

# EuropaVerkehrswende - JETZT!

Investitions- und beschäftigungspolitisches Programm *Schiene Europa 2025*

Kurzfassung in 12 Thesen

15. Mai 2009

Winfried Wolf

## I

Die aktuelle Weltwirtschaftskrise ist auch eine Umwelt-, Klima- und Ressourcenkrise. An ihrem Ausgang stand die Explosion des Ölpreises. Im ihrem aktuellen Zentrum steht die Krise im Transportsektor, in der Logistik und in der Autoindustrie.

## II

Der Transportsektor hat sich seit Jahrzehnten weltweit und in Europa zugunsten des Straßen- (Pkw und Lkw) und des Luftverkehrs entwickelt. In Europa wurde im Zeitraum 1970 bis 2006 die Zahl der mit Pkw zurückgelegten Personenkilometer um das 2,6-fache gesteigert. Allein der *Anstieg* der Pkw-Personenkilometerleistung, die es 2000 bis 2006 gab (um rd. 300 Milliarden Pkm) entspricht der *gesamten* Personenkilometerleistung der Eisenbahnen im Jahr 2006.

## III

Im Personen- und im Güterverkehr Europas werden damit seit Jahrzehnten diejenigen Transportarten gestärkt, die die Umwelt und das Klima am stärksten belasten und die Lebensqualität erheblich einschränken.

## IV

Es ist nicht in erster Linie der Markt und es sind nicht vor allem die Bedürfnisse, die in den verkehrten Verkehr münden. Entscheidend ist eine Verkehrsmarktordnung, die Auto und Flugzeug bevorzugt, und eine spezifische Infrastrukturpolitik: Zwischen 1970 und 2005 wurde das Autobahnnetz verdreifacht, das Schienennetz um ein Achtel reduziert und die Bahnhofsichte halbiert.

## V

In krassem Gegensatz zu vielen Sonntagsreden steigt die CO<sub>2</sub>-bedingte Klimabelastung durch den Verkehrssektor massiv an. Der Verkehrssektor ist zugleich dafür verantwortlich, dass es in Europa seit 1990 keinerlei Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen gibt und dass die CO<sub>2</sub>-Belastung ohne eine Verkehrswende noch gesteigert wird. Dabei ist ausschließlich der Straßen- und der Flugverkehr für diese verheerende Bilanz verantwortlich. Im Schienenverkehr konnte, trotz eines deutlichen Wachstums, die CO<sub>2</sub>-Belastung deutlich reduziert werden.

## VI

Mit der Krise kommt es zu einer zusätzlichen Förderung des Straßen- und des Luftverkehrs (u.a. dr. Senkung der Kfz-Steuern, Abwrackprämien, Subventionen für Auto- u. Flugzeugbauer). Vor allem droht ein beschleunigter Ausbau der Infrastruktur für den Straßen- und Flugverkehr und ein weiterer Abbau der Schienennetze, letzteres vor allem im Rahmen der Bahnprivatisierungen. Damit wird die bisherige Infrastrukturpolitik, die den verkehrten Verkehr produzierte, fortgesetzt.

## VII

Die weltweite Krise muss Anlass sein, den Zwang zum fortgesetzten Verkehrswachstum zu hinterfragen. Die Steigerungen der je Person zurückgelegten Personenkilometer sind nicht primär Ausdruck von mehr Mobilität. Sie resultieren aus der Beseitigung dezentraler Strukturen und aus strukturellen Zwängen (z.B. hohe Miet- und Wohnungspreise in den Zentren; Förderung vom "Wohnen im Grünen"). Die enorme Steigerung der "Transportintensität" (der in einer Ware enthaltenen Transportkilometer) ist kein Gewinn an Lebensqualität, sondern v.a. der Subventionierung der Transportpreise geschuldet.

Im Zentrum einer Verkehrswende-Politik steht die Vermeidung von Verkehr und dann die Verlagerung von Verkehren auf Füße, Pedale und Schienen.

## VIII

Europa ist der einzige Kontinent der Welt, auf dem die Schiene als Alternative zum Pkw- und Kurzstreckenflugverkehr und zu Lkw-Transporten relativ *kurzfristig* und massenhaft zum Einsatz kommen kann: Noch gibt es hier ein rund 250.000 Kilometer langes Schienennetz, das die Fläche weitgehend abdeckt. Das **Programm Schiene Europa 2025** setzt hier an. Erforderlich sind u.a. ein Ausbau des europaweiten Schienennetzes um 35.000 km (was dem Stand von 1970 entspricht); eine umfassende Elektrifizierung und Modernisierung des Netzes und des rollenden Materials, eine Revitalisierung von 25.000 Bahnhöfen und die Realisierung von flächendeckenden Schienenverkehrsangeboten mit der Orientierung an dem Modell des integralen Taktverkehrs (Modell SBB/Schweiz).

## IX

Mit der Verwirklichung eines solchen – in eine allgemeine Politik der Verkehrswende eingebetteten - Programms können nach der Modellrechnung des Programms **Schiene Europa 2025** die verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen bis zum Jahr 2020 auf ein Viertel des bisherigen Volumens reduziert werden. Dadurch ist die Halbierung der gesamten Kohlendioxid-Emissionen möglich. Nur auf diese Weise kann der auf internationaler Ebene zu Recht von Europa geforderte Beitrag zur Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen geleistet werden.

## X

Das Programm **Schiene Europa 2025** kommt für den 15-Jahreszeitraum 2010-2025 auf ein Volumen von rund 500 Milliarden Euro. Das entspricht dem, was derzeit allein jeweils die deutsche oder die britische Regierung in den Finanzsektor "investiert" - in zwei bis drei Jahren! Und anders als diese Bankenrettungsprogramme, die viel kosten, wenig bringen und sich nie amortisieren, ist das Programm **Schiene Europa 2025** komplett gegenfinanziert: Mit seiner Realisierung würden sich die derzeit hohen Unterstützungszahlungen der Staaten an die Eisenbahnen schnell drastisch reduzieren. Vor allem kommt es damit zu der erforderlichen Reduktion der extrem hohen "externen Kosten" des Straßen- und Flugverkehrs" (Kosten durch Lärm, Umweltzerstörung, Klimabelastung, durch den Verkehr verursachte Krankheiten, durch – allein im Zeitraum 2010-2025 - 500.000 Straßenverkehrstote usw.).

## XI

Gegenwärtig werden fast alle staatlichen Maßnahmen mit dem Argument "Schutz der Arbeitsplätze" begründet. In Wirklichkeit "investiert" der Staat meist in Prozesse der Kapitalkonzentration und der Rationalisierung, was zu massenhaften Belegschaftsabbau führt. Bei den **Schiene Europa 2025**-Investitionen handelt sich um Investitionen in Bereichen, bei denen eine Einheit Kapital weit mehr Jobs erhält und neue schafft als dies z. B. in der Autoindustrie oder bei Banken der Fall ist. Hier werden auch in erster Linie dauerhafte Arbeitsplätze geschaffen. Die im Programm **Schiene Europa 2025** unterstellte Verdopplung des Schienenverkehrs bis 2025 wird, zusammen mit der erforderlichen größeren personellen Präsenz im Servicebereich, dazu führen, dass zusätzlich mindestens 1,5 Millionen Menschen – im gesamten Eisenbahn- und Bahntechnik-Bereich dann 2,5 Millionen Menschen - dauerhaft Beschäftigung finden.

## XII

Mit dem Programm **Schiene Europa 2025** wird in eine verkehrspolitische Entwicklung investiert, auf die die Attribute "gute Arbeit", "nachhaltig" und "zukunftsfähig" zutreffen. Die Verwirklichung dieses Programms zielt in erster Linie auf einen Verkehrssektor, der die Klima- und Umweltbelastungen deutlich reduziert und die Mobilitätsbedürfnisse berücksichtigt. Diese Politik hat zugleich den wichtigen "Nebeneffekt", dass – als eine Art *Sonderbeitrag in den Zeiten der Krise* – ein großer Beitrag zum Erhalt von Arbeitsplätzen und zur Schaffung von deutlich mehr als einer Million neuer Arbeitsplätze geleistet wird.