

Auf der Fahrt in die totale Autogesellschaft

Zehn Thesen zum Transport von Menschen und Gütern auf Straße und Schiene

Dr. Winfried Wolf, geb. 1949 in Horb, Studium der Germanistik und Politikwissenschaft in Freiburg/Br. und Berlin, ist seit 1974 als Journalist tätig. Neueste Buchpublikationen: Autokrieg - Konzerne rüsten für die Zukunft, Hamburg 1986; Eisenbahn und Autowahn, Personen- und Gütertransport auf Schiene und Straße. Geschichte, Bilanz, Perspektiven, Hamburg 1987.

1. Teststrecke Bundesrepublik

Die Internationale Automobilausstellung im September 1987 in Frankfurt/M. schien Kraft und Herrlichkeit der internationalen und bundesdeutschen Automobilindustrie zu dokumentieren. Ohne Zweifel: Diejenigen, die sich die Autogesellschaft auf ihre Fahne geschrieben haben, sind wieder in der Offensive. „Waldsterben“ ist out, der Zwölfzylinder in, das Prädikat „schadstoffarm“ integraler Bestandteil der Profitmaximierung.

Die Bundesrepublik Deutschland wurde zum Fackelträger der automobilen Freiheit. Die „Nummer eins“ unter den japanischen Autoherstellern schreibt 1987 in ihrer Festschrift zum fünfzigjährigen Bestehen: „Was die wenigsten wissen: Die deutschen Autobahnen sind die Teststrecken für Toyota-Fahrzeuge ... Im letzten beschränkungsfreien Autoland der Welt wird jeder Toyota maximalen Höchstgeschwindigkeiten ausgesetzt und auf seine Autobahn-tauglichkeit hin sorgfältig durchgetestet.“

Nicht nur die fernöstliche Konkurrenz versteht die „zivilen“ bundesdeutschen Betonpisten als werkseigenes Testgelände; BMW lud kurz vor Eröffnung der Internationalen Automobilausstellung gleich 500 Journalisten zur Testfahrt mit dem neuen 300 PS starken Zwölfzylinder auf die A 7 in Schleswig-Holstein ein. Begründung: Da dort die Geschwindigkeit nicht begrenzt sei, eigne sich die Autobahn bestens als Teststrecke für die 250 km/h schnellen Karossen. Vorsichtige Einwände des schleswig-holsteinischen Innenministers erwiesen sich als bodenlos, betont doch das Bonner Bundesverkehrsministerium, daß „grundsätzlich jedes Fahrzeug, das ordnungsgemäß zugelassen ist, unsere Straßen benutzen kann“, sprich: mit 300 km/h und unbegrenzt mehr.

Das war nicht immer so. So schien 1973 eine Wende auf dem Weg in die totale Autogesellschaft erreicht. Ein „Spiegel“-Artikel aus dieser Zeit, verfaßt noch vor der „Ölkrise“, liest sich heute wie eine Räuberpistole: „Seit in Bonn Sozialdemokraten regieren, sind die Autofahrer der Republik auf schlechte Wegstrecke geraten. Eben noch Rollgut sozialen Fortschritts, soll die Kraftfahrt schon scharf gebremst werden: als Vehikel des Asozialen, das Umwelt nur zerstört... Jochen Vogel... hält dafür, daß ‚in Städten der öffentliche Massenverkehr einen deutlichen Vorrang haben muß und daß in diesem Bereich das Auto zurückgedrängt‘ werden muß...“

1983/84 erlebte die neu gebildete CDU/CSU-FDP-Koalition eine vergleichbare Situation. Die internationale Krise der Fahrzeugbranche in den Jahren 1980 bis 1982 und Themen wie „Waldsterben“ und „Tempolimit“ drängten die Propagandisten der Autogesellschaft kurzfristig in die Defensive. Doch mit dem allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwung kam der neue Autoboom; die umweltpolitische Debatte wurde abgewürgt. BMW ließ- beispielsweise in der Zeitschrift „natur“ (!) - mit dem Slogan werben: „Was die Umwelt braucht sind nicht neue Diskussionen, sondern neue BMW“.

Im Rückblick erscheinen die vergangenen vier Jahre dagegen von einer konzentrierten Kampagne zugunsten des Straßenverkehrs bestimmt. „Autofahrer, die sich zügig fortbewegen, sind konzentrierter“, lautete (1983) der Einspruch des Bundesverkehrsministers gegen ein Tempolimit. Und das Vorstandsmitglied der Adam Opel AG Gáb verdeutlichte anhand der „Systemfrage“, weshalb die Bundesrepublik das einzige zivilisierte Land mit einer nach oben offenen Raserskala bleiben muß: „Tempo 100 - das ist das Geschwindigkeitsniveau der DDR.“

2. Auf dem Weg in die totale Autogesellschaft

Seit Gründung der Bundesrepublik Deutschland findet eine scherenartige Auseinanderentwicklung zwischen dem Straßenverkehr einerseits und dem schienengebundenen Verkehr andererseits statt. Die offizielle Verkehrspolitik zielt darauf ab, bis zur Jahrhundertwende die totale Autogesellschaft zu realisieren.

1950 nahm der Individualverkehr - der Personenverkehr mit Personenkraftwagen (Pkw) - erst einen Anteil von 33 Prozent an den gesamten Transportleistungen ein. 1960 waren es bereits 64 Prozent und 1970 sogar 77 Prozent. 15 Jahre später - im Jahr 1985 - liegt der Anteil des Individualverkehrs bereits bei über 80 Prozent aller Verkehrsleistungen im Personenverkehr. Im selben Zeitraum sank der Anteil des Schienenverkehrs beim Personenverkehr von knapp 40 auf 5 Prozent. Diese *anteilmäßige* Entwicklung übersetzt sich in noch deutlichere absolute Zahlen: Die Fahrleistungen (Personenkilometer) im Pkw-Verkehr haben sich 1984 gegenüber 1950 verzwanzigfacht - sie stagnierten jedoch im Schienenverkehr.

Die Entwicklung im Gütertransport gleicht im wesentlichen derjenigen im Personenverkehr, mit dem Unterschied, daß sich hier der Straßenverkehr erst später als dominierende Verkehrsform durchsetzt. Zwischen 1970 und 1980 verdoppelten sich die Leistungen im Straßengütertransport in absoluten Zahlen (trotz zeitweiliger wirtschaftlicher Stagnationstendenzen), die Transportleistungen auf der Schiene gingen um 25 Prozent zurück.

Die freie Fahrt in die totale Autogesellschaft bis zum Jahr 2000 schlägt sich im Bundesverkehrswegeplan '85, der Ende 1985 im Bundestag mit den Stimmen von CDU, CSU, FDP und SPD verabschiedet wurde und die Verkehrswegeinvestitionen bis 1995 festschreibt, nieder. Diesem Plan liegen folgende Annahmen und Vorgaben zugrunde:

- Die Zahl der auf bundesdeutschen Straßen rollenden (und stehenden) Pkw erhöht sich nochmals um rund 20 Prozent (auf 31 Millionen Einheiten) - bei rückläufiger Bevölkerungszahl.
- Das Autobahnnetz wird jährlich um 120 km und bis zum Jahr 2000 auf eine Gesamtlänge von 10 500 km erweitert (1985 = 8000 km). Das gesamte bundesdeutsche Straßennetz wächst bis zum Jahr 2000 jährlich um 1000 km.
- Demgegenüber wird die Bundesbahn ihr Streckennetz im Personenverkehr bis 1995 um über 30 Prozent (auf 15 500 km) und im Güterverkehr um rund 20 Prozent (auf 22 000) abbauen.
- Dementsprechend sollen laut Bundesverkehrsministerium der Personen- und Gütertransport auf Straßen bis zur Jahrhundertwende nochmals um 20 beziehungsweise 25 Prozent wachsen, der Transport von Personen und Gütern auf Schienen dagegen stagnieren.

Eine allgemeine Erkenntnis ist: Während sich die offiziellen Prognosen über das wirtschaftliche Wachstum seit den siebziger Jahren als zu optimi-

stisch erweisen, bleiben die prognostizierten Wachstumsraten des Individualverkehrs hinter der realen Entwicklung zurück. So hat das Wachstum des Pkw-Bestands in den Jahren 1985 bis 1987 die statistischen Grundlagen, die dem Bundesverkehrswegeplan '85 zugrunde liegen, bereits überholt. Zur IAA 1987 präsentierte Shell eine neue Studie. In ihr wird für das Jahr 2000 ein um nochmals eine Million Einheiten höherer Pkw-Bestand vorausgesagt: 32 Millionen Pkw (35 Millionen Kfz) bei dann weniger als 60 Millionen Einwohnern sollen dann einen Motorisierungsgrad, wie er heute bereits in den USA erreicht ist, bescheren.

3. Mobilität

Mit dem Straßenverkehr sei Verkehr für die Masse der Bevölkerung erst ermöglicht worden. Nur der Straßenverkehr gewährleiste eine gesellschaftliche Mobilität, wie sie für die „moderne Industriegesellschaft“ erforderlich sei. Gegen diese herrschende Ideologie der Autogesellschaft sprechen die Geschichte des Verkehrssektors und die Analyse des Wachstums der Verkehrsleistungen, die nach dem Zweiten Weltkrieg stattfanden. Es waren im wesentlichen Verkehrsverlagerungen (vom Fußgänger und Fahrradverkehr zu motorisiertem Verkehr) und die Zersiedelung, welche die genannten Verkehrssteigerungen verursachten.

Es waren Eisenbahn und Schienenverkehr, die erstmals in der Menschheitsgeschichte einen Transport von Personen und Gütern im großen Maßstab ermöglichten und realisierten. Im Zeitalter der industriellen Revolution bewirkte der Schienenverkehr die Revolutionierung des Transportsektors; die industrielle Revolution fand in den Eisenbahnen ihr infrastrukturelles Zugpferd. Die Transportleistungen im Schienenverkehr erreichten in dieser Zeit Steigerungen und absolute Werte, die sich von denjenigen des Straßenverkehrs nach dem Zweiten Weltkrieg nicht qualitativ unterscheiden. So wurden 1880 -als sich der Eisenbahnbauboom bereits seinem Ende näherte - im Deutschen Reich rund 200 Millionen Personen im Schienenverkehr befördert. 1925 wurde mit 2,2 Milliarden beförderten Personen eine zehnfach höhere Transportleistung im Schienenverkehr erbracht. Im *Güterverkehr* erfolgte zwischen 1880 und 1928 eine Verdreifachung des Verkehrsaufkommens und eine Verfünffachung der Transportleistungen.¹

Versteht man „Mobilität“ als einen qualitativen Begriff, dann darf sich diese nicht an zurückgelegten Kilometern orientieren. Die entscheidende Fragestellung muß dann lauten: Wie groß ist die Zahl der im Transportsektor *erfüllten Zwecke*, wieviel für die Menschen sinnvolle - von ihnen gewünschte oder bei

¹ Im Personenverkehr wird die Transportleistung in Personenkilometern (Pkm) ausgedrückt. Es handelt sich um die Kilometersumme aller beförderten Personen. Das Verkehrsaufkommen bezeichnet hier die Gesamtzahl aller beförderten Personen (jeweils in einem bestimmten Zeitraum, in der Regel im Kalenderjahr). Im Güterverkehr wird die Transportleistung in Tonnenkilometern gemessen (tkm). Es handelt sich dabei um das Produkt aus Beförderungsmasse (t) und Beförderungsentfernung (km). Das Güterverkehrsaufkommen bezeichnet die quantitative Messung aller beförderten Güter einschließlich deren Verpackung, also die Anzahl der beförderten Güter.

einer zweckmäßig organisierten Gesellschaft notwendige - Ortsveränderungen fanden statt, und wieviel Zeit mußten die Menschen zur Erzielung dieser Verkehre aufwenden? So erhöht sich im Zeitraum 1950 bis 1980 zwar die Zahl der im Bundesgebiet zurückgelegten Personenkilometer um das Siebenfache. Das Verkehrsaufkommen - die Zahl der beförderten Personen - steigt jedoch nur um das Viereinhalbfache. Die zweite Relativierung der behaupteten gesteigerten Mobilität erfolgt mit der Entschlüsselung der statistischen Definition von „Verkehr“: Damit ist nur der motorisierte Verkehr erfaßt (Verkehr auf Schienen, Straßen, Schiffen, mit Flugzeugen). Der Fußgänger- und Fahrradverkehr ist nicht eingeschlossen. Nun kam es aber in den vier Jahrzehnten nach dem Zweiten Weltkrieg zu einer großangelegten Verlagerung von früher zu Fuß und per Velo bewältigtem Verkehr zum motorisierten Verkehr; ein großer Teil des Wachstums des statistisch erfaßten „Verkehrs“ besteht aus solchen Verkehrsverlagerungen. Schließlich ist ein großer Teil der erhöhten Verkehre auf die *erzwungene* Mobilität zurückzuführen. Diese ist Resultat von Zersiedelungstendenzen, wirtschaftlichen und kommunalen Konzentrationsprozessen, die mehr Verkehre, vor allem motorisierten Verkehr, schaffen.

„Das Verkehrsbedürfnis eines Großstädtlers westlicher Zivilisation beläuft sich pro Jahr und Nase auf etwa tausend Zielbewegungen, von denen etwa 650 fußläufigen Charakter hätten, wenn sie vom Städtebauer richtig geplant wären.“ Diese revolutionäre Erkenntnis wurde vor drei Jahrzehnten von Martin Wagner, nach dem Ersten Weltkrieg Stadtbaurat in Berlin, festgehalten. Es läßt sich statistisch belegen, daß der Satz auch heute seine Gültigkeit hat — jeder Bundesbürger realisiert Mitte der achtziger Jahre pro Jahr nicht mehr solcher „Zielbewegungen“ als in den fünfziger Jahren oder als ein Bürger des Deutschen Reichs in den zwanziger Jahren: rund tausend.²

4. Gesamtgesellschaftliche Kosten des Straßen- und Schienenverkehrs

Trotz einer lange Zeit betriebenen Verkehrspolitik der einseitigen Parteinahme für den Straßenverkehr liegt Mitte der achtziger Jahre der volkswirtschaftliche Kostenpreis je Transporteinheit im schienengebundenen Verkehr ungefähr auf dem Niveau desjenigen, der im Straßenverkehr entsteht. Bei Berücksichtigung nicht oder kaum quantifizierbarer, aber nichtsdestoweniger realer gesellschaftlicher Kosten (u. a. durch Umweltzerstörung und Verkehrsoffer) kommt die Transportleistung im Straßenverkehr die Gesellschaft um ein Vielfaches teurer als im schienengebundenen Verkehr.

² Als Zielbewegung werden Wege im Berufs-, Einkaufs-, Ausbildungs-, Geschäftsreise-, Freizeit- und Urlaubsverkehr definiert. Die Kombination der Benutzung unterschiedlicher Verkehrsarten für einen Weg - etwa Anmarsch zum Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu Fuß, Weiterfahrt mit Tram etc. - wird als eine Zielbewegung definiert. Ende der fünfziger Jahre wurden von den Bundesbürgern mit einem Lebensalter über 6 Jahre insgesamt 48 Milliarden Zielbewegungen - zu Fuß, per Fahrrad, im ÖPNV, per Pkw, in der Luft, mit der Bundesbahn - vorgenommen. Bei 52 Millionen Bundesbürgern dieses Alters ergibt das pro Kopf 920 Zielbewegungen. 1982 waren es 55 Milliarden Bewegungen solcher Arten und - bei einer Wohnbevölkerung im Alter von 6 und mehr Jahren von 58,1 Millionen - pro Kopf 960 Zielbewegungen. Nach: *Verkehr in Zahlen* 1985, herausgegeben vom Bundesministerium für Verkehr, S. 164 ff., und eigene Berechnungen.

Wenn man die volkswirtschaftlichen Kosten des Straßen- und des Schienenverkehrs in Form einer Momentaufnahme vergleichen will, dann müssen als erstes die unterschiedlichen Strukturen von Straßenverkehr mit einer Trennung von öffentlichen Verkehrswegen und privaten Verkehrsmitteln - und Schienenverkehr - mit einem Verkehrsweg und Verkehrsmittel umfassenden Unternehmen Bundesbahn - berücksichtigt werden. Wenn für den Straßenverkehr alle im öffentlichen Sektor und bei den privaten Kfz-Besitzern anfallenden Kosten addiert und durch die Personenkilometerleistung dividiert werden, dann entsteht ein Personenkilometerpreis, der für 1977 über demjenigen im Schienenverkehr und 1983 leicht darunter liegt. Eine solche Momentaufnahme ist jedoch nicht ausreichend. Nachdem jahrzehntelang staatliche Investitionen in den Straßenbau fließen, denen keine entsprechenden Einnahmen aus Kfz- und Mineralölsteuer gegenüberstanden, ergab sich erstmals 1976/77 und dann wieder seit 1982 ein positiver Saldo. Um einen Vergleich mit der Bundesbahn, die ihre Defizite verzinsen muß, zu ermöglichen, müssen die Defizite beider Verkehrsträger über einen längeren Zeitraum gleich verzinst werden (unter Gegenrechnung positiver Salden). Für den Zeitraum 1965 bis 1984 ergibt sich so eine fast doppelt so hohe Verschuldung des ideell angenommenen Unternehmens Straßenverkehr im Vergleich zur Bundesbahn.

Schließlich muß ein Vergleich des Schienen- und Straßenverkehrs nicht-quantifizierbare Kosten wie den unterschiedlich hohen Energieverbrauch, die unterschiedlich starke Lärmbelästigung, die unterschiedlich hohe Luftverschmutzung und Umweltzerstörung und die stark abweichende Sicherheit der Verkehrsträger berücksichtigen. In all diesen Fällen verursacht ein und dieselbe Transporteinheit im Straßenverkehr ein Vielfaches der im Schienenverkehr anfallenden materiellen und immateriellen Kosten. Beispielsweise benötigt der Straßenverkehr für ein und dieselbe Transportleistung neun- (Personenfernverkehr) bis siebzehnmals (Güterfernverkehr) mehr Fläche, als im Schienenverkehr erforderlich ist. Die Schadstoffemissionen im Straßenverkehr liegen beim Zwanzig- bis Siebzigfachen derjenigen, die im Schienenverkehr bei Erbringung derselben Transportleistung entstehen. Der Mitte 1986 in vielen großen Tageszeitungen geschalteten VDA-Anzeige „Unser Land ist schon um eine Million Autos sauberer geworden“ steht die Studie des IFEU-Instituts in Heidelberg (1985) gegenüber, wonach die durch Kfz verursachte Schadstoffbelastung der Luft, ein entscheidender Faktor für das Waldsterben, bis 1995 ansteigen wird - trotz neuer Bestimmungen zum „schadstoffarmen“ Auto, zum Teil sogar wegen dieser. Die Unwetterkatastrophen der letzten Jahre - u. a. Zerstörung der Straßen- und Schienenverbindungen durch die Gotthard-Tunnel im August 1987 - sind zumindest teilweise durch die Schadstoffemissionen des Straßenverkehrs und das dadurch bewirkte Waldsterben (sinkende Waldgrenze) verursacht. Der Schweizer Bundesregierung liegt eine Studie vor, wonach die Alternative zu Bäumen - Schutz durch Stahl und Beim - 850 Milliarden Schweizer Franken (rd. 1000 Milliarden DM) kosten kann.

Schließlich ist die Gefahr, im Straßenverkehr tödlich zu verunglücken, mindestens zehnmal (laut Bundesbahn 550mal) höher als im Schienenverkehr; die

Zahl der im Straßenverkehr Verletzten ist mindestens 50mal (laut DB: 360mal) höher als beim Transport mit Eisenbahnen - immer bezogen auf ein und dieselbe Transportleistung.³

Der britische „Economist“, der interessanterweise bis Anfang des 20. Jahrhunderts als „Railway Monitor“ erschien, bilanziert 1985 diese verkehrte Welt: „In Japan beträgt die Gesamtzahl der Straßenverkehrstoten im Zeitraum von 1966 bis 1975 46486. Die im Schienenpersonenverkehr erbrachte Transportleistung lag um ein Zehntel höher - die Zahl der Toten betrug hier 190. Heutzutage scheinen allerdings weder Politiker noch Wähler solchen Statistiken ein allzu großes Gewicht beizumessen.“

5. Massenmotorisierung: Import aus den USA

Autoindustrie und Straßenverkehr haben sich nicht naturwüchsig gegenüber dem schienenengebundenen Verkehr durchgesetzt. Dies erfolgte vielmehr in einer spezifischen geschichtlichen Situation und zunächst auf ein Land begrenzt: die Vereinigten Staaten von Amerika. Dort erfolgte bereits in den zwanziger Jahren dieses Jahrhunderts eine Massenmotorisierung. Die vier Jahrzehnte später einsetzende weltweite Zurückdrängung des Schienenverkehrs vollzog sich parallel mit der Eroberung des kapitalistischen Weltmarkts durch die US-amerikanische Wirtschaft.

Diese ist untrennbar damit verbunden,

- daß die Öl- und Autoindustrie der USA, insbesondere die Rockefeller-Gruppe, in den zwanziger und dreißiger Jahren des 20. Jahrhunderts zur die US-Ökonomie dominierenden Kapitalfraktion aufstieg (bei gleichzeitiger Verdrängung der zuvor herrschenden, mit Eisenbahnen und Schwerindustrie verbundenen Gruppen);
- daß Standard Oil, Ford und General Motors diejenigen US-amerikanischen Konzerne waren, die in Europa seit den zwanziger Jahren und verstärkt seit Ende des Zweiten Weltkriegs an der Spitze des Auslandsengagements des US-Kapitals standen;
- daß noch Ende der fünfziger Jahre 90 Prozent der weltweit produzierten Pkw von den Fließbändern der US-amerikanischen Autokonzerne - in den USA und Europa - rollten.

Es waren in erster Linie „äußere Faktoren“ und nicht ein „freier Wettbewerb“, welche dem Straßenverkehr zur Vorherrschaft verhelfen. Diese Bilanz wird ergänzt durch das deutsche und japanische Beispiel. In Deutschland waren es große US-amerikanische Kapitalanlagen der zwanziger Jahre (General Motors/Opel, Ford, Standard Oil/Deutsch-Amerikanische Petroleum

³ Die im Statistischen Jahrbuch ausgewiesenen Zahlen von Verletzten und Toten im Schienenverkehr schließen Verletzungen durch eigenes Verschulden und Freitod mit ein. Die Bundesbahn veröffentlicht eine eigene Statistik mit Verletzten/Toten im Schienenverkehr ohne diese - auch bei den Verkehrsoffern im Straßenverkehr nicht mitgerechneten - Fälle. Der Unterschied ist eklatant; für 1982 nennt das Statistische Jahrbuch 234 Tote und 1483 Verletzte im Schienenverkehr, lt. DB gab es keinen einzigen Toten und 415 Verletzte.

AG, DAPAG), der von NS-Deutschland in Gang gebrachte und später von den Bundesregierungen in großem Umfang betriebene Bau eines Autobahnnetzes und das von der NSDAP beziehungsweise der Deutschen Arbeitsfront 1938 errichtete Volkswagenwerk, welche die Grundsteine für die Massenmotorisierung der sechziger und siebziger Jahre legten. Das „Autoland Japan“ exportiert zwar die Verkehrsmittel der neuen Transportorganisation im großen Maßstab und rückte zum weltweit zweitgrößten Pkw-Hersteller auf. Aber die Kfz-Dichte in diesem Land liegt viel niedriger als in den übrigen hochentwickelten kapitalistischen Ländern und kaum höher als in der DDR.⁴ Die Auflösung der Eisenbahnen als Staatsgesellschaft, die in diesem Land 1987 erfolgt ist, ihre Zergliederung in mehr als drei Dutzend privater Gesellschaften und der absehbare Belegschaftsabbau von 100 000 der noch 300 000 japanischen Eisenbahner sollen auch hier die Grundlage für einen gegenüber Nordamerika und Westeuropa nochmals späteren Pkw-Verkaufsboom und eine Massenmotorisierung abgeben.

6. Verstaatlichte Kosten, privatisierte Profite

Ein entscheidender Grund für die Durchsetzung des Transports von Personen und Gütern mit Pkw und Lkw liegt in der dieser Verkehrsorganisation eigenen strukturellen Trennung zwischen Verkehrsträger (Straße) und Verkehrsmitteln (Pkw, Lkw, Bus). Diese Trennung kommt der grundlegenden Tendenz in der privatkapitalistischen Wirtschaft entgegen, Profite privat anzueignen und durch eine Vergesellschaftung der Kosten eine Maximierung der Profite zu erreichen. Umgekehrt tendiert die Struktur der Schienenverkehrsorganisation auf einen zentralisierten, staatlich kontrollierten Betrieb, was wiederum in Widerspruch zum Prinzip privater Profitaneignung gerät.

Im Gegensatz zu oft vorgetragenen Behauptungen wurden die Eisenbahnen in allen entwickelten kapitalistischen Ländern (Ausnahme: Belgien) über einen langen Zeitraum privatkapitalistisch betrieben. Dies erfolgte trotz des grundlegenden Widerspruchs, der zwischen dieser privatkapitalistischen Regie mit dem Konkurrenzprinzip und dem Gebrauchswertcharakter der Dienstleistung Schienenverkehr, die einen zentralisierten und staatlichen Betrieb sinnvoll macht, besteht. In vielen Eisenbahnländern wurden parallele und in Konkurrenz zueinander betriebene Schienenwege errichtet. Die langfristigen, sich über 50 und zum Teil 100 Jahre hinweg erstreckenden Abschreibungen der Anlagen im Eisenbahnbau und -betrieb verhalfen vielen privaten Eisenbahngesellschaften zur Anhäufung großer Kapitalien, die, statt daß sie für spätere große Ersatzinvestitionen zurückbehalten worden wären, vor allem im spekulativen Geschäft angelegt wurden. So standen seit Mitte des 19. Jahrhunderts in England, in den siebziger Jahren - vor der Verstaatlichung - in Preußen und Deutschland und seit der Jahrhundertwende und bis 1932 in Nordamerika immer wieder die privaten Eisenbahngesellschaften im Mittel-

⁴ Auf 1000 Einwohner kommen in den USA im Jahr 1983 543, in der BRD 411, in Japan 229 und in der DDR 192 Pkw.

punkt großer wirtschaftlicher Zusammenbrüche und Börsenkrachs. Anfang des 20. Jahrhunderts waren große Ersatzinvestitionen erforderlich, um die dann ein halbes Jahrhundert alten Eisenbahnnetze zu modernisieren oder auch nur um ihren Bestand zu sichern. Erst jetzt wurden fast alle Eisenbahngesellschaften verstaatlicht (Ausnahme: USA).

Zu diesem Zeitpunkt stand bereits die Technologie für den motorisierten Straßenverkehr zur Verfügung; die oben beschriebenen spezifischen Kapitalinteressen kamen in dem Maße zum Durchbruch, wie eine - wieder vom Staat finanzierte - Straßeninfrastruktur bereitgestellt wurde und die Einkommen der lohnabhängigen Massen den - oft auf Kredit finanzierten - Kauf eines Pkw ermöglichten. Das ist in Nordamerika seit den zwanziger und in Westeuropa seit den sechziger Jahren der Fall. Unter diesen Bedingungen kam es zum Siegeszug der für die private Profitmaximierung geeignetsten Transportform.

7. Ersatzbefriedigung

Die genannten ökonomischen Faktoren, die dem Straßenverkehr zum Durchbruch verhelfen, finden ihre wichtige Ergänzung in sozialpsychologischen Faktoren, welche insbesondere den Individualverkehr in den kapitalistischen Ländern - aber auch in anderen Gesellschaften mit Herrschafts- und Entfremdungsstrukturen - begünstigen.

Der über den Personenkraftwagen vermittelte Individualverkehr entspricht grundlegenden Strukturen der bürgerlichen Gesellschaft. So verfügen in der Bundesrepublik zwar rund 70 Prozent der „fahrbefähigten“ Männer im Alltagsleben über einen Pkw; bei den Frauen liegt dieser Anteil bei 30 Prozent. Gleichzeitig sind die Schwachen dieser Gesellschaftsordnung - Kinder/Jugendliche, ältere Menschen, Hausfrauen und ausländische Mitbürgerinnen und Mitbürger - überwiegend auf den strukturell und finanziell benachteiligten öffentlichen Personennahverkehr angewiesen.

In einer Gesellschaft, die der Masse der produktiv Tätigen das Eigentum an den Produktionsmitteln vorenthält, bietet die Autogesellschaft doch immerhin das Eigentum an einem *Transportmittel*. In einer Gesellschaft mit krasser sozialer Ungleichheit und zugleich Nivellierungstendenzen unter den lohnabhängig Arbeitenden bietet die Autogesellschaft als Ersatz die Differenzierungen in PS- und Geschwindigkeitsklassen. In einer Gesellschaft, die die allseitige Entfaltung menschlicher Persönlichkeit vielfältig behindert, bietet die Autogesellschaft als Ersatz den Geschwindigkeitsrausch und die vorgebliche „individuelle Mobilität“.

Die sozialpsychologischen Faktoren liefern auch eine wichtige Erklärung für die Ausbreitung und teilweise Propagierung des Individualverkehrs in den nichtkapitalistischen RGW-Ländern, die ebenfalls von Herrschaftsverhältnissen und Entfremdung charakterisiert sind. Sie können auch erklären, weshalb in diesen Ländern - und in besonderem Maß in der DDR - seit Mitte der siebziger Jahre im Güterverkehr eine starke Tendenz der Rückverlagerung

von Transporten auf die Schiene stattfindet - während zugleich der Individualverkehr weiter wächst.⁵

8. Konzentration der Autos auf hochentwickelte Industrieländer

Der Verkehr auf Straßen ist nur in seiner Beschränkung auf die hochentwickelten kapitalistischen Länder denkbar; die zivilisatorische, weltumfassende Tendenz „Mobilität für die Menschen“, die seitens interessierter Vertreter der Autoindustrie proklamiert wird, kann es nicht geben.

Die kapitalistische Produktion von Pkw zielt nicht auf die Befriedigung eines Bedürfnisses - Mobilität -, sondern ausschließlich auf privaten Profit ab. Entsprechend ist sie an der kaufkräftigen Nachfrage orientiert. In dem Maße, wie Krisenerscheinungen zunehmen, kommt es zu einer gegenläufigen Tendenz. In Dritte-Welt-Ländern (Bolivien, Peru) und bereits in sogenannten Schwellenländern (z. B. Mexiko) zeichnet sich bereits die Tendenz eines abnehmenden Motorisierungsgrads ab. In den hochentwickelten kapitalistischen Ländern richten sich die Autokonzerne schon heute auf eine ähnliche Entwicklung ein - und damit auf einen Umstieg von der Pkw-Produktion in andere Sektoren, bevorzugt Rüstungsproduktion und Weltraumtechnik (Daimler-Benz, General Motors, Ford und die meisten japanischen Autokonzerne). Im übrigen erforderte bereits das Anstreben einer weltweiten Motorisierung, etwa auf DDR-Niveau, eine zweieinhalbmal größere Pkw-Flotte als derzeit erreicht (von 350 auf 870 Millionen Einheiten). Nach den vorliegenden Aussagen von Wissenschaftlern reichen die abbaubaren Erdölvorräte bei gleichbleibendem Verbrauch derzeit noch zwischen 20 und 40 Jahre. Unter diesen Bedingungen hieße die Realisierung solch einer „zivilisatorischen Tendenz“, daß diese Ölvorräte in weniger als der Hälfte der Zeit verbraucht sind, daß also nach zwei Pkw-Lebenszeitaltern der Antriebsstoff für diese Transportmittel nicht mehr zur Verfügung stünde.

Lenin analysierte vor rund 90 Jahren: „Rund 80 Prozent der gesamten Eisenbahnen sind in den Händen der fünf Großmächte konzentriert.“ Heute konzentrieren sich knapp 80 Prozent aller weltweit registrierten Pkw auf Nordamerika (USA und Kanada), Westeuropa und Japan, wo weniger als 20 Prozent der Weltbevölkerung lebt.

9. Eine alternative Verkehrspolitik

Notwendig ist die Entwicklung und Realisierung einer umfassenden Alternative zur freien Fahrt ins Chaos, in eine totale Autogesellschaft, in welcher dem Restwald aus 34 Millionen Kfz-Auspuffrohren der Todesstoß versetzt wird. Erstes Ziel einer alternativen Verkehrsorganisation muß es sein, „künstlichen Verkehr“ abzubauen und insgesamt die für Transporte aller Art aufgewandte

⁵ Allerdings müssen bei einem Vergleich der Autogesellschaft in den hochentwickelten kapitalistischen Ländern mit den RGW-Staaten die Proportionen im Auge behalten werden: Die Gesamtzahl der in allen europäischen RGW-Ländern und der UdSSR registrierten Pkw liegt mit rund 25 Millionen Einheiten *unter* der Zahl der allein in der Bundesrepublik zum selben Zeitpunkt zugelassenen Pkw (27 Millionen Einheiten 1987).

gesamtgeseellschaftliche Zeit radikal zu verkürzen. Mit einer mittelfristig - auf rund 20 Jahre - angelegten alternativen Verkehrspolitik ist es möglich, bisher motorisierten Individualverkehr in großem Umfang auf den öffentlichen Verkehr und die „Verkehrsträger“ Füße und Fahrrad zu verlagern und die erbrachten Verkehrsleistungen insgesamt zu halbieren. Dieses Ziel ist erreichbar, ohne die an den Bedürfnissen gemessene Mobilität der Menschen einzuschränken.

Es sind in erster Linie die vervielfachten Entfernungen zwischen einzelnen Zielpunkten, welche zur Verkehrsinflation führten. Eine alternative Verkehrsorganisation wird daher hier ihren Schwerpunkt setzen. Ein entsprechendes umfassendes Konzept läßt sich in folgenden Punkten zusammenfassen:

1. Eine langfristige Struktur- und Raumpolitik mit dem Ziel, die Entfernungen der „Verkehre des Alltagslebens“ (Berufs-, Einkaufs- und Freizeitverkehr) radikal zu verkürzen.
2. Ein Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zu effektiven und fahrgastfreundlichen Netzen, eine parallel betriebene Beschränkung des Individualverkehrs, insbesondere in den Städten, und eine Begünstigung des nichtmotorisierten (Fahrrad- und Fußgänger-)Verkehrs. Im ÖPNV werden in erster Linie der Straßenbahnverkehr und der Bau von Trambahnnetzen als die effektivste, kostengünstigste, umwelt- und fahrgastfreundlichste Transportart gefördert.⁶
3. Die Erhaltung und ein Ausbau des bestehenden Schienennetzes und die Herstellung von Schienenverbindungen, die einerseits den Verkehr in der Fläche abdecken (neue Dieseltriebwagen, Taktfahrpläne im Nahverkehr, Ausbau der kombinierten Verkehrsarten park & ride und park & bike) und andererseits die schnelle Bewältigung aller wichtigen Städteverbindungen ermöglichen. Letzteres heißt nicht ein aufwendiger Streckenneubau und Hochgeschwindigkeitszüge, wie sie mit dem ICE der Bundesbahn betrieben werden. Selbst mit der herkömmlichen IC-Technologie und einem Ausbau *bestehender* Schienenverbindungen ließen sich Durchschnittsgeschwindigkeiten der DB von 150 km/h erreichen. Damit wären bereits von jeder x-beliebigen bundesdeutschen Stadt aus fast alle bundesdeutschen Städte in maximal zwei oder drei Stunden zu erreichen, einige wenige Städteverbindungen würden vier, diejenigen mit der größten Entfernung (Hamburg - München) fünf Stunden Fahrzeit erfordern. Ein so konzipiertes Schnellbahnnetz kostet zum einen je ausgebauten Schienenkilometer den Bruchteil dessen, was ein ICE-Neubaukilometer erfordert. Zum anderen wird mit dieser Konzeption verhindert, was bei der ICE-Planung der Bundesbahn droht: das Abhängen ganzer Regionen und vieler Städte von einem effektiven Schienenverkehr.

⁶ Als U-Bahnen sind überwiegend unterirdisch geführte Schienenverkehrsmittel zu verstehen, die nicht mit Straßenbahnen kompatibel sind. Die in einigen Städten verwandten „Stadtbahnen“ - z. B. Hannover und Köln - sind, auch wenn teilweise als „U-Bahnen“ titulierte, Straßenbahnen, die zum Teil unterirdisch geführt werden. Durch diese Kombination können die Vorteile der Trambahn optimal genutzt und kann eine unterirdische Trassenführung dort vorgenommen werden, wo dies unabdinglich erscheint. Die Umsteigehäufigkeit reduziert sich in starkem Maß gegenüber unabhängig voneinander geführten Tram- und U-Bahn- oder Bus- und U-Bahn-Systemen.

4. Daraus resultiert logisch die Einstellung der gesamten Binnenluftfahrt, die in einem dichtbesiedelten und kleinflächigen Land wie der Bundesrepublik extrem kosten- und zeitaufwendig und umweltpolitisch nicht zu vertreten ist. Zur Bewältigung des internationalen Luftverkehrs sind ein bis zwei Flughäfen, angebunden an ein Schienenschnellbahnnetz, ausreichend.

5. Güter gehören auf die Schiene. Der Straßengüterfernverkehr kann zu mehr als zwei Dritteln auf die Schienen verlagert werden. Durch einen umfassenden Ausbau des kombinierten Verkehrs Schiene/Straße (Container- und Wechselbehälterverkehre) ist auch der gebrochene Verkehr Schiene/Straße ohne Zeitverluste zu bewältigen. Neue Kanalprojekte und der Ausbau von Wasserstraßen werden nicht mehr realisiert.

Ein solches Konzept mag utopisch erscheinen. Tatsache ist, daß Teilelemente davon in einzelnen europäischen Städten bereits realisiert sind und die beschriebene Wirkung zeigen. Das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) in Westberlin kommt aufgrund einer Untersuchung der Verkehrssituation in solchen „Modellstädten“ zu dem Ergebnis, daß in bundesdeutschen Städten „die Hälfte der werktäglichen Pkw-Fahrten ersetzbar wäre durch Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr, das Fahrrad bzw. durch Gehen“, was noch keineswegs „das volle Potential“ darstelle.

10. Ihre Logik, unsere Logik

Eine alternative Verkehrskonzeption läßt sich nicht außerhalb der Bedingungen gesellschaftlicher Produktion und Eigentumsverhältnisse diskutieren, geschweige denn realisieren. Sie wird darüber hinaus zu einem Zeitpunkt vorgeschlagen, wo die industriell hochentwickelten kapitalistischen Länder, in denen zugleich die höchsten Motorisierungsgrade erreicht wurden, von schweren Krisenerscheinungen und Massenarbeitslosigkeit gekennzeichnet sind. Eine alternative Verkehrsorganisation berührt einerseits bestehende Arbeitsplätze, andererseits kommt sie einem großen Investitionsprogramm mit Schaffung Hunderttausender neuer Arbeitsplätze gleich.

Die Entwicklungstendenz, die zur totalen Autogesellschaft führt, beruht auf einem grundlegenden Widerspruch in der kapitalistischen Gesellschaft; dem zwischen Gebrauchswert und Wert und der Vorherrschaft des letzteren über den ersteren. Ziel der kapitalistischen Verkehrsorganisation ist nicht, mit dem geringstmöglichen Transportaufwand die individuellen und gesellschaftlichen Bedürfnisse nach Mobilität zu befriedigen. Ziel sind ausschließlich ein maximaler Profit und dessen private Aneignung.

Einer alternativen Verkehrsorganisation, wie hier skizziert, liegt die Logik inne, die bestehenden gesellschaftlichen Bedürfnisse optimal zu befriedigen und die gesamtgesellschaftlichen Kosten zu minimieren. Den damit verbundenen Investitionskosten stehen nachweisbare volkswirtschaftliche Kosteneinsparungen in vergleichbarer Höhe gegenüber. Rechnet man die Umweltschäden und deren Langzeitwirkung (Waldsterben) mit ein und berücksich-

tigt man die nichtquantifizierbaren Verluste - menschliche Schmerzen, Leid, Tod, die mit der um ein Vielfaches höheren Quote an Verkehrsopfern im Straßenverkehr verbunden sind -, dann ergibt sich in jedem Fall ein gesamtgesellschaftlicher Gewinn. Dies gilt erst recht für die Arbeitsplätze: Ein Investitionsprogramm zur Verwirklichung dieser alternativen Verkehrskonzeption schafft weit mehr neue Arbeitsplätze als bei der Fertigung von Pkw und Lkw abgebaut würden.

Doch dieser Logik steht die Logik des Profits entgegen. Allein die Autokonzerne, die Mineralölgesellschaften und die Reifen produzierenden Konzerne tätigen in der Bundesrepublik einen Jahresumsatz, der größer als der Bundeshaushalt ist - noch nicht eingerechnet andere damit verbundene Industriezweige, Zulieferer und die hinter all diesen Konzernen stehenden Banken. Und diese 300 Milliarden Mark Jahresumsatz sind in der bestehenden Gesellschaft ein gewichtigeres Argument als die Einsparung gesamtgesellschaftlicher Kosten in derselben Höhe.

Eine alternative Verkehrsordnung ist nur gegen diese Interessen durchsetzbar. Entscheidend für den Erfolg einer solchen Politik ist ein breites Bündnis von Bürgerinitiativen und Gewerkschaften, wobei ein erster Schritt hierbei ist, mit dem bereichs- und branchenbornierten Denken zu brechen: Es ist ein Trugschluß, daß der Belegschaftsabbau von 10 000 Arbeitsplätzen, der bei der Bundesbahn Jahr für Jahr durchgezogen wird, die Arbeitsplätze in der Autoindustrie sichere. Eine Mobilisierung der GdED-Kolleginnen und Kollegen, wie Anfang September 1987 in Bonn erfolgt, ist eine wichtige Aktion gegen die verfehlte Verkehrspolitik. Noch konsequenter jedoch wären eine gemeinsame verkehrspolitische Konzeption und entsprechende Mobilisierungen aller hiervon betroffenen Gewerkschaften und des DGB.