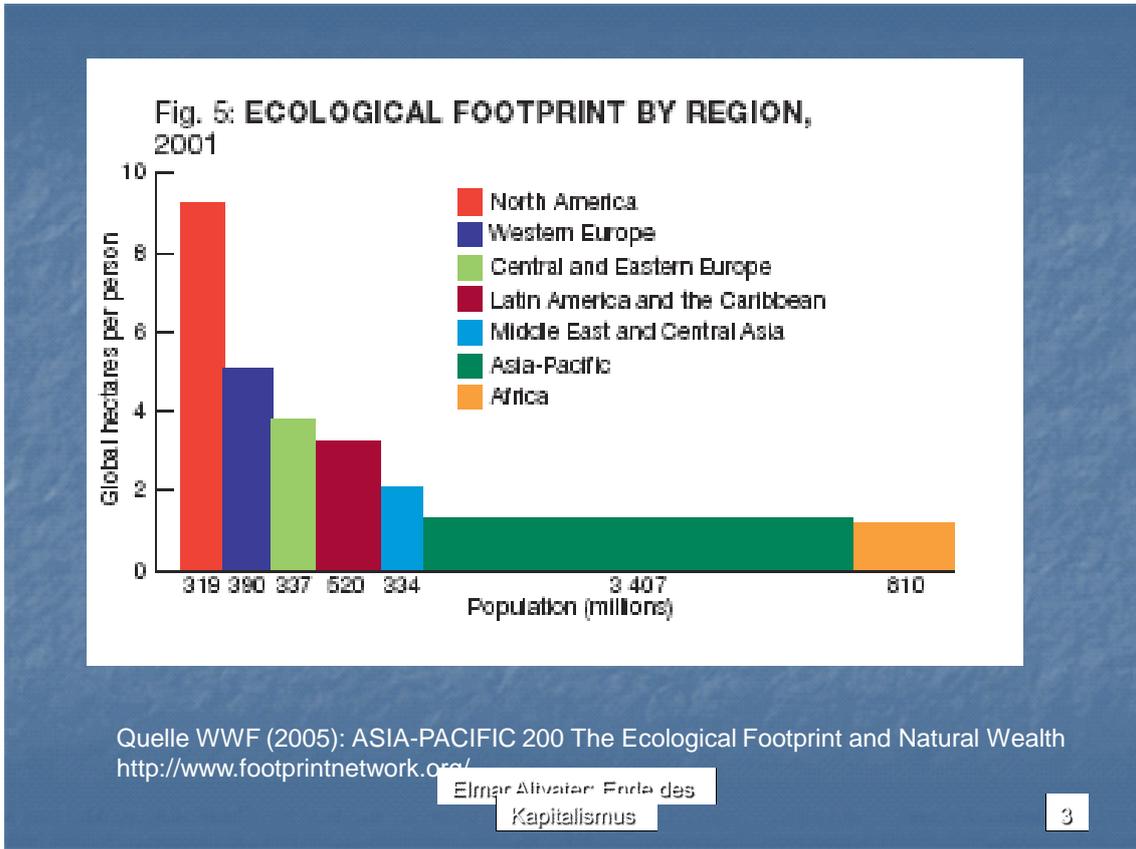
Verkehrspolitik in Europa im Sinne einer Energiewende - zwingend notwendig

1. Peak Oil, externe Kosten von Verkehr (CO² Emission)

Fossile Brennstoffe sind endlich, weiterer Raubbau muss vermieden werden.

Die bestehende Verkehrsorganisation mit der Konzentration auf den Straßenverkehr und starken Ausbau des Luftverkehrs ist chaotisch, ineffizient, fordert hohe Verkehrsofferzahlen, bringt eine wachsende Zerstörung von Urbanität und Lebensqualität, steigende Belastung für Klima und Umwelt, fördert Krieg um knapper werdende Ölvorräte.



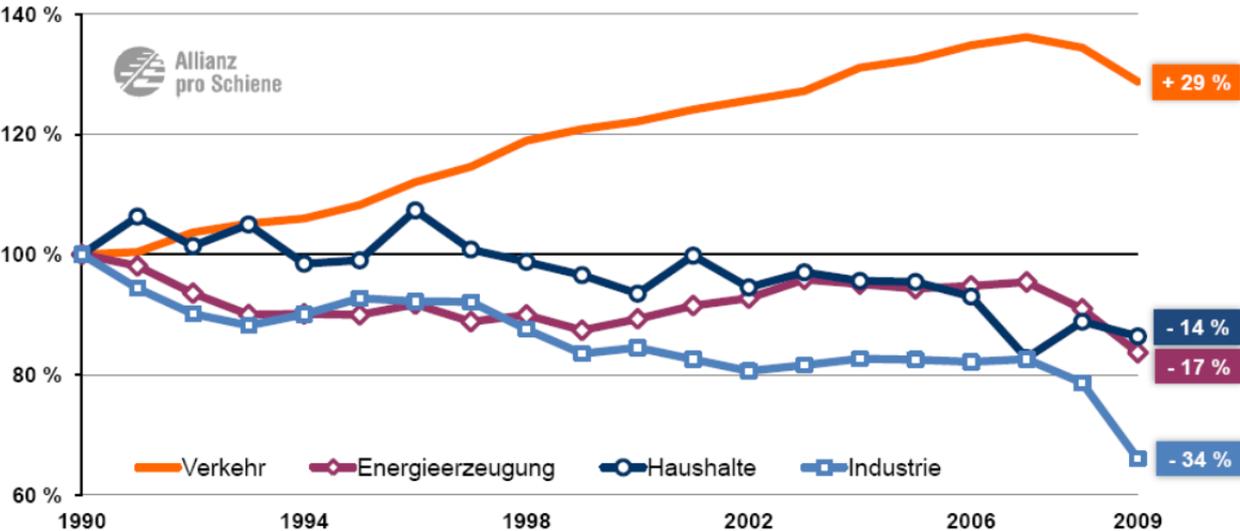


Die Darstellung oben zeigt sehr deutlich, wenn überall auf der Welt von allen Menschen derselbe ökologische Fußabdruck erzeugt würde wie dies in Nordamerika und Westeuropa geschieht, käme das Erdklima sehr rasch zu einem gravierenden Umbruch. Die fossilen Verbrennungsprodukte sorgen für einen Klimawandel, der uns das Leben zur Hölle macht.

Der Anteil des Verkehrs an klimaschädlichen Emissionen.

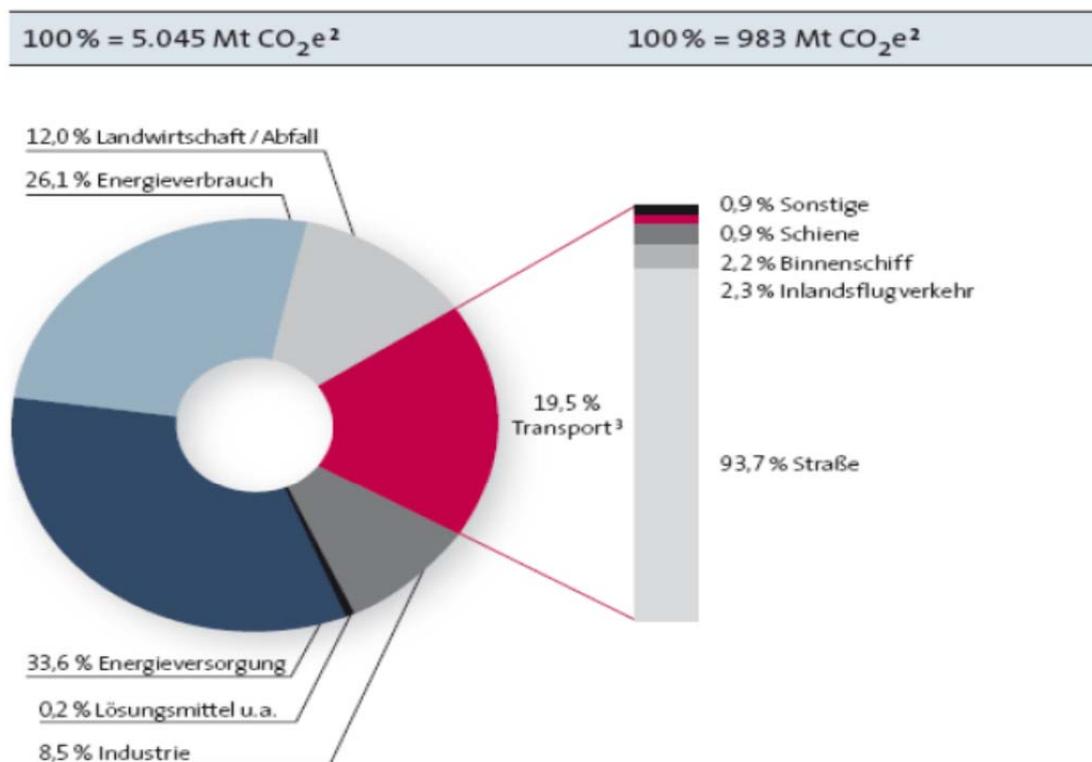
Treibhausgas Emissionen nach Sektoren (EU-27)

Entwicklung von 1990 bis 2009 in %, 1990 = 100



In den OECD-Staaten werden 4/5 aller verkehrsbedingten Schadstoffemissionen erzeugt. Daraus lässt sich die Verpflichtung ableiten, dass auch die OECD Staaten mit einem Wandel im Energieverbrauch, mit einer Verkehrswende beginnen müssen. Dies soll mit der untenstehenden Graphik dargestellt sein, der Straßenverkehr erzeugt 93,7 % der CO² des gesamten Verkehrssektors.

Anteil des Transportsektors an den Treibhausgasemissionen in Europa 2007



Quelle: EEA Europäische Umweltagentur 2009

1 EU-27

2 CO₂e = CO₂-Äquivalente

3 ohne Berücksichtigung der indirekten Emissionen beim Verkehrsträger Schiene und ohne Berücksichtigung der Treibhausgasemissionen des internationalen Flug- und Seeverkehrs

Quelle: VDB 2011, 14

1

2. Ist das E-Auto der Stein des Weisen?

Heinz-Rudolf Meißner in Metallzeitung 1/2011 „Aus Umweltgründen muss sichergestellt sein, dass der Strom (für die E-Autos) aus erneuerbaren Energien kommt.“

Sollte es jemals möglich sein, den motorisierten Individualverkehr (MIV) aus erneuerbaren Energien ausreichend mit Strom zu versorgen, so ist das große Thema Flächenverbrauch, Lärm und Unfalltote und Schwerverletzte noch nicht gelöst. Zwischen 1900 und 2005 wurden weltweit 35,4 Mio. Menschen durch Unfälle im Straßenverkehr mit PKWs oder LKWs getötet (Gietinger 2010). Mit wachsender Automotorisierung wird für den Zeitraum 1900 bis 20030 mit 70 Mio. Straßenverkehrstoten gerechnet. Dazu kommen die Verletzten. Allein 2005 wurden 35 Mio. Menschen im Straßenverkehr verletzt, 2030 werden es 75 Mio. p.a. sein (Gietinger nach WHO und Weltbank).

Ist dieser gewaltige Blutzoll des motorisierten Straßenverkehrs der Preis der Freiheit oder was ist Mobilität?

¹ Nach A. Ziegler Mobilität und Arbeit 2011

3. Was ist Mobilität?

Das Verkehrsbedürfnis eines Bewohners einer Großstadt in Westeuropa und Nordamerika hat ca. 1000 Zielbewegungen. Davon könnten 650 Bewegungen zu Fuß zurückgelegt werden, wenn städtebaulichen Bedingungen dies noch ermöglichen, der Rest erfordert öffentliche oder private Verkehrsmittel. Die Anzahl der Zielbewegungen hat sich in den vergangenen Jahren unwesentlich verändert. Was sich verändert hat ist die Entfernung der jeweiligen Ziele und somit der zurückgelegten Strecken.

Eine Siedlungsstruktur, welche kurze Wege ermöglicht trägt direkt zur Reduzierung des motorisierten Verkehrs bei und fördert somit auch das Gemeinwohl.

Durch entsprechende städtebaulichen Maßnahmen wurde in verschiedenen Städten in den vergangenen Jahren (Bremen, Aachen, Karlsruhe, Münster, Amsterdam) der Anteil des nichtmotorisierten Verkehrs auf > 40 % erhöht.

Ein weiterer Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs und hierbei insbesondere ein Ausbau der Straßenbahnnetze sind dringend notwendig, um die Verkehrsströme in den Städten zu bewältigen ohne Staus, Lärm und Abgase.

Die Anzahl der ÖPNV – Fahrgäste kann sich bis 2025 knapp verdoppeln und die Verkehrsleistung um 80% erhöhen, das entspräche einem Niveau der 50er Jahre. Das ist keine Utopie, sondern in einzelnen Städten heute schon umgesetzt. In Zürich beträgt der Verkehr fußgänger, mit dem Fahrrad oder öffentlichen Verkehrsmitteln 72 %, der Anteil des Kfz-Verkehrs 28%.

Autofrei leben ohne Einschränkung der Mobilitätsbedürfnisse gelingt, wenn die wichtigen Wege des Alltagslebens mit „grünen“ Verkehrsarten bewältigt werden können.

Tabelle 27: Struktur des Verkehrsaufkommens (Wege bzw. Fahrten pro Person) und der Verkehrsleistung (km pro Person) in Deutschland 2004¹⁰

Verkehrsart	Beruf	Ausbildung	Einkauf+	Freizeit++	Begleitung	Urlaub	Geschäft	Summe
Verkehrsaufkommen/Wege pro Person								
zu Fuß	15	20	106	113	20	–	4	280
per Rad	16	10	34	39	5	–	2	106
ÖPNV*	18	30	31	26	3	0,3	2	110
Eisenbahn**	9	4	4	7	–	–	2	25
Summe „grüne“ Wege bzw. Fahrten	58	64	175	185	28	0,3	10	521
<i>„Grün“ in v.H. aller Wege bzw. Fahrten</i>	<i>32%</i>	<i>75%</i>	<i>44%</i>	<i>48%</i>	<i>29%</i>	<i>15%</i>	<i>14%</i>	<i>42,8%</i>
MIV***	123	21	222	197	69	1	61	694
Luftverkehr****	–	–	–	0,1	–	0,5	0,5	1
Summe „rote“ Verkehrsfahrten	123	21	222	197	69	1,5	61,5	695
<i>„Rot“ in v.H. aller Wege bzw. Fahrten</i>	<i>68%</i>	<i>25%</i>	<i>56%</i>	<i>52%</i>	<i>29%</i>	<i>85%</i>	<i>87%</i>	<i>57%</i>
alle Wege pro Person	181	85	397	382	98	2	71	1.216
Verkehrsleistung/Kilometer pro Person								
zu Fuß	19	28	133	253	26	–	10	470
per Rad	56	26	70	204	9	–	5	368
ÖPNV*	149	200	148	331	15	113	47	1.002
Eisenbahn**	210	60	62	331	9	74	135	881
Km-Summe „grüne“ Wege und Fahrten	434	314	413	1.119	59	187	197	2.721
<i>„Grüne“ Wege/Fahrten in v.H. aller Kilometer</i>	<i>17,2%</i>	<i>59,5%</i>	<i>17,0%</i>	<i>22,6%</i>	<i>8,0%</i>	<i>16,6%</i>	<i>11%</i>	<i>19,3%</i>
MIV***	2.081	214	2.015	3.765	674	325	208	10.756
Luftverkehr****	–	–	–	57	–	325	208	590
Km-Summe „rote“ Fahrten	2.081	214	2.015	3.822	674	942	1.597	11.346
<i>„Rot“ in v.H. aller Kilometer</i>	<i>82,8%</i>	<i>40,5%</i>	<i>83%</i>	<i>77,4%</i>	<i>92%</i>	<i>83,4%</i>	<i>89%</i>	<i>80,7%</i>
Summe km pro Person	2.515	528	2.428	4.941	733	1.129	1.794	14.067

- + inklusive Arztbesuche und Behördengänge
- ++ inklusive Besuche kultureller Veranstaltungen, Wege in Ausübung eines Hobbys
- * öffentlicher Straßenpersonenverkehr (Tram, U-Bahnen, Busse; ohne S-Bahnen)
- ** mit S-Bahn und Schienenpersonennahverkehr
- *** mit Pkw, Kombi und motorisierten Zweirädern
- **** nur Luftverkehr über Deutschland

Aus W. Wolf Verkehr, Umwelt, Klima Promedia 2007

4. Verkehrsmarkordnung Beendigung der Benachteiligung der Schiene, 180° Wende bei der Investitionspolitik Ende des Ausbaus der Straßen

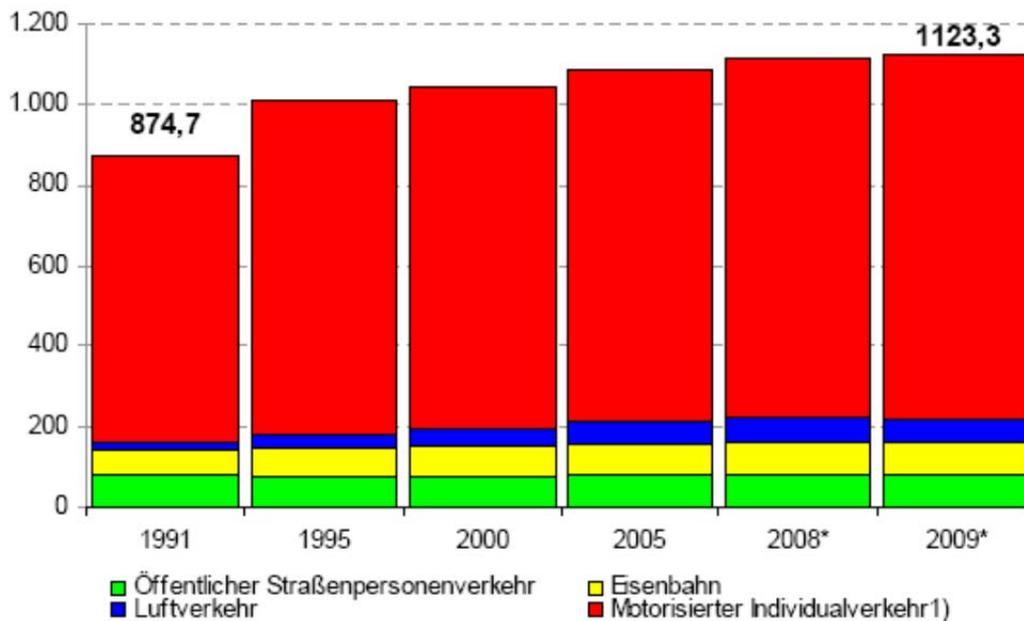
Ausbau des Schienenpersonenverkehrs und Güterverkehrs zwingend notwendig.

Ist:²

- Seit der Bahnreform wurden jährlich 500 km Schienenstrecke stillgelegt. Bahnintern stehen weitere 6000 km Netz auf dem Prüfstand.
- Der InterRegio wurde trotz seines großen Erfolgs (68 Mio. Fahrgäste pro Jahr) eingestellt, um die Länder fiskalisch (Regionalisierungsmittel) zu erpressen und dem wesentlich teureren ICE neue Fahrgäste zuzuführen. Viele Mittelzentren und inzwischen auch immer mehr Oberzentren haben keinen Anschluss mehr an den Fernverkehr.
- 2/3 alle Firmengleisanschlüsse wurden vom Netz abgehängt, dank des Rationalisierungskonzepts MORA C. Damit sind regionale Güterbahnverkehre fast völlig verschwunden, die Güterbahn bedient nur noch die Hauptachsen über die großen Distanzen und überlässt den Rest der Straße.
- 6000 Bahnhöfe wurden schon geschlossen, 1500 Bahnhöfe sollen verkauft werden oder wurden verkauft. Damit wird die Kundennähe immer mehr verschlechtert. Die Bahn erklärt die Kundenferne durch den Rückzug aus der Fläche zum Geschäftsprinzip.
- Die DBAG konzentriert ihre Investitionen auf wenige Großprojekte des Hochgeschwindigkeitsverkehrs und auf Bahnhofsprojekte, allen voran das unsinnige und unbezahlbare *Stuttgart 21*.
- Die Bahn verfolgt im sonstigen Netz eine Desinvestitionsstrategie: Weichen und Überholgleise werden entfernt, zur Verringerung des Instandhaltungsaufwands, was sofort die Netzkapazität und Flexibilität beschädigt. Und sie unterlässt die notwendigen, regelmäßigen Unterhaltungs- und Modernisierungsinvestitionen im Streckennetz und in die verbliebenen Bahnhöfe. Dadurch müssen immer mehr Langsamfahrstellen eingerichtet werden, teilweise sind sogar temporäre Streckensperrungen notwendig (aktuell November 2011 Berlin – Dresden). Angesichts solcher Prozesse sind Betriebssicherheit und Pünktlichkeit immer mehr gefährdet. Der Bundesrechnungshof beklagt die massive Vernachlässigung der Unterhaltung des Schienennetzes durch die DB AG.
- Auch mit den notwendigen Lärmschutzinvestitionen und der lärmarmen Umrüstung des Fahrzeugparks kommt die Bahn den Erfordernissen nur sehr zögerlich nach. Daher formiert sich an den hochbelasteten Hauptstrecken - zumal des Güterverkehrs - immer mehr Widerstand: Die ursprünglich mal gute Akzeptanz der Bahn in den meisten Regionen und Orten droht dadurch verloren zu gehen.
- Die Bahn zentralisiert ihre Betriebssteuerung auf wenige zentrale Leitstellen, was alle Bestrebungen der Regionalisierung und Dezentralisierung konterkariert und die Feinabstimmung vor Ort für integrale Taktfahrpläne nahezu unmöglich macht. Vor Ort, in den verbliebenen Bahnhöfen, kann so gut wie nichts mehr entscheiden werden.
- Die Bahn reduziert fortwährend das Personal, was zu immer mehr Engpässen im Betrieb führt (ausfallende oder verspätete Züge). Seit der Bahnreform reduzierte die Bahn die Zahl der Beschäftigten um 200.000. Personalabbau im öffentlichen Bereich wird als zwingende Sparmaßnahme dargestellt und in der Öffentlichkeit weitgehend akzeptiert.

² nach Monheim

Anteil der Verkehrsträger am Personenverkehrsaufwand in Mrd. Pkm*



* zum Teil vorläufige Werte

Quelle: BMVBS (Hrsg.), Verkehr in Zahlen 2010/ 2011, 245f, Statistisches Bundesamt 2010;

3

5. Ausbau des Schienenpersonenverkehrs und Güterverkehrs ist zwingend notwendig. Soll:⁴

Die Bahn muss als flächendeckende Alternative zum Straßen- und Luftverkehr ausgebaut werden. Eine zukunftsorientierte Flächenbahn kann den Straßenverkehr halbieren. Mit einer konsequenten Politik für die Bahn der Zukunft sind innerhalb von 15 Jahren eine Vervielfachung des Schienenangebotes im Personenverkehr und eine Verdreifachung im Güterverkehr bei gleichzeitiger Halbierung des Auto- und Lkw-Verkehrs möglich.

Erreichbar ist dies mit strikter Kundenorientierung basierend auf dem von Martin Hüsing entwickelten Flächenbahnkonzept. Die Bahn muss gemeinsam mit anderen öffentlichen Verkehrsunternehmen als Dienstleister auftreten und eine Mobilitätskette von Haustür zu Haustür anbieten. Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs und insbesondere der Bahn kann zu einer echten Alternative zum Automobil werden, wenn die Züge auch abends und im ländlichen Raum in dichtem Takt fahren.

Hier kann für ländliche Gebiete das E-Mobil mit einer Zubringerrolle übernehmen.

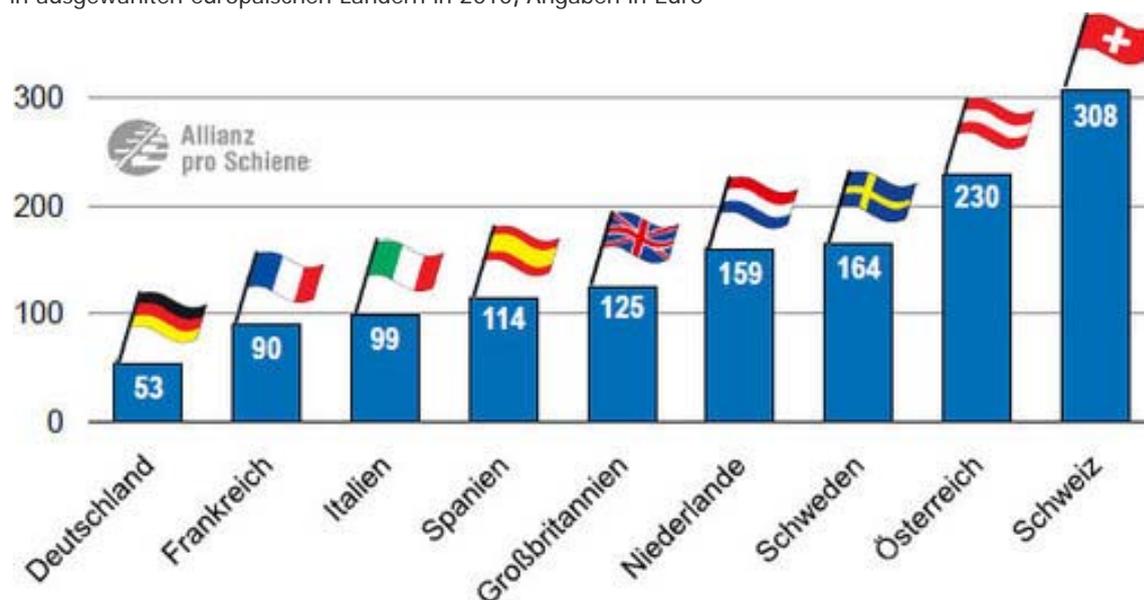
Konsequent auf die Bedürfnisse des Fahrgastes ausgerichtete Fahrpläne, attraktive Tarifangebote, neue Fahrzeuge mit erweitertem Serviceangebot und akzeptable Reisegeschwindigkeiten können eingerichtet werden. Integrale Taktsysteme gewährleisten dabei die optimale Verknüpfung von kommunalem und regionalem Nahverkehr sowie Fernverkehr. Ein integriertes Tarifsystem erlaubt es dem Fahrgast mit einer Fahrkarte vom Start zum Ziel seiner Reise zu gelangen.

³ Nach A. Ziegler Mobilität und Arbeit

⁴ nach Hüsing Flächenbahn

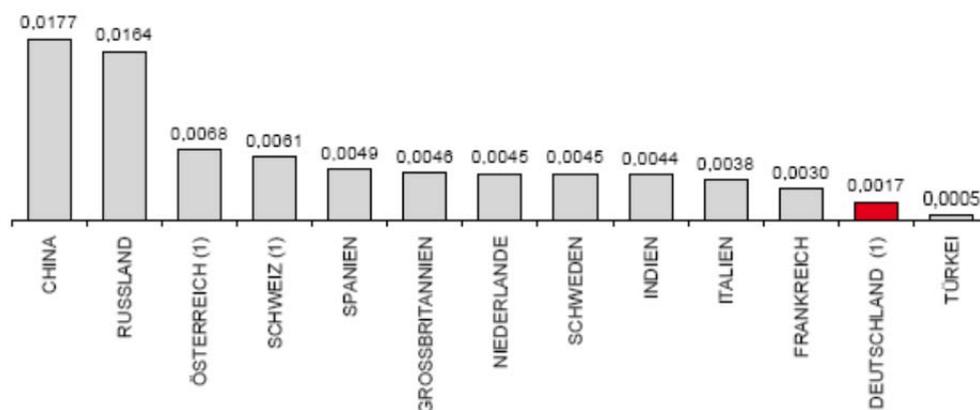
In Zusammenhang mit einer veränderten Stadtplanung und Siedlungsstruktur kann die Bahn direkter und näher zu den Menschen kommen. Länder wie Rheinland-Pfalz, das Saarland und Sachsen-Anhalt zeigen, dass eine expandierende Bahn auch außerhalb der Ballungsräume eine Chance hat. Mit dem Einsatz moderner Technologien und neuer Logistikkonzepte lässt sich auch ein Großteil der Gütertransporte für die Schiene zurückgewinnen. Erforderlich ist, dass die Bahnunternehmen mit kundengerechten Angeboten wieder den regionalen Güterverkehrsmarkt erschließen. Neben der Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene ist auch eine weitere Vermeidung von Güterverkehr erforderlich⁵. Selbst die EU-Kommission fordert im Weißbuch Verkehr eine Entkopplung von Verkehrsentwicklung und Wirtschaftswachstum. Die wirtschaftspolitische Stärkung der Regionen muss parallel erfolgen.

Pro-Kopf-Investitionen des Staates in die Schieneninfrastruktur
in ausgewählten europäischen Ländern in 2010, Angaben in Euro



STAATLICHE INVESTITIONEN IN DIE SCHIENENINFRASTRUKTUR PRO EURO BRUTTOINLANDSPRODUKT 2010

Staatliche Investitionen in die Schieneninfrastruktur pro Euro Bruttoinlandsprodukt im Jahr 2010 [zu aktuellen Preisen]



Quelle: ¹ Allianz pro Schiene und BMVBS (Deutschland), VÖV (Schweiz), BMVIT (Österreich), SCI Verkehr GmbH "Weltweite Finanz- und Investitionsbudgets der Eisenbahnen 2011"

SCI Verkehr GmbH / Büro Hamburg / +49 (40) 53 71 57-0 / Juli 2011

⁵ Die Zulassung von Monstertrucks ist vollständig kontraproduktiv

Eine deutliche Reduzierung des Flugverkehrs ist dringend notwendig. Die Mehrzahl der auf den kleineren Flughäfen (u.a. Berlin, Dresden, Leipzig) registrierten Flüge sind Inlandsflüge. Durch das aktuelle Verkehrsmodell mit der Subventionierung der Straße und des Flugverkehrs wird das 200 000 Kilometer lange europäische Schienennetz in seinem Bestand gefährdet und klimapolitische Ziele unerreichbar.

6. Wandel im Mobilitätsverhalten und die Auswirkung auf Arbeitsplätze

In Deutschland arbeiten allein im Bereich Schienenverkehr 800 000 Menschen. Europaweit arbeiten ca. eine Million bei den Bahnen und weitere 300 000 in der Bahnindustrie. Die Zahlen für Deutschland zeigen, dass sich ein Zahlenvergleich nach Angaben des statistischen Bundesamts und des VdB nicht vergleichen lassen. So geht der VdB von 45 000 Beschäftigten in der Bahnindustrie aus incl. Zulieferindustrie, das statistische Bundesamt rechnet nur mit 22 000, hierbei ist in jedem Falle der gesamte Streckenbau nicht berücksichtigt. In beiden fehlen z. B. die 44 000 Arbeitsplätze bei der DBAG die im Instandhaltungsbereich angesiedelt sind, ein Bereich der in andern europäischen Ländern dem Industriebereich zugeordnet ist.

Ein Vergleich von Arbeitsplatzzahlen ist hochkomplex.

Von der Auto – und Erdöllobby wird man immer wieder mit der Zahl konfrontiert, jeder siebte Arbeitsplatz würde am Auto hängen. Das Rheinisch Westfälische Institut für Wirtschaftsforschung kommt in einer Berechnung im Jahr 2000 auf jeden 20 Arbeitsplatz der autoabhängig wäre. Das immense Rationalisierungspotenzial der Autoproduktion hat in den seither vergangenen bestimmt nicht zu einer Zunahme an Jobs in diesem Bereich geführt.

Das Herstellen von Zügen und der Streckenbau sind bedeutend arbeitsintensiver als die Automobilproduktion.

Ein Umsteuern, weg vom bisherigen Transportmodell zu einem Ausbau des öffentlichen und Schienenverkehrs und einem notwendigen Ausbau an Serviceleistungen wird mehr Arbeitsplätze schaffen als das „Weiter so“.

Die Umweltindustrie stand vor Jahren vor der vergleichbaren Situation. Heute weiß jeder, dass der Umweltbereich ein Jobmotor ist