

Teil 3. Das 'nachhaltige' Szenario

Autor: Michael Houben

Den überwiegenden Teil der Forschungsarbeit hat die OECD-Arbeitsgruppe allerdings mit der Untersuchung der möglichen Alternativen gemacht. Und auch wenn das am Ende entstandene 'nachhaltige' Szenario, manch einem wie der Horrorkatalog Grüner Radikalpolitiker anmuten mag - im Endergebnis stellt sich dieses Szenario auch wirtschaftlich als das sinnvollere dar. Natürlich haben wir zum Beispiel die holografische Darstellung der Fahrplandaten frei erfunden um ein tatsächlich 'künftiges' System darzustellen. In den Basisfakten spiegelt aber auch die optimistische Variante von 'Otto's Leben' so präzise wie möglich die Ergebnisse der Studie dar.

Das nachhaltige Szenario beginnt in fast allen untersuchten Ländern mit einem scheinbaren Horrorkatalog. Egal ob in Frankreich, in Österreich, der Schweiz, England, Kanada oder eben auch Deutschland. Am Ende kamen die Experten jedes einzelnen Mitgliedslandes zu der selben Erkenntnis. Der Straßenverkehr muß teurer werden. Um die benötigten Effekte zu erzielen würde selbst eine weitere Erhöhung der Ökosteuer alleine noch viel zu wenig bewirken. Die OECD-Experten führen im Lauf der Entwicklung auch noch ständig steigende Straßengebühren ein und verteuern die Bebauung von bislang unbebautem Land (also die Zersiedelung) durch Steuern auf Landnutzung.

Wirtschafts-Chaos durch Verkehrsverhinderung?

Zunächst einmal sollte man meinen, daß durch derart radikales Abwürgen des Straßenverkehrs jeglicher Wohlstand und Wirtschaftswachstum abgewürgt werden. Doch genau das geschieht in den Szenarien definitiv nicht - im Gegenteil:

Denn natürlich wird das beim Verkehr eingesparte Geld in die Entwicklung von Alternativen gesteckt. Vor allem in den Ausbau von öffentlichem Nahverkehr. Da aber sowohl der Bau und Betrieb der Infrastruktur, wie auch der Fahrzeuge zunächst erhebliche Anstrengungen erfordern würden und gleichzeitig tendenziell auch etwas Arbeitsplatzintensiver sind als der Straßenverkehr, ergäben sich durchaus positive Folgen - zumal sich im Verlauf der Betrachtung noch mehr positive Effekte zeigen.

Aber geht das überhaupt ?

Tatsächlich können die OECD-Experten durchaus aufschlussreiche 'Pilotprojekte' vorweisen. Da ist zum einen die Entwicklung der Stadt Zürich, die seit Jahrzehnten insbesondere ihr Straßenbannnetz ausbaut, so daß zu den wesentlichen Zielen praktisch immer 'gleich eine Bahn fährt'. (Ähnliches findet man heute nur in den Zentren der ganz großen Metropolen) In der Schweiz hat sich gezeigt, daß die Bevölkerung das Angebot durchaus dankbar annimmt. Ganz selbstverständlich nutzen dort auch Banker auf dem Weg zum nächsten Termin die Tram.

Beinahe noch Eindrucksvoller ist die Geschichte der australischen Metropole Perth, deren Verkehrssituation sich bis vor kurzem noch ähnlich darstellte, wie in Los Angeles. Gigantische Stauungen trotz ebensolcher Highways.

Der Stadtrat beschloß ziemlich einen Teil des Straßenbau-Etats für ein Pilotprojekt umzuwidmen. Zunächst wurde in einem Stadtviertel der öffentliche Nahverkehr optimiert, anschließend wurden Streetworken engagiert, die alle im Einzugsgebiet lebenden Haushalte nicht nur telefonisch, sondern auch durch Hausbesuche zur Nutzung des Angebotes motivierten - insbesondere durch Beratung bezüglich günstiger Routen und Umsteigemöglichkeiten.

Der Straßenverkehr sank innerhalb weniger Monate um mehr als 20 Prozent, auch nachdem der Versuch schließlich auf das gesamte Stadtgebiet ausgedehnt wurde. Ähnliche Projekte entstehen inzwischen in ganz Australien - und immer werden sie aus dem früheren Straßenbau-Etat finanziert.

Und noch einmal: die Wirtschaft

Was aber geschieht mit dem Handel, wenn der Warentransport verteuert wird? Wie wirken sich steigende Transportkosten insbesondere auch im In- und Export aus? Hier zeigt sich, daß gerade Deutschland vergleichsweise wenig Schaden zu fürchten hat. Wir exportieren insbesondere hochverarbeitete Erzeugnisse, Maschinen und Ingenieur-Know-How. Dort spielen Transportkosten naturgemäß eine geringere Rolle als bei den Massenwaren, die wir importieren. Deren Preis steigt natürlich zunächst an. Genau das kann sich aber als Chance erweisen, daß sich bestimmte

Produktionsprozesse auch wieder im Inland lohnen. Gerade im Bereich der EU gibt es schon heute eine Unmenge an Fällen, in denen der In- und Export (und der damit verbundene Transport) sich nur dank Subventionen lohnt, die ursprünglich für einen ganz anderen Zweck erfunden wurden.

Vernetzte Wirkungen

Gerade auch die Wirkung der 'Steuer auf Landnutzung' ist ausgesprochen Vielfältig. Zunächst werden sich Landbesitzer ärgern, die hofften Bauland verkaufen zu können. Dann ärgern sich die Menschen, die nun mehr Geld ausgeben müssen, wenn Sie im Grünen ein größeres Grundstück bewohnen wollen - aber dann freuen sich eben auch all die, die schon bebautes Land besitzen. Dieses Land kann natürlich bei Bedarf neu bebaut werden, wird Mangelware steigt entsprechend im Preis.

Gleichzeitig werden aber auch Flächen in den Ballungsgebieten 'bebaubar' die vorher durch Verkehrsnutzung unattraktiv waren. Wenn zumindest ein Teil der Verkehrsflächen wieder 'grün' werden, und die Lärmbelastung sinkt, besteht oft gar kein Grund mehr 'ins Grüne' zu ziehen, so daß sich allein dadurch schon wieder die Notwendigkeit für Verkehr verringert, so daß im Endergebnis auch jeder einzelne wieder weniger Lebenszeit für Verkehr opfern muß. Weil mehr Ziele wieder in unmittelbarer Umgebung erreicht werden können, können mehr einzelne Aktivitäten auch zu Fuß und mit dem Rad unternommen werden - Dadurch erübrigt sich zumindest gesundheitlich auch wieder die absurde Situation, daß manch Berufspendler mit Schreibtischjob einen Rest seiner Freizeit für das Joggen opfern muß, um fit zu bleiben....

Und die Automobilindustrie ?

Wie bei jeder Entwicklung gibt es auch in diesem OECD-Szenario Gewinner und Verlierer. Die Automobilindustrie gehört nicht unbedingt zu den Verlierern - wohl aber die Ölindustrie. Wo weniger gefahren wird, wird weniger Treibstoff verbraucht. Das mag die Mineralölwirtschaft bedauern, doch volkswirtschaftlich gewänne Deutschland durchaus an Unabhängigkeit von Ölimporten.

Die Automobilindustrie hat tendenziell zwei Möglichkeiten die Situation weitgehend abzufedern: Für bestimmte (dann eher selten eintreffende Fälle) wird das Automobil durchaus praktisch bleiben und weiterhin benötigt. Da die Notwendigkeit für Zweitwagen in den allermeisten Fällen entfällt, sinkt allerdings die Zahl der benötigten Fahrzeuge. Diesem Trend kann die Automobilindustrie zumindest teilweise entgegenwirken, indem sie die Produktzyklen erhöht, technische Innovationen schneller umsetzt und dabei durch einen hohen Recyclinganteil den nötigen Rohstoffeinsatz verringert.

Parallel dazu ergibt sich auch für die Automobilindustrie ein verstärkter Anreiz zum Engagement im Bau von Bussen und Bahnen, dieser Industriezweig müßte ohnehin dramatische Zuwächse erleben.

Zu schön um wahr zu sein ?

Nicht unbedingt, wie Sie sehen werden, wenn Sie sich mit der von uns zusammengestellten vertiefenden Literatur beschäftigen

>>>> Linkliste zum Thema