

# Umweltpolitik

## INHALT

Einleitung und Inhalt ..... 2

Klaus Daubertshäuser MdB  
Ökologische Verkehrspolitik ..... 2

### FORUM:

**Für eine neue Mobilität — Wie kann man  
Verkehr gestalten und vermeiden**

Leo Bürki  
Ausfahrt Zukunft ..... 6

Markus Hesse  
Ökologische Verkehrswende ..... 14

Karl-Otto Schallaböck  
Wem gehört die Stadt? ..... 16

Hans Boës  
Informationstransfer  
statt Massentransport ..... 18

### FORUM:

**Für ein anderes Auto — Was können die  
Akteure dazu beitragen?**

mit Beiträgen von:  
Ulrich Steger, Vorstand der Volkswagen AG,  
European Business School ..... 23

Werner Widuckel-Mathias, Referent  
beim Gesamt- und Konzernbetriebsrat  
der Volkswagen AG ..... 24

Dieter Klaus Franke, Umweltsprecher  
des ADAC ..... 26

Helmut Holzapfel, Institut für Landes- und  
Stadtentwicklungsforschung ..... 28

Heiner Monheim, Ministerium für  
Stadtentwicklung und Verkehr Nordrhein-  
Westfalen ..... 29

VDI-Gesellschaft Fahrzeugtechnik ..... 32

Christoph Zöpel MdB

**Verkehrskampagne —  
Vier Schwerpunkte** ..... 34

Herausgeber:

SPD — Der Parteivorstand  
Referat Umwelt, Energie, Verkehr  
Ollenhauerstraße 1, 5300 Bonn 1  
Telefon 0228/532238

Redaktion:

Gerd Oelsner (verantwortlich)

Der Informationsdienst wird im Rahmen des Mit-  
gliedsbeitrages an die Umweltbeauftragten der  
Gliederungen abgegeben.

Bei Unzustellbarkeit wegen Adressenänderung er-  
folgt die Rücksendung an den Herausgeber unter  
Angabe der geänderten Empfängeranschrift.

Satz Layout Grafik DK Kierzkowski

Eigendruck

## Neue Mobilität und anderes Auto?

Auswege aus dem drohenden Verkehrschaos

Zukunft des Verkehrs:

**Neue Beweglichkeit**

Mensch und Umwelt gehen vor.

**SPD**

Die praktische Konsequenz hieraus ist allerdings nicht konfliktfrei, sie heißt nämlich, daß wir die Zugänglichkeit und Passierbarkeit der Standorte, der Quartiere und Städte einschränken müssen zugunsten der Aufenthalts- und Lebensqualität dort.

## **Konsequenzen und Konzepte**

Aus diesen Betrachtungen ergeben sich aus meiner Sicht vier zentrale Konsequenzen und Konzepte:

1. Die nicht motorisierten Verkehrs- und Lebensmöglichkeiten müssen geschaffen bzw. ausgebaut und gestärkt werden. Viele Menschen können eben gar nicht oder nur eingeschränkt als Autofahrer am Leben teilnehmen, und dieser Mehrheit muß die Verkehrspolitik eine gerechte Chance geben. Für alle muß im unmittelbaren Wohnumfeld die autofreie Bewegungsfreiheit gesichert werden. Dies bedeutet nicht nur Verkehrsberuhigung mit Tempo-30-Zonen, sondern generell den Vorrang für die schwächeren Verkehrsteilnehmer.
2. Der Autoverkehr in der Stadt muß soweit gezähmt werden, daß er stadtverträglich ist. Prof. Bahrndt hat einmal so schön gesagt: Baut man eine Stadt so, daß sie autogerecht ist, dann ist es keine Stadt mehr. — Das läßt sich schon an vielen Stellen in Amerika besichtigen, das sollte nicht unsere Perspektive sein. In der Praxis bedeutet dies z. B. einen erheblichen Abbau der Parkplätze; viel wäre schon gewonnen, würden wir die Parkplätze im Umkreis von 500 Metern um die Rathäuser abschaffen.
3. Wir brauchen den Aufbau eines ausreichenden Systems des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Orientierungsgrößen hierbei sind: höchstens 300 Meter bis zur nächsten Haltestelle und wenigstens der Zehn-Minuten-Takt tagsüber. Dies ist natürlich zunächst nur in größeren Städten und in Ballungsräumen möglich; dort aber geht es, wie wir aus konkreten Erfahrungen wissen. Eine weitere wichtige Maßnahme wäre beispielsweise, die Bahnhöfe attraktiver und menschengerechter zu gestalten; die derzeit von wenigen für wenige ausgedachte Transrapid-Strecke Berlin-Hamburg soll 7,5 Mrd. DM kosten, wahrscheinlich werden es mehr. Wäre es da nicht sinnvoller, 1000 Bahnhöfe der Bundesbahn mit jeweils 10 Mio. DM zu renovieren, da hätten mehr etwas davon.
4. Wir brauchen einen Städtebau, der die Städte in sich funktionstüchtiger macht. Das ist sicher eine ganz komplizierte Sache, die ich hier nicht im einzelnen aufdröseln kann, wir haben dazu einiges für die Enquete-Kommission »Schutz der Erdatmosphäre« aufgeschrieben. Wir müssen übrigens hier, wie bei der gesamten Verkehrspolitik, die Menschen stärker miteinbeziehen. Dies ist oft nicht leicht oder konfliktfrei; es ist aber häufig leichter und mit besseren Ergebnissen belohnt als der gewohnte Trotz.

# **Informationstransfer statt Massentransport**

**Hans Boës**

*Sekretariat für Zukunftsforschung*

Der motorisierte Verkehr insgesamt zeigt offensichtliche Sättigungstendenzen. Neue Verkehrsverbindungen können nur unter erheblichen Belastungen und mit fragwürdigem Resultat geschaffen werden. Besonders dramatisch sind die erwarteten Steigerungen des motorisierten Individualverkehrs (MIV).

## **1. Substitution des physischen Transports durch Kommunikation**

Bereits seit einiger Zeit werden große Hoffnungen in die Substitution des Verkehrs — insbesondere des Personenverkehrs — durch die Telematik gesetzt. Der rasante Fortschritt der Telekommunikationstechnik und der Informatik wird hier in den nächsten Jahren sicherlich zahlreiche neue Möglichkeiten für den Berufs-, Ausbildungs- und Geschäftsreiseverkehr (insgesamt 45% aller Fahrten) eröffnen:

- Die »narrensichere« Bedienung und Handhabung sowie die interaktive Nutzung verschiedenster Medien in einer neuen Endgerätegeneration wird in absehbarer Zeit erheblich zur größeren Akzeptanz der Telekommunikation insgesamt beitragen.

- Bereits heute setzen große und international operierende Unternehmen Videokommunikation für Routinebesprechungen innerhalb ihrer Organisation ein. Die derzeit noch kostspielige Ausstattung wird bald auch für einen weiteren Anwenderkreis erschwinglich sein. Die plötzliche Zunahme von Video-Konferenzen während des Golf-Krieges hat die Einsatzreife wie auch mögliche Substitutionspotentiale dieser Technologie gezeigt.
- Akutelle Betriebsvereinbarungen — beispielweise von IBM — zur Arbeits-Flexibilisierung ermöglichen schon jetzt verschiedene Formen der Telearbeit — derzeit meist als Heimarbeit, später vielleicht in Telearbeitszentren in der Nähe des Wohnorts.
- Ebneso deutet die Zunahme interaktiver multimedialer Berufsinformationssysteme wie auch Aus- und Weiterbildungsangebote auf mögliche Dezentralisierungen und damit verbundene Verkehrsvermeidungspotentiale.

Ohnehin lassen sich viele der neu entstehenden Dienstleistungen im Medien- und Softwarebereich wesentlich einfacher dezentralisieren und aus den bestehenden Großorganisationen auskoppeln. Genauso sind reine Überwachungs- und Steuerungsaufgaben wie auch produktionsorientierte Dienstleistungen insgesamt immer weniger an einen bestimmten Ort gebunden.

Wesentlich weniger Optionen einer Substitution zeigen sich derzeit im Freizeit- und Urlaubsverkehr. Vielmehr scheinen gesellschaftliche Faktoren, die indirekt auch mit den neuen Kommunikationsmöglichkeiten zusammenhängen, den Boom des Freizeitverkehrs noch zusätzlich anzuhetzen. Gerade der Freizeitverkehr ist aber mit heute schon etwa einem Drittel der Fahrten und fast 45% der Verkehrsleistung der am stärksten wachsende Bereich.

Daneben könnten vor allem im Gütertransport viele Fahrten durch neue Kommunikations- und Produktionsformen substituiert werden. Die derzeitigen Wachstumsraten im Straßengüterfernverkehr zeigen deutlich die dramatischen Folgen einer verfehlten Verkehrspolitik. Derzeit wird der Schwerlastverkehr zu etwa 50% bis 90% — je nach Berechnungsgrundlage — subventioniert. Es nimmt daher kein Wunder, wenn vielfach unsinnige Fahrten für den einzelnen Verloader dennoch rentabel sind.

- Das langfristig unvermeidliche, umfassende Recycling wird jedoch ohnehin in nächster Zeit zu einer Umstrukturierung der Materialkreisläufe in den Agglomerationen führen. Neue flexible Fertigungstechnologien ermöglichen hier den Aufbau kleinerer Produktionseinheiten innerhalb der großen Ballungsgebiete und damit gleichzeitig die Weiter- bzw. Wiederverwertung der Materialien »vor Ort«. Mittels Telekommunikation könnten auch derartige dezentrale Produktionsstätten in einem größeren Verbund und damit wirtschaftlich arbeiten.
- Daneben zeichnen sich Ansätze einer Umstrukturierung vor allem des städtischen Liefer- und Einkaufsverkehrs (Citylogistik) ab: Teleshopping zeigt erste Anzeichen einer möglichen Substitution des Einkaufs- durch neue Formen des Lieferverkehrs in den Städten, die mittelfristig durch Verpackungsrecycling noch beschleunigt wird.
- Weitere Auslöser des motorisierten Einkaufsverkehrs wie Besuche bei Behörden, Banken, Versicherungen, Reisebüros etc. werden ebenfalls zunehmend durch den Einsatz der Telekommunikation ersetzbar. »Phone-Banking« ist ein aktuelles Beispiel für Innovationen in diesem Bereich.
- Neue Logistikkonzepte des Einzelhandels könnten den derzeitigen Trend zu immer größeren Einkaufszentren am Rand der Agglomeration brechen und den vielfach noch existierenden »Tante-Emma-Läden« zu einem attraktiveren Angebot verhelfen.

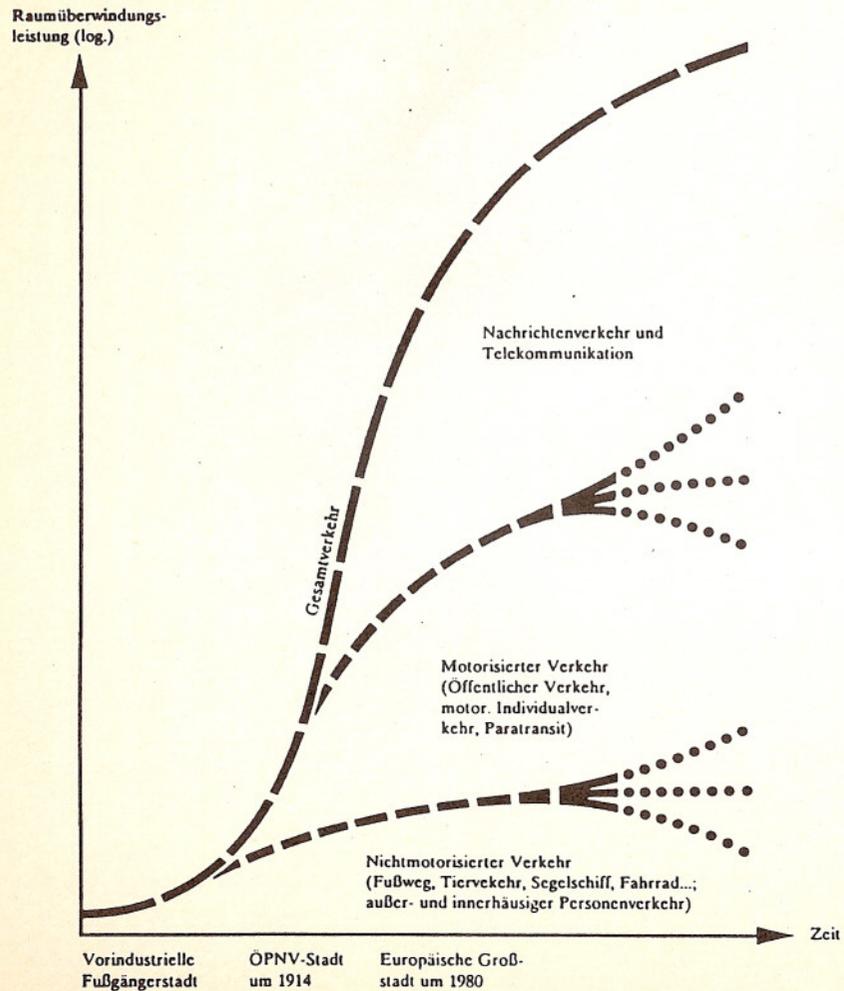
## 2. Optimierung des Verkehrs durch Kommunikation

Ein weiteres wesentliches Moment der Verkehrsreduktion stellt neben der Substitution die Optimierung der Verkehrsabläufe dar:

Sich abzeichnende Strategien im Personenverkehr wie Mitfahrerbörsen, Car-Sharing, Hochgeschwindigkeitszüge und vor allem ein »Beschleunigter ÖPNV« sind nur mittels moderner Rechner- und Datentechnik zu verwirklichen. Auch die (verzweifelt?) Versuche der Autoindustrie, das System Straße doch noch zu retten bzw. in einen Verbund der Verkehrssysteme zu integrieren, konzentrieren sich vorwiegend auf informationstechnische Lösungen.

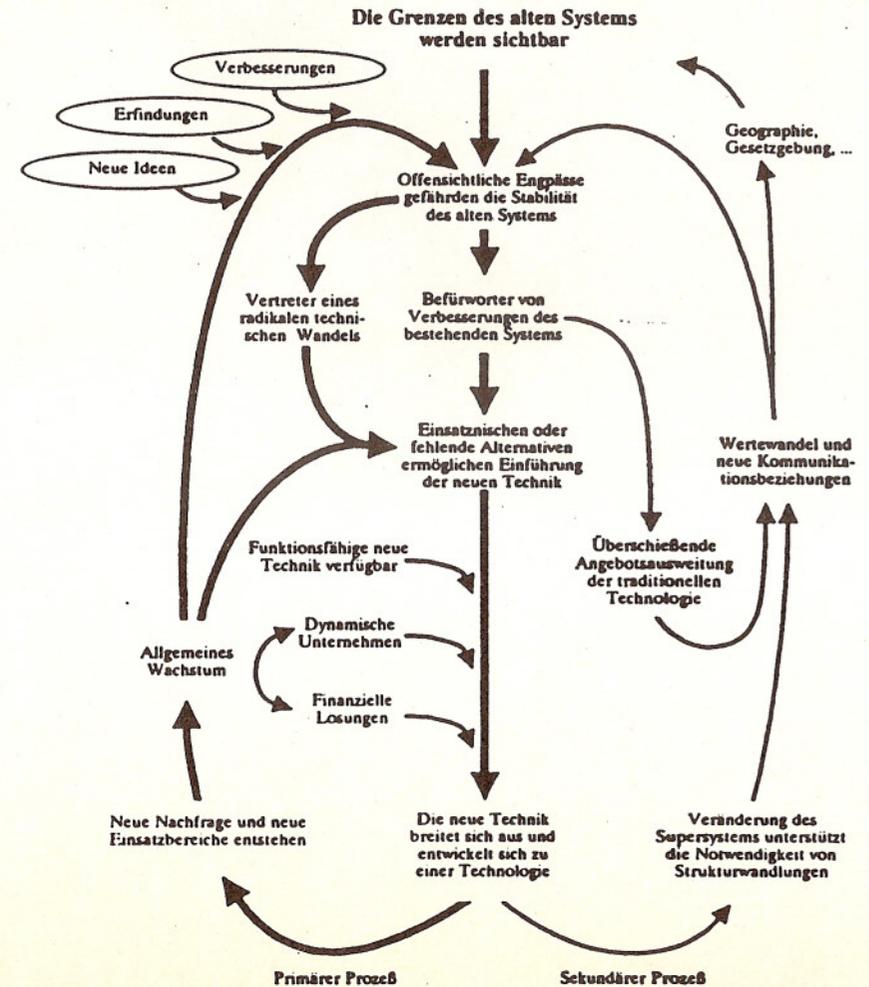
Verbesserte Routenplanung im städtischen Lieferverkehr und die Kooperation der Akteure in Transportketten mittels kleinerer dezentraler und stadtnaher Logistikzentren entlang einer »intelligenten Bahn« werden mit Hilfe der Daten- und Automatisierungstechnik erst ermöglicht.

Abb. 1  
Verkehrswachstum als Gesamtheit aller Raumüberwindungsvorgänge



Quelle: G.W. Heinze u. H.H. Kill 1989

Abb. 2  
Grundmuster der Durchsetzung eines neuen Verkehrssystems



Quelle: G.W. Heinze, H.H. Kill 1988, S. 129

### 3. Stimulation durch Telekommunikation

Bisher vorliegende Untersuchungen zu Substitutionseffekten zwischen Telekommunikation und Verkehr zeigen jedoch eher eine Tendenz zur gegenseitigen Stimulation. Telekommunikationskontakte via Bildschirm, Telefon oder Mailbox ersetzen den persönlichen Kontakt nur teilweise — hier liegen eindeutige Grenzen der Telekommunikation. Oft entsteht sogar der gegenteilige Effekt: Telekommunikationskontakte lassen erst den Wunsch zum persönlichen Kennenlernen entstehen — mit der Folge einer weiteren Zunahme der Personenverkehrsleistung.

Ähnlich steht es im Gütertransport: Die weltweiten Kommunikationsmöglichkeiten unterstützen in hohem Maße die Entstehung eines globalen Marktes. »Global sourcing« — also der weltweite Einkauf unter Berücksichtigung kleinster Preisvorteile — gehört zunehmend zum Standardrepertoire selbst mittlerer und kleinerer Unternehmen. Auch der weltweite Absatz der Produkte gelingt inzwischen — dank moderner Telekommunikation — mit relativ geringem Aufwand. Eines der Ziele des europäischen Binnenmarktes ist ja gerade die Schaffung eines kontinentalen Marktes — mit der Folge einer grenzüberschreitenden Warenwirtschaft, einer dramatischen Verringerung der Fertigungstiefe und ständig steigender Transportentfernungen des besonders belastenden LKW- und Lufttransports.

**Zwischenresümee:** Die Möglichkeiten einer Verlagerung des physischen Transports auf den umweltverträglicheren »Verkehrsträger Kabel« sind bei weitem noch nicht ausgeschöpft. Ebenso kann der »intelligente« Einsatz neuer IuK-Technologien entscheidend zu einer Optimierung der einzelnen Verkehrsträger wie vor allem auch der Verkehrsträgerketten beitragen. Hier liegt eine der wesentlichen Forschungsperspektiven des Sekretariats für Zukunftsforschung.

Notwendig scheinen vor allem neue Akzente in der Forschungs- und Technologiepolitik, die die Chancen zukünftiger Telekommunikationsnutzungen für die Optimierung und Vermeidung von Verkehrsabläufen im Verbund mit Wirtschafts-, Raumordnungs- und Verkehrspolitik nutzt und die verschiedenen Lösungsansätze ressortübergreifend verknüpft.

Neben der Politik ist aber auch die Industrie gefordert. Die Autoindustrie — selbst einer der größten Verkehrserzeuger — könnte das zur Verfügung stehende Know-how zur Entwicklung verkehrssparender Produktionstechniken einsetzen. Wachstumspotentiale liegen langfristig vor allem in der Kommunikation — und nicht auf der Straße.

Gleichwohl wird die Substitution des derzeitigen Verkehrsaufkommens durch neue IuK-Technologie nur in einem längerfristigen Zeithorizont möglich. Besondere Anstrengungen zur Substitution sollten deshalb auf die erwarteten Steigerungen des Verkehrs konzentriert werden. Der bestehende Verkehr sollte optimiert und unsinniger Massentransport vermieden werden.

Die Devise muß also lauten: Optimierung des bestehenden Verkehrs und Substitution des kommenden Verkehrs! Das heißt: der dramatischen Steigerung des Verkehrs muß mit wesentlich drastischeren Mitteln Einhalt geboten werden, damit sich das Wachstum des Verkehrs entsprechend verlangsamt.

### 4. Strukturelle Innovation auslösen!

In grundlegenden Arbeiten haben u.a. Heinze u. Kill die Telekommunikation als Fortführung der allgemeinen Raumüberwindungsvorgänge der Gesellschaft definiert (Abb. 1). Alleine die Telekommunikation wird danach die räumlichen und zeitlichen Restriktionen des physischen Verkehrs langfristig überwinden helfen. Bereits heute übertreffen die Steigerungsraten der Informationsübertragung und der Wissensproduktion die des physischen Transports und der physischen Produktion bei weitem.

Der besondere Reiz der Arbeiten von Heinze u. Kill besteht darin, daß sie in einem weiterführenden Ansatz die notwendigen Voraussetzungen für den Übergangsprozeß angeben können: Allein die Überlastung des bestehenden Verkehrssystems ist für den von ihnen entdeckten dreistufigen Übergangsprozeß zu einer neuen Verkehrstechnik maßgebend (Abb. 2). Denn erst die tatsächliche Überlastung sowie vor allem geringe Aussichten auf Verbesserungen innerhalb des alten Systems sind Auslöser für die Suche nach strukturellen und damit richtungsweisenden Innovationen, die eine kurzfristige Angebotserweiterung versprechen.

Eine praktische Politik der Verkehrswende muß diesen Ansatz aufgreifen. Das weitere politische Versprechen unbegrenzter Automobilität zögert den notwendigen Wandel nur um weitere Jahre hinaus — mit den bekannten Folgen für Mensch und Umwelt. Alleine die politische Aussage, daß die schier unendlichen Mobilitätsbedürfnisse mittels motorisierter Verkehrstechnik in Zukunft in dieser Form nicht mehr befriedigt werden können, kann zu dem notwendigen Sinneswandel auf allen gesellschaftlichen Ebenen führen. Selbstverständlich muß diese politische Absichtserklärung auch zu entsprechenden verkehrspolitischen Rahmenbedingungen führen. Die unbedingte Notwendigkeit zu einem raschen und umfassenden Sinneswandel ist nicht zuletzt auch in dem erheblichen Zeitverzug begründet, mit dem der notwendige Strukturwandel im Verkehrssystem überhaupt herbeigeführt werden kann.

Die Verkehrsproblematik ist ein guter Einstieg in die wesentlich umfassendere und weitreichendere Problematik unserer Lebens- und Wirtschaftsweise — unserer künftigen Fortschrittmuster. Hans-Peter Dürr spricht in diesem Zusammenhang auch von einer »geistigen Verkehrsordnung«, die es zu erreichen gilt und in der das Verkehrsproblem beispielhaft für die notwendigen Wandlungsprozesse angegangen werden muß (1991). Umgekehrt ist der Verkehr eingebunden in ein komplexes Gefüge gesellschaftlicher Aktivitäten. Insofern können Lösungsvorschläge zur strukturellen Änderung des Verkehrsbereichs nicht auf diesen beschränkt bleiben. Sie müssen dieses umfassende Gefüge berücksichtigen.

Die Instrumente einer »ökologischen Steuer- und Strukturpolitik« sind schon lange bekannt und ausführlich diskutiert. Es fehlt an der Durchsetzung im politischen Alltagsgeschäft. In diesem Zusammenhang sollte auch die zukunftsorientierte Einrichtung einer europäischen — oder zunächst bundesrepublikanischen — »Umweltbank« geprüft werden, mit der die politische Zielsetzung von der Durchsetzung entsprechender Maßnahmen möglichst entkoppelt werden kann. Diese Umweltbank sollte den Schatz von Generationen verwalten — die natürlichen Ressourcen. Ähnlich der Bundesbank sollte diese Umweltbank mit Hilfe verschiedenster Maßnahmenpakete (Steuerungsinstrumente) vom Parlament politisch festgesetzte Zielkorridore für ausgewählte Leitindikatoren der Basisressourcen Wasser, Luft und Erde selbstständig einzuhalten versuchen. Die Durchsetzung dieses Gedankens erfordert selbstverständlich einen hohen gesellschaftlichen Konsens und darf nicht unabhängig von wirtschafts- und gesellschaftspolitischen Zusammenhängen gesehen werden. Ein erster Schritt auf diesem Wege könnte die Einführung von Monatsberichten des Umweltbundesamtes zu ausgewählten Leitindikatoren der Umwelt sein.

Im Verkehrsbereich würde der Vorschlag einer Umweltbank innerhalb kürzester Zeit zu einer angemessenen Berücksichtigung der genutzten Ressourcen führen und dabei auch Verlagerungsprozesse vom physischen zum Informationstransport unterstützen. Für einen zentralen Leitindikator der verkehrsbedingten Emissionen — dem  $\text{CO}_2$  — zeigen umfangreiche Untersuchungen bereits die Machbarkeit und mögliche Pfade einer Abkehr vom fossil basierten motorisierten Verkehr. Die aktuellen Messungen zum Zustand der nördlichen Ozonschicht zeigen die Dringlichkeit einer Wende allzu deutlich.

Das langfristige Ziel einer zukunftsweisenden Verkehrspolitik kann nur die asymptotische Annäherung an die Null-Emission sein. Wir sollten dieses Ziel nicht aus den Augen verlieren und mit der Umsetzung umgehend beginnen.