

INGRID MATTERN, HENNING BÖSHERZ

Eine sozialistische Verkehrspolitik für Sachsen

Analysen, Folgerungen, Vorschläge

In den westlichen Industrieländern sind der Verkehr und seine Auswirkungen längst zu einer Bedrohung für Mensch und Natur geworden. An dieser Entwicklung hat insbesondere und für jeden am deutlichsten sichtbar die Ausweitung des Straßenverkehrs ihren Anteil. In Sachsen wie in den anderen neuen Bundesländern führte die seit 1990 ungehemmte Motorisierung zu absolut untragbaren Zuständen, was z.B. die Lebensqualität in den Städten und Ortschaften entlang der Bundesfernstraßen und die Luftqualität im Dresdener Talkessel betrifft. Die von Bund und Freistaat favorisierten Konzepte laufen auf den untauglichen Versuch hinaus, die steigende Motorisierung durch einen entsprechenden Ausbau der Infrastruktur zu bewältigen. Demgegenüber zeigen die inzwischen jahrzehntelangen Erfahrungen aus den alten Bundesländern, daß extensiver Straßenausbau nur noch mehr Autoverkehr hervorruft.¹

Ingrid Mattern – Jg. 1964;
Elektromontierer, Studentin
der Germanistik,
Mitglied des Sächsischen
Landtages, verkehrspoliti-
sche Sprecherin der PDS-
Fraktion.

Das vor allem in Städten nach wie vor anwachsende Straßenverkehrsaufkommen, die bereits eingetretene und prognostizierte überproportionale Zunahme des Straßengüterverkehrs sowie die kommende Regionalisierung der Nebenstrecken der Deutschen Bahn AG mit all ihren Konsequenzen – wie z.B. die Verabschiedung von Landesgesetzen über den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) – machen eine grundsätzliche Neuorientierung in der Verkehrspolitik erforderlich.

Erste Festlegungen dazu sind bereits im gültigen Landesentwicklungsplan für den Freistaat Sachsen getroffen. Hier finden sich wohlklingende Aussagen zur Förderung von Schienenpersonenahverkehr (SPNV), ÖPNV, Fuß- und Radverkehr sowie Bekenntnisse zur Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung. Er enthält indes auch Maßnahmen, die den weiteren Ausbau umweltschädlicher Verkehrsformen zulassen. Trotz der positiven Aussagen bleibt der Plan daher hinter den Erfordernissen zurück, ist alles in allem unkonkret und inkonsequent.

Um dies zu ändern, muß der Verkehr und seine zukünftige Entwicklung aufhören, Gegenstand vor allem betriebswirtschaftlicher Überlegungen zu sein. Es geht darum, ihn unter volkswirtschaftlichen, sozialen, ethischen, psychologischen und nicht zuletzt ökologischen Aspekten zu sehen und seine Rolle und Folgen umfassend einzuschätzen. Die PDS hat deshalb einen Antrag zu Grundsätzen künftiger Verkehrspolitik in Sachsen erarbeitet und der Öffentlichkeit zugeleitet, in dem versucht wird, diesen Forderungen gerecht zu werden.

Neokonservative Verkehrspolitik ohne Zukunft

Der Begriff »konservative Verkehrspolitik« bezeichnet ein politisches Konzept, das bis etwa Anfang der achtziger Jahre in der Alt-BRD mit der fast ausschließlichen Förderung des Straßen- und Luftverkehrs verfolgt wurde.² Die »neokonservative Politikvariante« hat es – vor allem unter dem Druck der ökologischen Bewegung – vermocht, den Eindruck zu erwecken, man habe die Zeichen der Zeit erkannt und setze nun auf eine Umkehr zugunsten umweltfreundlicher Verkehrsformen. Ihre Entsprechung findet diese Konzeption in der Programmatik der regierenden Parteien, die vor allem zu passenden Anlässen wie vor Wahlen usw. herausgestellt werden. Die praktische Politik (insbesondere auf Bundes- und Landesebene) bleibt jedoch weit hinter derartigen Sonntagsreden zurück – an der Bevorzugung des Straßen- und Luftverkehrs hat sich nichts geändert.³

Die gegenwärtig einzig verfügbare Planungsgrundlage für Sachsen ist der Landesentwicklungsplan (LEP). Der seit Jahren angekündigte Landesverkehrsplan steht noch aus. In seiner Gesamtheit betrachtet – d.h. nicht nur beschränkt auf unmittelbare Aussagen zum Verkehr (Kapitel VII) – sind die verkehrspolitisch relevanten Aussagen des LEP voller Unkonkretheiten, Unausgewogenheiten, Hintertüren und Kniefälle vor der alles dominierenden »wirtschaftlichen Effizienz«. So wird beispielsweise eine Siedlungspolitik postuliert, die Splittersiedlungen verhindern soll, ohne verbindliche Formulierungen und (bisher) ohne den erforderlichen Rechts- und Planungsrahmen. Die Aussagen über großflächige Einkaufszentren (über 700 m²) außerhalb der Stadtzentren sind so unverbindlich, daß deren Errichtung faktisch überhaupt nicht wirksam reguliert wird.

Es fehlen Aussagen zu den verschiedenen Zweigen der verarbeitenden Landwirtschaft, die zwar stark zurückgegangen ist, in der aber die meisten Arbeitsplätze im ländlichen Raum bestehen und die natürlich auch kurze Transportwege ermöglicht. (Die heute übrig gebliebenen großflächigen Ackerbaubetriebe in Sachsen arbeiten – mit hohem Mechanisierungsgrad – hocheffizient, setzen aber in Produktion und Absatz weiträumige Transporte voraus.)

Allein an diesen Beispielen – Siedlungsentwicklung und Landwirtschaft – wird deutlich, daß es der CDU mit ihrer neokonservativen Politik nicht gelungen ist, ein Konzept zur nachhaltigen Entwicklung der Regionen zu erstellen, das den akuten Problemen gerecht wird.

Ausgangspunkte ...

Die von der PDS vorgestellten verkehrspolitischen Grundsätze begreifen dagegen Verkehr als in beinahe jeden Bereich von Gesellschaft und Produktion hineinreichenden Faktor, der sowohl Folge dortiger Strukturen ist, aber auch zur Ursache von Problemen werden kann. Sie bekennen sich ausdrücklich zur Rolle der Politik, die Rahmen setzen und gestaltend wirken soll.

Solche Ansätze werden, zumal wenn sie von der PDS geäußert werden, oft als »Dirigismus« abgetan, obwohl doch der regierende bürokratische Dirigismus mit seinen undurchschaubaren Regelun-

Henning Bösherz – Jg. 1968; Dipl.-Ing. des Verkehrswesen; Verkehrspolitische Berater der PDS-Landtagsfraktion in Sachsen, Sprecher der ADELE – Ökologische Plattform bei der PDS Sachsen.

»Der ÖPNV ist als Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) und als Element sozial integrierender Daseinsfürsorge für alle Menschen auszubauen und zu fördern. Das heißt, der ÖPNV ist kein Verkehrsmittel für Randgruppen, sondern als vollwertiges Verkehrsangebot anzusehen...«

Aus: Verkehrspolitische Grundsätze für den Freistaat Sachsen; Antrag der PDS-Fraktion an den Sächsischen Landtag.

gen in Justiz, Steuer-, Verwaltungs- und Planungsverfahren heute jegliche zukunftsweisenden Handlungen hemmt. Für den Verkehrsbereich sei nur an das Raumordnungs- und Planfeststellungsverfahren und die Umweltverträglichkeitsprüfung erinnert.

Ausgehend von den obengenannten Prämissen beruhen die Grundsätze auf dem Konzept regionaler Wirtschaftskreisläufe und nachhaltiger wirtschaftlicher Entwicklung. Dies erfordert die Durchsetzung eines qualitativ neuen Wachstums- und Wohlstandsmodells, in dem die Pro-Kopf-Verbräuche der Industrieländer bei Schlüsselressourcen – wie z.B. fossilen Energieträgern – drastisch reduziert werden (müssen). Wesentliche Schritte auf diesem Weg könnten erstens durch die Korrektur und Erweiterung bestehender ökonomischer Regelungen, z.B. zur Internalisierung von Umweltkosten in die Produktionskosten, und zweitens über eine ökologische Steuerreform gegangen werden. Von nicht zu unterschätzender Bedeutung wären drittens aber auch eine Umorientierung im Konsum (weg von energie- und verschmutzungsintensiven hin zu langlebigen, qualitativ hochwertigen Produkten) und viertens eine verstärkte Umweltbildung, die die Motivation zu umweltbewußtem Handeln fördert.⁴

Diese Schritte sind notwendige Bedingungen auf dem Wege in eine neue Gesellschaft. Sie lassen sich durchaus system- (also kapitalismus-)konform umsetzen und sind insofern für den neuen Gesellschaftstyp des demokratischen Sozialismus noch nicht hinreichend. Dies ist keine Schwäche des Konzepts, sondern fußt auf der Erkenntnis, daß der Ausgangspunkt aller Veränderungen das hier und jetzt ist und nicht irgendeine ferne Utopie. Die verkehrspolitischen Grundsätze sind daher nichts anderes als die Umsetzung der sozial-ökologischen Programmatik der PDS auf dem Verkehrssektor für den Freistaat Sachsen.

... *Inhalte* ...

Erstens geht es darum, Verkehr zu vermeiden. Um eine fortschreitende, durch den Verkehr hervorgerufene Umweltzerstörung zu verhindern, muß eine komplexe und abgestimmte Wirtschafts-, Siedlungs- und Infrastrukturplanung durchgesetzt werden. In diesem Konzept kommt der Region als wirtschaftlichem Funktions- und sozialem Lebensraum zentrale Bedeutung zu. («Region« bezeichnet dabei einen Wirtschaftsraum, in dem die Entfernung der erforderlichen Transporte 50 km möglichst nicht überschreitet.) Steuer- und abgabenpolitische Instrumente sind so einzusetzen, daß insbesondere der Güterfernverkehr unattraktiv wird und statt dessen regionale Anbieter begünstigt werden. Die Funktionen einer Stadt – Wohnen, Arbeiten, Lernen, Versorgen, Erholen – müssen zusammengeführt werden. Weiträumiger Siedlungsbau außerhalb urbanisierter Verdichtungsräume, Einkaufszentren außerhalb zentraler Orte sowie die Neuerschließung von Gewerbegebieten außerhalb von Ortschaften trotz vorhandener Altstandorte sind nicht zuzulassen.

Es liegt auf der Hand, daß solche Forderungen einen erheblichen Regelungsbedarf nach sich ziehen und sich teilweise nicht mehr systemkonform verwirklichen lassen. So spricht sicherlich die

»Funktionierende regionale Wirtschaftskreisläufe und Sozialstrukturen sind geeignet, massenhaften Fernberufs- und Güterfernverkehr gar nicht erst aufkommen zu lassen. Güter des täglichen Bedarfs, vor allem Nahrungsmittel, sollen in einer Region produziert, verarbeitet und auch verbraucht werden.«
Aus: Verkehrspolitische Grundsätze für den Freistaat Sachsen; Antrag der PDS-Fraktion an den Sächsischen Landtag.

Nichtzulassung von neuen Gewerbegebieten bei vorhandenen, aber zu sanierenden Altstandorten jeder betriebswirtschaftlichen Rechnung Hohn. Helfen könnte hier eine Art »ökologische Bodensteuer«: Gewerbestandorte auf bisher anders genutzten Flächen (Feld, Wald, naturnahe Räume, Brachen) werden nicht prinzipiell verboten, in Abhängigkeit ihres bisherigen Zustandes aber stark besteuert, so daß z.B. für bisherige landwirtschaftliche Nutzflächen Abgaben in einer solchen Höhe entrichtet werden müssen, daß damit die Sanierung eines vorhandenen Standorts möglich wäre.

Zweitens geht es darum, umweltverträgliche Verkehrsformen zu fördern. Dabei werden unter umweltverträglichen Verkehrsformen jene gefaßt, die bezüglich Flächen- und Energieverbrauch sowie Schadstoffausstoß – bei vergleichbaren Transportmengen und -weiten – deutlich günstiger sind. Als solche Verkehrsformen können der Fuß- und Fahrradverkehr, der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) und der Eisenbahnverkehr, beim Güterverkehr auch die Binnenschifffahrt gelten, während Straßengüterfernverkehr, motorisierter Individualverkehr (MIV) und Flugverkehr den umweltschädlichen Verkehren zugeordnet werden müssen.⁵

In Städten und Verdichtungsräumen, wo die Verkehrsprobleme besonders aus dem massenhaften MIV erwachsen und am dringendsten einer Lösung bedürfen, steht ein Maßnahmenbündel im Vordergrund, das vor allem in den Innenstädten auf zusammenhängende Fußgängernetze und -zonen orientiert. Außerhalb dieser Bereiche sind die Fußwege ausreichend breit und frei von Barrieren jeglicher Art zu gestalten. Ähnliches gilt für den Fahrradverkehr, für den ein zusammenhängendes Wegenetz geschaffen werden muß. Dabei geht es nicht in jedem Fall um separate Radwege, für die weitere Flächen versiegelt werden müßten, sondern darum, in den Innenstädten auf allen Straßen die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zu begrenzen; das Straßennebennetz ist zudem so umzugestalten, daß möglichst keine Durchgangsstraßen verbleiben. Dies kann z.B. durch ein Einbahnstraßensystem, mit Barrieren (z.B. Pollern) in Kreuzungsbereichen, geschehen. Da die Barrieren auf Kreuzungen einen solchen Abstand hätten, daß Radfahrer hindurchfahren könnten, wären die Einbahnstraßen für Radfahrer in beiden Richtungen frei. Durch die allgemeine Geschwindigkeitsabsenkung würde zudem die Sicherheit für Radfahrer erhöht.⁶

Bei der Ausgestaltung der Fußgängerbereiche ist auf die Belange von Menschen mit Behinderungen besonderes Augenmerk zu legen. Da Fuß- und Radverkehr die in der Regel kurzen Entfernungen in den Innenstädten⁷ bequem bewältigen können, haben diese beiden ausgesprochen ressourcenökonomischen Verkehrsarten absolute Priorität.

Viele dieser Ideen sind übrigens in holländischen Städten seit Jahren Realität. Auch in Städten der Schweiz – von Zürich über Schaffhausen bis hin zur Kleinstadt Frauenfeld – wurden positive Erfahrungen mit der Umgestaltung des Straßennebennetzes gemacht, die u.a. dazu geführt haben, daß die Anzahl der neu zugelassenen Privat-Pkw in den letzten Jahren merklich zurückging.⁸ Auch konnte die Befürchtung, durch solche Maßnahmen nähme der Handel in den Innenstädten Schaden, nicht belegt werden.

»Das Zu-Fuß-Gehen ist als umwelt- und sozialverträglichste Verkehrsart in den Städten zur vorrangigen Art der Fortbewegung zu entwickeln. Die Stadtstrukturen sind so zu entwickeln, daß die Mehrzahl der Wege zu Fuß durchgeführt werden kann.«
Aus: Verkehrspolitische Grundsätze für den Freistaat Sachsen; Antrag der PDS-Fraktion an den Sächsischen Landtag.

»In den Städten Dresden, Leipzig, Chemnitz, Plauen, Zwickau und Görlitz sind die Straßenbahnnetze zu erhalten und auszubauen.«

Aus: Verkehrspolitische Grundsätze für den Freistaat Sachsen; Antrag der PDS-Fraktion an den Sächsischen Landtag.

»Für die Verbindungen sowohl im ländlichen als auch im verdichteten Raum sind vom Land Mindeststandards festzulegen. Diese müssen sowohl Mindestanforderungen an die Häufigkeit der Verkehrsbedienungs- als auch Erreichbarkeitsanforderungen enthalten.«

Aus: Verkehrspolitische Grundsätze für den Freistaat Sachsen; Antrag der PDS-Fraktion an den Sächsischen Landtag.

Wenn der MIV deutlich zurückgehen soll, dann ist ein dichter, schneller und preislich attraktiver ÖPNV unverzichtbar. Die Netze des ÖPNV, insbesondere die der Straßenbahnen, müssen erhalten und ausgebaut werden. Vor allem aber muß der ÖPNV als Element sozial integrierender Daseinsfürsorge begriffen werden! Er ist kein Verkehrsmittel für Randgruppen, sondern ein vollwertiges Verkehrsangebot. Soziale Integration meint dabei insbesondere, daß auf den ÖPNV angewiesene Bürgerinnen und Bürger nicht benachteiligt und umgekehrt MIV-Nutzer nicht bessergestellt werden dürfen. Der ÖPNV stellt also eine politische Pflichtaufgabe von hoher Brisanz dar und kann nicht länger ausschließlich betriebswirtschaftlichem Kalkül unterworfen bleiben.⁹

Neben Straßenbahnen, die das Rückgrat des städtischen ÖPNV bilden sollten, könnten Buslinien diesen weiter verdichten und ergänzen und vor allem Verbindungen in die Außenbezirke herstellen. In den Großstädten Sachsens wären zudem S-Bahnen oder adäquate Angebote aufzubauen, wobei die Einrichtung von Verkehrs- und Tarifverbänden geeignet wäre, für die Fahrgäste Übersichtlichkeit und Praktikabilität zu erhöhen.

Für den Verkehr im Umland der Städte sowie im ländlichen Raum bieten sich vor allem Buslinien an, die alle Gemeinden und Ortsteile an das öffentliche Verkehrsnetz anbinden. Im Einzugsbereich von Schienenstrecken ist die Hauptlast des Vorort- und Regionalverkehrs auf diese zu verlagern. Der Regionalverkehr müßte dann auf die zentralen Orte ausgerichtet werden und wäre optimal mit den anderen Verkehrsträgern zu verknüpfen, was vor allem kurze Übergangswege an den Schnittstellen ÖPNV/ÖPNV sowie Bike & Ride-, in bestimmten Maße auch Park & Ride-Anlagen voraussetzt. In siedlungsschwachen Räumen sind flexible Bedienungsformen wie Anrufsammeltaxis und Bürgerbusse schrittweise einzuführen und in das Gesamtsystem des öffentlichen Verkehrs zu integrieren. Dies setzt eine entsprechende Koordination der Verkehrswünsche und der verfügbaren Fahrzeuge einerseits wie auch eine ausgebaute Kommunikationsinfrastruktur andererseits voraus. Als Ersatz bestehender Buslinien werden sie abgelehnt, solange diese Voraussetzungen nicht erfüllt sind.

Aus den spezifischen Gegebenheiten in Sachsen resultiert das besondere Gewicht des Eisenbahnregionalverkehrs. Sachsen hat das dichteste Eisenbahnnetz aller deutschen Bundesländer, wozu viele noch vorhandene Nebenbahnen beitragen. Nun ist oft zu hören, daß gerade diese Nebenbahnen »sich nicht rechnen«, zu langsam und technisch veraltet sind und in der Linienführung wie auch in der Lage der Bahnhöfe zu den Ortschaften nicht mehr den heutigen Gegebenheiten entsprechen. Jedes dieser Argumente scheint, für sich genommen, nachvollziehbar und somit richtig, läßt aber einige Überlegungen außer acht. Der heutige mangelhafte Zustand dieser Strecken ist allerdings direkte Folge verfehlter Politik in der DDR wie auch in der Alt-BRD. Während in der Vergangenheit immer mehr Mittel für den Straßenbau zur Verfügung gestellt wurden, wurden die Nebenstrecken nur unzureichend erhalten. Sie wurden »auf Verschleiß« gefahren, so daß sie eines Tages zwangsläufig für die Fahrgäste hinsichtlich Komfort und Reisezeit unzu-

mutbar werden mußten. Stilllegungen in Ost wie in West waren die Folge.¹⁰

In der Schweiz wurden dagegen andere Wege eingeschlagen. Eine Vielzahl von Kantonal- und Privatbahnen waren ob ihrer Größe und der relativ genauen Kenntnis der Beförderungswünsche sehr wohl in der Lage, Nahverkehr zu wirtschaftlichen Bedingungen auf akzeptablem Niveau anzubieten. Zudem verhindert der in der Schweiz verwurzelte Mechanismus der Volksabstimmungen, daß Nebenbahnen »von Amts wegen« stillgelegt werden können. Dieses Beispiel kann (und wird hoffentlich) Schule machen bei der Regionalisierung der Nebenbahnen in Deutschland: Kleine, überschaubare Eisenbahnunternehmen könnten in Zusammenarbeit mit den Landkreisen oder den Ländern attraktive und preiswerte Nahverkehrsleistungen auf der Schiene anbieten.

In diesem Zusammenhang muß jedoch insbesondere auf das – auch in Sachsen vielgepriesene – »Park and Ride«-Modell (P&R) kritisch Bezug genommen werden. Bei diesem handelt es sich um eine Scheinlösung: durch Zugeständnisse an die Autofahrer sollen neue Fahrgäste für den öffentlichen Verkehr gewonnen werden. Sie fahren vor bis an den nächsten Bahnhof (oder an einen anderen ÖPNV-Zugang) und steigen dann um. Tatsächlich aber zeigt sich, daß nach der Einrichtung von P&R-Plätzen Fahrgäste, die bisher zu Fuß oder mit dem Bus zur nächsten Bahnstation gelangten, auf das Auto umstiegen. Außerdem ist P&R ineffektiv; wenn die Parkplätze für etwa 100 Pkw ausgelegt werden, kann damit lediglich der Zuwachs des Autoverkehrs von wenigen Monaten auf die Bahn verlagert werden. Andernfalls wären Parkplätze in der Größe mehrerer Dutzend Fußballfelder erforderlich.¹¹

Für den Fernreiseverkehr ist der Ausbau vorhandener Strecken, sind maßvolle Korrekturen und Ergänzungen oft sinnvoller als der Neubau von Hochgeschwindigkeitsstrecken. Die Verbindungen zwischen den Großstädten innerhalb und außerhalb Sachsens sind dabei vorrangig auszubauen und zu fördern, da sie Bestandteile des europäischen und deutschen Fernverkehrs bilden. Der Einsatz von Neigetechnik- und Wendezügen könnte auf den Ausbaustrecken Fahrzeitverkürzungen ermöglichen. Aus sächsischer, aber auch ostthüringer Sicht ist die Neubaustrecke Erfurt – Lichtenfels zu verwerfen. Stattdessen sollen die vorhandenen Strecken Halle/Leipzig – Zeitz – Gera – Mehltheuer, – Gera – Elstertal – Plauen – Bad Brambach sowie Leipzig/Dresden – Plauen – Hof ausgebaut (möglichst durchgehend zweigleisig), elektrifiziert und mit moderner Sicherungstechnik ausgerüstet werden. Nicht nur für den Fernreiseverkehr, sondern auch für den Schienengüterverkehr wären dann mehrere Nord-Süd-Verbindungen vorhanden. Zudem werden mehrere Verbindungen statt nur einer »Hochleistungsstrasse« auch der Forderung nach Engmaschigkeit des Schienennetzes gerecht. Als konkrete Folgerung aus diesem Teil der verkehrspolitischen Grundsätze wird von der PDS gegenwärtig ein Konzept für die RegionalExpress-(RE-)Züge in Sachsen erarbeitet. Bei der Beachtung von Sachsens Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur – Polyzentralität, überdurchschnittlich viele Städte kleiner und mittlerer Größe – und der Dichte seines Eisenbahnnetzes ist die Erschließung mit nur fünf

»Der Eisenbahnfernverkehr hat Priorität gegenüber dem motorisierten Individualverkehr und dem Flugverkehr und ist dementsprechend auszubauen und zu fördern. Übergänge zum ÖPNV und zum Regionalverkehr sind zu berücksichtigen. Die Angebote des Eisenbahnfernverkehrs und des Schienenpersonen-nahverkehrs sind zum »Integralen Taktfahrplan« zu verknüpfen.«
Aus: Verkehrspolitische Grundsätze für den Freistaat Sachsen; Antrag der PDS-Fraktion an den Sächsischen Landtag.

vertakteten RE-Linien den Möglichkeiten, die die Infrastruktur bietet und den Wünschen nach direkter Durchbindung mehrerer Ortschaften zum Regionalzentrum nicht angemessen.

Auch für den Güterverkehr gilt es, einen Mix aus verschiedenen Transportformen anzustreben. Der Güterkraftverkehr soll vorrangig der Sammlung und Verteilung im Nahbereich vorbehalten bleiben. Damit die Schiene künftig wieder flächendeckend präsent sein kann, sind noch vorhandene bzw. schon geschlossene Gütertarifpunkte zu erhalten. Das betrifft sowohl Gleisanlagen als auch die Güterhallen. Zudem wäre die auch mit der Bahnreform noch immer nicht beseitigte Benachteiligung der Schiene, die nach wie vor als einziger Verkehrsträger für alle Kosten selbst aufkommen muß, zu beseitigen durch die Verteuerung des Straßengüterschwerverkehrs durch Steuern (oder noch besser: zweckgebundene Abgaben). Technologien des kombinierten Ladungsverkehrs (KLV) wie Containertransport, die »Rollende Landstraße« (RoLa) oder Roadrailer (spezielle Sattelaufleger, die für den Bahntransport durch besondere Drehgestelle verbunden werden) wie auch die dazugehörigen Terminals sind mehr als bisher zu entwickeln und zu fördern.

Dabei dürfen aber auch die Probleme nicht übersehen werden. Auch die Ideen des KLV gehen von der Bewältigung von Verkehrsströmen aus und laufen insofern dem Prinzip der Verkehrsvermeidung zuwider. So wurde z.B. die RoLa meist dort eingeführt, wo es (vor allem im grenzüberschreitenden Verkehr) auf der Straße zu akuten Engpässen kam bzw. wo Straßen für den Schwerverkehr gesperrt wurden (wie im Falle der Brenner-Autobahn vor wenigen Jahren). Auch wird bei Straße-Schiene-Kombinationen im Vergleich mit dem »richtigen« Schienengüterverkehr zuviel Totmasse befördert. Dazu kommt, daß die KLV-Terminals derzeit größtmäßig ausufern. Anlagen wie in Hamburg-Billwerder oder auch die für Sachsen geplanten drei Standorte bei Leipzig, Dresden und Chemnitz/Zwickau haben nicht nur ihrer Größe und Kapazität wegen, sondern auch ihrer weiten Entfernung untereinander eine hohe Konzentration von Lkw-Verkehr zur Folge.

Demgegenüber setzt das Konzept der PDS auf viele kleine Terminals und darauf, daß solche Technologien wie RoLa oder Roadrailer nur eine untergeordnete Rolle im gesamten Eisenbahngüterverkehr spielen. Vielmehr sollen der Ladungs- und Stückgutverkehr neben dem Transport von Schüttgütern und dergleichen wieder verstärkt zum Zuge kommen, natürlich vor allem über weite Strecken. Kurz, die Eisenbahn soll wieder zum Rückgrat des Gütertransports werden und nicht »Bediener« des Straßengüterverkehrs sein.

Große Bedeutung für den Gütertransport kommt auch der Binnenschifffahrt auf der Elbe zu. Dies betrifft insbesondere Bau- und Brennstofftransporte aus der Tschechischen Republik. Die Elbehäfen in Torgau, Riesa und Dresden wären deshalb ebenfalls zu modernen Terminals auszubauen, wobei ein Ausbau der Elbe, insbesondere die Anlage von Staustufen, für die PDS nicht in Frage kommt. Das verkehrspolitische Konzept orientiert vielmehr auf Schiffsgrößen, die ein Befahren der Elbe bis hin zu einem niedrigen Wasserstand ermöglichen.

Über den sächsischen Raum hinaus reichen einige spezielle Probleme des modernen Güterverkehrs, die hier nur kurz umrissen werden können. Insbesondere geht es dabei um den Einsatz von sogenannten Logistik- oder »just in time«-Zügen und das von Großkonzernen praktizierte »global sourcing«. In beiden Fällen handelt es sich um die effektivitätssteigernde Verknüpfung von räumlich weit auseinanderliegenden Produktionsketten. Einerseits soll über die deutliche Senkung der Lagerhaltungskosten und andererseits über die Ausnutzung niedriger Lohnniveaus in anderen Weltregionen der Produktionsprozeß effektiviert und vor allem die Kostensituation verbessert werden. Dies kann mit transportintensiven Strategien jedoch nur solange tatsächlich erreicht werden, wie die Verkehrskosten nicht maßgeblich ins Gewicht fallen.

Weitere drängende Probleme resultieren aus dem sogenannten Güterstruktureffekt. Damit ist gemeint, daß Industriegüter zwar tendenziell kleiner werden, jedoch (da sie zunehmend mit Elektronik- und High-Tech-Komponenten ausgestattet sind) äußerst empfindlich und sehr teuer sind. Daher kommen sie ladungstechnisch für einen Bahntransport immer weniger in Frage.

Obwohl es sich bei den zuletzt aufgeworfenen Fragen um Probleme handelt, die weit über die Reichweite sächsischer Verkehrspolitik hinausgehen und die z.T. eher im wissenschaftlich-technischen Bereich angesiedelt sind, ist es auch Aufgabe der Landespolitik, Rahmenbedingungen zu setzen. Werden z.B. keine Anreize für Innovationen im Bereich intelligenter Verladungstechnologien für den Bahnverkehr geschaffen, dann bleibt der ökologisch sinnvolle Bahntransport weit hinter den Möglichkeiten und vor allem den Erfordernissen der Zeit zurück.

Drittens geht es darum, umweltschädliche Verkehre einzuschränken. Selbst wenn alle Möglichkeiten zur Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung ausgenutzt und umgesetzt würden, können bestimmte Transport- und Beförderungsaufgaben nur per Lkw, Pkw oder Flugzeug sinnvoll bewältigt werden. Das eigentliche Problem liegt hier keineswegs bei den Ver- und Entsorgungstransporten in Städten und Gemeinden oder bei Sonderverkehren, wie Fahrdienste für Menschen mit Behinderungen, Notarztwagen, Feuerwehren und dergleichen – im Gegenteil: Gerade weil diese ungehindert fahren sollen, muß der individuelle Pkw-Verkehr zurückgedrängt werden. Die Einschränkung der umweltschädlichen Verkehre steht im Zusammenhang mit dem Prinzip der Verkehrsvermeidung, also der Reduzierung der absoluten Transport- und Beförderungsleistung, und der Verbesserung der Bedingungen für umweltverträgliche Verkehrsformen.

Im Bereich des Straßenverkehrs ist der Bau neuer und die Erweiterung bestehender Fernstraßen (mehr Fahrspuren, höhere Tonnage) ein verfehlter Ansatz. Die dafür vorgesehenen Mittel wären wesentlich sinnvoller für die Förderung umweltverträglicher Verkehrsformen sowie den Erhalt des bestehenden Straßennetzes zu verwenden.¹² Für Autobahnen und für Landstraßen sind Höchstgeschwindigkeiten festzulegen, die sich nach Anlage, Zustand und Übersichtlichkeit der betreffenden Straße richten; sie sollten aber auf Autobahnen 100 km/h und auf Landstraßen 80 km/h nicht über-

»Der motorisierte Straßenverkehr ist als umwelt- und gesundheitsschädlicher, landschafts- und städtezerstörender Verkehr auf ein absolut notwendiges Maß zu reduzieren. (...) Die Tendenz zu immer größeren und immer schwereren LKW ist zu stoppen und umzukehren. Es sollten Obergrenzen für zulässige Gesamtmasse und Achslasten sowie Leistung, Hubraum und Höchstgeschwindigkeit festgelegt werden...«
Aus: Verkehrspolitische Grundsätze für den Freistaat Sachsen; Antrag der PDS-Fraktion an den Sächsischen Landtag.

schreiten. Sinnvoll wäre es auch, eine progressive Schwerverkehrsabgabe einzuführen. Die damit erzielten Einnahmen sollten vor allem in den Schienengüterverkehr (Infrastruktur und Fahrzeuge, innovative Verladetechnologien) fließen.

Der motorisierte Individualverkehr ist besonders in den mittleren und großen Städten zurückzudrängen. Die Städte sind, wie oben beschrieben, umzugestalten; hinzu sollen begleitende Maßnahmen wie Anwohnerparken, progressive Parkraumbewirtschaftung und die Sperrung von Innenstadtbereichen für den allgemeinen MIV zur Ausführung kommen. Da Städte vor allem eine Wohn- und Aufenthaltsfunktion haben und nicht in erster Linie Verkehrsaufgaben genügen müssen, hat sich der Verkehr unterzuordnen, was insbesondere bedeutet, daß in Ortschaften im allgemeinen, in Siedlungsgebieten jedoch generell 30 km/h als Höchstgeschwindigkeit durchgesetzt werden müssen. Regionaler MIV sollte vor den Städten mittels Park & Ride abgefangen werden – allerdings auf kleinen Parkplätzen an den Ausfallstraßen und nicht erst unmittelbar am Innenstadtrand in großen Parkhäusern.

Für den Flugverkehr gilt, daß Flüge unterhalb einer bestimmten Entfernung (ca. 500 km) durch die Bahn substituierbar sind und daher einzustellen wären. Dies bedeutet, daß die Regionalflughäfen für den Flugbetrieb einer sehr kleinen, finanzkräftigen Klientel zu schließen sind. Dieser Luxus könnte, wenn er weiter betrieben würde, auch zu einer Verlagerung des MIV-Chaos in die Luft führen, während die breite Allgemeinheit von dieser Art Fortbewegung ausgeschlossen bleibt. Unbedingt zu vermeiden wäre, daß die durch Kurzstreckenflüge freigewordenen Slots in den Flughäfen durch Weitreckenflüge ersetzt werden, die in großen Höhen stattfinden. Diese tragen maßgeblich zur Zerstörung der Ozonschicht bei. Daraus resultiert auch die Forderung, die zwei für Sachsen verbleibenden Flughäfen Halle/Leipzig und Dresden-Klotzsche zwar technologisch (z.B. für den Blindflugbetrieb), nicht aber für eine größere Kapazität auszubauen.

... und Umsetzungsschritte einer alternativen Verkehrspolitik

Für die Umsetzung der vorgestellten Leitlinien ist ein Stufenmodell angedacht, das sich grob in kurz-, mittel- und langfristige Schritte unterteilen läßt. Da die Realisierbarkeit eines solchen Modells immer auch eine Frage seiner Finanzierbarkeit ist, muß im Folgenden dieser Aspekt jeweils mitgedacht werden. Kurzfristig realisierbar wäre eine Reihe von administrativen Maßnahmen, wie z.B. ein landesweites Tempo-30-Programm für alle Ortschaften, Erhöhung der Parkgebühren, Nacht- und Wochenendfahrverbote für Lkw, die Durchsetzung von Geschwindigkeitsbeschränkungen für Überlandstraßen und die Abstimmung der Fahrpläne aller öffentlichen Verkehrsmittel. Mittelfristig – d.h. in einem Zeitraum von etwa fünf bis zehn Jahren – sind ein umfassender Ausbau der Schienenwege, die generelle Anwendung des Anwohnerparkens sowie eine fußgänger- und fahrradfreundliche Umgestaltung der Städte, insbesondere autofreie Innenstädte sowie landesweit verknüpfte und operierende Verkehrsverbünde realisierbar. Zudem kann schon in dieser Phase eine Erhöhung der Kraftstoffpreise

erwartet werden. Langfristig in Angriff genommen werden muß eine soziale und ökologische Steuerreform mit einer wesentlichen Entlastung der Arbeitskosten und einer stärkeren Belastung des Ressourcenverbrauchs. Für den Verkehr bedeutet das konkret u.a. eine Erhöhung der Mineralölsteuer, was zu einem Kraftstoffpreis von fünf bis sechs DM je Liter beim allgemeinen Verkauf führen würde. Im Gegenzug könnten alle Steuern auf Kraftstoffe für öffentliche Verkehrsmittel erlassen werden; eine Besteuerung des Flugbenzins würde zusätzlich günstige Umorientierungen fördern. Gleichzeitig wären die direkten Steuern auf den Arbeitslohn sowie die Lohnnebenkosten zu senken, so daß Anreize für den verstärkten Einsatz von Arbeitskräften geschaffen würden; insbesondere könnten unter diesen Umständen die Bahnen und andere öffentliche Verkehrsträger dann Arbeitsplätze in beträchtlichem Umfang sichern. Mit einer solchen Steuerreform, die die PDS nachdrücklich fordert, könnte sowohl die strukturelle Dauerarbeitslosigkeit deutlich verringert als auch den Belangen der Umwelt wesentlich besser Rechnung getragen werden.

Ein Fazit

Die PDS in Sachsen geht davon aus, daß die von ihr vorgelegten »Grundsätze zur Verkehrspolitik in Sachsen« ein Konzept darstellen, das Lösungen jenseits neokonservativer Sackgassen anbietet und das stufenweise realisierbar ist. Es orientiert sich nicht an kurzfristiger wirtschaftlicher Effizienz, sondern es erwächst aus Sorge um die zerstörende Wirkung des Verkehrs auf die Umwelt und die Natur. Es hat dennoch den Anspruch, den berechtigten Wünschen nach Mobilität wie auch den Interessen einer funktionierenden Produktion und Warenzirkulation Rechnung zu tragen. Es dient als Grundlage für die Arbeit der PDS-Fraktion im Sächsischen Landtag. Für die konkrete Umsetzung sind erste Projekte in Arbeit.

- 1 Vgl. dazu u.a. Dieter Seifried: Gute Argumente Verkehr, München 1990, S. 22f.; Heiner Monheim, Rita Monheim-Dandorfer: Straßen für alle, Hamburg 1990, S. 149ff.
- 2 Vgl. ebenda, S. 66 - 68.
- 3 Vgl. Landesentwicklungsplan (LEP) Sachsen, Verordnung der Staatsregierung über den LEP vom 16.08.1994, Landeshauptstadt Dresden, Kap.III.7 und den Regierungsbeschuß über den Bundeshaushalt 1995.
- 4 Vgl. Helmar Hegewald u.a.: Die PDS und der ökologische Umbau der Gesellschaft bis 2005, Dresden 1995, S. 2.
- 5 Vgl. Dieter Seifried: Gute Argumente..., a.a.O., S. 15, 53 - 56.
- 6 Vgl. Heiner Monheim, Rita Monheim-Dandorfer: Straßen..., a.a.O., S. 291.
- 7 Vgl. Socialdata München GmbH (Hrsg.): Mobilität in Dresden, Heft 1/1993, S. 15.
- 8 Nach Aussagen von Professor Heierli, Zürich, auf einer Veranstaltung des Entwicklungsforsums Dresden, im Mai 1992.
- 9 Vgl. Socialdata München GmbH (Hrsg.): Mobilität in Dresden, a.a.O., S. 15.
- 10 Vgl. Heiner Monheim: Regionalisierung kommt – Bahn geht?, in: bessere bahn, Köln 1994, S. 34ff.
- 11 Vgl. Umwelt- und Prognoseinstitut Heidelberg (Hrsg.): Scheinlösungen im Verkehr, Bericht Nr. 23, S. 18.
- 12 Vorschläge hierzu hat bereits die Bundestagsgruppe der PDS in der 12. Wahlperiode gemacht. Vgl. Dagmar Enkelmann u.a.: Entwurf für ein ökologisch orientiertes Gesamverkehrskonzept für die BR-Deutschland, PDS-Gruppe im Bundestag, Bonn 1992, S. 52ff.