

ETHIK UND VERKEHRSPOLITIK

Von H. Emil Hocevar

	Seite
I N H A L T	
A. Einleitung	123 - 124
B. Technische Voraussetzungen des modernen Verkehrswesens	124 - 126
1. Gegenstand, Gliederung, Eingrenzung	
2. Aufzählung technischer Lösungen im Landverkehrswesen und deren Beurteilung	
a) Straßenverkehr	
b) Bahnverkehr	
c) Antriebsart	
3. Machbarkeit eines menschen- und umweltgerechten Verkehrssystems aus technischer Sicht	
C. Wirtschaftlich-politische Zwänge des modernen Verkehrs	126 - 128
1. Wettbewerb der Verkehrssysteme - eine gerechte Lösung?	
a) Der circulus vitiosus der peripheren Ausdünnung	
b) Linienführung	
c) Tarifgestaltung	
2. Politische Zwänge	
3. Die wirtschaftlich-politische Verhinderung von Maßnahmen in Richtung Kap. B.3.	
D. Der ethische Appell an die Verkehrspolitik	129 - 132
1. Aktivierung des politischen Ethos	
2. Überprüfung der Verkehrsgerechtigkeit	
a) Raumgerechtigkeit	
b) Zeitgerechtigkeit	
c) Tarifgerechtigkeit	
3. Die Bewährungsprobe für das verkehrspolitische Ethos	
E. Ausblick auf das Morgen mit Rückblick auf das Heute	132
F. Literatur	132

A. EINLEITUNG

Der ethische **Appell** an den einzelnen Verkehrsteilnehmer ist stets überall präsent. Angefangen von den stereotypen Hinweisen in öffentlichen Verkehrsmitteln wie "Jugendliche, macht älteren und gebrechlichen Personen unaufgefordert Platz" oder "Schwarzfahren - unfair, zahlen müssen andere" über die unzähligen mehr oder weniger zielführenden Versuche der Verkehrspsychologen, das Verantwortungsbewußtsein der KFZ-Lenker angesichts der vielfältigen Bedrohungen menschlichen Lebens durch Straßenverkehr zu schärfen, was zu Slogans wie "Vorsicht - Rücksicht", "O,O Promille", "Gurte Fahrt" etc. führt, bis zur Empfehlung, das Auto am besten überhaupt zu Hause stehen zu lassen, ist der ethische Appell an den Verkehrsteilnehmer ein ständiger, fester Bestandteil der Themenkataloge sowohl in den Massenmedien als auch in der christlichen Verkündigung. Und leider entbehren diese mitunter flammenden Appelle nicht ihres handfesten Grundes. Denn das moderne Verkehrsgeschehen auf den Straßen hat schon seit Jahren solche Dimensionen angenommen, daß in der Literatur allen Ernstes von einer Verkehrsschlacht gesprochen wird, die den Vergleich mit kriegerischen Auseinandersetzungen nicht zu scheuen braucht, was zumindest hinsichtlich der Invalitäts- und Todesopfer auch zutreffen mag (vgl. 1 S. 27 f). Dazu kommt noch die eben erst allgemein bewußt gewordene Rolle des KFZ-Verkehrs bei der Vergiftung unserer wichtigsten Lebensgrundlagen, nämlich Boden und Vegetation (insbes. Wald).

Bei einer Reflexion über die Hintergründe des modernen Verkehrsgeschehens zeigt sich jedoch, daß auf der Ebene derjenigen Entscheidungsträger, die die Verkehrspolitik betreiben und damit die Rahmenbedingungen für das faktische Geschehen erstellen, ethische **Appelle** in bezug auf **verkehrspolitisches Handeln** weniger deutlich ins Auge springen. Es sollen daher im folgenden **verkehrspolitische** Problemstellungen auf ihre ethischen Aspekte zugespitzt werden. Zum Zweck einer sachgerechten Eingrenzung des hier gegebenen Bereiches für ethisches Handeln ist es jedoch zuerst erforderlich, die technischen Voraussetzungen und die wirtschaftlichen und politischen Zwänge im Verkehrswesen zu umreißen, dann erst werden diejenigen Strukturen sichtbar, an denen der ethische Appell seine konkreten Angriffspunkte für das verkehrspolitische Handeln finden kann.

B. TECHNISCHE VORAUSSETZUNGEN DES MODERNEN VERKEHRSWESENS

1. Gegenstand, Gliederung, Eingrenzung

Das Verkehrswesen umfaßte eine Vielzahl technischer Hilfsmittel zur Überwindung des Raumes. Es läßt sich verschiedentlich gliedern nach dem Medium (Land, Wasser, Luft), dem Transportgut (Personen, Güter, Nachrichten) oder auch danach, ob die Verkehrsleistung der Allgemeinheit oder lediglich dem Eigenbedarf dient (öffentlicher oder Individualverkehr). Für Österreich als kleines Binnenland ist der Wasser- und Luftverkehr von untergeordneter Bedeutung, sodaß in dieser Arbeit nur der Landverkehr thematisiert wird. Auch der verkehrspolitisch wenig umstrittene Nachrichtenverkehr wird hier nicht behandelt.

Die Landverkehrstechnologie läßt sich in zwei einander überschneidenden Differenzierungen nach dem Rad-Fahrbahn-System und nach der Art des Antriebsmotors gliedern. Die erstgenannte Differenzierung führt zur Unterscheidung von Bahn- und Straßenverkehr, letztere zur Unterscheidung von Verbrennungskraftmaschinen- und elektrischem Verkehr. Beide Differenzierungsarten sind in unterschiedlichen Kombinationen beim konkreten Verkehrsmittel anwendbar und haben höchst unterschiedliche positive und negative Auswirkungen auf Personen und Umwelt (vgl. 2 S. 87-94). Ein einfacher ethischer Grundsatz der Verkehrspolitik müßte daher lauten, die Vor- und Nachteile der technischen Lösungsmöglichkeiten sind für die Frage nach dem förderungswürdigen Verkehrsmittel so auszuwählen und zu kombinieren, daß die Vorteile maximiert und die Nachteile minimiert werden.

2. Aufzählung technischer Lösungen im Landverkehrswesen und deren Beurteilung

a) **Straßenverkehr**: Ein besonderer **Vorteil** von Straßenfahrzeugen liegt darin, daß ein Verkehr überall möglich ist, wo ein einigermaßen fester Untergrund vorhanden ist. Die Möglichkeiten reichen von Steppenböden bis zu den zugefrorenen Flüssen Sibiriens, die im Winter von LKW befahren werden. Auch bei uns zeigt sich dieser Aspekt bei der Baulanderschließung: Erst bahnen sich die Baufahrzeuge ihre Pisten im Gelände, und erst nachträglich, wenn das Geld noch reicht, werden die Zufahrtswege "ausgebaut". Kurz, man ist sehr mobil, kommt jederzeit mit dem KFZ überall hin, an Investitionskosten fallen primär nur die Kosten für das Fahrzeug und dessen Betrieb an, wobei die Fahrzeugpreise auf Grund der hochautomatisierten Serienproduktion in der KFZ-Industrie im Vergleich zu Schienenfahrzeugen sehr gering sind. So kommt jedermann leicht zu seinem Verkehrsmittel, und die Wegekosten treten erst später auf, wenn die Autofahrer das Gerumpel und die Staub- und Schlamm-schlachten satt haben. So hinkt der Straßenbau stets hinter seinen Fahrzeugen nach, und das Problem der Wegekostenfinanzierung wird erst zwingend, wenn der Verkehrsteilnehmer glaubt, seine Verkehrsinvestitionen durch Anschaffung des Wagenparks höchst wirtschaftlich abgeschlossen zu haben. Zur Abhilfe gegen das Mißverhältnis Fahrzeuge - Verkehrswege schreitet man dann nach der öffentlichen Hand, die dann im Nachhinein unter hohen Kosten und durch schmerzliche Eingriffe in Natur und menschliche Lebensbereiche fahzeuggerechte Verkehrswege erstellen muß, will sie das autofahrende Wählervolk bei Stimmung halten. Als letzte Etappe dieses "ständigen Ausbaues des Straßennetzes" sind dann die überaus aufwendigen, flächenverzehrenden Gebirgs-Mautautobahnen zu nennen, deren Finanzierung meist durch Sondergesellschaften in die fernere Zukunft verschoben wurde, und deren Einnahmen oft nicht einmal die Kreditzinsen decken (und deren Baukosten wesentlich über denen einer kapazitätsgleichen Eisenbahnanlage liegen). Nach der Euphorie über den so wirtschaftlichen und modernen Straßenverkehr dämmert nun schon die Erkenntnis, daß in den verschlungenen Finanzierungsströmen ein ungeheures Defizit des Straßenverkehrs schlummert.

So kehren sich die anfänglichen Vorteile in **Nachteile** um; der dem Straßenverkehr eigene Selbstzerstörungseffekt seiner Verkehrswege durch seine Fahrzeuge (Spurrillen durch Spikes etc.) führt zu - auch im Vergleich zu Schienenwegen - gigantischen Erhaltungs- und Baukosten; die im Grunde genommen primitive Technik des Straßenverkehrs wird weiterhin konserviert. So erinnert z.B. der immer noch unersetzbare, für Gesundheit, Umwelt und Energieverbrauch äußerst problematische Verbrennungsmotor daran, daß die KFZ-Technik eigentlich noch im Dampfmaschinenzeitalter beheimatet ist, und die Unmöglichkeit weitestgehender Automatisierung des Fahrvorganges (der Autofahrer will ja seiner

Lenkerfunktion nicht enthoben werden) schlägt sich in der schon erwähnten Unfallhäufigkeit durch "menschliches Versagen" nieder (ethische Appelle !?). Hierbei stellen die aufwendigen Sicherheitsvorkehrungen durch Technik und Exekutive nicht mehr als teure Symptomkuren dar, ohne die wahren Ursachen der Verkehrsmisere zu erreichen.

b) **Bahnverkehr**: Schon früh wurden die **Vorteile** eines spurgebundenen Verkehrsmittel erkannt: Im römischen Straßennetz gab es eine Spurweiten-Norm, und in Hauptstraßen wurden sauber polierte Spurrillen eingelassen, sodaß die Fahrzeuge, die auf Nebenstraßen auf der gepflasterten Oberfläche holperten, auf der Hauptstraße mit wesentlich weniger Rollwiderstand in den polierten Spurrillen dahingleiten konnten - der perfekte Kombiverkehr Straße-Schiene in der Antike! Ebenfalls zwecks Verringerung des Rollwiderstandes und zur Erzielung einer genauen Spurfolge entwickelten sich in der frühen Neuzeit die Bergwerksbahnen, die schließlich in England aus ihren engen Stollen bis zur Küste in die freie Landschaft hinauswuchsen und so zu dem wurden, was wir heute Eisenbahn nennen. Wie der Name "Bahn" schon sagt, ist der Verkehrsweg, Gleis, Seil oder beides, konstitutiver Bestandteil der Maschine; dementsprechend unterscheidet man auch Schienenbahnen, Seilbahnen und beides kombiniert, Standseilbahnen bzw. Schrägaufzüge. Die bekannten Vorteile der Bahn sind geringer Rollwiderstand, durch Spurführung die Möglichkeit der Zugbildung; durch von vorneherein gegebene technische Abstimmung von Verkehrswegen und Fahrzeugen, die ja erst gemeinsam die Maschine ergeben, hohe Betriebssicherheit; ein großer Spielraum für mögliche Antriebstechniken (Muskelkraft, Schwerkraft, Druckluft, Dampf, Diesel, Gas, Strom u.v.a.m.) sowie die Möglichkeit der Vollautomatisierung und damit auch viel weitergehender Geschwindigkeitssteigerung bei gleichzeitig hoher Betriebssicherheit. Während infolge menschlichen Versagens technisch mögliche hohe Geschwindigkeiten im Straßenverkehr immer fragwürdiger werden, hat die Entwicklung hochautomatisierter Hochgeschwindigkeitszüge zunächst in Japan, jetzt auch in Frankreich (TGV) gezeigt, daß die Leistungsgrenze für das traditionelle Rad-Schiene-System noch lange nicht erreicht ist. Auf Mensch und Umwelt bezogen, zeigt die Entwicklung der Antriebstechnologie von der rußspeienden, schnaubenden Dampfmaschine zum leisen, sauberen und enorm energiesparenden Elektroantrieb, daß gerade angesichts der heutigen Problematik das System "Bahn" das Verkehrsmittel der Zukunft ist. Wollte man den Straßenverkehr modernisieren, den enormen Flächenverbrauch minimieren, die Fahrwege verbessern und durch Spurführung engere Fahrbahnen ermöglichen, durch Automatisierung die Risikofaktoren des Fahrers ausschalten und den idealen Elektroantrieb zur Anwendung bringen, es würde eine Bahn entstehen, und das brauchen wir nicht, denn die haben wir schon; doch warum sie trotz entschiedener technischer Vorteile relativ wenig genutzt wird, mag sich nun aus den anschließend erläuterten **Nachteilen** ergeben.

Die Untrennbarkeit von Fahrzeug und Verkehrsweg bei der Bahn bedingt, daß bei einer Verkehrsschließung durch Bahnen die Wegekosten sofort in voller Höhe anfallen. Auch die wesentlich geringere Stückzahl und systembedingte technische Unterschiedlichkeit der Fahrzeuge erzwingt winzige Serien, oft sogar Einzelanfertigungen und damit hohe Investitionskosten bei Fahrzeugen, die jedoch langfristig infolge längerer Lebensdauer der Schienenfahrzeuge weniger ins Gewicht fallen (vgl.: Bus um 2 Mio \$ für 10 Jahre Lebensdauer, Nebenbahntriebwagen um 7 Mio \$ für 40 Jahre Lebensdauer). Jedenfalls springen die Kosten bei der Bahn sofort ins Auge, während sie beim Straßenverkehr erst viel später und weniger klar kalkulierbar zum Vorschein kommen. Auch setzt ein gesunder Bahnbetrieb langfristige Planungen und konstante verkehrspolitische Rahmenbedingungen voraus, und da ist das kurzlebige Auto im kurzfristigen Wählerstimmendenken der Politik eindeutig im Vorteil. Die Aufwendigkeit der Anfangsinvestition bedingt, daß nur in seltensten Fällen ein Einzelner einen Bahnbetrieb erstellt. Deshalb gibt es auch bei der Bahn so gut wie keinen Individualverkehr. Vielmehr versuchen private Interessengemeinschaften oder die öffentliche Hand in besonders aussichtsreichen oder strukturpolitisch erwünschten Relationen einen Bahnverkehr einzurichten, sodaß es zu keiner flächendeckenden Erschließung kommt, sondern zu dem uns gewohnten öffentlichen Verkehrssystem mit seiner Linien- und Fahrplangebundenheit samt seinen bekannten Nachteilen. Auch das ursprünglich als Ergänzung des Bahnnetzes gedachte Linienbussystem krankt prinzipiell an denselben Nachteilen, daß sich Linienführungs- und Fahrplanangebot nicht restlos mit den Verkehrsbedürfnissen der Kunden in Einklang bringen lassen und speziell große Verkehrsunternehmungen mit dem Hang zur Verbürokratisierung und Verkrustung vielfach an den Kundenwünschen vorbeiproduzieren. So wählt der Kunde eben doch das Auto, das kurzfristig alle Verkehrswünsche billig erfüllt, wobei, wie oben erwähnt, den wahren Preis viel später andere zahlen. Hat man sich an die vordergründigen Vorteile des Autos einmal gewöhnt, so entsteht geradezu eine Schwellenangst, die Bahn zu benützen, deren wohlbudgetierte Abgänge wir gleich bezahlen dürfen. Sehr wenige Ausnahmen bestätigen diese Regel, wo engagierte kleine Bahnunternehmungen mit einer Handvoll Mitarbeitern eine elektrische Nebenbahn kostendeckend betreiben, indem sie sich voll mit "ihrer" Bahn identifizieren und durch ihre Kundennähe eine vergleichsweise enorme Inanspruchnahme ihres umweltfreundlichen Verkehrsangebotes erreichen können (z.B. Waldenburgerbahn in der Schweiz, Montafonerbahn in Österreich; vgl. auch 4 S. 162 f).

c) **Antriebsart**: Die aus der Frühzeit technischen Zeitalters stammenden Verbrennungskraftmaschinen kranken alle an schlechter Energieausnutzung und hoher Umweltverschmutzung. Die Dampfmaschine gehört gottlob der Vergangenheit an; der Wirkungsgrad der bezingetriebenen Ottomotoren (ca. 25 %) wird durch die geplante Abgasreinigung mittels Katalysator noch schlechter, und der Dieselmotor (ca. 35 %) beschert uns die bekannte Schwefelbelastung nebst Ruß und Qualm. Infolge der hohen

Energiedichte des Kraftstoffes ist jedoch für den Straßenverkehr derzeit keine Alternative zum Diesel- bzw. Ottomotor gegeben, wenn man von der heute üblichen Reichweite einer Tankfüllung ausgeht. Auch die saubere Wasserstofftechnologie wird aus verschiedenen Gründen noch länger auf sich warten lassen. Nur bei stark begrenzter Reichweite (Ortsverkehr) ist Elektroantrieb möglich (z.B. die Elektromobile im autofreien Kurort Zermatt), und eine weitere Möglichkeit ist der elektrisch betriebene Obus, der jedoch nur im Linienverkehr verwendet und rechtlich als Straßenbahn klassifiziert wird. Bei der Bahn hingegen (auch Seilbahn und Schilift!) ist die Verwendung des Elektroantriebes in verschiedenen Varianten problemlos (70 % Energieausnutzung!).

3. Machbarkeit eines menschen- und umweltgerechten Verkehrssystems aus technischer Sicht

Bei einer Bewertung der Verkehrssysteme nach ihren negativen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt kommt man zu dem Ergebnis, daß jeweils die Schiene gegenüber der Straße und der Elektroantrieb gegenüber dem Verbrennungsmotor vorzuziehen sei (2 S. 94). Nun ist aber, wie schon angedeutet, der Schienenverkehr für eine Verteilerfunktion bis in die letzten Verästelungen in der Fläche ungeeignet, und der autofahrende Wähler will sich weder die Bequemlichkeit, ein individuelles Verkehrsmittel stets zur Verfügung zu haben, noch das Vergnügen, dieses auch selbst zu steuern, nehmen lassen. Eine völlige Substitution des flächenverzehrenden und unfallträchtigen Straßenverkehrssystems ist also undenkbar. Die Frage muß daher dahingehend gestellt werden, a) wie weitgehend die Schiene Verkehrsaufgaben übernehmen könnte, die derzeit die Straße erfüllt, und b) wie der verbleibende Rest-Straßenverkehr zu gestalten ist, um die entsprechende Schonung (Schadensminimierung) für Mensch und Umwelt zu erzielen. Vom technischen Standpunkt aus scheint folgende Lösung sehr verlockend zu sein: Geht man von dem heute gegebenen Schienennetz in Österreich aus, welches bis in seine letzten Verzweigungen (Nebenbahnen!) auszubauen und zu elektrifizieren wäre (für das Schweizer Bahnnetz trifft dies zu), dann würden die Restdistanzen für die Verteilung in der Fläche bis zu den letzten Ortschaften und Gehöfte so zusammenschumpfen, daß sie in die beschränkte Reichweite des Elektroautos fallen: "Es gibt theoretisch keinen Ort in Österreich, der nicht in der Kombination 'Bahn und Elektroauto' erreichbar wäre" (3 S. 15). Man stelle sich vor, die elektrische Bahn als einziges Haupt- und Fernverkehrsmittel, die Autobahnen und Bundesstraßen samt ihren Unfall-, Lärm-, Abgas-, Abrieb- und Streusalzorgien funktionslos und überflüssig, und die Landes- und Gemeindestraßen lediglich von leise surrenden abgasfreien Elektromobilen bevölkert -eine Utopie? Zumindest im Kleinformat Realität in Zermatt, und man sollte die Eigenheiten dieses Verkehrssystems dort studiert haben, bevor man darangeht, solche Lösungen als völlig unrealistisch von vornherein zu verwerfen.

C. WIRTSCHAFTLICHE UND POLITISCHE ZWÄNGE DES MODERNEN VERKEHRS

1. Wettbewerb der Verkehrssysteme - eine gerechte Lösung?

Die Verlagerung von Verkehr auf die Schiene sowie die Einführung des Elektroautos wurde bereits seit dem "Erdölshock" (1972) diskutiert, ohne daß Wesentliches geschehen wäre. Gibt es nun Zwänge, die die praktische Durchführung solcher Maßnahmen verhindern? Bei den öffentlichen Verkehrsunternehmen beklagt man natürlich die ständig zunehmende Autokonkurrenz als Ursache der Misere. Vor allem die Bahnen beklagen Wettbewerbsungerechtigkeiten gegenüber dem Autoverkehr, insbesondere die volle Wegekostenbelastung, die Betriebspflicht auch in wenig lukrativen Relationen etc. Sicher ist das (von den Bahnverwaltungen seinerzeit z.T. auch schamlos ausgenützte) Monopol der Eisenbahn am Verkehrsmarkt vorbei, und der Kunde hat die "freie Verkehrsmittelwahl". Dieses gesunde Marktwirtschaft suggerierende Schlagwort gilt aber nur in der Theorie. In der Praxis ist dieser Konkurrenzzustand jedoch weder gesund, noch ist die Wahl frei.

a) Der *circulus vitiosus* der peripheren Ausdünnung: In den Aufbaujahren der Nachkriegszeit war es vielfach so, daß die Bahnen - auch mangels ausreichender Betriebsmittel (Kriegsschäden) - den Wünschen nach verbesserten Verkehrsverbindungen nicht im erforderlichen Ausmaß nachkommen konnten oder wollten, worauf die Kunden mehrheitlich den Ausweg zum vordergründig billigeren und stets verfügbaren privaten Autoverkehr suchten. Und nun stellt sich folgender *circulus vitiosus* ein: Gerade an der von Haus aus schwach frequentierten Netzperipherie, den Endverzweigungen ("Nebenbahnen") gehen die Frequenzen rapide zurück, was die Bahn zur Einschränkung der Verkehrsverbindungen zwingt, sodaß mangels geeigneter Verbindungen weitere Kunden auf die Straße abwandern, was die Bahn weiter zu Einschränkungen zwingt etc. Dieser Ausdünnungsprozeß setzt sich zentripetal ins Netzzinnere fort und schädigt dann (zwar geringfügiger) auch die Magistralen zwischen den Ballungszentren. Denn wer nicht von seinem Dorfbahnhof weg die Bahn benutzen kann und auf das Auto ausweicht, der ist auch für das Ballungszentrum mit guter öffentlicher Verkehrsschließung ein verlorenener Kunde.

Verheerend hat sich der Versuch ausgewirkt, das mangelhafte Bahnverkehrsangebot durch die Einrichtung bahnparalleler Buslinien zu "ergänzen". Denn auch der Busunternehmer (der oft mit der Bahnverwaltung identisch ist) muß seine Kurse in den wenigen noch lukrativen Fahrplantrassen führen, die die Bahn noch innehatte, sodaß sich für den Kunden kaum ein verbessertes Verkehrsangebot ergibt, das Ganze aber zu einer weiteren Ausdünnung der Bahnfrequenzen führt. Am Endpunkt dieser Entwicklung stehen überlastete Straßen, eine oder mehrere kaum kostendeckende Buslinien und eine hochdefizitäre, veraltete Nebenbahn praktisch ohne Verkehrsaufkommen. Von der Kosten-Nutzen-Rechnung her ergibt sich folgendes: Der Bürger zahlt bei einer solchen Entwicklung 1. für das Auto, da die Bahn keine brauchbare Alternative darstellt; 2. für den notwendigen Straßenausbau und alle damit zusammenhängenden Belastungen; 3. für den wenig attraktiven Busverkehr; und 4. für die kaum benützte Bahn, die man nicht einzustellen wagt. Die Frage heißt: Wie durchbricht man diesen circulus vitiosus, der z.B. in der BRD schon zu einem Verschwinden der Bahn aus ganzen Landstrichen geführt hat? Gemäß dem ÖROK-"Nebengutachten" (4 S. 162 f) kann hier als Vorbild die Situation in Holland, in der Schweiz und bei einigen österreichischen Privatbahnen dienen: Nur eine extrem erhöhte Durchlässigkeit dieser Nebenstrecken, also eine dichtes, kundenorientiertes Fahrplanangebot, am besten Taktverkehr, kann dem Teufelskreis der Ausdünnung entgegenwirken. So kommt es auch gar nicht erst zur Entstehung bahnparalleler Buslinien. Die gesamtwirtschaftlich günstigste Lösung wäre wahrscheinlich, den gesamten Verkehrsstrom weitestgehend auf die betreffende Bahn zu verlagern und diese so zu modernisieren und automatisieren, daß sie unter voller Ausnutzung ihrer systembedingten Vorteile dieses Verkehrsaufkommen dann konkurrenzlos kostengünstig bewältigen kann. Doch das möge man einmal ohne dirigistische Maßnahmen durchsetzen!

b) **Linienführung:** Dem Gesichtspunkt der Fahrplangestaltung, von dem die Herstellung optimaler zeitlicher Verbindungen abhängt, entspricht der Gesichtspunkt der Linienführung, der die räumlichen Verbindungen bedingt. Nun sind durchaus auch zahlreiche Orte mit nur 1000 Einwohnern und weniger an das Bahnnetz angebunden, doch ist das Verwaltungszentrum der Region am Schienenweg in vielen Fällen nur auf großen Umwegen zu erreichen (Extrembeispiele: Tamsweg-Salzburg, Gußwerk-Bruck a.d. Mur u.v.a.). Solche Schienenverbindungen sind aus Zeit- und Kostengründen für den Personen- und Eilgüterverkehr gegenüber der Straße chancenlos unterlegen. Für Massengüter hingegen wären auch solche Schienenverbindungen durchaus diskutabel, doch bewirkt die unverhältnismäßig größere Schienenkilometerdistanz einen tödlichen Wettbewerbsnachteil für die Bahn. Ein Beitrag zur Herstellung gerechter Wettbewerbsbedingungen wäre hier z.B., die Bahngütertarife auf der Basis von Straßenkilometerdistanzen zu berechnen.

c) **Tarifgestaltung:** Eine entscheidende Rolle im Wettbewerb der Bahn mit den anderen Verkehrsformen stellt die Tarifgestaltung dar. Im Güterverkehr wäre es relativ einfach, durch ein entsprechendes Preisgefälle zur Bahn den ihr zustehenden Wettbewerbsvorteil (zum Ausgleich der systembedingten Nachteile) zuzugestehen und gleichzeitig durch einen entsprechenden höheren Tarif die allgemein anerkannten unbezahlten Folgekosten des Straßengüterverkehrs abzudecken (z.B. unverhältnismäßig hohe Straßenabnutzung, Zwang zum Bau überbreiter Fahrbahnen, besondere Lärm- und Rußbelastigung, Grundwasserverseuchung durch Tankwagenunfälle etc.). Im öffentlichen Personenverkehr liegt traditionsgemäß der Bustarif in Österreich knapp über dem Bahntarif. Im Verhältnis Bahntarif/PKW-Kosten ist es jedoch äußerst schwierig, für den Benutzer des Verkehrsmittels einen Kostenvergleich anzugeben. Allgemein scheint zu gelten, daß die stehenden Kosten beim Auto vom Bürger unterschätzt werden und der Fahrpreis der Bahn mit dem Benzinverbrauch des Wagens verglichen wird. Diese sehr verzerrte Optik könnte dahingehend eine gewisse Korrektur erfahren, daß KFZ-Steuer und -Versicherung nicht nach dem Hubraum berechnet werden, sondern als Aufschlag zum Treibstoffpreis eingehoben werden. Gleichzeitig müßte die Bahn die Familienkarte dahingehend modifizieren, daß der Fahrpreis für 1-4 Familienmitglieder derselbe bleibt, und dieser sollte dann eben unten den Treibstoffkosten des Wagens liegen. Man hört immer wieder Andeutungen, die Treibstoffpreise müßten etwa verdoppelt werden, um Tarifgerechtigkeit herzustellen. Der folgende Preisvergleich mag nachdenklich stimmen: Bei einem durchschnittlichen Benzinverbrauch von 10 l für 100 km kosteten 1960 100 km Autofahren 37 S, 100 km Schnellzug jedoch nur 25 S. Heute, 1985, kosten 100 km Autofahren 100 S, 100 km Schnellzug aber 138 S!

Ein besonders bemerkenswertes Kapitel ist der Konkurrenzkampf Bergstraße - Seilbahn, dem z.B. die Schöckelseilbahn AG beinahe schon zum Opfer gefallen wäre. Als nach der Errichtung der Seilbahn die im Besitz des Grafen Stubenberg befindlichen Wälder durch Forststraßen erschlossen wurden, entwickelte sich bald im Schöckelgebiet ein reger PKW-Ausflugsverkehr, und die Frequenzen der Seilbahn gingen zurück. Als darauf die Seilbahn-AG die Forststraße als Mautstraße pachtete und versuchte, durch eine angemessene Maut den Besucherstrom auf die Seilbahn umzulenken, ließen sich die Ausflügler zwar von der hohen Maut abschrecken, aber nicht, um auf die Seilbahn umzusteigen, sondern um ein "autofreundlicheres" Erholungsgebiet aufzusuchen. Infolge des hohen Pachtschillings, den die AG dem Grafen Stubenberg zu entrichten hatte, wurde das Pachtverhältnis wieder aufgekündigt. Jetzt wird die Seilbahn bei ständig sinkenden Frequenzen notdürftig durch öffentliche Subventionen am Leben erhalten, und der Preisvergleich stellt sich wie folgt dar: Maut für PKW (5 Pers.) 50 S, Fahrpreis für Berg- und Talfahrt (Familiengondel, 2 Erw., 3 Kinder) 170 S. Dabei gibt es ständige Beschwerden wegen Belästigungen durch Überlastung der kleinen Bergstraße, es ist ja ein Naherholungsgebiet von Graz ...

2. Politische Zwänge

Die erwähnten wirtschaftlichen Zwänge - Teufelskreis der Ausdünnung bei den Nebenbahnen und Wettbewerbsungerechtigkeit durch Fahrplan, Linienführung und Tarif - sind untrennbar mit politischen Zwängen verbunden. Dies gilt auch für das Fehlen von Initiativen für die Einführung elektrischer Straßenfahrzeuge im Nahverkehr: "Eine breite Anwendung umweltfreundlicher und energiesparender Autos sei keine technische, sondern eine hochbrisante politische Angelegenheit ..." (3 S. 14). Natürlich gibt es eine ganze Anzahl von maßgeblichen politischen Kräften, die am Fortbestand der gegenwärtigen verkehrspolitischen Zustände interessiert sind.

a) **Autoindustrie:** Sie hat in der Zeit der explosiven Zunahme des Straßenverkehrs riesige Produktionskapazitäten geschaffen, die heute nur mit Mühe ausgelastet werden können, sodaß ihre Interessenvertretungen mit Nachdruck alles zu verhindern suchen, was die weitere Entwicklung des Straßenverkehrs einschränken könnte. Der hohe Anteil der in der Autoindustrie Beschäftigten weist weiterhin auf die arbeitsmarktpolitische Bedeutung der Autoindustrie und damit auf das politische Gewicht ihrer Vertretungen hin. Vgl. hierzu das Verhalten einzelner EG-Mitglieder in der Katalysatorfrage!

b) **Straßengüterbeförderungsgewerbe:** Es befindet sich in einer ähnlichen Lage. Die Unternehmungen haben - als Mitträger des Wirtschaftsaufschwunges - ihre Kapazitäten laufend mit umfangreichen Krediten ausgeweitet, die nun abgearbeitet werden müssen, was jetzt zu einem extrem harten Konkurrenzkampf der Frächter geführt hat, der der Öffentlichkeit drastisch durch die TV-Enthüllungen von W. Schiejok vor Augen geführt wurden. Ähnliches gilt auch für den LKW-Fahrer-Arbeitsmarkt: "Hinter jedem Fahrer, der nicht fahren will, warten zehn weitere" erklärte ein Vertreter in dieser Sendung. Auch hier zeigt sich, daß die Interessenvertretung zwangsläufig bereit ist, um jeden möglichen Transportauftrag zu kämpfen, natürlich insbesondere auch gegen die Bahn.

c) **Mineralölwirtschaft:** Während Österreich in den Nachkriegsjahren stolz darauf sein konnte, in der Energieversorgung weitgehend autark zu sein, hat die Straßenverkehrsexplosion innerhalb weniger Jahre dieses Land trotz eigener Vorkommen zu einem auslandabhängigen Erölimportland gemacht. Dies und die Tatsache, daß gewaltige Devisenmengen für diese Importe aufzuwenden sind, wäre schon eine Überlegung wert, ob nicht für Krisenfälle für ein ölfreies Verkehrssystem (elektrische Bahn und Elektromobil) vorgesorgt werden sollte. Eine "friedliche" Durchsetzung eines solchen Systems erscheint jedoch fraglich, solange ein so bedeutender Wirtschaftszweig, ebenfalls teilweise mit Überkapazitäten (vgl. die explosionsartige Verdichtung und jetzige Reduktion des Tankstellennetzes), mit übermächtigen internationalen Verflechtungen, an dem derzeitigen Zustand interessiert ist. Das Elektroauto scheitert ja bisher nicht nur an der Reichweite, sondern auch daran, daß für Ölfirmen und Mechaniker (viel weniger Verschleißteile: langlebiger!) da nichts zu holen ist.

d) **Bauwirtschaft:** Auch sie ist - in der Hoffnung auf ständig neue Straßenbauaufträge (berechtigt, denn der Straßenverkehr zerstört seine eigenen Wege, s.o.) - an der Beibehaltung der derzeitigen Situation interessiert. Gesamtwirtschaftlich gesehen ist jedoch anzumerken, daß gerade der stark mechanisierte Straßenbau mehr Maschinen- als Menschenarbeitsplätze schafft, während die hochentwickelte Eisenbahntechnologie eine Fülle von verschiedensten Wirtschaftssparten und hochqualifizierten Arbeitskräften erfordert.

e) **Wähler:** Schließlich ist noch - als größte Gruppe - der autofahrende Wähler zu nennen, der möglichst kostenlos prima Straßen, nur nicht bei seiner Wohnung, haben möchte, und um dessen Stimme die Politiker bangen müssen, wenn sie kein schönes Straßenbauprogramm, sondern Einschränkungen und Verteuerungen beim Autofahren präsentieren.

3. Die wirtschaftlich-politische Verhinderung von Maßnahmen in Richtung Kap. B. 3.

Die bisherigen Ausführungen machen ohne weiteres verständlich, daß man sich in der öffentlichen politischen Diskussion im Hinblick auf den hohen Zuschußbedarf und die beschränkte Benützbarkeit der Bahn nur zögernd auf eine entschiedene Förderung dieses Verkehrssystems einlassen will, obwohl die Bahn gerade erst bei einer entschiedenen Förderung, sprich Rationalisierung, Automatisierung und gezielten Auslastung, ihre Vorteile voll entfalten und damit zum auch wirtschaftlich kostengünstigsten Verkehrsmittel werden könnte.

Ebensowenig wagt man, das offensichtlich bewährte und geliebte Auto mit Verbrennungsmotor energischer zu beschränken oder zu verteuern, obwohl die schlummernden Folgekosten und -Schäden jetzt, nach 30 Jahren KFZ-Explosion, immer peinlicher bewußt werden. Und schließlich wachen die Automobilkonzerne streng darüber, daß die ausgefahrenen Gleise der traditionellen KFZ-Technik nicht verlassen werden, sodaß interessante und erfolgsversprechende, technisch durchaus mögliche Entwicklungen wie das Hybrid-Auto (als Übergangslösung zur Elektrifizierung des Straßenverkehrs: Verbrennungsmotor-Verbot in Ballungszentren sowie Rückgewinnung der Bremsenergie wären möglich) oder die Wasserstofftechnologie tunlichst unterbunden werden.

D. DER ETHISCHE APPELL AN DIE VERKEHRSPOLITIK

1. Aktivierung des politischen Ethos

Wenn die unzähligen Belästigungen, Belastungen, Gesundheits-, Personen- und Umweltschäden, die die heutige Straßenverkehrsschlacht von uns abverlangt, zu einem Appell an das politische Gewissen der Architekten der Verkehrspolitik zusammengefaßt werden sollen, die Politiker also von der Notwendigkeit einschneidender verkehrspolitischer Maßnahmen zutiefst überzeugt werden sollen, so ist wohl der einzig mögliche Weg dorthin darin gegeben, daß sich der Politiker **selbst** hautnah auf die ganze Misere und Absurdität des Verkehrsgeschehens einläßt. Die Tatsache, daß in den letzten Jahren mehrere erstrangige Politiker den Straßenverkehrstod erleiden mußten, dürfte allgemein bekannt und bewußt sein. Die eben erst erahnbaren wahren Kosten des Straßenverkehrs (Finanzprobleme der Sondergesellschaften) und der schleichende Wälder- und Bodentod bereiten führenden Politikern bereits zunehmendes Kopfzerbrechen, und verbale Äußerungen von der immer dringender werdenden Notwendigkeit der Verkehrsverlagerung auf die Schiene sind neuerdings immer öfter zu hören. In verkehrspolitischen Detailfragen ist hingegen, was den öffentlichen Verkehr und insbesondere den Schienenverkehr betrifft, aus Politikermund oft erschreckender Dilettantismus zu hören. Dies kann wohl nur überwunden werden, wenn dieser sachliche Kompetenzmangel durch eine Fülle hautnah eigener Erfahrungen geschlossen wird. Folgende ziemlich drastische Empfehlungen müßte man aufgeschlossenen Politikern, aber auch leitenden Beamten der öffentlichen Verkehrsunternehmungen zur Aktivierung eines wachen verkehrspolitischen Gewissens mitgeben:

- a) Wer irgendwie Gelegenheit hat, sollte einige Zeit, am besten im Sommer, an einer Transitstraße wohnen. Gibt es nicht grundsätzlichere Lösungsversuche als Schallschutzfenster?
- b) Er sollte sich zu Fuß oder als Radfahrer durch die Abgase quälen. Radfahrende Politiker haben schon Beachtliches in bezug auf fahrradfreundliche Städte und Einschränkung des KFZ-Verkehrs zugunsten des Fahrrades geleistet.
- c) Er sollte selbst eine zeitlang **ausschließlich** öffentliche Verkehrsmittel benützen, nicht bloß einmal im Jahr, sonder wöchentlich, täglich, zur Fahrt zum Arbeitsplatz, für Dienstreisen, zum Einkaufen, für Freizeit und Urlaub. Mit einem aufmerksamen Bewußtsein kann jedermann zahlreiche, z.T. durchaus leicht behebbare Mängel im öffentlichen Verkehr klar erkennen (zumindest nach einiger Zeit); nur der Politiker aber kann mit Nachdruck auf deren Behebung drängen.
- d) Die Punkte b) und c) bieten für den Politiker nicht nur einen äußerst fruchtbaren Erfahrungsschatz, den er in konstruktive politische Arbeit direkt umsetzen kann, sie bewirken auch eine unschätzbare Vorbild- und Signalwirkung für die Bevölkerung und erleichtern dadurch auch den schwierigen Prozeß, die Verkehrsgewohnheiten zu ändern und Alternativen zum KFZ salonfähig zu machen.
- e) Ein aufgeschlossener Politiker ist sicher dem Dünkel entwachsen, daß Zuzußgehen, Radfahren, Bus-, Straßenbahn- oder Eisenbahnfahren für eine Person seiner Stellung nicht angemessen sei. Man sollte vergessen machen, daß diese Fortbewegungsarten längere Zeit einen Armeleutegeruch an sich trugen. Ein zukunftsorientierter engagierter Politiker sollte wissen, daß der Sportwagen-Dienstwagen-Taxi-Flugzeug-Eintopf Statussymbol der ewiggestrigen Betonierer war.
- f) Politiker, die sich derart gewissenhaft engagiert haben, daß sie die Punkte a) bis e) durchleben und durchleiden konnten, haben sich eine Erholung im autofreien Kurort Zermatt redlich verdient. Sie mögen dort, in einem hochentwickelten Fremdenverkehrsgebiet, ein funktionierendes Verkehrssystem erleben, welches ausschließlich von der elektrischen Bahn und den Elektromobilen des Ortsverkehrs getragen wird. Geradezu unwirklich wirkt die völlig klare, abgasfreie Luft und eine ungewöhnliche Stille, die jedoch jäh von lärmenden Hubschraubern durchbrochen wird ...

2. Überprüfung der Verkehrsgerechtigkeit

Aus diesem hautnahen Erfahrungsschatz könnte sich für unseren ethisch sensibilisierten Idealpolitiker folgende Konsequenz ergeben: Er wird die mittlerweile unbestrittene Tatsache, daß der durch Verbrennungskraftmaschinen motorisierte Straßenverkehr eine der größten Plagen der Gegenwart ist, die sich wie ein Krebsgeschwür in menschlichen und natürlichen Lebensraum frißt, nicht nur intellektuell zur Kenntnis nehmen und Lippenbekenntnisse zur Verkehrspolitik abgeben. Er wird nach diesen Erfahrungen als menschlich und persönlich Betroffener den ethischen Imperativ zu energischer Korrektur der Fehlentwicklungen deutlich empfinden und so am ehesten in politisches Handeln umsetzen. Seine Erfahrungen als ausschließlicher Benützer öffentlicher Verkehrsmittel werden in die Erkenntnis einer dreifachen Verkehrsgerechtigkeit münden: räumlich, zeitlich und tariflich. Er wird erkennen, daß das Schlagwort von der "freien Verkehrsmittelwahl" eine Illusion ist, da der Bürger in der Mehrzahl der Fälle gar keine Wahl hat,

indem er mit dem öffentlichen Verkehrsmittel einfach gar nicht dort hinkommt, wo er hinwill. Die nun endlich als notwendig erkannte Substituierung des Straßenverkehrs, die eben in ersten Schritten eingeleitet wird (Förderung der Radfahrer, Transit-Huckepackverkehr) kann daher in großem Umfang erst real werden, wenn diese Ungerechtigkeiten bekämpft werden. Der ethische Appell an seine weitere verkehrspolitische Arbeit wird nun darin bestehen, diese drei Ungerechtigkeiten für den Bürger transparent zu machen und so den politischen Weg für eine Verbesserung der Verkehrsgerechtigkeit zu ebnen.

a) **Raumgerechtigkeit:** Er wird gesehen haben, daß einer teilweise recht guten öffentlichen Verkehrsbediening in und zwischen den Ballungszentren ein sehr jämmerliches Angebot im ländlichen Raum gegenübersteht. In den meisten Fällen besteht eine Vierheit von Nebenbahn, Bahnbus, Postbus und privatem Unternehmer, die sich gegenseitig die wenigen Kunden wegnehmen und so jeder für sich aus Frequenzmangel nur über ein äußerst dürftiges Fahrplanangebot verfügen, oft nur auf den lokalen Schülerverkehr ausgerichtet sind und daher weder räumlich noch zeitlich geeignete Anschlüsse zu den Hauptverkehrslinien aufweisen. Es ist vor allem ein Problem einer sorgfältig auf den öffentlichen Verkehr auszurichtenden Raumordnung, die das Wirrwarr der öffentlichen Verkehrslinien entflechten und neu organisieren müßte. Folgende Fragen müßten gelöst werden: 1. Kann die Nebenbahn erhalten, modernisiert und der Fahrplan so verdichtet werden, daß die bahnp parallelen Buslinien entfallen können? 2. Können die dadurch freiwerdenden Buskapazitäten so genützt werden, daß sie die Bahn nicht konkurrenzieren, sondern von den Bahnhaltstellen ausgehend den Flächenverteilungsverkehr übernehmen? 3. Sollte die Bahn eingestellt werden, wie kann dann der Busverkehr möglichst auf eine Linie (Post oder Bahnbus) konzentriert werden, daß eine ausreichende Bedienunghäufigkeit und ein einwandfreier Anschluß zu den öffentlichen Hauptverkehrslinien garantiert werden kann?

b) **Zeitgerechtigkeit:** Bei der Planung seiner Reisen mit öffentlichen Verkehrsmitteln wird er beobachtet haben, daß er seinen Zielort z.B.

- * nicht erreichen kann, weil keine Linie hinführt (vgl. a),
- * nur an Schultagen erreichen kann, die Reise aber am Dienstag nach Pfingsten (schulfreier Werktag) durchführen muß;
- * zwar erreichen kann, aber nach 20 Minuten schon wieder die Rückreise antreten müßte, um wieder nach Hause zu kommen, also gezwungen ist, auswärts zu übernachten, und das auch bei Reisedistanzen unter 200 km!
- * zwar erreichen kann, aber im Umsteigebahnhof mit dem Schnellzug planmäßig um 15.50 Uhr eintrifft, der weiterführende Regionalzug jedoch schon um 15.46 Uhr abfährt, er also bis zum nächsten Regionalzug um 17.20 warten muß.

Solche Beispiele ließen sich seitenweise anführen, und die Bahnverwaltungen werden einwenden, daß man es bei der Fahrplangestaltung eben nicht allen Kunden rechtmachen kann. Dennoch: ein Faktum bleibt, daß seine Reiseplanungen einem Hürdenlauf über räumliche und zeitliche Schranken gleichen, oder anders gesagt, daß die Fahrpläne der öffentlichen Verkehrsmittel viel zu wenig durchlässig sind. Erkundigt sich nun unser Idealpolitiker bei den Experten, so werden diese ihm mitteilen, daß man die Durchlässigkeit des Fahrplanes durch die Einführung eines netzweiten Taktfahrplanes (für Österreich: TFÖ) ohne große Mehrkosten erheblich verbessern kann. In Holland hat dieses System schon lange Tradition, in der Schweiz wurde es 1982 und in Belgien 1985 eingeführt. Der entscheidende Vorteil bei diesem System liegt darin, daß nicht nur die Schnellzüge auf manchen Hauptstrecken in regelmäßigen Intervallen verkehren (wie beim Austro-Takt der ÖBB), sondern daß auch die Regionalzüge und die Zweigstrecken mit sofortigen Anschlüssen bis in die letzten Netzverästelungen im gleichen Rhythmus verkehren. Und während das System im Ausland funktioniert und sogar einige österreichische Privatbahnen auf eigene Faust Taktfahrpläne mit Erfolg eingeführt haben (Stubaitalbahn, Salzburger Lokalbahn, Stern und Hafferl), wehrt man sich in den ÖBB-Direktionen noch ebenso heftig gegen den netzweiten Taktfahrplan (TFÖ), wie man sich vor 10 Jahren gegen den Vorschlag des Huckepack-LKW-Transitverkehrs gewehrt hat. Dieser wurde allerdings inzwischen mit großer politischer Aufmachung eingeführt und wird derzeit ständig ausgeweitet

...

c) **Tarifgerechtigkeit:** Wenn unser Idealpolitiker, der auszog, um eine Zeitlang ausschließlich mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu reisen, über dieses Experiment Bilanz zieht, dann wird er zu seinem Erstaunen feststellen, daß er sich zu den räumlichen und zeitlichen Schranken auch noch erhebliche Mehrkosten aufgebürdet hat, also wesentlich teurer gereist ist, als wenn er mit seinem Wagen gefahren wäre. Während man je nach Treibstoffart und -verbrauch ca. 80-100 S pro 100 km für den Wagen rechnen kann, kosten 100 km Schnellzug 138 S, 200 km immerhin noch 222 S, und erst bei sehr langen Strecken wird die Bahnreise billiger: 1000 km zu 800 S. Sobald er aber bei einer seiner Reisen z.B. seine Frau oder seinen Sohn mitnimmt, bedeutet das beim Auto praktisch keine Mehrkosten, während sich der Bahnfahrpreis gleich verdoppelt. Selbst wenn er die Kilometerbank mit einem einheitlichen km-Preis von 80-85 g/km verwendet (es müssen aber bei jeder Fahrt mindestens 71 km pro Person abgebucht werden), und man den notwendigen Flächenverteilungsverkehr (Straßenbahn, Taxi) dazurechnet, bleibt die Bahnreise summa summarum ein umständlicher, zeitraubender und teurer Spaß.

Man könnte nun einwenden, daß der Bahnreisende ja deshalb billiger reist, weil er sich die erheblichen stehenden Kosten des Autos erspart. Diese Auffassung läuft aber dem von Politikern immer wieder strapazierten Grundsatz der freien Verkehrsmittelwahl zuwider: Wer kein Auto zur Verfügung hat, hat auch keine Wahl mehr, er muß Bahn und Bus benützen, wenn er reisen will. Er fährt dann etwas billiger, erduldet aber die o.a. räumlichen und zeitlichen Schranken. Und wer ein Auto hat, hat ebenfalls keine Wahl mehr, denn selbst bei Vorhandensein guter öffentlicher Verkehrsverbindungen wird er das Auto vorziehen, einfach weil es billiger ist (Ausnahmen: Dauerverkehrsstau und Winterwetter). Also: Freie Verkehrsmittelwahl hat nur, wer Bahn und Auto zur Verfügung hat, und deshalb sind die stehenden Kosten des Autos nicht in den Vergleich einzubeziehen. Und so schneidet das Auto eben kostengünstiger ab. Tarifgerechtigkeit ist also nicht gegeben.

Dies wissen auch die Bahnverwaltungen, und deshalb wehren sie sich auch gegen die systematische Fahrplanverdichtung, die zur Erhöhung der Durchlässigkeit notwendig wäre, da sie davon ausgehen, daß auch das verbesserte Angebot nicht vom autofahrenden Bürger in Anspruch genommen würde. Deshalb gab es Verbesserungen (abgesehen von einigen schon erwähnten Privatbahnen) bisher hauptsächlich in Ballungszentren, wo die verstopften Straßen den Autofahrer am ehesten zum "Umsteigen" bewegen können, oder in Fällen, wo die öffentliche Hand (Land, Gemeinde) zum neu geschaffenen Schnellbahnverkehr Zuschüsse gewährt.

Daraus ergibt sich, daß unser Idealpolitiker bei seinem Versuch, Raum- und Zeitgerechtigkeit des öffentlichen Verkehrs herzustellen, am meisten bei den Verkehrsunternehmungen selbst auf Widerstand stoßen wird, und zwar mit dem Hinweis auf die (durch die herrschende Verkehrspolitik vorgegebene) Kostensituation. Doch was geschieht, wenn er nun darangeht, neue Verkehrspolitik zu machen und die Kostensituation durch Herstellung der Tarifgerechtigkeit zu bereinigen, indem die Bahn relativ billiger bzw. das Auto teurer wird? Sofort machen die sehr mächtigen Interessengruppen von Kap. C.2.a)-e) ihren unbeugsamen Widerstand geltend. Sowohl der politische Realitätssinn wie auch das politische Ethos, welches allen im Staat vertretenen Interessengruppen die Erfüllung berechtigter Interessen zugesteht, zwingen nun unseren Idealpolitiker in die harte Rolle, mit diesen Interessengruppen zwecks einer gerechten Neuordnung der Situation ins Gespräch zu kommen.

Stark vereinfacht ausgedrückt ist die Lage folgendermaßen: Eine durchgreifende Verbesserung der Raum- und Zeitgerechtigkeit des öffentlichen Verkehrs (die notwendig wäre, daß er überhaupt als Alternative zum Auto in Betracht kommt) ist nur durchführbar bei Sicherstellung einer entsprechenden Tarifgerechtigkeit; diese wiederum ist herstellbar

* durch kräftige Tarifsenkung bei der Bahn. Dies wurde z.B. in Schweden mit gutem Erfolg praktiziert; hinsichtlich des hohen Zuschußbedarfes der ÖBB scheidet dieser Weg jedoch für Österreich aus. Ein kleiner Vorstoß in diese Richtung sind die zeitweise ausgegebenen "Umwelttickets", stark verbilligte Fahrscheine speziell für Autofahrer in Ballungszentren.

* durch Verteuerung des Straßenverkehrs, was von den betreffenden Interessenvertretungen mit Nachdruck abgelehnt wird (Gründe hierfür vgl. S. 128).

Da aber, wie oben ausgeführt, für die Beurteilung der Tarifgerechtigkeit nicht die Anschaffungs- und die stehenden Kosten, sondern in erster Linie die Treibstoffkosten herangezogen werden müssen, bietet sich eine Lösungsmöglichkeit an: Die stehenden KFZ-Kosten müßten über den Treibstoffverbrauch eingehoben werden. Darüber zu verhandeln, wäre wahrscheinlich der Schlüssel zu einer neuen Verkehrspolitik, die uns aus der Sackgasse von Lärm, Gestank, Gesundheitsschäden und verstopften Straßen herausführen könnte.

3. Die Bewährungsprobe für das verkehrspolitische Ethos

Hier steht unserem Idealpolitiker langwierigste Schwerarbeit mit wenig kalkulierbaren Erfolgchancen bevor. Nur das Charisma der persönlichen Erfahrung und Überzeugung (vgl. S.129f) kann hier zum Durchhalten verhelfen. Es wartet auf ihn eine ethische Kraftprobe. Was für Trümpfe stehen ihm hiebei zur Verfügung?

a) Das Umweltbewußtsein der Bürger hat sich sehr verbessert; so mancher wäre bereit, auf das Auto zu verzichten, wenn die Bahn eine verwendbare Alternative ist und die zeitraubende Umständlichkeit der Bahnreise durch einen billigeren Fahrpreis belohnt wird. Besonders dem nur gelegentlich autofahrenden Bürger käme z.B. eine Verdoppelung des Treibstoffpreises gar nicht ungelegen, wenn dafür die stehenden Kosten wie Versicherung, Steuer etc. wegfallen. Allgemein würden unnötige Fahrten vermieden und viele Fahrten mit der nunmehr eindeutig billigeren Bahn durchgeführt werden (wenn dort das Angebot stimmt: daher muß Zeitgerechtigkeit und Tarifgerechtigkeit in einem politischen Paket verschnürt sein!). So wird genau der erwünschte verkehrspolitische Effekt erzielt, und gegen den Groll der Oft-Autofahrer und des Autohandels könnte man als kleinen Trumpf die Abschaffung der Luxussteuer anbieten - Autos werden billiger! Ob sich das vielleicht politisch verkaufen läßt?

b) Für Straßentransportunternehmer (Taxi, Reisebusunternehmer, Frächter etc.), die vom häufigen Fahren leben, wäre diese Maßnahme eine Katastrophe. Es muß ein Ausweg geboten werden.

Da nunmehr im Fernverkehr die Bahn im deutlichen Preisvorteil ist, wird der Straßenfernverkehr stark abnehmen. Ein Problem der Bahn und des öffentlichen Verkehrs allgemein ist aber der Flächenverteilungsverkehr im Nahbereich. Und hier ergeben sich - in Zusammenarbeit mit den Bahnen - großartige Möglichkeiten: Im Nahverkehr können batteriebetriebene Elektrotransporter eingesetzt werden, wie sie früher bei der österreichischen Post viele Jahrzehnte im Einsatz waren, und wie sie heute z.B. in London immer häufiger anzutreffen sind. Im Anschaffungspreis den (luxussteuerfreien) üblichen Transportern angeglichen, mit vernachlässigbar geringen Betriebskosten (wegen hoher Energieausnutzung geringer Stromverbrauch) könnten die Elektrotransporter für das Transportgewerbe im Nahverkehr sehr lukrativ werden.

Die Frage bleibt, ob diese Politik den beharrenden Interessengruppen zugemutet bzw. schmackhaft gemacht werden kann: a) Wird die Autoindustrie die Herausforderung zur Produktion der Elektrofahrzeuge aufnehmen? b) Wird das Straßengüterbeförderungsgewerbe vom Fern- zum Nahverkehr wieder zurückfinden? c) Wird die Mineralölwirtschaft eine verringerte Produktion - dafür mit höheren Produktpreisen - akzeptieren? d) Wird die Bauwirtschaft auf den technisch wesentlich anspruchsvolleren Eisenbahnbau umsteigen können? e) Wird der Wähler die gesamte neue Politik honorieren?

E. AUSBLICK AUF DAS MORGEN IM RÜCKBLICK AUF DAS HEUTE

Sicher ist, daß als Ergebnis einer solchen Politik ein funktionsfähiges, völlig sauberes voll elektrifiziertes Eisenbahnnetz, ein weitgehend elektrischer, abgasfreier Kurzstreckenverkehr auf den Straßen der Ballungszentren und ein stark reduzierter herkömmlicher Überland-Straßenverkehr steht, und das ist jetzt schon zu erleben in Zermatt, oder anzusehen in der Fernsehdokumentation "Luftschnappen - anno domini 2001" von H. Mackwitz, welche am 7. 9. 1985 um 16.00 vom ORF gesendet wurde.

Dies ist ein Wunschtraum aller jener, die am Straßenverkehr und seinen Folgen leiden, und ein wichtiger Faktor für fruchtbare Böden und eine ertragreiche Forstwirtschaft in der Zukunft. Sollte unser Idealpolitiker tatsächlich das mit viel Ethos angestrebte Ziel erreichen, man wird sich angesichts der leeren Autobahnen fragen, warum man 1985 die Milliarden für den Torso von breiten Vollautobahnen, schmalen Vollautobahnen, breiten Halbautobahnen mit schmalen Brücken¹ und schmalen Vollautobahnen mit breiten Brücken² nicht lieber gleich in einen ordentlichen Ausbau der Eisenbahn gesteckt hat ...

F. LITERATUR

1 DEISCHL Erwin:

Umweltbeanspruchung und Umweltschäden durch den Verkehr in der BRD. Vergleich zwischen Straße und Schiene, München 1972 (= Diskussionsschriftenreihe des Studieninstituts für angewandte Haushalts- und Steuerpolitik, Heft 1).

2 HOCEVAR H. Emil:

Umwelt und Verkehr, in: Mitteilungen aus dem Ludwig-Boltzmann-Institut für Umweltwissenschaften und Naturschutz, Graz, Heft 1 (1975) S. 75-117.

3 NIESSLER Franz:

Wann kommen die Elektroautos?, in: Solidarität. Die Illustrierte des ÖGB Nr. 657 (April 1985) S. 13-15.

4 ÖROK

(Österreichische Raumordnungskonferenz): Die Nebenbahnen in Österreich - ihre verkehrs- und raumwirtschaftliche Bedeutung. Teil III: Bewertungsergebnisse und Empfehlungen, Wien 1980 (ÖROK-Schriftenreihe Nr. 22 e).

Anschrift des Verfassers: Dr. H. Emil Hocevar

Geidorfplatz 1
A-8010 Graz

1 Südbahn bei Hartberg

2 Innkreisautobahn

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitteilungen aus dem Institut für Umweltwissenschaften und Naturschutz, Graz](#)

Jahr/Year: 1986

Band/Volume: [5_6](#)

Autor(en)/Author(s): Hocevar H. Emil

Artikel/Article: [Ethik und Verkehrspolitik. 123-132](#)