

Tekst 12

Grenzen des Wachstums

Experten kritisieren Vernachlässigung regionaler Netze zugunsten des schnellen Durchgangsverkehrs in der EU

(1) „Solange man Äpfel nicht per E-Mail verschicken kann, müssen wir uns die Straße noch teilen“, lässt eine Speditionsfirma auf ihre Lkw-Planen drucken, gerade so als wären Lkw-Transporte die einzige Alternative. Wieso werden die Äpfel nicht stattdessen mit der Bahn befördert? Und muss man überhaupt in einem Hamburger Supermarkt unbedingt italienische Äpfel kaufen können?

(2) Fragen wie diese waren es, mit denen sich kürzlich in Ravensburg die 125 Teilnehmer einer wissenschaftlichen Plenarsitzung der Akademie für Raumforschung und Landesplanung auseinandersetzten. Unter der Überschrift „Grenzenloser Verkehr? – Verkehr an Grenzen!“ diskutierten sie über ein Thema, das im zusammenwachsenden Europa so aktuell ist wie nie zuvor: Nahrungsmittel, Fahrzeugteile, High-Tech-Geräte oder Kleidungsstücke – bei den meisten Produkten haben die Transportkosten nur noch einen Anteil von wenigen Prozent am Endpreis. So ist es möglich geworden, Güter aller Art kreuz und quer durch Europa zu befördern, nicht selten auf den gleichen Strecken hin und zurück. Mit großem logistischen Aufwand werden die sprichwörtlichen Eulen nach Athen getragen.

(3) Ein hoher und beständig wachsender Anteil des Güterverkehrs wird über die Straße abgewickelt. Weil Lkw-Transporte immer noch als die schnellste, billigste und flexibelste Beförderungsmöglichkeit gelten, rauschen die Brummis ohne Rücksicht auf Verluste

durch Wohngebiete und ökologisch empfindsame Regionen, verstopfen die Straßen, verpesten die Luft.

(4) Die Verlagerung des Güterfernverkehrs von der Straße auf die Schiene ist ein Hauptanliegen der modernen Verkehrsplanung. Durch die im Januar 2005 in Kraft getretene Lkw-Maut versucht man, die externen Kosten des Verkehrs stärker als bisher auf die Verursacher umzulegen. Damit die relative Verteuerung des Straßengüterverkehrs aber auch den Umstieg auf Schienentransporte begünstigt, müssen gleichzeitig die technischen Voraussetzungen im Gleisverkehr angeglichen werden. Uneinheitliche Spurweiten und Stromversorgungssysteme in den einzelnen EU-Ländern setzen die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn herab. Denn Güterzüge, die, wie der Bonner Wissenschaftler Johannes Frerich ironisch anmerkt, „im europäischen Durchschnitt mit 18 km/h in etwa die Geschwindigkeit eines Eisbrechers auf der Ostsee erreichen, bieten bisher kaum eine Alternative zum Lkw-Verkehr.“

(5) Auch an der Zunahme des Personenverkehrs hat der Straßenverkehr einen überproportional hohen Anteil. Schneller, individueller, komfortabler lautet die Begründung derer, für die trotz Unfallgefahr und hoher Spritpreise das Auto das Verkehrsmittel der Wahl ist. Selbst kilometerlange Staus können diese Argumente kaum entkräften, solange die Qualität der Bahnverbindungen überzeugten Autofahrern wenig Anlass zur Meinungs-

- 85 änderung bietet. Wer sich einmal in langsamen Regionalzügen über schlechte Anschlussverbindungen ge- ärgert hat oder im überfüllten ICE auf dem Fußboden sitzen musste, der nimmt beim nächsten Mal das Steuer lieber wieder selbst in die Hand. Und fährt damit häufig nicht nur besser, sondern auch billiger.
- 90 **(6)** Die Grenzregionen sind, wie es der Berliner Geograf Markus Hesse ausdrückt, gewissermaßen „Blaupausen des gesamteuropäischen Verkehrsdilemmas“. Hier zeigen sich die Auswirkungen der wachsenden Verkehrsströme besonders deutlich. Vom Motorrad bis zum 40-Tonner rauschen die Fahrzeuge vorbei und hinterlassen Lärm und Gestank.
- 95 **(7)** Wer bleibt, lebt hart an der Grenze – in vielerlei Hinsicht. Die Anwohner
- 105 der Grenzregionen leiden unter Staus, Straßenschäden und Umweltproblemen, können jedoch selbst von verbesserten Verkehrsbedingungen kaum profitieren. Denn die EU-Grenzübergänge sind zwar für den schnellen Durchgangsverkehr weit geöffnet, der Ausbau regionaler Verkehrsnetze bleibt aber häufig auf der Strecke. Während die europäischen Metropolen immer näher zusammenrücken, sind die „gefühlten Entfernungen“ in peripheren Regionen ungleich größer. Das beste Beispiel lieferte der Tagungsort selbst: Ravensburg, im Dreiländereck zwischen Deutschland, Österreich und der Schweiz gelegen. Egal, aus welcher Richtung man kommt, diese Stadt scheint immer eine halbe Weltreise entfernt.
- 110
- 115
- 120

Tekst 12 Grenzen des Wachstums

- 1p 42 „Grenzenloser Verkehr? – Verkehr an Grenzen!“ (Zeile 18-19)
Warum ist dieses Thema so aktuell wie nie zuvor?
A Durch das Wegfallen der Grenzen innerhalb der EU hat der Lkw-Verkehr enorm zugenommen.
B Durch die verhältnismäßig geringen Transportkosten gibt es viel unnötigen Lkw-Verkehr.
C Durch ein Überangebot in der Transportbranche wird die Kapazität ineffizient genutzt.
D Durch wirtschaftliches Wachstum haben die Transportbewegungen in Europa zugenommen.
- 1p 43 Warum ist der Transport über die Schiene dem 4. Absatz nach „kaum eine Alternative zum Lkw-Verkehr“ (Zeile 67-68)?
A Der Schienenverkehr befördert nicht von Haus zu Haus.
B Die Anzahl der Schienenkilometer ist zu gering.
C Die Güterzüge müssen sich an strenge Geschwindigkeitsbegrenzungen halten.
D Die nationalen Schienennetze sind zu unterschiedlich.
- 1p 44 Welche Aussage(n) entspricht/entsprechen dem Inhalt des 5. Absatzes?
1 Das Reisen mit der Bahn ist nur für längere Strecken interessant.
2 Ein echter Autofahrer steigt nicht in ein öffentliches Verkehrsmittel.
A Keine von beiden.
B Nur 1.
C Nur 2.
D Beide.
- 1p 45 „Die Grenzregionen ... gesamteuropäischen Verkehrsdilemmas'.“ (Zeile 90-94)
Was bringt dieser Satz zum Ausdruck?
In den Grenzregionen
A hat man mit Maßnahmen zur Lösung des Problems angefangen.
B ist es im Allgemeinen noch verhältnismäßig ruhig.
C kommt der Verkehr am ehesten zum Erliegen.
D wird das Ausmaß des Problems klar erkennbar.
- 1p 46 Wat wil de schrijver met het voorbeeld van Ravensburg (regel 116) in het kader van de 6e en 7e alinea laten zien?