

Zukunft des Verkehrs

Anmerkungen zur Studie des Verkehrsministers

Der Transport von Waren wachse in den nächsten 30 Jahren um 50 Prozent meint eine Studie von intraplan und Trimode im Auftrag des Verkehrsministeriums. Begründet wird das damit, dass die Bevölkerung nicht sinkt, wie erwartet, sondern bei 83 Millionen Einwohnern stagniere.

Wieso die Transporte steigen, wenn die Bevölkerung nicht weiter wächst, begründet der Verkehrsminister:

„Ausschlaggebend für die starke Zunahme des Verkehrs auf der Straße ist ein Strukturwandel im Güterverkehr. Durch die Energiewende gibt es einen starken Rückgang bei Massen- und Energiegütern wie Kohle, Koks, Mineralölprodukte, Erze, die bisher vor allem auf Schiene und Wasserstraße transportiert wurden.

Großes Wachstum gibt es bei Gütern, die überwiegend auf der Straße befördert werden. Hierzu zählen Postsendungen (+200 Prozent), Sammelgüter (+91 Prozent) sowie Stückgüter, z.B. Nahrungs- und Genussmittel (+29 Prozent).“

Da wüsste man doch gerne um wie viel die Massengüter zurück gehen werden, denn dadurch werden ja auch Kapazitäten frei. Der Minister behauptet, dass ein Güterzug, der 2000 Tonnen Kohle transportierte mit Stückgütern nur einen Bruchteil davon transportieren könne. Warum? Liegt es an der Verpackung (Ein Computer wird meistens in ein oder zwei Kartons verpackt, die auch noch Stoßfänger enthalten, damit er nicht kaputt geht.)? Oder liegt es an unterschiedlichen Stückgut-Größen (Obst, Kleidung, oder Elektronik erfordern andere Transportbedingungen.) ? Oder sind Container im Schnitt leichter, als Schüttgüter?

Wenn die Menschen nicht wesentlich mehr pro Nase verbrauchen, dann erscheint eine Verdopplung des Güter-Transportes unrealistisch. Außerdem, wer soll das bezahlen?

Einen erheblichen Teil des Verkehrs erwartet der Minister durch den Klima-gerechten Umbau von 19 Millionen Wohngebäuden, was einen erheblichen Baustellen-Verkehr nach sich ziehen werde. So wünschenswert eine Verbesserung unzulänglicher Wohngebäude wäre, so fraglich ist, ob das Geld für die Sanierung aufgebracht werden wird, wenn schon nicht einmal die – wegen der Wohnungsnot – nötigen Neubauten erstellt werden. Ganz abgesehen einmal davon, dass die Baubranche möglicher Weise gar nicht in der Lage sein dürfte den Ausbau der Bahngleise und Brücken zu leisten, um nur den gegenwärtigen Stand zu erhalten. Der riesige Sanierungsstau bei der Bahn, aber auch bei manchen Straßen wird vermutlich dazu zwingen zuerst die Dinge anzupacken, die am Dringendsten sind. Bei Bahnstrecken kann die Sanierung durch Spezialfahrzeuge erfolgen, bei der Straße wird das zum größten Teil mittels LKW erfolgen müssen. Da der private Pkw-Verkehr nur um 4 % zunehmen soll, stellt sich die Frage, ob man überhaupt so viele Straßen braucht.

Was völlig außer Acht gelassen wird, ist das sinkende Einkommen großer Bevölkerungsteile und der hohe Anteil der Rentner, die sich ebenfalls nicht mehr so viel leisten können, wie als Berufstätige. Wo soll denn das Geld für die durchaus wünschenswerte Sanierung der Wohngebäude herkommen? Das muss ja irgend wo anders eingespart werden.

Ebenfalls nicht berücksichtigt wird der Trend zu mehr Bioprodukten, die bei der Herstellung umweltfreundlicher sind, als herkömmliche Landwirtschaft. Allein für Bayern errechnete die TU München bei 13% Bioanbau-Fläche eine Ersparnis von 300 Millionen Euro im Jahr. Da Bioprodukte am Besten regional vermarktet werden, müssen sie auch nicht per Lastwagen aus entfernten Ecken der EU heran gekarrt werden. Es gibt also auch Entwicklungen, die Verkehrsmindernd sind. Wenn man dafür sorgen würde, dass die Preise die tatsächlichen Kosten spiegeln, dann wäre Bio heute schon in vielen Bereichen billiger. Falls es Bayern gelänge den Anbau auf 30 % der Fläche auszuweiten, so die TU München, stiege der Kostenvorteil sogar auf 750 Millionen Euro.

Wenn man die zur Zeit anhaltenden Reallohnverluste betrachtet, dann erscheint es fraglich, ob die Menschen in Zukunft noch so viel Reisen können. Wie da eine Zunahme des Luftverkehrs um 68 % zustande kommen soll, erschließt sich mir nicht. Dass der Pkw-Verkehr um 4 % zunehmen und der Fußgängerverkehr zurück gehen werde (-8%), ist denkbar. Aber wieder ist die Frage offen, wer sich denn noch Ausflüge und Urlaubsfahrten leisten kann. Die Autoren gehen aber von einer Zunahme um 17 % aus. Dabei sinkt die Zahl der Erwerbstätigen bis 2051 um 3.3 %. Also wird weniger Geld zur Verfügung stehen.

Eine Steigerung des Personenverkehrs um 13 % (68 % Flugzeug, 52 % Bahn, 25 % Bus / ÖPNV und 36 % Fahrrad sowie 4 % Pkw und -8 % Fußgänger) erscheint kühn, da zum Beispiel die Bahn eine derartige Steigerung auf absehbare Zeit nicht leisten kann, da das Netz marode ist, was zu Mangel an Plätzen, zu Unpünktlichkeit und Unzuverlässigkeit führt. Auch der ÖPNV klagt über Personalmangel und steigende Kosten. Warum sollte das bei Lkws anders sein?

Wenn aber der Güterverkehr um insgesamt 46% zunehmen soll, wovon der Lkw 54 % und die Bahn 33 % übernehmen, dann erscheint das angesichts verstopfter Innenstädte und Staus auf Fernstraßen völlig unrealistisch. Auch die Bahn dürfte das kaum schaffen, selbst, wenn die weg fallenden Züge mit Schüttgütern (Kohle, Sand, Treibstoffe) etwas Luft schaffen, so sind schon heute viele Strecken weitgehend ausgereizt. Da für jedes Auto gilt, dass es mindestens zwei Parkplätze braucht, einen von dem aus es abfährt und einem dort, wo es ankommt, dann würde das auch zu einer weiteren Versiegelung der Landschaft durch Lkw-Parkplätze führen. Zudem belasten die Lkws die Straßen stärker, sodass die Abstände sinken würden, in denen man die Straßen sanieren muss.

Es gibt also eine Menge Gründe, die darauf hinweisen, dass die Verlängerung gegenwärtiger Entwicklungen in die Zukunft – trotz Berücksichtigung von Home Office und Krieg in der Ukraine – keine Entwicklung aufzeigt, die vernünftig, oder für die Bürger Lebenswert erscheint. Im Gegenteil die Studie zeigt, was uns blüht, wenn wir einfach so weiter machen, wie es der Minister vielleicht gerne hätte. Man muss sich nur einmal vorstellen, dass in der Straße vor der Haustür doppelt so viele Lkws fahren sollen, wie heute. Bei allen kleinen Straßen bräche der Verkehr zusammen und der ÖPNV käme mit Bus oder Bahn gar nicht mehr durch, geschweige denn pünktlich. Wie es auf den Autobahnen aussähe ist klar: Kilometer langer Stau!

Die Studie zeigt zugleich, wie die Maßnahmen gegen den Klimawandel torpediert werden würden, weil man den Götzen Verkehr für wichtig hält, als das Wohl der Bürger. Dass Unternehmen, die seit Jahren selbst im Verkehrssektor tätig sind, da eine etwas einseitige Sicht haben könnten, liegt nahe.

Das Alles erinnert an die sechziger, siebziger Jahre, als man mangels Parkplätzen in vielen Städten Parkplätze auf Gehwegen markierte, statt sich einzugestehen, dass der Verkehr um so eher zusammenbricht, je mehr Leute zu gleicher Zeit fahren oder parken wollen. Diese Maßnahme verschob den Verkehrskollaps ein wenig und die Verlegung des ÖPNV unter die Erde (U-Bahnen) schuf hie und da noch ein paar Fahrspuren, aber schließlich musste man sich eingestehen, dass es so nicht weiter gehen könne. Heute will man in den Innenstädten den Verkehr verringern. Fußgänger bekamen Schutzzonen, aber die werden längst wieder von Autofahrern und Fahrradfahrern entwertet.

Kurz, der Minister hat auf die sich abzeichnende Entwicklung keine Antwort. Eine Antwort müsste sein, dass man unnötige Transporte (Krabben zum Pülen nach Nordafrika und zurück!) vermeidet, dass umweltschädliche Subventionen (Agrardiesel, Flugkerosin, Dienstwagen Privileg) abgebaut werden, die über 60 Milliarden Euro betragen, womit man doch einige Probleme anpacken könnte.

Neben der Vermeidung von unnötigem Verkehr, könnte man auch durch die Gestaltung von Wohnviertel Verkehr verringern, wenn dort, wie noch in den fünfziger Jahren, Läden alles anböten, was man im Alltag braucht. Dann wäre Einkaufen zu Fuß oder mit dem Fahrrad kein Problem. Genau so sollten in Wohnungsnähe Erholungsgebiete und Freizeitangebote bestehen, damit man gar nicht erst weit weg fahren muss. Dann würde ein längerer Ausflug auch wieder zu etwas Besonderem, auf das man sich freut, das man beglückt erlebt und von dem man lange zehren kann. Dass man auch mit der Bahn in den Urlaub fahren kann, wissen die Älteren noch. Aber dazu muss zunächst einmal die Bahn saniert werden und wieder pünktlich verkehren. Das dürfte bis weit nach 2051 dauern, selbst, wenn das nötige Geld verfügbar wäre.

Dass der Minister mit dieser Studie nicht in Einklang mit dem Koalitionsvertrag ist, dürfte er selbst wissen. Er sieht sie wohl als Sammlung von Argumenten für seine Ansicht, dass ein Verkehrsminister den Verkehr schützen muss. Ob er auch erkennt, dass die skizzierte Entwicklung allen Bürgern schaden würde, das muss man wohl bezweifeln.

