

Stoppt BTB

Rettet die Auto-Babys!

In diesen längsten Tagen des Jahres, wo es uns trotz Ozonwerte und Fußball-WM abends nicht mehr im Haus hält, wird wohl ein Thema für Gesprächsstoff sorgen an den heimischen Stammtischen, pardon, rund um den Holzkohlegrill: BTB, kein neues Pflanzenschutzmittel, keine Rinderkrankheit, sondern das neue Verkehrskonzept, Bus-Tram-Bunn, rund um eine neuzubauende Straßen/Schienen-Hybrid-Bahn. Angesichts der geplanten Verabschiedung eines entsprechenden Gesetzesprojektes noch vor den nächsten Wahlen haben die Kritiker dieses Projekts jetzt zum Generalangriff geblasen.

In vorderster Front der Tramgegner findet man erwartungsgemäß jene, deren wirtschaftliche Eigeninteressen von dem Tram-Projekt berührt werden. Während der Verband der privaten Busunternehmer auf die Vorteile des im Vergleich zur Tram feinmaschigeren Busnetzes verweist und einen umweltfreundlichen No-Emission-Bus-Prototypen aus dem Ärmel zaubert, beklagt die Vereinigung der Autoimporteure eine einseitige Ausgrenzung des Autos durch den Platzverbrauch der Tram und plädiert für ABB - Auto-Bus-Bunn. Daneben schießen aber auch Confédération du Commerce und Automobil-Club aus allen Rohren: Die Tram verschandele das schöne Stadtbild, verdränge die Radfahrer, und bedrohe gar die Schobermesse. Insbesondere aber sei sie teuer und rentiere sich nur im Falle eines massiven Autoverzichts, von dem aber gerade die vielen Auffangparkings die Menschen abhielten ... Man könnte das so verstehen, daß man sich eigentlich zwischen Investitionen für das Auto und Investitionen für den Öffentlichen Verkehr entscheiden müßte.

Dieser Aggressivität stellen die Tram-Befürworter Sachlichkeit und Kompromißbereitschaft entgegen. Sie immer wieder auf die Luxtraffic-Studie berufend, stellen sie klar, daß einerseits das Busnetz überlastet sei, andererseits eigentlich noch mehr Menschen bereit wären, auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen.

Dabei sei die Tram schneller und bequemer als Busse, und sehr wohl angepasst an die luxemburgische Situation, wo der Pendlerverkehr sich entlang einiger Hauptachsen sammle. Vor allem aber betonen die Trambefürworter, «daß öffentlicher Nahverkehr und Individualverkehr nicht gegeneinander arbeiten, sondern sich ergänzen sollten»[1].

nachhaltige Verkehrspolitik

So wird versucht, die Debatte auf die Frage zu konzentrieren: Ist die Tram das geeignete Mittel, ein Verkehrskollaps in Luxemburg-Stadt abzuwenden, ja oder nein? Auf diesem Terrain haben die Trambefürworter zwar gute technische Argumente, setzen sich aber auch einer Konkurrenz mit Alternativlösungen wie ABB und Verkehrsleitsystemen aus. Dabei ist wohl den meisten klar, daß der Motorisierte Individualverkehr (MIV) auch grundsätzlichere Probleme mit sich bringt als nur verstopfte Stadtzentren, und nur die Hoffnung, einen spontanen Umstieg auf den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu erreichen, läßt sie diese Probleme ausblenden. Dies mag kurzfristig gesehen opportun sein [2], auf die Dauer wird man aber nicht daran vorbeikommen, auch den Luxemburgern in Sachen nachhaltige Verkehrspolitik reinen Wein einzuschenken. Führen wir hier also noch einmal die zwei Hauptprobleme in Verbindung mit dem MIV an:

Und wenn der motorisierte Individualverkehr, ähnlich der Atomenergie, eine technologische Fehlentwicklung war?

Erstens: Wer motorisiert sagt, meint den Verbrennungsmotor. Dieser hat durch seine günstigen Abmessungen den Triumph des PKW erst ermöglicht. Zu dumm nur, daß Benzin bzw. Erdöl ein fossiler Energieträger ist, also erschöpflich. Und zu dumm auch, daß die bei der Verbrennung erzeugten Gase unser Klima zum Kippen bringen. Sogar mit Drei-Liter-Auto und Beschränkung des MIV auf die Wohlstands-oasen gibt es also für Benzinautos längerfristig keine Zukunft.

Zweitens: Selbst wenn es technisch möglich und bezahlbar wäre, irgendwann die gesamte Menschheit mit Elektroautos oder anderen, nicht auf fossile Kraftstoffe angewiesenen PKWs auszustatten, bleibt die Frage, ob dies sinnvoll wäre. Die berühmten 100F pro Liter Benzin, die ja als kostendeckend errechnet wurden, beinhalten nämlich vor allem den gesellschaftlichen Gestehungspreis der gefahrenen Kilometer. Als da wären: Straßenbau, Landschaftsverbrauch, Straßenunterhalt, Folgekosten der Unfälle usw. Dieser Teil der Kosten würde sich durch den Einsatz alternativer Kraftstoffe aber nicht verringern. Im Gegenteil, bei einem teilweisen Umstieg auf den ÖPNV würden infolge der Fixkosten der reale Preis pro gefahrenen Kilometer sogar ansteigen.

teures Spielzeug

Nun ist das Autofahren, rechnet man zum Benzin die Anschaffung und den Unterhalt hinzu, schon jetzt nicht gerade billig, was darauf hindeutet, daß es ein zwar bequemes, aber wenig effizientes Mittel zur Mobilität ist. Um zu verhindern, daß es zu einem Luxus würde, müßte man es also weiterhin massiv subventionieren. Doch damit nicht genug. Unsere Lebensstrukturen, also wie wir wohnen, arbeiten, usw., die sich schon stark an das Auto angepaßt haben, reichen in vielen Fällen doch nur zu einer Scheinmobilität, so z. Bsp. im Stau, oder auf Parkplatzjagd in der Innenstadt. Soll das Zubetonieren, die Zerschneidung und Zersiedlung der Natur weitergehen, soll die ganze Erde aussehen wie L. A. an einem Freitagabend?

Oder ist uns dieser Preis zu hoch? Sind wir bereit, anzuerkennen, daß Mobilität keine reine Privatsache mehr ist? Können wir uns vorstellen, daß der MIV, ähnlich der Atomenergie, eine technologische Fehlentwicklung war? Können wir uns Lebensstrukturen vorstellen, in denen man nur noch für besondere Mobilitätsbedürfnisse ein Auto gebraucht, die alltäglichen dage-

gen mit ÖPNV oder unmotorisiert befriedigen könnte?

In diesem Sinne wäre die Einführung der Tram viel mehr als die Vorbeugung eines Verkehrskollapses, sie wäre der erste Schritt weg vom MIV. Weitere notwendige Schritte wären die Einführung einer Klimasteuer einerseits, und eines kostendeckenden Benzinpreises andererseits. Auch wenn alte und neue Linke im Auto noch immer das «Verkehrsmittel des kleinen Mannes» sehen möchten, der Generalsekretär der «Confédération du Commerce» weiß es besser: Wohlhabende Kunden, die offenbar weniger bereit seien, zugunsten der Tram auf das Auto zu verzichten, hätten der Stadt Straßburg und ihren Geschäften den Rücken gekehrt [3]. Und es wird ebenfalls der kleine Mann sein, der als erster die Zeche zahlt für erschöpfte Rohstoffe, zerstörte Natur und Konsequenzen einer Klimakatastrophe.

sozialverträglich umsteuern

Immerhin, eines ist wahr: das Auto ist eben auch das Transportmittel des kleinen Mannes (von der «kleinen Frau» kann man das wohl nicht unbedingt sagen). Wer eine nachhaltige Verkehrspolitik glaubwürdig vertreten will, muß sich also der Frage nach einem sozialverträglichen Umsteuern und Umstrukturieren stellen. Das fängt an bei Kompensationen für gestiegene Transportkosten und geht bis zur langfristigen Erschließung erschwinglichen Wohnraumes in Siedlungen mit Anschluß an den ÖPNV.

Wem diese Überlegungen, gemessen am Stand der politischen Debatte, «surrealistisch» vorkommen, der sollte sich vielleicht fragen, wie die Menschen in hundert Jahren auf uns zurückblicken werden. Wird ihnen unser Zweckoptimismus gegenüber Klimaveränderungen, die Verschwendung erschöpflicher Rohstoffe, das zynische Festhalten einiger hundert Millionen Menschen an ihren Privilegien, kurz, die Weigerung, Probleme zu sehen und entsprechend zu handeln nicht «surrealistisch» vorkommen müssen?

RK

[1] Alain Groff in Télécraan Nr. 23/98

[2] siehe z. Bsp. Olaf Münichsdorfer im Land vom 5.6.98.

[3] angeführt von Roland Arens in Télécraan Nr. 23/98

Die Einführung der Tram wäre viel mehr als die Vorbeugung eines Verkehrskollapses: sie wäre der erste Schritt weg vom motorisierten Individualverkehr.
