

Der Autoverkehr – ein Subventionsbetrieb

SPIEGEL-Redakteur Wolfgang Kaden über Winfried Wolfs Buch „Eisenbahn und Autowahn“

Über die Außenpolitik oder die Sozialpolitik, über die Bildungs- oder die Wirtschaftspolitik ist in der Bundesrepublik viel und heiß gestritten worden. Wahlkämpfe wurden beherrscht von der West- oder der Ostpolitik, von Debatten über die Staatsfinanzen oder über die Renten.

Die Verkehrspolitik hat noch nie den Stoff für aufregende Wahl-Slogans geliefert. Sie fand, sieht man von dem kurzen Intermezzo der Tempolimit-Debatte ab, über Jahrzehnte hinweg unter Ausschluß der Öffentlichkeit statt.

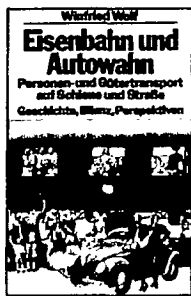
Die zuständigen Minister zählten selten zu den starken Männern im Kabinett, sie wurden nie wegen ihres Engagements in Sachen Verkehrspolitik berufen, geschweige denn wegen ihrer Sachkenntnis.

Hans-Christoph Seeböhm, ein Sudenteutscher, saß über ein Jahrzehnt lang in Adenauers Kabinett, weil die Vertriebenen vertreten sein mußten; Georg Leber war unter Willy Brandt Verkehrsminister, weil ein prominenter Gewerkschafter in eine SPD-geführte Regierung gehörte; der gegenwärtige Amtsinhaber, Jürgen Warnke, verdankt seine Berufung allein dem Umstand, daß der Posten des Verkehrsministers zu den Pfründen der CSU zählt.

Gab, gibt es in Bonn also keine Verkehrspolitik? Und ob: Wenn in 38 Jahren Bundesrepublik das einstmalige Haupttransportmittel Eisenbahn zu einem Verkehrsträger mit marginalem volkswirtschaftlichem Gewicht verküm-

mert ist; wenn in den letzten Jahrzehnten ein Gebiet von der doppelten Größe des Saarlands zwecks Straßen- und Autobahnbau zubetoniert wurde; wenn die Städte heute durch das „Termitenheer“ der Autos „bis zur Unkenntlichkeit entstellt“ werden (wie die „FAZ“ einmal in einem lichten Moment schrieb) – dann

Das politische Buch



Winfried Wolf:
„Eisenbahn und
Autowahn“
Verlag Rasch und
Röhning
566 Seiten
68 Mark

ist dies keineswegs ein Resultat naturgesetzlicher Zwangsläufigkeiten, sondern durchaus das Ergebnis politischer Entscheidungen.

Die Politiker, gleich welcher Herkunft, haben die Bundesrepublik mit eiserner Konsequenz zum totalen Auto-Land ausgebaut. Sie haben alles getan, um das Auto zum beherrschenden Verkehrsmittel zu befördern und die Bahn absterben zu lassen.

Dies geschah nicht gegen den Willen der Bürger, es geschah in Überein-

stimmung mit der Wähler-Basis. Über die Leitlinien der Verkehrspolitik mußte daher auch nicht gestritten werden.

Winfried Wolf, 38, beschreibt in seinem Buch „Eisenbahn und Autowahn“ den Weg in diese Auto-Republik. Es ist ein spannendes und gut lesbares Sachbuch, eines mit klarer Tendenz. Auch wenn der Diplom-Politologe im Vorwort bestreitet, ein „eingeschworener Gegner des Automobils“ zu sein – sein Buch ist zu einer Streitschrift wider das Auto und die Autogesellschaft geraten.

Bei aller Parteilichkeit schrieb Wolf ein gründlich ausgerechtes und gut belegtes Buch, das den Aufstieg des Automobils und den Niedergang der Eisenbahn in Deutschland mit zahlreichen Fakten dokumentiert. So viele aufschlußreiche Daten über Verkehrsmittel und Verkehrswege dürften bislang noch nirgendwo zu finden sein.

Wolf präsentiert uns eine vernichtende Bilanz des Individualverkehrs. Er widerlegt die gut genährte Mär, daß der Transport von Menschen und Gütern über Straßen die ökonomisch überlegene Technologie ist. Seine Analysen und Berechnungen lassen den Automobilverkehr als eine unglaublich teure Form der Fortbewegung erscheinen, weitaus kostspieliger als die für die Gesellschaft angeblich so teure Bahn.

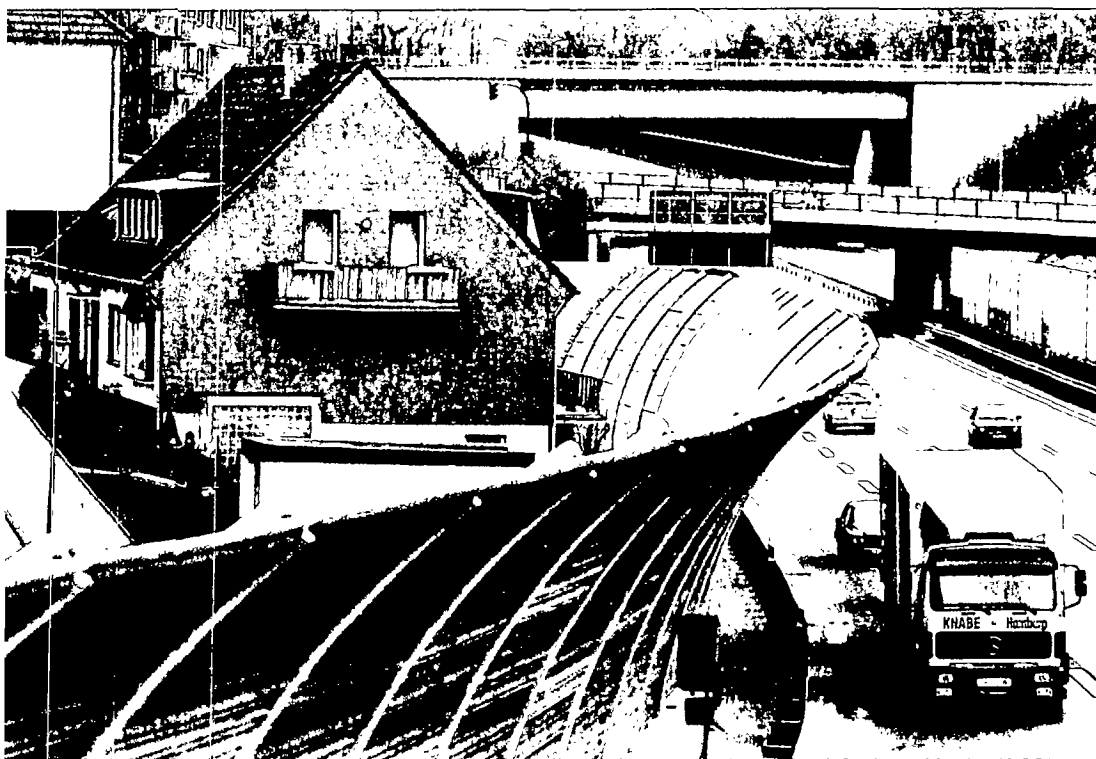
Autofahrer, die Alltagserfahrung lehrt uns das, wissen selten, was ihr Fahrzeug sie wirklich kostet, sie rechnen allein die Spritkosten und vergessen die Abschreibungen oder den Reparaturaufwand. Dieser individuellen Verdrängung entspricht eine kollektive: Die Gesellschaft vermeidet es offenkundig, sich über die Kosten des Autoverkehrs, die materiell bezifferbaren und die nicht oder kaum quantifizierbaren, Rechenschaft abzulegen.

Nahezu unumstritten ist hierzulande die Aussage, daß die Bundesbahn ein Milliarden verschlingender Subventionsmoloch ist. Der Straßenverkehr hingegen, so die gängige Vorstellung, nährt sich quasi selbst: Alle öffentlichen Aufwendungen für den Autotransport seien, so lehren uns der ADAC, die Autoindustrie und die Verkehrspolitiker, durch die Steuern der Autofahrer abgedeckt.

Eine ehrliche Kosten-Nutzen-Rechnung legt offen, daß solche Verlautbarungen nichts



Güterzug-Bahnhof (Maschen bei Hamburg): Vernichtende Bilanz



Autobahn-Lärmschutz (in Essen): „Freie Fahrt ins Chaos“

als Propaganda sind. Wolf hat die staatlichen Einnahmen und Ausgaben in den zwei Jahrzehnten von 1965 bis 1984 aufgelistet. Dem Aufwand für das Straßenwesen und die Verkehrspolizei stellt er die Einnahmen durch Kraftfahrzeug- und Mineralölsteuer (vermindert um den durch die Kilometerpauschale entstehenden Steuerausfall) gegenüber. Das Resultat müßte die Lobby des Straßenverkehrs beschämen: Das Unternehmen Straßenverkehr hat in 15 der angeführten 20 Jahre rote Zahlen geschrieben, bis hin zu Fehlbeträgen von über vier Milliarden Mark im Jahr. Aufaddiert ergibt das einen Fehlbetrag von 28,2 Milliarden Mark.

Anders als die Bahn, die ihre Defizite zu einem gut Teil über Kredite finanzieren mußte, hat der Straßenverkehr für die Unterdeckung nie Zinsen zahlen müssen. Die öffentlichen Hände haben eben stets dafür gesorgt, daß genug Geld für die Autopisten bereitlag, egal wie hoch die Einnahmen durch entsprechenden Steuern waren.

Wolf hat ausgerechnet, wo die Firma Straßenverkehr heute stünde, wenn sie sich wie die Bahn das Geld für die Fehlbeträge per Kredit hätte beschaffen und mit sechs Prozent pro Jahr verzinsen müssen. Die rechnerische Gegenüberstellung des Unternehmens Straßenverkehr und des Unternehmens Bundesbahn ergibt ein klares Ergebnis: Mit 75,9 Milliarden Mark liegen die kalkulatorischen Schulden des Straßenverkehrs weit über denen der Bahn, die es auf 41,9 Milliarden bringt.

Tatsächlich also, resümiert Wolf, „ist auch der Straßenverkehr, soweit es die

beim Staat anfallenden Kosten und Einnahmen betrifft, stark defizitär und weist eine ständig wachsende Gesamtverschuldung auf – dann, wenn an diesen dieselben Maßstäbe wie an den Schienenverkehr angelegt werden“.

Genauso überraschend wie diese Erkenntnis mag vielen die Mitteilung erscheinen, daß bei keinem der vier Verkehrswege – Straße, Schiene, Wasser und Luft – die Kosten voll von den Transporteuren getragen werden.

Die fürs Gemeinwesen teuersten Transportwege sind die inländischen Wasserstraßen. Ihre Kosten tragen, hauptsächlich wegen teurer und unwirtschaftlicher Kanalbauten, nur zu neun Prozent die Schiffseigner. Die aufwendigen Kanäle haben hinterher für die Güter-Kunden der Bahn den Vorteil, daß sie die Frachttarife für die parallel verlaufenden Eisenbahnstrecken auf Schlußverkauf-Niveau drücken können.

Die Bahn deckt ihre Wegekosten beim Güterverkehr zu 65 Prozent, der Lkw-Verkehr zu 64 Prozent, und für die Flugzeuge (für die mit öffentlichen Mitteln Flughäfen und Kontrollsysteme gebaut werden) liegt die Kostendeckung bei 86 Prozent. Die Fehlbeträge gleicht die Allgemeinheit der Steuerzahler aus.

Bei dieser Kostenrechnung, vom Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung ganz offiziell im Auftrag des Bonner Verkehrsministers angestellt, ist eine stets von den Bundesbahnern beklagte Benachteiligung nicht berücksichtigt: Die Bahn muß ihre Wege selbst herrichten, für den Unterhalt der Straßen sorgt der Staat.

Das ist betriebswirtschaftlich überaus wichtig. Wegekosten sind für die Bundesbahn fixe Kosten, sie fallen in guten Zeiten, wenn viel zu transportieren ist, genauso an wie in Flauperioden.

Für ein Speditionsunternehmen aber gibt es diese Fixkosten nicht: Hat der Lkw nichts zu fahren, wird auch keine Mineralölsteuer gezahlt; der Wagen kann sogar abgemeldet werden, wodurch die Kraftfahrzeugsteuer entfällt. Die Straßenkosten deckt unterdes der Staat.

Wolf kommt zu dem Fazit, daß der Transport auf der Straße für die Volkswirtschaft etwa so teuer ist wie die Beförderung mit der Eisenbahn. Doch diese Kalkulation gilt nur, wenn allein die exakt in Zahlen faßbaren Aufwendungen einbezogen werden. Viel ungünstiger sieht die Rechnung für die Autos aus, wenn all jene Kosten berücksichtigt werden, die sich (bislang) nicht in genauen Marktbeträgen ermitteln lassen.

Das sind vor allem die Schäden, die der Autoverkehr in der Umwelt anrichtet:

- ▷ Der Schadstoffausstoß der Autos beträgt im Personenfernverkehr das 20fache, im Personennahverkehr das 30fache dessen, was die Bahn (bezogen auf die vergleichbare Transportleistung) an Luftverunreinigung schafft. Die Gifte und die Schmutzpartikel aus den Auspuffrohren richten alljährlich Schäden von acht bis zwölf Milliarden Mark an, bei Menschen und Tieren, bei Pflanzen und Gebäuden.
- ▷ Der Lärmpegel des Straßenverkehrs liegt bei einem Vielfachen des Schienentransports. 65 Prozent aller bundesdeutschen Haushalte fühlen sich inzwischen vom Krach der Reifen und Motoren belästigt.
- ▷ Der Flächenbedarf der Autos ist bei gleicher Transportleistung neun- (Personenfernverkehr) bis 17mal (Güterfernverkehr) so hoch wie der von Eisenbahnzügen. Der Straßenbau hat sich zum schlimmsten Landschaftsfresser entwickelt.

Nicht in Marktbeträgen zu fassen sind die Toten und Schwerverletzten des Straßenverkehrs; die Eisenbahn ist im Vergleich zu den Unfallzahlen auf der Straße konkurrenzlos sicher. Und nicht zu quantifizieren ist auch die Vergeudung rarer Ressourcen durchs Autofahren; der Energieverbrauch je Personenkilometer liegt in einem durchschnittlich besetzten Pkw beim Vierfachen dessen, was für die Reise im Zug anzusetzen ist.

Der Verkehrsclub der Schweiz hat 1980 den Versuch gemacht, Annähe-

rungswerte für all diese sozialen Kosten der automobilen Fortbewegung zu ermitteln, für die Unfallfolgen wie für die Lärmbelästigung, für die Luftverschmutzung wie für die Landschaftszerstörung.

Das Ergebnis paßt zu den Erkenntnissen von Winfried Wolf: „Die gesamten sozialen Kosten des motorisierten Privatverkehrs“, heißt es in der Studie, „liegen . . . mindestens in der Größenordnung von 30 bis 40 Rappen je Fahrzeugkilometer . . . Umgelegt auf den Treibstoffpreis würde das einen Aufschlag von drei bis vier Franken je Liter bedeuten.“

Fünf Mark für einen Liter Benzin also? Dies wäre, folgt man der Schweizer Studie, jener Preis, der dem Verursacherprinzip entspricht. Der marktwirtschaftliche Grundsatz besagt, daß die Kosten für die Beseitigung von Umweltschäden der trägt, der sie verursacht hat.

Steuererhöhung von fünf oder zehn Pfennig, mit der die Subventionierung des Autoverkehrs nur unwesentlich verringert würde.

So geht sie also weiter, „die freie Fahrt ins Chaos“, wie Wolf schreibt, „in eine totale Autogesellschaft, in welcher dem Restwald aus 34 Millionen Kfz-Auspuffrohren der Todesstoß versetzt wird“?

Es gibt die Alternativen. Wolf zeigt Möglichkeiten für eine neue Verkehrspolitik reihenweise auf, realistische und weniger realistische.

Das Autofahren möchte er durch eine drastische Erhöhung der Steuern und schmerzliche Geschwindigkeitsbeschränkungen unattraktiver machen. Die Eisenbahn und der schienengebundene Nahverkehr sollen durch mehr Verbindungen, durch mehr Komfort und durch mehr Service neue Kunden gewinnen.

zen. In diesem Land, wo alles so ordentlich festgezurrt ist, lassen sich Trends nur schwer umkehren.

Was da in einigen Jahrzehnten einer schnörkellosen Pro-Auto-Politik an Strukturen gewachsen ist, wird von einer gewaltigen Interessengemeinschaft verteidigt, von Unternehmen wie von Gewerkschaften. Das Automobil prägt heute weite Teile der deutschen Industrie. Vom Auto leben nicht nur die Autohersteller, die Öl- und Reifenfirmen; damit verbunden sind Elektro- wie Stahlkonzerne, Bau- wie Chemiefirmen. Das Auto verhilft den Deutschen zu einer schönen positiven Exportbilanz. Mindestens drei Millionen Arbeitsplätze hängen an diesem Transportmittel.

Es geht zudem bei der Debatte ums Auto nicht allein um Umsätze und Arbeitsplätze. Es geht um ein Produkt, das den Lebensstil wie kein anderes prägt.

Die Deutschen wollen ihr Auto behalten, und das hat nichts mit Meinungsmanipulation durch die Autoindustrie zu tun, wie Wolf sie vermutet. Die an feste Halteorte und an feste Abfahrzeiten gebundene Schienenbeförderung spricht nur eine Minderheit an, auch da, wo das Angebot durchaus gehobenen Ansprüchen genügt.

Das Ungeundenheit suggerierende Beförderungsmittel Auto, in das man jederzeit und überall einsteigen kann und das man selbst steuern darf, übt unverändert eine Faszination aus, die rational nur begrenzt zu erklären ist. Das Auto ist nach wie vor „Suchtmittel für einen enorm gesteigerten Bewegungsdrang“, wie der Psychoanalytiker Alexander Mitscherlich einmal schrieb; es ist für viele vornehmlich Prestigeobjekt und Erwachsenen-Spielzeug, weniger ein Mittel, um von A nach B zu kommen.

Der „Umbau der Transportorganisation“, wie Wolf das nennt, ist dennoch nicht unmöglich. Es dämmert inzwischen vielen Bürgern, welche gewaltigen Schäden der massenhafte Autoverkehr beim Menschen und seiner Umwelt hinterläßt. Eine Politik, die offen die wirklichen Kosten des Autoverkehrs vorrechnet, könnte durchaus die Chance haben, Mehrheiten für eine andere Verkehrspolitik zu gewinnen. Es soll hier nicht für eine abrupte Wende hin zu einer Anti-Auto-Politik plädiert werden. Eine solche Politik findet keine Mehrheiten, sie ist auch ohne schwere volkswirtschaftliche Brüche nicht umzusetzen.

Die wirklichkeitsnahe Alternative besteht in einem allmählichen Umsteuern. Die Zielrichtung sollte sein, das Automobil nicht länger zu subventionieren, sondern es mit den Kosten zu belasten, die es wirklich in der Volkswirtschaft verursacht; und die Bahn nicht immer weiter aufs Abstellgleis zu schieben, sondern sie als *das* ressourcenschonende und umweltfreundliche Massentransportmittel zu fördern.

Vielleicht wird demnächst in diesem Lande doch mal über Verkehrspolitik debattiert.



Bundesbahn-Werbung: Spricht nur eine Minderheit an

Wenn die Daten von Wolf und die Rechnungen der Schweizer stimmen, dann ist der für viele gewiß überraschende Schluß zulässig, daß der Autoverkehr ein hochgradig subventioniertes Unternehmen ist. Die gesamtgesellschaftlichen Kosten des Individualtransports liegen weit über den Beträgen, die von den Automobilisten und ihren Lieferanten gezahlt werden. Und sie liegen weit über jenen Beihilfen, die der Staat für die Bundesbahn aufbringt.

Es gibt wenig Veranlassung zu erwarten, daß Wolfs verdienstvolle Arbeit irgend etwas ändern wird. In Bonn wird nach wie vor Verkehrspolitik fürs Auto betrieben, wie die Reaktion auf die stark gesunkenen Benzinpreise erst in den letzten zwei Jahren wieder bewies. Beharrlich verschloß sich die Regierung dem Begehren, die Mineralölsteuer zu erhöhen. „Strafsteuer“ hieß es über eine

Städte sollen nicht mehr für die Autos, sondern für Fußgänger und Radfahrer hergerichtet werden. Der Gütertransport soll schrittweise auf die Eisenbahnwaggons verschoben werden; was weiter als 200 Kilometer befördert wird, möchte Wolf irgendwann „grundsätzlich“ vom Straßenverkehr ausschließen.

Es sind dies Vorschläge, die für ganze Industriezweige und für Groß-Verbände wie Kriegserklärungen klingen. Eine Abkehr vom Auto-Staat müßte durchgesetzt werden gegen das Speditionsgewerbe wie gegen die Last- und Personenwagenhersteller, gegen den ADAC wie gegen das Kraftfahrzeughandwerk.

Wenn Wolfs Buch ein Manko hat, dann das, die ökonomischen und politischen Konsequenzen eines verkehrspolitischen Umsteuerns in wissenschaftlicher Unbekümmertheit weit zu unterschät-