

## 2. Das OECD-Szenario: Weiter wie bisher

Autor: Michael Houben

**Nicht nur Umweltschützer und Klimafreunde machen sich Sorgen wegen des ständig wachsenden Verkehrs. Und so waren es nicht Umweltschützer, nicht der BUND oder Greenpeace, sondern die internationale Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit, die OECD, die in einer umfangreichen wissenschaftlichen Arbeit untersuchen ließ, wie sich der Verkehr wohl in den nächsten 30 Jahren entwickeln wird, welche Auswirkungen das auf Klima und Wirtschaft hat - und welche Verkehrsprojekte man heute schon planen muß, um auf die Verkehrsentwicklung zu reagieren.**

**Im ersten Schritt wurden dazu erst einmal Daten aus allen Mitgliedsländern gesammelt und ausgewertet - und für die sogenannte 'Business as usual' Variante in die Zukunft projiziert. Das Ergebnis dürfte selbst hartgesottene Autofreunde doch eher erschüttern: Auch wenn wir unsere Filmgeschichte über Otto und sein Leben mit dem Verkehr natürlich erfunden haben - jedes einzelne verkehrspolitische Detail entspricht den für Deutschland gemachten Prognosen.**

Zunächst einmal zeigt sich, daß sich der Verkehr durchaus ähnlich entwickelt wie eine beliebige Spezies in einem Ökosystem. Solange die Bedingungen gut sind, solange wächst die Population. Solange der Transport auf den Straßen weitgehend problemlos funktioniert ist es zu heutigen Bedingungen in den allermeisten Fälle ja durchaus sinnvoll große Strecken zurückzulegen. Erst wenn die Menge der Population so weit zunimmt, daß die Bedingungen schlechter werden, stagnieren die Populationen. Und genau diese Stagnation kann man auch beim Verkehr erst feststellen, wenn die sogenannten 'Grenzkosten' steigen - sei es durch Stau oder Straßenbenutzungsgebühren.

Die Verkehrsplaner der fünfziger und sechziger Jahre hätten sich wahrscheinlich schwer gewundert, wenn Sie geahnt hätten, wie schnell ihre großzügigen Stadtautobahnen, Autobahnringe und das wachsende Fernstraßennetz immer wieder an die Grenze der frisch geschaffenen Kapazität stoßen

### **Die Folgen günstiger Bedingungen**

Sowohl im Personen- Wie auch im Güterverkehr zeigen sich die Konsequenzen der bisherigen Politik. Seit Jahrzehnten breiten sich die Städte und Ballungszentren immer weiter aus. Es ist schlicht billiger weit außerhalb der Stadt ein preiswertes Grundstück in ruhiger Lage zu kaufen und zu bebauen, als in der Stadt eine Wohnung zu mieten. Gleichzeitig sind gerade die Ballungsgebiete durch den steigenden Verkehr als Wohnraum unattraktiv geworden. Grundsätzlich ist es am billigsten weit auswärts zu leben und weite Strecken als Pendler zurückzulegen.

Ähnlich ergeht es dem Güterverkehr: In Zeiten der Just-In Time Logistik ist selbst der im Stau stehende LKW schlicht das billigere Lagerhaus. Erst wenn die Ware dank Stau verspätet kommt steigen die Kosten und eine kleinräumigere Produktion wird vorteilhafter.

### **Aber was ist mit den Vorteilen der Mobilität ?**

Schließlich wäre uns eigentlich ja doch recht angenehme Lebensstil ohne die Freiheiten, die uns das Auto schenkt doch ja nur halb so schön - doch gerade an diesem Punkt hat die OECD absolut ernüchternde Zahlen zu bieten:

Denn wozu dient eigentlich das Autofahren: Es dient dazu ein Ziel zu erreichen. Aber hilft es uns wirklich dabei? Seit dem Jahr 1970 steigt der Anteil der mit dem Auto zurückgelegten Strecken kontinuierlich. Bus, Bahn, Fahrrad und 'zu Fuß gehen' aber sozusagen 'marktanteile Verloren'

Doch wer genau hinsieht, wird feststellen, daß wir gleichzeitig immer mehr Aufwand treiben müssen um unser Ziel zu erreichen. Heute werden im Durchschnitt aller Fahrten nur 10 Prozent mehr 'Ziele' erreicht als noch vor 30 Jahren - doch wir fahren dazu im Durchschnitt doppelt so weit durch die Gegend. Der Verlust an Lebenszeit ist fast zehnmal größer als die Zahl der heute 'zusätzlich' erreichten Ziele.

### **Moderne Technik hilft nur begrenzt**

Gerade in den vergangenen Jahren kommen mit den Navigationssystemen auch Stau-Umfahrungshilfen in Mode, doch auch deren Wirkung ist zwangsläufig begrenzt, wie sich in den Untersuchungen zeigte: Solange nur ein kleiner Prozentsatz der Autofahrer solche Systeme nutzt haben sie einen Vorteil, der Verkehr scheint zunächst flüssiger zu laufen - entsprechend steigt die 'Gesamtpopulation' an Fahrzeugen bis zu dem Punkt an dem alle den Stau umfahren dabei prompt den nächsten Stau erzeugen.

Auch diese Feststellung läßt sich schon heute in der Praxis überprüfen: In mehreren Untersuchungen wurde nachgewiesen, daß die Stau-Umfahrung nur subjektiv einen Vorteil bringt. In den allermeisten Einzelfällen dauert die scheinbar flüssige Umfahrung des Staus länger (und verbraucht mehr Energie) als das schlichte 'Abwarten im Stau'

### **Wie am Boden so in der Luft.**

Im 'Business as usual' - Szenario der OECD wächst neben dem Straßen(Güter-)Verkehr vor allem der Flugverkehr dramatisch. Welch dramatischen Zuwachs er nimmt, läßt sich angesichts der Schwemme von Billig-Fliegern heute schon ahnen. Bis zum Ende des untersuchten Zeitraumes hat er sich mehr als verdoppelt. Während man die Zahl der Startbahnen noch in gewissem Maß mitwachsen lassen kann, wird allerdings die Kapazität der vorhandenen Luftstraßen eng. Schon heute versuchen Flugzeugbauer diesem Engpass durch immer größere Maschinen mit mehr Sitzplätzen auszuweichen. Die allgemeine Luftfahrtindustrie reagiert dadurch, daß man die vorhandenen Luftstraßen zur Zeit immer gleichmäßiger ausnutzt. Immer mehr Verkehr verlagert sich auf bislang weniger genutzte Knotenpunkte.

### **Und die Folgen ?**

Der komplette Infarkt bleibt natürlich so lange aus, wie die Kapazitäten immer weiter ausgebaut werden. Stattdessen werden schon heute die Kapazitäten der Stressen immer 'länger' genutzt. Wer Gleitzeitarbeit hat, wird etwas früher Aufstehen, um dem größten Stau zu entgehen, oder Abends länger in der Stadt bleiben. Die Stoßzeiten verteilen sich immer weiter über den Tag. Die Verlängerung der Landenöffnungszeiten ist sicherlich nicht die Antwort auf de-facto sinkende Wochenarbeitszeiten, sondern schlicht der Tatsache, daß man viele der großen Einkaufszentren ohnehin nicht zu den früher üblichen Geschäftszeiten erreichen könnte.

Doch ab einem gewissen Punkt fressen die wachsenden Kapazitäten schlicht einen immer größer werdenden Teil der Substanz. Mit jeder neuen Auto- oder Startbahn wächst letztlich der Anteil an Ressourcen, die dem Verkehr gewidmet werden. Entsprechend wachsen die volkswirtschaftlichen Kosten. Gleichzeitig wird wieder ein Stück Natur zerstört. Menschen, die vor dem 'Lärm und Streß' der Städte geflohen sind, werden vom Lärm eingeholt, die Zersiedelung beschleunigt sich, gleichzeitig entstehen erhebliche gesundheitliche Mehrkosten (Lärm ist heute neben Ernährungsfehlern eine der Haupt Ursachen für Herz-Kreislaufkrankungen).

Die Details dieser Untersuchungen können Sie in einer Linkliste am Ende der Artikelserie nachlesen - doch zunächst stellt sich die Frage, welche Maßnahmen die Experten der OECD denn nun gefunden haben um eine in jeder Beziehung 'nachhaltige' Verkehrspolitik zu gestalten.

**>> Weiter zum nächsten Text: Die Alternative der OECD**