

01.01.2017 - Schiene, Schiene, Schiene...

Skizzen für alternative Verkehrskonzepte

von Rolf Euler

Der kleine Ort Speicher in der Eifel wurde durch die pfiffige Idee der Mitfahrerbank bekannt, eine einfache Bank in der Ortsmitte, auf die sich Menschen samt Schilder mit dem Nahziel setzen, um von Autofahrern dorthin mitgenommen zu werden, wo der öffentliche Nahverkehr nicht hinkommt.

Das Konzept wurde schon kopiert, alternative Verkehrskonzepte dieser Art sind angesichts der Ausdünnung der Infrastruktur auf dem Land, der Überalterung vieler Dörfer, der hohen Kosten und seltenen Fahrten des Restbusverkehrs dringend notwendig. Zudem braucht es eine grundlegende Verkehrswende.

Carsharing, Bürgerbus, Taxibus

Initiativen für Carsharing-Firmen, Rufbusse in Vororten und die Verwendung von privaten Kleinbussen und Taxis als öffentliche Transportmittel sind weitere Alternativen. Dennoch nimmt der Individualverkehr mit Pkw weiter zu und ist fast nicht mehr «wegzudenken». Dörfer und Kleinstädte in der Fläche werden oft nur noch für Schulbusfahrten mit einem Bus bedient, wer kein eigenes Auto hat, zu jung oder zu alt ist, um selbst zu fahren, braucht jedoch Alternativen. Carsharing hat sich in Deutschland bisher kaum durchgesetzt, Taxibusse, d.h. Taxis zum Tarif des öffentlichen Unternehmens, das dort keinen Bus einsetzt, sind die Ausnahme.

In den Städten liegen die Probleme anders, eine Steigerung des Pkw-Verkehrs ist allein aufgrund der Umweltbelastung unmöglich. Eine Infrastruktur mit Vorrang für den Radverkehr, den öffentlichen Bahn- und Busbetrieb sowie verkehrsberuhigte Zonen findet man immer noch selten.

Elektro-Lkw?

Elektromobilität gilt als Alternative für die Zukunft, wobei es vorrangig um die Einführung elektrischer Pkw geht. Wer einmal in Basel den innerstädtischen Straßenbahnbetrieb mit den leisen Niederflurbahnen in der fast autofreien Altstadt benutzt hat, weiß, was Elektromobilität wirklich sein könnte. Im bergigen Wuppertal ergänzen elektrische O-Busse den öffentlichen Nahverkehr der Schwebebahn.

Mitte Dezember wurde in der Schweiz der Gotthard-Basistunnel offiziell dem Verkehr übergeben. Die Schnellverbindung nach Süden wird gelobt, der Hauptpunkt bei dem neuen Tunnel ist aber: Pro Tag können 260 Güterzüge mit mindestens 100 km/h verkehren, zusätzlich 50 Personenzüge. Die Schweiz möchte so viel Güterverkehr wie möglich auf die Bahn zwingen. Die Schnellverkehrsstrecken der deutschen Mehdornbahn erlauben dies jedoch nicht, auch der neue Albtunnel bei Stuttgart (kommt er wirklich?) hat zu große Steigungen für Güterverkehrszüge.

Dafür kommen zum heutigen Straßennetz, dessen Ausbau Milliarden verschlingt, immer neue Autobahnerweiterungen hinzu. Nach der Wende wurde die A2 zwischen Berlin und dem Ruhrgebiet sechsspurig ausgebaut, nun staut sich der Verkehr erneut bei Bielefeld, Hannover und Braunschweig. Mehr Spuren ziehen mehr Verkehr an, daran wird ein Umsteigen auf Elektro-Pkw nichts ändern, da der Lastwagenbetrieb völlig außer Acht bleibt.

Nun wird über Ladestationen für Elektro-Pkw nachgedacht. Was ist mit dem Ausbau des elektrischen Schienenverkehrs für Lkw, also Umladestellen, Auffahrmöglichkeiten von Containersattelzügen auf Tieflader, die, zu Zügen zusammengestellt, den Fernverkehr betreiben? Auch der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs in Ballungsgebieten wird auf die lange Bank geschoben, wie es im Ruhrgebiet mit dem lange geplanten Rhein-Ruhr-Express geschah.

Alternativen wären möglich

Gegen die Tendenz, vom Autobahnbau bis zur Bahn und zu Linien des öffentlichen Nahverkehrs immer mehr zu privatisieren, sollte der öffentlichen Nahverkehr gestärkt, bürgerfreundliche Alternativen propagiert und die Schadstoffausbreitung durch Pkw und Lkw verteuert werden. In einer Broschüre fasst die Linkspartei gute Beispiele öffentlichen Nahverkehrs* ? u.a. Hasselt in Belgien und französische Städte ? zusammen und fordert

«Nulltarif im Nahverkehr» als Hebel zu einer Verkehrswende.

Das unzusammenhängende Netz des Ruhrgebiets, in dem mehrere verschiedene Verkehrsgesellschaften zwar einen teuren Verbund bilden, aber kaum günstige und schnelle Verbindungen vom Rand in die Mitte und umgekehrt ermöglichen, ist das negative Gegenbeispiel zu Hamburg, Freiburg oder Münster. Die früheren Bahnen der stillgelegten Zechen und Stahlbetriebe wurden teilweise zu Radwegen ausgebaut, eine erneute Verwendung als Schienen-Nahverkehrsalternative wurde nicht in Erwägung gezogen. Die Planung von Autobahnerweiterungen (A43, A52) geschieht immer völlig getrennt vom Bedarf an öffentlichen Schnellverbindungen auf der gleichen Strecke: also Recklinghausen, Herne, Bochum oder Marl, Gladbeck, Essen, wo sich S-Bahnen teilweise im Stundentakt durchs Revier schlängeln.

Nulltarif

Der Nulltarif im öffentlichen Nahverkehr käme den Nutzern zugute, würde viele Hemmnisse wie Automatenbedienung, Verzögerungen durch den Fahrscheinkauf beim Fahrer sowie Kontrolleure beseitigen. Darüber hinaus sollten Vorrangstrecken und Ampelschaltungen für Busse in Angriff genommen werden.

Am Beispiel des Ausbaus der Regionalbahn zwischen Kaarst und Mettmann bei Düsseldorf zeigt die Broschüre «Plan B»* der Linkspartei, was möglich ist, wenn Bürgerinitiativen und Politik sich nach dem Verkehrsbedarf richten und das Schienennetz und die Infrastruktur erhalten bzw. erneuern und ausbauen. Auch die in den letzten Jahren wieder in Gang gekommene Gründung von Stadtwerken, um die Energiewende zu befördern, sollte in erster Linie dem Stadtverkehr dienen.

Neubaugelände sollten grundsätzlich autoverkehrsarm und angebunden an öffentliche Haltestellen geplant werden ? wie das aussehen kann, ist in Freiburg am Beispiel des Vaubanviertels zu besichtigen.

Hingegen nimmt die Daimler-Stadt Stuttgart eine Einschränkung des Autoverkehrs in der Stadt wegen der Umweltbelastung nur bei ganz schlimmen Smoglagen vor: Vor kurzem wurden dort tageweise nur ungerade oder gerade Kennzeichen zugelassen. Und Stuttgart 21 ist genau das Projekt, das weder eine Verkehrswende in der Stadt noch im

Umland befördert. Dabei werden Gesundheitsgefährdungen in Kauf genommen und deren Kosten auf die Allgemeinheit abgewälzt, statt Alternativen zu suchen, die in einer Stadt mit Kessellage nur in der massiven Verringerung des Schadstoffausstoßes bestehen könnten.

Gemeineigentum in Bürgerhand wäre eine weitere Forderung, den Verkehr an den Mobilitätsansprüchen einer autoarmen Gesellschaft auszurichten. Leider ist beides in Deutschland bisher nicht zu erwarten, eine massivere Bewegung in den Bereichen Verkehr und Umwelt ist deshalb erforderlich.

*»Das rote Projekt für einen sozial-ökologischen Umbau«; www.plan-b-mitmachen.de.