AttacBasisTexte 57

attac

Hendrik Auhagen/Thomas Eberhardt-Köster/
Achim Heier/Mark Herterich/Hermann Mahler/
Volker Röske/Carl Waßmuth/Winfried Wolf

Klimagerechte Mobilität für alle

Verkehr der Zukunft
nicht den Konzernen überlassen

VSA:

Hendrik Auhagen/Thomas Eberhardt-Köster/
Achim Heier/Mark Herterich/Hermann Mahler/
Volker Röske/Carl Waßmuth/Winfried Wolf/
Klimagerechte Mobilität für alle

Hendrik Auhagen lebt in Konstanz, war bis 2017 Gymnasiallehrer, 1985-87 Grüner Bundestagsabgeordneter und 2004 Mitgründer von »Bahn für Alle«. Zur Zeit aktiv im Verkehrswendebündnis Konstanz:

Thomas Eberhardt-Köster ist Betriebswirt und Politikwissenschaftler. Er arbeitet in der Verwaltung einer deutschen Großstadt und ist Mitglied im Koordinierungskreis von Attac.

Achim Heier lebt in Bremen, hat lange Jahre in der Stahlindustrie gearbeitet und ist Mitglied im Koordinierungskreis von Attac.

Mark Herterich ist Informatiker und arbeitet an nachhaltiger Software. Er engagiert sich bei Attac für Postwachstum und die Kampagne »einfach.umsteigen«.

Hermann Mahler arbeitet zu Wachstumskritik und Transformationsfragen und ist Mitglied im Koordinierungskreis von Attac.

Volker Röske ist freiberuflicher Soziologe und arbeitet als Sachverständiger und Unterstützer von Betriebsräten bei organisatorischen und wirtschaftlichen Betriebsänderungen, Fragen der Beschäftigungssicherung und humaner Arbeitsgestaltung.

Carl Waßmuth ist Bauingenieur und Mitglied des wissenschaftlichen Beirats von Attac. Er ist Mitbegründer von Gemeingut in BürgerInnenhand (GiB) und veröffentlicht zu Privatisierung und zur Verkehrswende. Er lebt mit seiner Familie ohne Auto in Berlin.

Winfried Wolf, Dr. phil., ist Chefredakteur von »Lunapark21 – Zeitschrift zur Kritik der globalen Ökonomie«, aktiv beim Bündnis Bahn für Alle (BfA) und Autor von »Mit dem Elektroauto in die Sackgasse« (Wien, März 2020).

AttacBasisTexte 57

Hendrik Auhagen/
Thomas Eberhardt-Köster/
Achim Heier/Mark Herterich/
Hermann Mahler/Volker Röske/
Carl Waßmuth/Winfried Wolf

Klimagerechte Mobilität für alle
Verkehr der Zukunft nicht den Konzernen überlassen

VSA: Verlag Hamburg

www.attac.de

www.vsa-verlag.de

© VSA: Verlag 2020, St. Georgs Kirchhof 6, 20099 Hamburg
Titelbild: sepphuberbauer/photocase.com/43474
Alle Rechte vorbehalten
Druck- und Buchbindearbeiten: Beltz Grafische Betriebe GmbH,
Bad Langensalza
ISBN 978-3-96488-048-2

Inhalt

Einleitung:
Neuer Schwung für eine Verkehrswende? 6

1. Utopie: Eine Reise von Ludwigshafen (Pfalz) nach Strahwalde (Oberlausitz) im Jahre 2035 11

2. Welche Mobilität brauchen wir? 17

3. Mobilität nicht den Konzernen überlassen... 21

Gemeinwohlorientierte Digitalisierung
oder private Mobilitätsmonopole? 22

Elektromobilität beschleunigt Klimawandel –
zwölf Thesen 31

Sozial-ökologischer Umbau der Autoindustrie 38

4. Was muss sich ändern? 49

Zufußgehen und Radfahren 49

Öffentlicher Nahverkehr: in der Stadt und auf dem Land 55

Welche Bahn braucht eine
ökologisch-soziale Gesellschaft? 68

Weniger Güterverkehr – mehr Lebensqualität 78

5. Wer soll das bezahlen? 84

6. Verkehrswende – wenn alle mitziehen! 88

Literatur 91

Einleitung: Neuer Schwung für eine Verkehrswende?

Achim Heier

Vom 13. bis 15. September 2019 gab es erstmals größere Proteste gegen die Internationale Automobilausstellung (IAA) in Frankfurt, der Prestige-Show der Autoindustrie. Mit einer Großdemonstration und Blockaden der Messeeingänge erreichte eine neue Bewegung große öffentliche Aufmerksamkeit. Was war passiert?

Seit vier Jahren bewegen die kriminellen Machenschaften der deutschen Autoindustrie im sogenannten Dieselskandal die Öffentlichkeit. Dass die Konzerne mit diesem Betrug und der vielfachen Körperverletzung ungestraft davonkommen, macht viele Menschen wütend. Mit »Fridays for Future« war Ende 2018 zudem eine Bewegung auf den Plan getreten, die die Debatte um Klimagerechtigkeit in die Mitte der Gesellschaft und der Medien gepusht hat. Zu ihren Themen gehört auch die Verkehrswende. Die Tatsache, dass der Verkehr in Deutschland mit 20 Prozent an der Emission von Treibhausgasen beteiligt ist, davon der größte Teil durch den privaten Autoverkehr, und diese Emissionen zustatt abnehmen, wird als Skandal empfunden.

Verkehrspolitik war in Deutschland in den letzten Jahrzehnten nichts anderes als Verkaufspolitik für die Autoindustrie. Autobahnen und Schnellstraßen wurden ausgebaut, während Zugverbindungen stillgelegt wurden. Stadtentwicklung orientierte sich an den Bedürfnissen des wachsenden Personenkraftwagen (PKW)-Verkehrs. Güterverkehr wurde systematisch von der Schiene auf die Straße verlegt.

Diese Politik stößt jetzt an ihre Grenzen. Staus werden zum Alltag von Autofahrer*innen und kosten Lebenszeit. Parkende Autos verstopfen die Straßen in den Städten, Fußgänger*innen und Radfahrer*innen müssen um den verbleibenden Platz konkurrieren. Lärm und Stickoxide (NO_x) machen besonders diejenigen krank, die sich kein Haus im Grünen leisten können. Dass PKW im Schnitt 23 Stunden pro Tag ungenutzt herumstehen

und wenn dann nur von 1,5 Personen genutzt werden, ist Irrsinn. Genauso, dass sich das Gewicht eines PKW seit den 1970er Jahren fast verdreifacht hat und die Fortschritte in der Antriebstechnik (»Zwei-Liter-Auto«) aus Profitgründen nicht umgesetzt wurden. Auf dem Land ist die Verkehrsanbindung noch katastrophaler: Sie zwingt Menschen private PKW auf, die sie sich oft nicht leisten können, sodass sie von Mobilität ausgeschlossen bleiben. Die verbleibenden Bus- und Bahnverbindungen können sich ärmere Menschen zudem wegen hoher Fahrpreise oft ebenfalls nicht leisten.

Im aufgebrochenen öffentlichen Diskurs über diese Fragen kam die IAA im September 2019 gerade recht und hat den Diskurs angeheizt. Attac hat im Frühjahr 2019 die Kampagne »einfach.umsteigen – Klimagerechte Mobilität für alle!«[1] gestartet. Die Mobilitätswende ist für uns Teil einer notwendigen sozialökologischen Transformation, die neben der Frage der Mobilität folgende radikale Kurswechsel umfasst: eine Energiewende, die auf erneuerbare Energien in Bürger*innenhand setzt, eine Agrarwende, die statt exportgetriebener Massenproduktion auf die Förderung ökologisch-solidarischer Landwirtschaft setzt und eine industrielle Abrüstung, in der überflüssige – zuallererst Rüstung – durch gesellschaftlich nützliche Produktion ersetzt wird. Wir wollen in solidarischen Kommunen leben, die den Menschen bezahlbares Wohnen, gute Bildung, Pflege, Gesundheit und Mobilität gewährleisten.

Dies ist der Rahmen für die Attac-Aktivitäten zur Verkehrswende. Unsere zentrale Botschaft: Um den Klimakollaps zu verhindern und gleichzeitig allen Menschen Mobilität zu ermöglichen, muss motorisierter Individualverkehr (MIV) radikal verringert, Fuß- und Radverkehr sowie das Angebot von Bus und Bahn schnell und umfassend ausgebaut und für alle erschwinglich werden. Güterverkehr muss drastisch reduziert und auf die Schiene verlagert werden.

[1] Für mehr Informationen siehe: www.attac.de/kampagnen/verkehrswende/startseite-einfachumsteigen/

Mehrere zentrale Themen, mit denen sich Attac schon seit Langem beschäftigt, hängen unmittelbar mit Mobilität und Verkehr zusammen. Globale Klimagerechtigkeit wird nicht möglich sein, wenn in den Ländern des Nordens weiter am klimaschädlichen, autozentrierten Verkehrssystem festgehalten wird. Das Recht auf Mobilität ist für Attac ein globales Menschenrecht. Deshalb brauchen wir ein Verkehrssystem, in dem alle gleichermaßen Zugang haben, unabhängig von ihren finanziellen Ressourcen. Dieses Verkehrssystem muss als Teil sozialer Infrastruktur öffentlich organisiert sein. Globalisierung und Freihandelspolitik sind wesentliche Ursachen für die Zunahme des Güterverkehrs in den letzten Jahrzehnten. Und nicht zuletzt geht es bei der Mobilitätswende darum, wofür ein Finanzsystem in Zukunft eingesetzt wird: Für die Befriedigung der Profiterwartungen von Vermögensbesitzer*innen – oder für die Gestaltung einer sozial-ökologischen Transformation der Gesellschaft.

Attac ist nicht die einzige Organisation, die sich dem Thema verschrieben hat. Verbände wie der Verkehrsclub Deutschland (VCD) oder der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) bemühen sich schon lange um ein Aufbrechen der autogerechten Gesellschaft, Nichtregierungsorganisationen (NGOs) wie Greenpeace, der Naturschutzbund Deutschlands (NABU) und der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) sind auf dem Feld ebenfalls aktiv. Warum also noch Attac? Aus 20 Jahren theoretischer und praktischer Globalisierungskritik wissen wir, dass die ökologische und soziale Krise ohne ein Aufbrechen der herrschenden wachstums-, konkurrenz-, finanzmarkt- und profitgetriebenen Wirtschaftsweise nicht möglich ist. Grundlegende gesellschaftliche Veränderungen sind nur durch Entmachtung zentraler Akteure in dieser – auch Kapitalismus genannten – Wirtschaftsweise möglich. Konsequente emanzipatorische Verkehrspolitik muss also den Einfluss der Konzerne und ihrer Lobby zurückdrängen.

Bei aller Kritik an den Autokonzernen setzen viele verkehrspolitische Akteur*innen Hoffnung in die Wandlungsfähigkeit der Autoindustrie, viele auf Elektromobilität (E-Mobilität), digitale Mobilitätsplattformen und autonomes Fahren. Wir sehen

das kritisch. Eine 1:1 Umwandlung in individuelle Elektromobilität ist keine Alternative, um Ressourcenverbrauch und Verstopfung der Städte zu reduzieren. Die Daten, die bei der Digitalisierung von Mobilität – und erst recht beim autonomen Fahren – anfallen, sind Objekt der Begierde der Auto- und der großen Informationstechnologie (IT)-Konzerne. Wir können die Mobilität der Zukunft nicht den Konzernen überlassen. Die Autokonzerne, die mit ihrer Markt- und Lobbymacht die unhaltbaren Zustände in Deutschland verschuldet haben, müssen entmachtet werden. Daher haben wir den Themen Elektromobilität und Digitalisierung im vorliegenden Basistext längere Kapitel gewidmet – ebenso wie dem radikalen Rückbau des motorisierten Individualverkehrs, an den sich viele Akteur*innen aus dem eher grünen Spektrum ebenfalls nur zögerlich herantrauen.

Eine radikale Verkehrswende, die sowohl den Klimazielen gerecht wird als auch allen Mobilität sichert, ist ein schwieriges Projekt. Die Autoindustrie ist ein wichtiger Teil des Exportmodells Deutschland und wesentlich an der industriellen Wertschöpfung beteiligt. Das im Dezember 2019 beschlossene »Klimapaket« der Bundesregierung hält an klimaschädlichen Subventionen für die Autoindustrie (Diesel- und Dienstwagenprivileg sowie Pendler*innenpauschale) fest, der Bundesverkehrswegeplan 2030 sieht gar einen Zuwachs von motorisiertem Individual- und Lastkraftwagen (LKW)-Verkehr vor. Der Rückbau der Autoindustrie ist ein Rückbau dieses Wirtschaftsmodells und führt zu großen gesellschaftlichen Brüchen. Auch wenn wir Alternativen für die Autoindustrie aufzeigen, bleiben viele Fragen über künftiges Wirtschaften und Zusammenleben offen, was Ängste und Abwehrreaktionen hervorruft – nicht nur bei den direkt betroffenen Beschäftigten. Hoffnung macht, dass sich die IG Metall zumindest offiziell zur Notwendigkeit einer Klima- und Mobilitätswende bekennt, im Unterschied zur IG Bergbau, Chemie, Energie (IG BCE) mit ihrem sturen Widerstand gegen den Kohleausstieg.

Das Auto hat sich auch als Symbol individueller Freiheit in das kollektive Bewusstsein »der Deutschen« eingebrannt. Jenseits rationaler Argumente wird es massive Widerstände gegen die

»Zumutung« geben, auf den eigenen PKW zu verzichten, in dem mensch im Stau immerhin warm und mit Dolby Surround-Musikanlage sitzen kann statt im Bus Platz mit anderen teilen zu müssen. Der massive Aufschrei bei jedem Versuch, individuellen Parkraum zu reduzieren und der gesamten Öffentlichkeit zur Verfügung zu stellen, zeugt davon, welch schwieriges Terrain konsequente Verkehrspolitik auch für Kommunalpolitiker*innen ist.

Eine radikale Verkehrswende ist ein langfristiges Projekt. Selbst wenn die notwendigen finanziellen Mittel bereitstehen, dauert der Aus- und Neubau von Strecken im öffentlichen Verkehr Jahre, bis diese voll genutzt werden können. Eine klima- und menschengerechte Stadt- und Raumplanung in ihrer Komplexität braucht sogar noch länger. Umso notwendiger ist es, schnell die erforderlichen Schritte einzuleiten. Mit diesem Basistext ergänzen und vertiefen wir die Positionen und Forderungen der Attac-Kampagne »einfach.umsteigen – Klimagerechte Mobilität für alle!«. Das Buch besteht aus abgestimmten Einzelbeiträgen von Mitgliedern der Kampagnengruppe. Wir Autoren sind Mitglieder der Kampagnengruppe und versuchen, in dem Text auf die unserer Meinung nach wichtigsten Aspekte des komplexen Themas Verkehrswende einzugehen. Alle Autoren können auch zu weitergehenden Fragen oder für Vorträge angefragt werden. Wir hoffen, einem Bedürfnis nach grundlegenden Informationen über die komplexe Verkehrswende nachzukommen und Aktivist*innen das inhaltliche Rüstzeug zu liefern.

Wir wünschen ein spannendes Leseerlebnis.

6. Verkehrswende – wenn alle mitziehen!

Achim Heier

Für eine »klimagerechte Mobilität für alle« sind grundlegende, bereits hier im Buch angesprochene Veränderungen notwendig. Zusammenfassend sollen diese noch einmal kurz aufgeführt werden:

- Der radikale Rückbau des motorisierten Individualverkehrs,
- der Ausbau von Fuß- und Radwegen zur »Stadt der kurzen Wege«,
- ein für alle erschwinglicher, gut ausgebauter und eng getakteter öffentlicher Nahverkehr,
- ein dichtes öffentliches Verkehrsnetz auf dem Land,
- der Ausbau der Bahn und der Rückbau des Luftverkehrs,
- eine Reduzierung des Güterverkehrs und seine Verlagerung auf die Schiene.

Basis einer radikalen Verkehrswende ist eine lokale Verankerung. Aktivitäten vor Ort sind »zum Anfassen«, hier finden Menschen durch persönlichen Kontakt Zugang zum Thema. Es gibt in Deutschland hunderte von lokalen Aktivitäten für die Verkehrswende, getragen von einzelnen Akteur*innen oder Bündnissen, mit unterschiedlicher Geschichte, Stärke und Ausrichtung. Die Aktivist*innen haben begriffen, dass Veränderung mit eigenem Handeln beginnt.

Lokale Aktivitäten leben stark von Aktionen, die »Hingucker« sind und eine Auseinandersetzung provozieren. Da gibt es von der kreativen, aber leicht umsetzbaren Mini-Aktion über Aktionen mittleren Aufwands bis hin zur größer angelegten, kreativen Bündnisaktion jede Menge Möglichkeiten.

Leicht umsetzbar sind gedruckte Auto-Warnhinweise à la »Hier finden Sie Hilfe, wenn Sie vom Autofahren loskommen wollen – attac.de/einfach-umsteigen«. Oder die Umwidmung von Auto- zu Fahrradstraßen mithilfe von Schablonen mit gesprühten Fahrradsymbolen. Oder gekennzeichnetes Aktions-Schwarzfahren in der Gruppe, wobei Gespräche über die unge-

rechte Finanzierung von Verkehrsträgern mit den Mitfahrenden geführt werden können. Oder »Critical Masses«, das Fahrradfahren in großen Gruppen auf der Straße. Macht Spaß und kann über soziale Medien organisiert werden. Oder, oder, oder... Möglichkeiten gibt es viele.

Mittelschwer umsetzbar, aber auf jeden Fall Garant für Öffentlichkeitswirksamkeit ist die Aneignung von Parkraum als Spielplatz oder kreative Zone. Dies wird von Gruppen gern am »Parking Day«, in der Regel jeden dritten Freitag im September, zelebriert. Aktionsideen mit höherem Aufwand sind zum Beispiel »Reclaim the Streets«-Partys, bei denen ganze Straßen dem Verkehr entzogen werden. Mehr Infos zu diesen Aktionsvorschlägen gibt es auf der Webseite attac.de/verkehrswendeaktionen. Auf lokaler und regionaler Ebene gibt es inzwischen zahlreiche verkehrspolitische Initiativen und Projekte, in denen auch Attac-Regionalgruppen – mit zum Teil konsequenteren Positionen - vertreten sind. Diese Aktivitäten sammeln wir und stellen sie auf unsere Webseite, um die Vernetzung von Aktivitäten zu unterstützen: attac.de/verkehrswende-lokales. Leser*innen dieses Basistextes können sich so gern an uns wenden.

Bundesweit streben wir eine Vernetzung von lokalen Aktivitäten, aktionsorientierten Bewegungen, größeren Verkehrswende-NGOs bis hin zu Stiftungen und Vertreter*innen von Parteien an. Das Fenster der Möglichkeiten für Veränderung steht offen und sollte genutzt werden, indem alle relevanten zivilgesellschaftlichen Akteur*innen an einem Strang ziehen. Die Attac-Kampagnengruppe »einfach.umsteigen« engagiert sich dazu in verschiedenen Initiativen und Bündnissen. Denkbar sind gemeinsame Forderungen beispielsweise nach einem Tempolimit, einer Abschaffung von Subventionen für den Autoverkehr sowie einem schnellen und ausreichend finanzierten Ausbau von öffentlichem Verkehr. Im Sommer 2020 werden wir u.a. die Tarifverhandlungen von ver.di im Nahverkehr unterstützen, da gute Arbeitsbedingungen der Beschäftigten Voraussetzung und Teil des Ausbaus des öffentlichen Verkehrs sind.

»Klimagerechte Mobilität für alle« ist nicht an Grenzen gebunden, sondern gilt global. In Europa gibt es viele Beispiele,

aus denen voneinander gelernt werden kann. Man denke an das Schweizer Bahnsystem oder jüngst die Einführung eines kostenlosen Nahverkehrs in Luxemburg. Das ist Grund genug für eine internationale Vernetzung von verkehrspolitischen Initiativen. Hier stehen wir noch am Anfang.

Wir haben nicht viel Zeit, um durch ein wahnwitziges und ungerechtes Verkehrssystem entstehenden schädlichen Emissionen zurückzudrängen. Angesichts der relativ langen Planungs- und Umsetzungszeiten für eine andere Mobilität gilt es, schnell zu handeln.

Wir ermutigen unsere Leser*innen, durch ihr Engagement dazu beizutragen.