

Symbolische Politik contra Treibhauseffekt?

von Michael Wendt, Verkehrsplaner, Halberstadt



„Zeit verschlafen“ oder „voll im Trend“? Auf der idyllischen Nebenbahn Klostertalsfeld-Wippra im Ostharz sichern noch heute modernisierte Esslinger Triebwagen den ÖPNV. Die am Ortsrand von Wippra gelegene Tankstelle hat derweil mangels Nachfrage aufgegeben. Alle Aufnahmen: M. Wendt

Anfang des Jahres 2007 wurde der UN-Weltklimabericht mit schockierenden Fakten und Prognosen veröffentlicht. Würde der CO_2 -Ausstoß nicht bis spätestens 2020 massiv gedrosselt werden, wäre eine mehr als dramatische Erderwärmung mit allen Konsequenzen nicht mehr zu verhindern, so das Fazit der von insgesamt mehr als 2000 Forschern erarbeiteten Studie. Dies als Panikmache oder pure Übertreibung darzustellen, wagten angesichts der illustren Autorenschar nur wenige und auch die sonst schnell präsentierten „Gegengutachten“ blieben angesichts des dramatischen Appells der Wissenschaftler zunächst aus. 20 % des CO_2 -Ausstoßes gehen auf das Konto des Verkehrs und davon wiederum 84 % sind direkt auf den Straßenverkehr zurückzuführen. Schon diese Zahlen legen nahe, dass der Treibhauseffekt auch ein verkehrspolitisches Thema sein muss – eigentlich ein „alter Hut“. Als 1988, also vor immerhin genau 20 Jahren, das IFEU-Institut eine Studie zum Vergleich von Schadstoffemissionen und Energieverbrauch im Stadtverkehr vorlegte, spielte CO_2 dabei nur eine untergeordnete (weil schon damals bekannte) Rolle. Es wurden nämlich „...einige, beim Betrieb eines Verkehrssystems anfallenden Luftschadstoffe nicht berücksichtigt. Dies gilt z.B. für das Kohlendioxid, dem mengenmäßig wichtigsten Endprodukt aller fossilen Verbrennungsvorgänge. Es wird als ein Hauptauslöser für befürchtete Treibhauseffekte angesehen. Die CO_2 -Emissionen sind in etwa proportional zum Einsatz fossiler Primärenergie.“ So weit, so schlecht.

„Die Verkehrspolitik der Nachkriegszeit zielte darauf ab, durch einen autogerechten Umbau der Städte und den massiven Ausbau des das Umland erschließenden Straßennetzes den Pkw-Besitz und dessen Nutzung attraktiv zu gestalten. Diese Verkehrspolitik ist gescheitert...“, so Dr. Christoph Zöpel, seinerzeit Minister für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr in NRW, im Vorwort zu dieser Studie – und durchaus in Übereinstimmung mit allen damals ernst zu nehmenden Verkehrswissenschaftlern. Eigentlich, so möchte man rückblickend meinen, müssten wir seit rund 20 Jahren Konsequenzen aus dieser Erkenntnis in der Verkehrspolitik beobachten können. Ein Pkw-Nutzer benötigt bekanntlich im Durchschnitt noch immer rund 8 l Treibstoff auf 100 km, ein Standard-Linienbus befördert bei einer Auslastung mit lediglich 16 Personen (also etwa einem Drittel seiner Sitzplatzkapazität) Menschen mit pro Kopf nur etwa 2 l Treibstoff entsprechend 0,07 kg CO_2 pro Fahrgast und Kilometer, der spezifische Primärenergieverbrauch elektrischer Nahverkehrsmittel

liegt teilweise noch erheblich günstiger. Eigentlich ist die Sachlage also gar nicht so kompliziert, wie gelegentlich versucht wird, sie darzustellen:

1. Je mehr fossile Brennstoffe im Verkehr verbraucht werden, desto höher die CO_2 -Emission.
2. Je höher der Anteil öffentlicher Verkehrsmittel am Modal Split ist, desto günstiger das Verhältnis der Verkehrsleistung zur Emission. Und schließlich:
3. Je weniger Treibstoff ein Pkw auf 100 km verbraucht, desto geringer seine CO_2 -Emission.

Während nun im straßengebundenen ÖPNV Sparsamkeit und Energieeffizienz oberstes Gebot der Fahrzeugentwicklung wurden, kam die Automobilindustrie mit der „Selbstverpflichtung“ davon, ab 2008 keine Neuwagen mit mehr als 140 g CO_2 /km anzubieten. Dass dieses Ziel nicht erreicht werden konnte, führt Prof. Dr. Ferdinand Dudenhöfer auf einen augenfälligen und simplen Sachverhalt zurück: Der Trend zu immer leistungsstärkeren Motoren ist ungebrochen. Reichten 1995 im Durchschnitt noch 95 PS aus, so durften es 2006 bereits über 125 PS sein, während die Produktion des extrem sparsamen VW Lupo zwischenzeitlich eingestellt wurde. Da aber die Faustregel viel PS = viel Spritverbrauch = hohe CO_2 -Emission ungebrochen gilt, können, gleiche Verkehrsmengen unterstellt, nur zwei Strategien wirklich zu einer verminderten Emission von Treibhausgasen führen – und die sind keineswegs neu oder spektakulär: Entweder wird Mobilität vom motorisierten Individualverkehr weg verlagert und/oder dieser Verkehr wird energieeffizient umgestaltet. Unabhängig davon, was Verkehrspolitik und Lobbyvertreter noch an „Innovationen“ propagieren oder an Bedenken gegen diese Strategien ins Feld führen mögen – die Zeit für Experimente scheint abzulaufen, wenn man dem UN-Weltklimabericht glauben darf.

Zwei wesentliche Hemmschuhe scheinen buchstäblich auf der Schiene zu liegen: einer im Automobilmarkt und ein anderer im ÖPNV selbst. Der Kfz-Markt und sein Umfeld verlangt (aus der Sicht der Automobilindustrie: Gott sei Dank) nach immer größeren, leistungsstärkeren Neuwagen – und sichert damit Arbeitsplätze. Selbst im innerstädtischen Verkehr kommt sich zwischenzeitlich beim Einparken eines Offroaders mit Allradantrieb kaum noch jemand lächerlich vor. Verkehrsminister Tiefensee, vormals Oberbürgermeister der beim Ringen um eine Porsche-Fabrikationsanlage siegreichen Metropole Leipzig, sorgte schließlich im Frühjahr 2007



Der Trend zum Individualverkehr ist, allen Diskussionen über den Klimawandel zum Trotz, noch keineswegs gebrochen...



Primärenergieverbrauch im direkten „Systemvergleich“: Im Quedlinburger Bahnhof begegnen sich seit der Verlängerung der Seltetalbahn hochmoderne LINT-Züge (Veolia/HEX) und Dampfzüge der HSB.

für die folgerichtige Lachnummer: eine Plakette möge, analog Kühlschränken oder E-Herden, künftig die Energieeffizienz eines Pkw anzeigen. Dabei solle freilich der CO_2 -Ausstoß ins Verhältnis zur Nutzlast gesetzt werden, was unterm Strich einen Spritfresser der Geländewagenklasse im Vergleich zu den meisten Kleinwagen als Ökoauto ausgewiesen hätte. Auch eine Umstellung der Kfz-Steuer-Bemessung von Hubraum auf CO_2 -Ausstoß (wie vom ADAC propagiert) macht allenfalls dann Sinn, wenn diese linear und nicht unter besonderer Berücksichtigung der Kfz-Leistungsklassen erfolgt. Dies wird übrigens sogar vom Verband der Automobilindustrie geteilt, auch wenn BMW darauf hinweist, dass „bestimmte Fahrzeugtypen und -klassen diskriminiert“ werden könnten (diese Formulierung findet sich allen Ernstes in einem Fachaufsatz). Doch seien wir ehrlich: selbst dann würde vermutlich nur die Prestigewirkung extrem dysfunktionaler Kraftfahrzeuge zulegen. Und schließlich, darauf weist der ADAC selbst hin, handelt es sich um einen „starken Anreiz zum Kauf“ neuer Fahrzeuge. Ob diese allerdings dann tatsächlich verbrauchsreduziert sind oder angesichts des Trends zu immer stärkeren Motoren dann am Ende sogar mehr Sprit verbrauchen – wer mag das sagen? Bisher jedenfalls (siehe oben) gelten „Ökoautos“ eher als Ladenhüter und es entscheidet bekanntlich „der Markt“. Marktwirtschaftlich konsequent und insofern voll im Trend liest sich der Ansatz eines intraindustriellen CO_2 -Handels, den Prof. Dudenhöfer als Option verfolgt. Dabei sollen Hersteller sparsamer Kfz die Einsparerfolge ihrer technischen Entwicklungen mittels „Emissionshandel“ verkaufen können, was den Vorteil aufweise, dass dem Automobilmarkt keine Mittel entzogen sondern gar an den Käufer weitergegeben werden. Dies allerdings funktioniert, so Dudenhöfer, nur, wenn die entsprechenden Einnahmen nicht einfach in Unternehmensgewinnen versickern, was „der hohe Wettbewerb in der Automobilindustrie sicherstellt“. Ähnlich argumentierte man bei der Freigabe der Strom- und Gaspreise... So sehr man diese Ideen auch dreht und wendet – sie outen sich mehr oder weniger als symbolische Politikansätze ohne adäquaten und vor allem kurzfristig messbaren Effekt auf den Ausstoß von Treibhausgasen.

Die CO_2 -Effizienz verkehrspolitischer Maßnahmen scheint sich, so könnte man meinen, umgekehrt proportional zu ihrer politischen Akzeptanz abzubilden. Seit auch nicht weniger als 20 Jahren ist bekannt und wird allenfalls noch in Details diskutiert, dass z.B. ein Tempolimit auf Autobahnen deutliche Effekte hätte – einerseits durch Senkung der besonders treibstoffintensiven Höchstgeschwindigkeiten, mehr fast noch infolge der dann gleichmäßigeren Fahrweise. Angesichts der Verhältnisse in den europäischen Nachbarstaaten, die ausnahmslos über Tempolimits verfügen und deren Wirtschaft dennoch überlebt hat, dürfte dieses verkehrspolitische Tabu irgendwann fallen. Schließlich wurden der europäischen Harmonisierung schon nationale Regelungen mit weit höherer gesellschaftlicher Akzeptanz geopfert.

Betrachtet man die Entwicklung des Modal Split, insbesondere das Verhältnis zwischen motorisiertem Individualverkehr und ÖPNV, so kommt man nicht umhin, verkehrspolitische Misserfolge einzuräumen. Alle Push & Pull-Maßnahmen der letzten Jahrzehnte, Telematik etc. konnten, von

punktuellen Ausnahmen abgesehen, den Trend zum Auto allenfalls bremsen, nicht aber umdrehen. Viel wurde in diesem Zusammenhang über die verzerrte Kostenwahrnehmung geschrieben und diskutiert: Warum bewerten Autofahrer subjektiv die Kosten des Kfz-Verkehrs meist zu niedrig, überschätzen aber die des ÖPNV? Ein Grund dürfte in der Verteilung auf variable und fixe Kostenbestandteile, also kilometerabhängigen und nicht fahrleistungsspezifischen Aufwendungen, liegen. Beim Auto stellen letztere einen ganz erheblichen Sockelaufwand dar: Steuern und Versicherungen werden auch dann fällig, wenn der Pkw selten benutzt wird, ja sie fallen selbst dann fast unverändert an, wenn er bewusst zugunsten des ÖPNV stehengelassen wird. Umgekehrt erscheint der ÖPNV gerade dann als „teuer“, wenn er ohne Zeit- oder Bonuskarten gelegentlich zum Normaltarif genutzt wird. Der Vergleich „hier: Spritkosten – dort: Einzelticket“ ist zwar schief, für wahlfreie Verkehrsteilnehmer gleichwohl realitätsnah. Wer auf die gelegentliche Nutzung des eigenen Pkw nicht verzichten möchte, spart bei einer Fahrt mit Bus und Bahn letztlich nur die variablen Kilometerkosten des Kfz ein und zahlt, CO_2 hin oder her, häufig noch drauf. Gelänge es, die „out-of-pocket-costs“ vergleichbar zu gestalten, also die Bedeutung der Fixkosten zurückzudrängen, wäre zweierlei erreicht: zum einen wären die Kilometerkosten leichter vergleichbar und zum anderen würde man mit jeder ÖPNV- statt Pkw-Nutzung direkt sparen, ohne sein Auto gleich abschaffen zu müssen. Auch dafür liegt eine Idee seit mehr als 20 Jahren in der Schublade. Man wird sich wohl an eine „Forderung“ der Grünen erinnern, die auf einen Preis von 5 DM/Liter Treibstoff hinauslief und mithin als absurd und realitätsfern empfunden wurde. Woran sich kaum jemand erinnert: dieser Spritpreis wurde nicht als Empfehlung einer „staatlichen Plankommission“ propagiert sondern war unter verschiedenen Rahmenbedingungen errechnet worden – eine davon: Abschaffung der Kfz-Steuer und Umlegung auf den Spritpreis. Damit wäre bereits damals sowohl die Herstellung der Preisvergleichbarkeit zwischen Pkw und ÖPNV als auch die Koppelung der Kilometerkosten an die CO_2 -Emission (und zwar unabhängig von Hubraum oder PS) auf den Weg gebracht worden: Man spart mit jeder konkret auf den ÖPNV verlagerten Einzelfahrt und muss dennoch das mit Prestige, Individualität und einer gewissen Lebensqualität verbundene Auto nicht gleich abschaffen.

Gespräche mit Fachkollegen, insbesondere solchen aus Verkehrsunternehmen oder ihren Verbänden, sind nicht selten an diesem Punkt der Diskussion beendet – als bestünde das einzig relevante Problem darin, die Verkehrsmittelwahl möglichst vieler Menschen zu beeinflussen und die Verkehrsunternehmen müssten lediglich abwarten, bis sich ihre Verkehrsmittel zu füllen beginnen. Dabei darf nicht vergessen werden: der Großteil einer ggf. verlagerten Nachfrage wird sich genau auf die Zeiten konzentrieren, in denen öffentliche Verkehrsmittel – zumal in Ballungsräumen – bereits heute gut ausgelastet verkehren. Peter Kellermann, Chef des Hamburger Verkehrsverbundes, deutete dies vor einigen Wochen im Gespräch mit der Hamburger Morgenpost bemerkenswert offen an: „Wenn wir diesen tollen Erfolg weiter ausbauen wollen, stoßen wir an die Grenzen der Infrastruktur.“ Die Kapazität der Schnellbahnsysteme lässt sich, besonders in der Rush-Hour, nicht zu wirtschaftlich vernünftigen Bedingungen beliebig erweitern und das ergänzende Busnetz erst recht nicht. Nicht nur, dass die Busse abseits eigener Trassen im Verkehr stecken bleiben, für die in Hamburg eingeführten überlangen Gelenkbuszüge fehlt es an geeigneten Linienführungen gerade im innerstädtischen Bereich sowie an adäquaten Haltestellen. Nun möchte man meinen, zwischen klassischen Schnellbahnen und Omnibussen füllten Stadtbahnsysteme die Kapazitätslücke vergleichsweise ideal und in der Tat wurden auch in Hamburg Ende der 90er Jahre Machbarkeitsstudien auf den Weg gebracht, um die Rückkehr der beim Betreiber wenig beliebten Straßenbahn auszuloten. Interessantes hatte sich dabei gezeigt: Für den Wiederaufbau eines schließigen, aus fünf wichtigen Strecken bestehenden Stadtbahnnetzes incl. Betriebshof, dessen Anbindung sowie die Beschaffung entsprechender Fahrzeuge wären umgerechnet rund 500 Mio EUR zu veranschlagen gewesen, wovon auf Hamburg selbst rund 380 Mio EUR entfallen wären. In einem durchaus vergleichbaren Bereich von geschätzt 250 bis 300 Mio EUR liegt nun stattdessen eine ganz andere Investition in Hamburg. Die Anbindung der neuen „Hafencity“ mittels einer den Hafen unterirdisch querenden U-Bahn-Stichstrecke (U 4) von wenig mehr als 3 km Streckenlänge, wird voraussichtlich 2011 in Betrieb gehen. Die Chance, mit diesem Investitionsvolumen einen ungleich größeren Kapazitätseffekte für das Gesamtsystem zu erreichen, ist ein weiteres Mal vertan worden. Zuletzt im Bürgerschaftswahlkampf geführte Diskussionen,

inwieweit die U-Bahn oberirdisch nach Süden würde verlängert werden können, um wenigstens teilweise die Netzwirkung einer Stadtbahn zu kompensieren, könnten versöhnlich stimmen. Allein: eine U- bzw. Hochbahn mit Seitenstromschiene einigermaßen stadtverträglich in ein Straßenbahnnetz zu überführen, dürfte am Ende weder technisch noch wirtschaftlich überzeugen.

Dies ist nur ein Beispiel für auch im ÖPNV noch unausgereizte Potentiale. Man könnte die Liste fortsetzen: Macht es Sinn, Bahnstrecken in der Fläche (wie in den neuen Bundesländern ungebrochen) abzubestellen und quasi den Rückweg zur Schiene abzubrechen? Ist es vernünftig, diese dann auch dem Güterverkehr weitgehend zu entziehen und Massengüter wie Holz, Rüben, Schrott oder Müll an den Lkw zu binden? Waren die Kürzung der Regionalisierungsmittel oder die Senkung der Ausgleichsbeträge für den Schülerverkehr (§ 45a PBefG) auf Vorschlag der Finanzexperten Koch und Steinbrück diesbezüglich kluge Schachzüge? Oder ist es am Ende gar doch so, dass Finanz-, Verkehrs- und Wettbewerbspolitik real gemacht, das Thema CO₂ aber noch vorrangig symbolisch berücksichtigt wird? ■ ■

Literatur

- Zapp, K.: Klima reif für Züge, in: Internationales Verkehrswesen 11/2007

- Albrecht, J./Dosch, B./Niedermeier, M.: Kfz-Steuer an CO₂-Ausstoß orientieren, in: Internationales Verkehrswesen 9/2007
- Kluge, J./Stromberger, R.: CO₂-Reduktion im Verkehr – alle sind gefordert, in: Internationales Verkehrswesen 6/2007
- INFRAS: Untersuchung zu Folgekosten des Verkehrs (im Auftrag der Allianz „Pro Schiene“) 2007
- HAVAG: Pro ÖPNV – Pro Halle (vom Nutzen des kommunalen Nahverkehrs), 2006
- Bundestagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen: Green Car Concept, 2007
- Dudenhöfer, F.: First Best-Ansatz – CO₂-Handel in der Autoindustrie, in: Internationales Verkehrswesen 5/2007
- PGN: Machbarkeitsstudie Mobilitätsmanagement im Rahmen des EU-Projekts SA-VE/Mobasto, 2001
- Hamburger Hochbahn AG: diverse Veröffentlichungen zum Thema
- UN-Weltklimabericht Teil 1 – 3, 2007
- Öko-Test 03/2007: CO₂-Bilanz nach Kfz-Typen
- Hamburger Morgenpost vom 7.3.2007: Warum fahren Sie einen Klimakiller?
- Höpfner, U./Schmidt, M./Schorb, A./Wortmann, J.: PKW, Bus oder Bahn? – Schadstoffemissionen und Energieverbrauch im Stadtverkehr 1984 und 1995, IFEU-Institut 1988