

LEITARTIKEL

Schlechte Noten für die Verkehrspolitik

Der Weg ist noch weit

Von Franz Schmider



Der Verkehrspolitik kommt im Kampf gegen den Klimawandel eine zentrale Rolle zu, denn der Verkehrssektor ist mit rund einem Fünftel der drittgrößte Sektor bei der Emission des Treibhausgases Kohlendioxid. Zudem wächst die Zahl der zugelassenen Fahrzeuge, Ballungsräume verstopfen, wertvolle Fläche wird dem Verkehr geopfert, Verkehrslärm ist zu einem der im Alltag drängendsten Umweltprobleme geworden. Gemessen an der Strecke, die noch zu bewältigen ist, ist der Fortschritt nach wie vor eher im Schneckentempo unterwegs.

Vergleicht man die Zahlen aus dem BaWü-Check zur Bewertung der Verkehrspolitik mit den Mobilitätsdaten für das Land, tritt ein zentraler Punkt offen zutage: Die Herausforderungen werden nach wie vor und sehr stark nach dem Maßstab der eigenen Lebensumstände und individuellen Mobilitätsgewohnheiten betrachtet, vermessen und bewertet. Der Blick aufs Ganze fehlt. Bewohner der Stadt stöhnen über hohe Ticketpreise im Nahverkehr, für Landbewohner ist das angesichts fehlender Angebote ein Luxusproblem. Kosten für Bus und Bahn spielen in ihrem Alltag eine untergeordnete Rolle – sehr wohl aber der Spritpreis. Stadtbewohner haben weniger Autos, dafür größere Probleme bei der Parkplatzsuche, am Zustand der Straßen stören sich vor allem Autofahrer, Investitionen in Radwege sind in ihren Augen lässlich. Ältere können oder wollen sich ein Leben ohne eigenes Auto nicht vorstellen. Jüngere scheinen hier offener – und sei es auch nur bis zur Phase der Familiengründung, wenn man das Landleben neu zu schätzen lernt. Und die heutige Lebens- und Arbeitswelt verlangt nach mehr und mehr auch physischer Mobilität. Ob die Corona-Krise diesen Langzeitrend nachhaltig gebrochen hat und das Homeoffice einen Teil des Pendlerverkehrs ersetzt, muss sich noch zeigen.

Aber wenn der schlechte Zustand des Schienennetzes mit allen Begleiterschei-

nungen – Folge jahrzehntelanger Vernachlässigung – nur Bahnfahrer stört, läuft etwas schief. Denn diese Sichtweise blendet erstens aus, dass Menschen nie nur Fußgänger oder Autofahrer, Radler oder Buskunde sind. Es sollte also möglich sein, hin und wieder den Perspektivwechsel zu schaffen. Der ist – zweitens – dringend nötig, soll die Verkehrswende keine Fantasie bleiben. Weil ein Netz wie eine Kette immer nur so tragfähig ist wie das schwächste Teil. Ein ausgedünntes Nahverkehrsangebot auf dem Land erzeugt die Blechlawine, die die Städte überrollt. Und wer Rad fährt statt Auto, leistet (oft ungewollt) einen Beitrag, dass auf den Straßen der Verkehr fließt. Nach wie vor wird Verkehr zu sehr in der Wahl

Es wird nach wie vor zu sehr in der Wahl der Verkehrsmittel gedacht

der Verkehrsmittel gedacht und zu wenig in Mobilitätsketten, um die angemessene Auswahl aus der Fülle der Möglichkeiten zu treffen. Individuell wie politisch. Bei dieser Auswahl werden künftig Kriterien wie Energiebilanz und Umweltverträglichkeit mehr Gewicht haben müssen.

Immerhin: Das Land steht nicht still. Das Angebot im öffentlichen Nahverkehr wurde in den vergangenen 25 Jahren von 55 Millionen auf 90 Millionen Zugkilometer pro Jahr ausgebaut, bis 2030 sollen 20 Millionen hinzukommen. Auf den Strecken in Südbaden haben sich die Fahrgastzahlen teilweise verdreifacht. 25 Jahre ist die Zeitspanne, seit der die Länder verantwortlich sind für den Nahverkehr. Diese Neuordnung ist ein gutes Beispiel dafür, wie durch vernünftige Arbeitsteilung und Delegation nach unten viel bewegt werden kann.

Doch eine Krux bleibt: Bislang hat Wachstum auf der Schiene nicht dazu geführt, dass die Zahl der Fahrten im Auto gesunken ist. Es hat nur den Zuwachs, Folge eines ungebrochenen Mobilitätsbedürfnisses und einer falschen, auf Funktionstrennung ausgerichteten Siedlungspolitik, abgeschwächt. Um diese beiden Megatrends zu brechen, ist es noch ein weiter Weg.

► franz.schmider@badische-zeitung.de