

Kapitel 10

Die Notwendigkeit einer umfassenden Verkehrswende

Sieben Weltcup Siege, drei WM-Medaillen und einmal Olympia-Gold sammelte der schwedische Biathlet Björn Ferry in seiner aktiven Sportkarriere. Für die anstehende Wintersportsaison hat ihn das öffentlich-rechtliche Fernsehen als Kommentator angeheuert. Ferry hatte dafür eine Bedingung: keine Flugreisen. SVT musste akzeptieren, dass er nicht nur die 800 Kilometer von seinem nordschwedischen Wohnort zum Studio in Stockholm, sondern auch seine Reisen zu den Wettkampfstätten in Italien, Slowenien und Norwegen mit der Bahn zurücklegen wird. Hätten sie Nein gesagt, hätte ich das nicht gemacht“, so Ferry. Er hat nicht etwa Flugangst. Es geht ihm ums Klima.

Bericht in der Tageszeitung taz vom 23. November 2018

Eine Verkehrsorganisation, die in erster Linie auf Diesel-, Benzin- oder Elektroautos setzt, weist keine nachhaltige Perspektive. Doch auch das bloße Umswitchen von Verbrennungsmotoren-Autos auf Elektromotoren-Kraftfahrzeuge ist nicht zielführend. Damit wird nur der Kreislauf von „inneren Reformen“ der Autobranche, wie wir sie in früheren Jahrzehnten mit Katalysator, Telematik und Biosprit erlebt hatten, fortgesetzt. Und dies wird zu einer noch größeren Vorherrschaft des Autos und damit zu einer Vertiefung des Wegs in die Sackgasse Autogesellschaft führen. Die wichtigste deutsche Gewerkschaft IG Metall, die SPD und die der SPD nahestehende Friedrich- Ebert-Stiftung scheinen diesen fatalen Weg gehen zu wollen.¹ Auch Veröffentlichungen zur Verkehrswende von klugen und engagierten Leuten – erwähnt seien hier die Greenpeace-Wuppertal-Institut-Arbeit, die Agora-Verkehrswende-Studie und die Brot-für-die-Welt-Misereor-Publikation – machen den Fehler, die behaupteten Vorteile eines Elektroautos und einen Umbau der „fossilen“ Autoindustrie hin zu einer solchen, die auf Elektromobilität setzt, ins Zentrum zu rücken.² Auf diese Weise geraten dann automatisch alle anderen Elemente, die sich teilweise in diesen Studien auch finden, zur bloßen Ergänzung und Zutat. Es verhält sich jedoch genau entgegengesetzt: Im Zentrum muss das stehen, was in diesen Studien entweder gar nicht oder bloß im Kleingedruckten erscheint: die neue Strukturpolitik der Dezentralität, der nicht motorisierte Verkehr und die öffentlichen Verkehrsmittel als die klassische Konkretisierung von Elektromobilität. Das heißt zugleich, dass der Mensch im Zentrum einer solchen Politik der Verkehrswende stehen muss und nicht die Technik. Wenn die genannten Elemente im

¹ Siehe beispielhaft: Die Zukunft der Deutschen Automobilindustrie. Transformation by Disaster oder by Design, herausgegeben von der Friedrich Ebert Stiftung, März 2018 (WISO Diskurs 3/2018). In dieser Studie heißt es zwar eingangs, Ziel sei „eine gesamtgesellschaftliche Verkehrswende“. Faktisch geht es ausschließlich darum, den Trend zum Elektroauto zu propagieren und auf diesen Zug aufzuspringen. „Bahntechnik“, Elektromobilität auf Schienen – das sind hier Fremdwörter.

² (1) Agora, Mit der Verkehrswende die Mobilität von morgen sichern, Berlin 2017; (2) Verkehrswende für Deutschland – Der Weg zu CO₂-freier Mobilität bis 2035, erstellt im Auftrag von Greenpeace durch Wuppertal Institut, Wuppertal 2017; (3) Misereor-Brot-für-die-Welt-Studie: a.a.O.

Mittelpunkt stehen, dann erübrigen sich Sätze wie der folgende, der Agora-Studie entnommen: „Schlüsseltechnologie für die Digitalisierung im Verkehr ist das Smartphone. Es wird zunehmend als persönlicher Navigator in einem Umfeld wachsender Mobilitätsoptionen eingesetzt und hilft bei der Verkehrsplanung. Der Smartphone-Nutzer wird Teil des vernetzten Verkehrssystems, das ihm die relevanten Informationen in Echtzeit liefert.“³ Solche Vorstellungen laufen auf den vollständig „digitalisierten Menschen“ hinaus, auf einen homo mobilis, der sich der Technik ausliefert und dessen Leben, darunter die Mobilität, von dieser Technik bestimmt ist. Im Übrigen ist eine derartige „Vernetzung“ und „Digitalisierung“ im Bereich Mobilität dann völlig unnötig, wenn die unten dargestellten 12 Elemente einer Verkehrswende umgesetzt werden. Um nur zwei Punkte zu nennen: Wer sich zu Fuß, mit dem Rad und mit öffentlichen Verkehrsmitteln im städtischen Raum bewegt, der benötigt (für Mobilitätszwecke) kein Smartphone. Das setzt natürlich voraus, dass der ÖPNV flächendeckend präsent, zuverlässig, komfortabel und pünktlich unterwegs ist.

Die Krise des bestehenden Verkehrssystems hat die Politik einer grundsätzlichen Verkehrswende auf die Tagesordnung gesetzt. Es handelt sich dabei um eine auf längere Sicht, auf zehn bis fünfzehn Jahre angelegte Politik. Sie wird im Folgenden in zwölf *Elementen* skizziert.

1.

Eine radikal veränderte Verkehrsmarktordnung

Ganz oben bei der Verkehrswende steht: Die bestehende Verkehrsmarktordnung, die aktuell massiv die Verkehrsarten Luftverkehr, Straßenverkehr und Schifffahrt fördert und die Umwelt und das Klima massiv schädigt, muss neu geordnet, gewissermaßen vom Kopf auf gesunde Beine gestellt werden. Grundsätzlich müssen die drei „grünen“ Verkehrsarten zu Fuß Gehen, Rad Fahren und öffentlicher Verkehr mit Bus, Tram, S-Bahn und Bahn (auch als „Umweltverbund“ bezeichnet) begünstigt und den drei „roten“ Verkehrsarten Autofahren, Schiffsverkehr (Containerschifftransporte; Kreuzfahrtschiffe usw.) und Luftfahrt ihre tatsächlichen Kosten angerechnet, diese also verteuert und eingeschränkt werden. Stichworte: Keine Steuervorteile für Geschäftswagen, keine steuerliche Bevorzugung von Dieselmotoren, erstmalige und deutliche Besteuerung von Kerosin und Schweröl.

Inzwischen sind in Deutschland 70 Prozent aller Neuzulassungen Dienstwagen; nur noch 30 Prozent neuer Autos, die von deutschen Herstellern stammen, gehen an Privatleute. Der Fiskus finanziert damit gezielt erstens den Autoverkehr und zweitens die deutsche Autoindustrie. Es handelt sich bei Dienstwagen überwiegend um teure Autos mit meist hohen CO₂-Emissionen; der (bezahlte!) Durchschnittspreis eines im Jahr 2017 neu

³ Agora, Verkehrswende-Studie, These 5.

zugelassenen Dienstwagens lag bei 39.469 Euro. Die Dienstwagen gehen zu 75 Prozent an Männer.⁴ In Österreich sieht es ähnlich aus – auch wenn es dort keinen originären österreichischen Autohersteller gibt. Der VCÖ bilanzierte Mitte 2018: „In Österreich wurden heuer im 1. Halbjahr 56 Prozent der Neuwagen auf Firmen und andere „juristische Personen“ zugelassen. [...] Bei Pkw der Luxusklasse, der Oberklasse und bei großen SUV ist der Anteil der Firmenwagen am höchsten und bei Kleinwagen am niedrigsten.“⁵ Notwendig sind auch in Deutschland allgemeine Tempolimits auf Autobahnen (max. 120 km/h) und in den Wohngebieten (Tempo 30). Die Aggression, mit der der deutsche Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer Anfang 2019 auf Tempolimit-Vorschläge der – auch von im eingesetzten – Regierungskommission Klimaschutz reagiert hatte, unterstreicht die Brisanz dieser Forderung im EU-Autoland Nr. 1. Seit den 1970er Jahren wird in der Bundesrepublik Deutschland das Thema Tempolimit weitgehend tabuisiert, obgleich es viele Umfragen gibt, in denen sich eine Mehrheit für ein Tempolimit ausspricht. (Siehe dazu noch weiter unten).

In den jüngsten Debatten über Klimaerwärmung und Verkehrswende erhalten die unterschiedlichen Vorteile eines Tempolimits – auch hinsichtlich einer Ausstrahlung über Deutschlands Grenzen hinaus – ihr besonderes Gewicht. Der ökologisch geprägte Verkehrsclub Deutschland (VCD) fasste dies wie folgt zusammen: „Ein Tempolimit bedeutet mehr Klimaschutz, denn es senkt sofort den Spritverbrauch und verringert damit den Treibhausgasausstoß spürbar. Bei 120 km/h ließen sich jährlich rund drei Millionen Tonnen CO₂ einsparen. Ein Tempolimit bedeutet mehr Sicherheit, denn es verringert die Unfallgefahr und mildert die Folgen im Falle eines Unfalls. So ließen sich jährlich hunderte Tote und Schwerverletzte auf Autobahnen vermeiden. Ein Tempolimit bedeutet weniger Staus, denn es mindert die hohen Geschwindigkeitsunterschiede auf Autobahnen, die eine wichtige Ursache bei der Stauentstehung sind. Ein Tempolimit in Deutschland würde das weltweite Wettrüsten um immer schnellere Autos beenden und so mittelfristig den Weg für weniger Gewicht und mehr Effizienz von Neufahrzeugen frei machen.“⁶

⁴ Die zweitgrößte Einzelgruppe unter den Dienstwagen (differenziert nach 14 Kategorien wie „Oberklasse“, „Obere Mittelklasse“, „Mittelklasse“, „Kleinwagen“, „Van“ usw.) sind ... SUVs. 2017 wurden in Deutschland rund 600.000 neue SUV zugelassen – als Geschäftswagen. Angaben nach: Handelsblatt vom 1. Dezember 2017.

⁵ VCÖ-Presseerklärung vom 11. Juli 2018. Siehe: <https://www.vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/neuwaegen-firmenwaegen-2018> [abgerufen am 2.2.2019]

⁶ Stellungnahme des VCD siehe: <https://www.vcd.org/themen/verkehrssicherheit/tempolimit-auf-autobahnen/> [abgerufen am 3.2.2019].

Besonders wichtig dabei ist: Tempolimit-Beschlüsse können binnen wenigen Monaten umgesetzt werden. Sie sind mit keinen größeren Kosten verbunden. Und sie ersparen der Gesellschaft Kosten in Milliarden Euro Höhe – ganz zu schweigen von menschlichem Leid.⁷

Die Forderung nach einer radikal veränderten Verkehrsmarktordnung steht bei der Verkehrswende an oberster Stelle. Ohne sie werden die anderen Verkehrswende-Punkte immer wieder aufs Neue konterkariert oder gar kassiert werden.

2.

Neue Strukturpolitik zur Reduktion der Verkehrsleistungen

Notwendig ist eine systematische Struktur- und Steuerpolitik der kurzen Wege. Dadurch werden automatisch die grünen Verkehrsarten gefördert und die „roten“, vor allem der Pkw-Verkehr, deutlich reduziert.

Wir erlebten in den vergangenen siebzig Jahren eine absurde, strukturell begünstigte und oftmals – z.B. durch Zersiedelung, Konzentration im Einzelhandel; „Gebietsreformen“ – erzwungene Verkehrsinflation. Diese wird auch durch die Grund- und Bodenordnung und die Bodenspekulation – und damit durch überhöhte und ständig steigende Mieten – vorangetrieben. Ein Westeuropäer legte in den 1970er Jahren rund 9000 km jährlich motorisiert zurück. Heute sind es gut 50 Prozent mehr oder rund 14.000 Kilometer. Dabei hat die Zahl der einzelnen Wege (im Beruf, beim Einkaufen, in der Freizeit, im Urlaub) nicht zugenommen. Es sind 1000 bis 1200 Wege pro Jahr. Zugenommen haben in erster Linie *die Entfernungen bei jedem einzelnen Weg*. Diese Verlängerung der Wege muss zurückgenommen werden. Alle Wege in den Bereichen Beruf, Ausbildung, Verwaltung, Freizeit müssen verkürzt werden. Mehr zurückgelegte Kilometer sind nicht gleichzusetzen mit mehr Mobilität. Das wäre die Übertragung der „Tonnenideologie“ auf den Bereich Mobilität. „Mobilitas“ oder „mobilis“ – diese lateinischen Worte stehen nicht für Kilometerfraß, sondern für „Beweglichkeit“ und „beweglich“ im Sinne von: um die eigene Lebensmittelpunkt herum beweglich zu sein, die erwähnten Bedürfnisse mit möglichst kurzen Wegen befriedigen zu können. Ein praktisches Beispiel: Der Freizeitverkehr (Fahrten ins Grüne, ins Kino, in ein Schwimmbad, zu Kulturveranstaltungen) macht rund 50 Prozent aller motorisiert zurückgelegten Kilometer (der „Verkehrsleistung in Personenkilometer“)

⁷ Gemeint sind verringerte Kosten durch weniger Verletzte und Schwerverletzte. Geringere Kosten durch weniger Staus. Reduzierte Kosten durch geringere PS-Zahlen der Motoren usw. Es gibt auch unterschiedliche Überlegungen, wie hoch statistisch ein Menschenleben zu bewerten sei. Dafür werden Zahlen zwischen 1,5 Millionen Euro und 15 Millionen US-Dollar je (verlorenes) Menschenleben angesetzt. Siehe: https://de.wikipedia.org/wiki/Wert_eines_Menschenlebens [abgerufen am 2.2.2019]. Wenn man bei einem Tempo-Limit 120 nur davon ausgeht, dass die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten um 200 und die im Straßenverkehr Verletzten um 30.000 zurückgeht, käme man bereits bei diesen beiden positiven Folgen einer allgemeinen Geschwindigkeitsbeschränkung auf jährliche Einsparungen in Höhe von gut einer Milliarde Euro. Hinzu kommt die reduzierte Klimabelastung.

aus. Hier ist der Urlaubsverkehr noch nicht eingerechnet. Die Verkehrsleistung für diesen Mobilitätszweck wurde deutlich überproportional gesteigert. Und es ist vor allem der Pkw, der im Freizeitverkehr überwiegt. Hier kombinieren sich nun auf fatale Weise destruktive Prozesse: Indem die Kfz-Dichte in Städten zunimmt und die Belastung durch den Autoverkehr sich erhöht, haben Städte immer weniger Freizeit- und Erholungswert; die Urbanität wird schwer geschädigt. Gleichzeitig gibt es einen Privatisierungs- und Konzentrationsprozess bei Freizeiteinrichtungen: Es schließen kommunale Schwimm- und Hallenbäder, kommunale Kulturzentren, Jugendhäuser und Kinos im Kiez, eröffnet werden stattdessen teure „Schwimmopern“, Musical-Halls, Großdiscos, die außerhalb der Stadtviertel liegen. Die Freizeitwege werden länger. Der ÖPNV und der Regionalverkehr wird vielfach ausgedünnt, z.B. in den Spätabend- und Nachtzeiten und an Wochenenden. Man benötigt noch mehr Autos. Damit leidet die Urbanität noch mehr usw. usf.

Es gibt keinen vernünftigen Grund, warum mit einer konsequenten Strukturpolitik nicht wieder das Niveau an motorisiert zurückgelegten Kilometern, wie es vor 50 Jahren vorherrschte (in einer Zeit, in der es im allgemeinen Verständnis eine „Wohlstandsgesellschaft“ und wenig mehr als ein Prozent Arbeitslosenquote gab), erreicht werden kann.

Die Zauberworte bei diesem Verkehrswende-Element heißen: Priorisierung von Nähe. Dezentralisierung von Strukturen. Lebenswerte grüne Wohnquartiere. Straßencafés anstelle von Pkw-Abstellräumen. Entschleunigung zwecks Lebensgenuss und zur Rückgewinnung von Urbanität. In diesem Zusammenhang gilt es auch, autofreie Quartiere zu fördern. Modellversuche mit Titeln wie „Autofreie Stadt“ oder „Autoarme Stadt“ oder „Stadt für die Menschen“ stehen auf der Tagesordnung.⁸ Eine solche Politik der kurzen Wege erfordert auch wirksame Maßnahmen gegen die Bodenspekulation und zur Senkung von Mieten in zentralen Lagen (so eine neu konstruierte, das heißt wirksame Mietbremse).

3.

Förderung der natürlichen Verkehrsträger – das zu Fuß Gehen und Radeln

Die nichtmotorisierten Verkehrsarten müssen massiv gefördert werden. Das Zufußgehen und Radfahren macht heute in einigen Städten bereits wieder bis zu 60 Prozent aller Personenwege, also des Verkehrsaufkommens, aus.⁹ Dieser Anteil kann durchaus noch

⁸ Siehe hierzu Bernhard Knierim, *Ohne Auto leben – Handbuch für den Verkehrsalltag*, Wien 2016.

⁹ Die Verkehrswissenschaft unterscheidet das Verkehrsaufkommen (= die Zahl der Wege bzw. Fahrten) und die Verkehrsleistung (= die Zahl der Wege multipliziert mit den zurückgelegten Kilometern. Im Güterverkehr analog das Transportaufkommen (gemessen in Tonnen bzw. Millionen Tonnen) und die Transportleistung (transportierte Tonnen multipliziert mit der Transportentfernung). Wenn es oben heißt, die nichtmotorisierten Verkehrsarten Gehen und Radeln brächten es z.B. in Kopenhagen auf 60 und mehr Prozent der *Wege*, dann entspricht dies geschätzt 35-40 Prozent der Verkehrsleistung (der Personenkilometer; Pkm).

gesteigert werden. Vor allem können vergleichbare Anteile auch in anderen Städten erreicht werden – zumal es längst die Pedelec-Technik gibt, die auch in Städten mit mehr Steigungen, in Stuttgart zum Beispiel, das Radeln zum Massenereignis macht.

Allein der Anteil der Fahrradwege erreicht in manchen Städten bereits 40 und mehr Prozent. Das verdeutlichen Städte wie Kopenhagen, Utrecht, Amsterdam, Nimwegen und Münster. In Kopenhagen liegt inzwischen der Anteil der Wege, die mit dem Rad zurückgelegt werden, an allen Wegen bzw. Fahrten bei gut 45 Prozent. Und dies trotz relativ vieler Regentage im Jahr, also durchaus bei „Sonne, Wind und Wetter“.¹⁰ Absolut in Führung liegt das Rad bei den Wegen ins Büro, in die Fabrik, in Schulen und Unis. In einem aktuellen Bericht heißt es dazu: „In Kopenhagen radeln inzwischen 62 Prozent der Bürger jeden Tag zur Arbeit oder zur Schule. Nur mehr neun Prozent fahren mit dem Auto.“ Gefragt, warum das in Kopenhagen so sei, antwortete Morten Kabell, der bis kurz zuvor Umweltbürgermeister von Kopenhagen, zuständig für die Fahrradpolitik, war: Nein, die Kopenhagener radelten nicht aus Überzeugung und eher nicht wegen eines schlechten Umweltgewissens. „Sie radeln ganz einfach deshalb, weil es heute die schnellste und bequemste Art ist, hier vorwärts zu kommen.“ Aus dem Bericht geht auch hervor: Es ist –anders als in den meisten anderen europäischen Städten – eine sehr sichere Art, sich durch die dänische Hauptstadt zu bewegen.¹¹

Solch hohe Anteile des Fahrradverkehrs galten in Europa vor 20 Jahren noch als absolut unrealistisch. Hätte man sie als fortschrittlicher Verkehrspolitiker propagiert, hätte man sich der Lächerlichkeit preisgegeben.¹² Wobei sie zu just diesem Zeitpunkt, Ende des letzten Jahrhunderts, Mitte der 1990er Jahre, in den chinesischen Großstädten noch gelebte, also geradelte Wirklichkeit waren. Im Fall China ist diese Entwicklung besonders tragisch. Denn hier gab es die radikale Veränderung – das weitgehende Aus für den Fahrradverkehr als

¹⁰ „Im neuesten Fahrradbericht [für die dänische Hauptstadt Kopenhagen; W.W.] steht, dass zwei Drittel der Kopenhagener täglich mit dem Rad zur Arbeit, Schule oder Uni fahren. Und: Dass die Stadt vergangenes Jahr zum ersten Mal seit 1970 mehr Fahrräder in der Innenstadt gezählt hat als Autos. Gesamtlänge des Radwegenetzes: 375 Kilometer. [...] Durchschnittliche Geschwindigkeit der Radelnden: 16,3 Kilometer in der Stunde.“ Nach: Silke Bigalke, Ich lenke, also bin ich, in: Süddeutsche Zeitung vom 8. Juni 2017. Die CO₂-Emissionen in Kopenhagen sanken allein im Zeitraum 2010 bis 2019 um 9 Prozent – vor allem als Folge der Verkehrspolitik, die Radeln, zu Fuß gehen und den ÖPNV priorisiert. Siehe Anouk Mayadoux und Stefan Lieb, Klimaschutz in Köln, Kopenhagen und Hannover, in: *mobilogisch! Zeitschrift für Ökologie, Politik und Bewegung*, Nr. 1/2018, S.21ff.

¹¹ Kai Strittmatter, Blaupause für die Fahrradstadt, in: Süddeutsche Zeitung vom 17. Januar 2019.

¹² Ich ging 1986 in meinen alternativen Verkehrsszenarien von einem Fahrradwegeanteil in Städten von maximal 20 Prozent aus; bundesweit von weniger als 10 Prozent. Das war jedoch damals jeweils eine Verdopplung der bestehenden Anteile! (W. Wolf, Eisenbahn und Autowahn, Hamburg 1986, S.557). 2007 war ich mutiger und unterstellte 25 % in Städten und 12-15% bundesweit. (W. Wolf, Verkehr. Umwelt. Klima. Die Globalisierung des Tempowahns, Wien 2007 und 2009, S. 395). Das galt aber 1986 ebenso wie 2007 als Phantasterei. Inzwischen haben wir, gemessen an den Fahrradverkehr-Musterstädten Münster, Nimwegen und vor allem Kopenhagen die *Verdopplung der Verdopplung*.

Massenverkehrsmittel und den Aufstieg von Auto, Moped und Motorrad, innerhalb ein- und derselben Generation.

Zu Fuß gehen ist auch heute noch kaum ein Thema in der Verkehrspolitik Fahrradverkehrs-Programme und Radwege-Investitionen – das gibt es ja inzwischen. Und immerhin. Aber der Fußgänger selbst taucht in der Verkehrsplanung so gut wie nicht auf. Ein Begriff „Gehwege-Investitionen“ wirkt bereits höchst sperrig. Der Verkehrsexperte Heiner Monheim, der sich in seinen Publikationen seit den 1980er Jahren für Verkehrswende-Programme einsetzt und der dabei immer auch die Fußgänger im Blick hatte, schreibt in einer aktuellen Veröffentlichung: „Wie schön könnte Gehen sein, wenn die Städte voller Promenaden und Alleen wären, wenn Fußgänger-Zonen große Netze bilden würden. [...] Wie schön wäre es, wenn es viele kleine und große Plätze für Aufenthalt und Kinderspiel gäbe, mit Sitzmöglichkeiten, als Treffpunkte im Quartier [...] Wenn der ´parkende Fußgänger´ (das sind Fußgänger, die stehen oder sitzen), genau so viel politische wie planerische Aufmerksamkeit fände, wie das geplante Auto.“¹³ In Westdeutschland wurden in Städten 1972 noch 40 Prozent aller Wege zu Fuß zurückgelegt. In der DDR waren es zum gleichen Zeitpunkt noch fast 50 Prozent. Ende der 1990er Jahre waren es in Gesamtdeutschland nur noch gut 20 Prozent.¹⁴ Erst allmählich und nur in Städten, die eine eher nachhaltige Verkehrspolitik verfolgen, wird das Potential, das im Fußgängerverkehr steckt, wieder entdeckt und steigt in der einen und anderen Stadt wieder der Anteil, den die Fußwege im gesamten „Verkehrsmarkt“ einnehmen, wieder an.

Eine Zunahme des Fahrradverkehrs und des Zu-Fuß-Gehens beeinflusst positiv das *Verkehrsklima*. Die Stadtquartiere leben auf. Seniorinnen und Senioren, Menschen mit Behinderungen, Kinder und Jugendliche entdecken ihre Stadt neu. In den Stadtquartieren, im Kiez, entwickeln sich Leben, Spielen und Kommunikation. Kopenhagen wurde von der Redaktion des „Lonely Planet“ jüngst zur „sehenswertesten Stadt der Welt“ gekürt.

Das hat Auswirkungen bis in Einzelaspekte hinein. Fahrradfahren mit Helm? Grundsätzlich eher nicht, finde ich. Und finden die Holländer! In der radelnden Nation Nummer 1 sieht man das wie folgt: „Es ist eklatant, wie gelassen es zugeht auf den niederländischen Radwegen. Das Phänomen Kampfradeln ist hier unbekannt. Deswegen meint man auch, komplett auf Fahrradhelme verzichten zu können. Selbst König Willem Alexander fuhr oben ohne bei der Eröffnung [einer Velo-City-Konferenz; W.W.]. ´Der Wind muss frei durchs Haar wehen´, heißt die Devise, auch bei Kälte und Regen. Über die unbequeme Sitzhaltung, die sich viele Deutsche [beim Radeln; W.W.] glauben antun zu müssen, wundern sich die

¹³ Heiner Monheim (unter Mitarbeit von Dörte Monheim), Wege zur Fußgängerstadt, Hohenwarsleben 2018, S.6.

¹⁴ Monheim, a. a .O. S.64.

Niederländer übrigens. Sie sind sich sicher, dass man aufrecht entspannter zum Ziel kommt.“¹⁵

4.

Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) spielt natürlich im Verkehrswendekonzept eine zentrale Rolle. Er wird hier allerdings bewusst erst als viertes Element der Verkehrswende aufgeführt.

Bestehende Bussysteme sollten erweitert und möglichst auf emissionsfreie Antriebe umgestellt werden. Die Einführung von O-Bus-Systemen bzw. die Umwandlung von Dieselnissen auf Trolley-Busse sollte vor Entscheidungen für Elektrobusse zumindest geprüft werden. Oberirdisch geführte, schienengebundene Verkehrsmittel (S-Bahnen und Straßenbahnen) erhalten bei ÖPNV-Fahrgästen in der Regel die höchsten Akzeptanz-Quoten. „Wo wir fahren lebt Zürich“ – so lautet der richtungsweisende Wahlspruch der Züricher Tram. Das Potential von Straßenbahnen wird dabei systematisch unterschätzt, oft sogar komplett „vergessen“.¹⁶

Eine Tram kann in Städten ab 40.000 Einwohnern bereits das ÖPNV-Mittel der Wahl sein.¹⁷ Ein Straßenbahnkilometer kostet maximal ein Viertel eines U-Bahn-Kilometers – bei gleicher Transportkapazität. Und Trams liegen bei den ÖPNV-Benutzenden in der Beliebtheitskala an der Spitze. Oft kann man bei Vorschlägen für eine alternative Verkehrsorganisation mit einer Tram als Rückgrat auch daran ansetzen, dass es eine solche Straßenbahn in der betreffenden Stadt bereits einmal gegeben hat und dass diese sich enormer Beliebtheit erfreute. Berlin beispielsweise hatte Ende der 1920er Jahren und weitgehend noch in den 1950er Jahren ein Straßenbahnnetz von mehr als 500 Kilometern Länge. Auf dem Höhepunkt waren es 634

¹⁵ Thomas Kirchner, Ernst nehmen, locker bleiben, Was deutsche Verkehrspolitikern vom Fahrradparadies Niederlande lernen können, in: Süddeutsche Zeitung vom 26. Juni 2017. Siehe generell zu dem Aspekt das neue Buch von Heiner Monheim, Wege zur Fahrradstadt – Analysen und Konzepte, Bad Homburg 2017.

¹⁶ In den zitierten 12 Thesen der Agora-Studie taucht die Straßenbahn im Text nicht auf. Nur in einer Grafik wird sie kurz abgebildet.

¹⁷ In der BRD haben auch kleinere Städte wie Görlitz, Zwickau, Dessau, Halberstadt, Gera und Nordhausen eine Tram, teilweise muss man sagen: diese haben *noch* eine Straßenbahn. Ihre Existenz ist oft bedroht aufgrund ihrer mangelnden Förderung in der Verkehrspolitik. Auch in der Studie „Verkehrswende für Deutschland – Der Weg zu CO₂-freier Mobilität bis 2035“, erstellt im Auftrag von Greenpeace durch Wuppertal Institut, August 2017, werden Straßenbahnen nur an einer Stelle erwähnt – und dies mit einer Zeile, die dann noch aufs Ausland verweist und lautet „Dass der Ausbau der Systeme auch in kurzer Zeit möglich ist, lässt sich an der Renaissance von Straßenbahnen (etwa in Frankreich und den USA) [...] beobachten“. (Dort S. 37).

Kilometer. Heute sind es nur rund 190 Kilometer. Diese konzentrieren sich zu mehr als 95 Prozent auf den Ostteil der Stadt. Es gelang nach der Wende entgegen vielen Planungen und Versprechen nur, ein paar wenige Trambahn-Netz-Kilometer im (alten) Westberlin zu realisieren.¹⁸

Moderne Straßenbahnen sind im Übrigen nicht nur wesentlich preiswerter als U-Bahnen. Sie sind entgegen der landläufigen Meinung meist auch ebenso schnell wie unterirdisch geführte Stadtbahnen. Die höhere Geschwindigkeit der U- und S-Bahnen von Haltestelle zu Haltestelle wird aus Sicht der Fahrgäste oft dadurch aufgeessen, dass der Haltestellenabstand bei U- und S-Bahnen um 50-100 Prozent größer als derjenige bei Trambahnen ist, und dass die Fußwege zu den Stationen, zumal in den Untergrund und wieder hoch, zusätzliche Zeit (und Kraft) erfordern.

5. Nulltarif im städtischen öffentlichen Verkehr

Im ÖPNV sollte als Ziel ein genereller Nulltarif gelten. Die amtierende deutsche Regierung ließ Anfang Februar 2018 die Bevölkerung (und vor allem die EU-Kommission in Brüssel) wissen, man plane in ausgewählten Städten die Einführung eines ÖPNV-Nulltarif.¹⁹ Dies zielte vor allem darauf ab, Fahrverbote für Diesel-Pkw in Städten abzuwenden. Daraus wurde dann nichts – weil die Bundesregierung diesen Städten keine finanzielle Hilfe für einen Einstieg in den ÖPNV-Nulltarif anbot. Sie tat dies bewusst nicht – man will in Berlin nicht riskieren, dass dann ein solches Beispiel Schule macht. Immerhin ergab zum gleichen Zeitpunkt eine von Prof. Peter Grotian in Auftrag gegebene repräsentative

¹⁸ Unterstützt von einem guten Dutzend Verkehrsinitiativen und Umweltgruppen entwickelte ich 1994 für Berlin eine alternative Verkehrskonzeption. Wir sahen damals vor, das auf Ostberliner Boden befindliche Rumpf-Trambahnnetz von damals rund 180 km Länge vor allem nach Westberlin auszuweiten und dabei so weit wie möglich das alte Straßenbahnnetz aus der Zeit der 1920er und 1950er Jahre zu rekonstruieren. Wir konnten uns dabei sogar auf eine gemeinsame Studie stützen, die die Ostberliner Verkehrsgesellschaft BVB und ihr Westberliner Pendant BVG damals gemeinsam veröffentlicht hatten. Doch genau eine solche wichtige Ausdehnung des Straßenbahn-Netzes fand nicht statt. Stattdessen konzentrierte man sich (und die Gelder) auf U-Bahn-Strecken, die je Kilometer zehn bis hundertmal mehr kosteten als vergleichbar effiziente Trambahnen. (Siehe: Winfried Wolf, Berlin – Weltstadt ohne Auto. Eine Verkehrsgeschichte 1848-2015, Köln 1994, S.137ff). 1989 veröffentlichte ich eine Arbeit zur Wiedereinführung vom „Bähnle“ in Ravensburg (in: W. Wolf, Sackgasse Autogesellschaft, Frankfurt/M. 1990). 1992 und 2016 publizierte ich zwei Arbeiten zur Wiedereinführung der Straßenbahn in Marburg an der Lahn (W. Wolf, Die autofreie Stadt. Der Autowahn am Beispiel der Stadt Marburg an der Lahn; Köln 1993; W. Wolf (Hrsg.), Stadt, Lahn, Autowahn. Marburg und die B3a. Verfehlte Verkehrspolitik und Alternativen, Michendorf 2016).

¹⁹ Dabei war eine seltsame Auswahl an Städten getroffen worden. Die Einführung eines Nulltarif sollte in Mannheim, Reutlingen, Herrenberg, Essen und Bonn „geprüft“ werden.

Meinungsumfrage, dass 71 Prozent der deutschen Bevölkerung einen ÖPNV-Null-Tarif begrüßen.

Das Ziel ÖPNV-Nulltarif sollte offensiv aufgegriffen werden. Angemessen wäre dabei in Deutschland, dass eine solche kostenlose Beförderung im öffentlichen Nahverkehr als großangelegter Modellversuch in Berlin eingeführt wird. Nur in dieser europäischen Millionenstadt gibt es das Alleinstellungsmerkmal, dass jeder zweite Haushalt kein Auto hat. Was in der estnischen Hauptstadt Tallinn möglich ist, nämlich ein ÖPNV-Nulltarif, muss in der Hauptstadt des reichsten EU-Flächenlandes machbar sein. In Deutschland beträgt das Pro-Kopf-Bruttoinlandseinkommen 38.000 Euro; in Estland sind es 15.800 Euro.

Die oft vorgetragenen Befürchtungen, ein ÖPNV-Nulltarif würde einen nicht bewältigbaren massiven Andrang auf ÖPNV-Angebote auslösen, ist dann unberechtigt, wenn dieser Nulltarif eingebettet ist in einen umfassenden Verkehrswende-Plan und es, wie beschrieben, gelingt, den nichtmotorisierten Verkehr zu fördern.

Einen anderen – durchaus interessanten – Weg geht Wien und gegen inzwischen einzelne österreichische Bundesländer. Vor sechs Jahren führte die österreichische Metropole das Ein-Euro-am-Tag-Ticket ein. Der Erfolg ist, wie ein neidischer Blick aus München nach Wien zeigt, beeindruckend: „Bis heute sind aus einst 373 000 Jahres-Abonnenten 780 000 geworden. 2,6 Millionen Gäste befördern die Busse, U- und Straßenbahnen jeden Tag. Nur noch 27 Prozent der Wege durch die Beinahe-Zwei-Millionen-Stadt werden mit dem Auto gefahren, aber 39 Prozent mit den zärtlich ´Öffis´ gerufenen Transportmitteln des Nahverkehrs - in München sind es nur 23 Prozent. ´Die Stadt gehört Dir´, schmeichelt die PR-Abteilung der Wiener Linien ihren Benutzern nicht zu Unrecht. Zum Vergleich: Berlin mit knapp 3,5 Millionen Einwohnern verkauft für den Nahverkehr rund 450 000 Jahrestickets, das günstigste ist indes auch doppelt so teuer wie die Wiener Variante.“²⁰

Wobei ein solches 365-Euro-Ticket auch ein sinnvoller Zwischenschritt hin zu einem allgemeinen ÖPNV-Nulltarif sein könnte.²¹

6

Die Eisenbahn als Flächenbahn

Die Eisenbahn muss zu einer Flächenbahn und zu einer Bürgerbahn ausgebaut und oft in diesem Sinn umgebaut werden. Die EU-weit betriebene Konzentration auf

²⁰ Ralf Wiegand, Wien hat, was München gerne hätte, in: Süddeutsche Zeitung vom 14. September 2018; siehe: <https://www.sueddeutsche.de/muenchen/-euro-ticket-wien-hat-was-muenchen-gerne-haette-1.4127511> [aufgerufen am 2.2.2019]

²¹ Zur möglichen Finanzierung eines ÖPNV-Nulltarifs siehe unten unter „Totschlagargumente“.

Hochgeschwindigkeitszüge ist ein Irrweg. Die Hochgeschwindigkeitsstrecken, zumal solche, auf denen schneller als Tempo 200 gefahren wird, sind extrem aufwendig und defizitär. Sie sind meist mit einem Abbau von regionalen Strecken verbunden. Immer werden dabei wichtige Städte vom Fernverkehr abgehängt. Die Klientel, auf die mit dem hochgeschwindigkeitsverkehr, ist die der Geschäftsleute. Diese machen jedoch weniger als 5 Prozent des gesamten Schienenverkehrs und weniger als 10 Prozent der Einnahmen im Schienenverkehr aus. Wichtig sind integrierte Netze, in denen die maximale Geschwindigkeit nicht höher als 220 km/h liegen sollte. In diesem Netz sollte der Integralen Taktfahrplans (in Deutschland als „Deutschlandtakt“ bezeichnet), optimal als Halbstundentakt, verwirklicht werden. Damit wird nicht nur Energie gespart. Dies reduziert nicht nur die Kosten im Streckenbau um gut 30 Prozent. Die kurzen Umsteigezeiten reduzieren für die Fahrgäste die Zeiten, die sie für ihre Fahrten benötigen, drastisch. Am meisten Zeit verlieren Fahrgäste bei der Bahn nicht durch zu langsame Züge, sondern durch zu viel Umsteigen und durch zu lange Wartezeiten beim Umsteigen. Was die Schweiz seit zwei Jahrzehnten praktiziert wird, der flächendeckende Halbstundentakt, sollte im übrigen Europa auch machbar sein. Notwendig ist ein Ausbau der Schienennetze. Seit 1990 wurde das Schienennetz EU-weit um rund 10 Prozent abgebaut; die Leistungen im Schienennetz wurden noch stärker reduziert. Wie in anderen Bereichen auch, so meint „Reform“ bei Eisenbahnen oft Deform und Abbau. Im Jahr 1994 äußerte der damalige Chef der neu gegründeten Deutschen Bahn AG, die zugleich den Start in die damals hoch gelobte deutsche „Bahnreform“ darstellte, Heinz Dürr: „Es kommt mit der Bahnreform zu einem Ausbau der Schiene“. Dürr verwies unter anderem lobend auf „die zweistelligen Zuwächse beim Interregio“ und erklärte: „Das Angebot an Nachtzügen wird ausgeweitet. Der Wettbewerbsvorteil der Nacht- und Hotelzüge liegt in der Kombination aus Übernachten und Fahren.“ Tatsächlich wurde das Schienennetz seit 1994 und bis Ende 2018 um 17 Prozent gekappt (von 40.300 auf 33.488 km). Die Flexibilität des Netzes verschlechterte sich dramatisch (u.a. durch Reduktion der Zahl der Weichen von 131.968 auf 66.591). Die erfolgreiche Fernverkehrszuggattung InterRegio wurde 2001 komplett aufgegeben, womit viele Städte und einige Regionen vom Fernverkehr abgehängt wurden. Der Nachtzugverkehr wurde Ende 2016 komplett eingestellt.²²

Auch in Österreich kam es seit Ende der 1990er Jahre zu einem deutlichen Abbau des Schienennetzes. Vor allem sind im Rahmen der Liberalisierung weitere Nebenstrecken gefährdet.²³

²² Dürr-Zitat von der Bilanzpressekonferenz vom 26. Mai 1994; Manuskript (dem Autor vorliegend). Die Zahlen zum Abbau des deutschen Schienennetzes und dessen Ausdünnung sind umfangreich dargestellt bei Bernhard Knierim und Winfried Wolf, Umsteigen bitte! 20 Jahre deutsche Bahnreform, Stuttgart 2014, und in: Lunapark 21, Extra 18-19, 25 Jahre Deutsche Bahn AG – 9131 Tage Störungen im Betriebsablauf.

²³ Aus einer Erklärung der Solidarwerkstatt, Linz: „Durch die EU-Liberalisierung des Eisenbahnverkehrs wird in Österreich das kooperative Eisenbahnwesen zerstört. [...] Seit dem EU-Beitritt ist das österreichische Schienennetz um fast 15% geschrumpft, während gleichzeitig das Autobahn- und Schnellstraßennetz um 15% anwuchs.“ <https://www.solidarwerkstatt.at/arbeitswirtschaft/liberalisierung-konkret> [aufgerufen am 2.2.2019]

Notwendig ist ein Ausbau der Schienennetze. Ziel sollte dabei sein, zumindest wieder den Stand zu erreichen, der bereits einmal gegeben war. Dabei ist die Effizienz des Systems Schiene wieder deutlich zu erhöhen und dafür zu sorgen, dass es ausreichend Weichen, Ausweichgleise und zweigleisige Strecken gibt.

7

Elektromobilität heißt Elektrifizierung des Schienennetzes

Die Eisenbahn sollte zu 100 Prozent elektrifiziert werden (wobei Stichstrecken im Akkubetrieb befahren werden können). Damit werden enorme Synergien erzielt (es gibt dann auf der Schiene nur noch eine Traktion). Auf dieser Basis kann auch das Ziel einer Eisenbahn mit 100 Prozent Ökostrom erreicht werden.²⁴

In Deutschland sind derzeit nur 59 Prozent des Netzes elektrifiziert. In Österreich liegen die Relationen etwas günstiger. Ein gutes Viertel des Netzes ist nicht elektrifiziert. Das betrifft vor allem gut 1600 Kilometer mit Regionalstrecken. Der VCÖ fordert erfreulicherweise die hundertprozentige Elektrifizierung.²⁵ In Deutschland sind die Umweltverbände und der VCD diesbezüglich zurückhaltender. Das Projekt Agora Verkehrswende fordert immerhin allgemein ein Mehr als Elektrifizierung.

Es gibt jedoch keinen vernünftigen Grund, nicht in Richtung 100 Prozent zu gehen. Immerhin ist auch dies – die hundertprozentige Elektrifizierung des Schienennetzes – in der Schweiz seit Jahrzehnten Standard ist.²⁶

Elektromobilität ist seit mehr als einem Jahrhundert Realität – im Schienenverkehr. Und es erfolgt natürlich mit Absicht, diesen Begriff bei der Schiene nicht zu erwähnen und ihn für den Autoverkehr mit Elektroantrieb zu okkupieren.

8

²⁴ Die derzeit vorgetragene Behauptung der DB AG, wonach der Fernverkehr der Bahn mit Öko-Strom betrieben würde, ist Augenwischerei. Einmal abgesehen davon, dass einige IC/EC-Züge mit Diesel-Loks verkehren, läuft diese Aussage darauf hinaus, dass „der Rest“, der Regional- und Nahverkehr und ein größerer Teil des Schienengüterverkehrs, komplett mit „schmutzigem“ Strom betrieben wird. In Wirklichkeit setzt sich der Bahnstrom aus einem spezifischen Mix zusammen, der allerdings einen deutlich höheren Anteil an Ökostrom aufweist als der BRD-Durchschnitts-Strom.

²⁵ <https://www.vcoe.at/publikationen/vcoe-factsheets/detail/vcoe-factsheet-2018-09-regionalbahnen>

²⁶ Ein umfassendes und aktuelles Programm zur Flächenbahn wurde entwickelt in: Bernhard Knierim und Winfried Wolf, Bitte umsteigen! 20 Jahre Bahnreform, Stuttgart 2014.

Die Fahrpreis im Schienenverkehr senken – die Mobilitätskarten BC50 und BC100 bzw. VorteilsCard und ÖsterreichCard zu Angeboten für eine Massennachfrage ausbauen.

Die Normalfahrpreise der Bahn sind zu hoch. Vor allem haben die meisten europäischen Bahnen inzwischen ein intransparentes Preissystem entwickelt, bei dem es einerseits Schnäppchenpreis im Internet oder bei Lebensmittelketten gibt, und andererseits die als überteuert empfundenen „Normaltarife“.

In Deutschland stiegen die normalen Preise für Bahntickets allein im Zeitraum zwischen dem 1. Januar 2003 und Ende 2018 um satte 53 Prozent im Nahverkehr und um 47 Prozent im Fernverkehr – doppelt so schnell wie die Inflation. Vor diesem Hintergrund sollte als Ziel gelten, dass die Normaltarife („Flexpreise“) deutlich – um mindestens ein Drittel – gesenkt werden.

Der klassische, mehr als ein Jahrhundert gültige Systemvorteil der Eisenbahn, wonach eine Fahrkarte in einer bestimmten Zeitspanne grundsätzlich für jeden Zug Gültigkeit hat, sollte in Zukunft wieder zur Norm werden. Das heißt, eine „Zugbindung“, die inzwischen die Regel ist, sollte es nur bei speziellen Angeboten und als Ausnahme geben. Mobilitätskarten wie BahnCard50 und BahnCard100 bzw. in Österreich die VorteilsCard und die ÖsterreichCard sollten im Preis so gesenkt beziehungsweise in ihrer Leistung so erweitert werden, dass sie zu Massenprodukten werden.

Wenn, wie in der Schweiz, der Großteil der aktiven Bevölkerung im Besitz einer Mobilitätskarte ist, mit der die Normalpreise halbiert und zusätzlich Hunderttausende über eine Netzkarte (BC100 oder ÖsterreichCard) verfügen, würde die Schiene grundsätzlich in die Offensive gelangen. Sie könnte dann auch gegenüber der bedrohlich aufkommenden Konkurrenz der Fernbussen eher bestehen.²⁷

Alles spricht dafür, das Strukturmodell der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) zu übernehmen. In dem Nachbarland sind die Mobilitätskarten Massenprodukte. Der Markt wird von Normalpreisen beherrscht. Sondertarife sind die Ausnahmen (auch wenn es diese auch gibt und sie auch hier die Funktion haben, in Schwachlastzeiten für eine bessere

²⁷ Der Preis für eine BahnCard50 wurde seit 2003 um 85 Prozent erhöht auf aktuell 255 Euro in der 2. Klasse und 515 Euro in der 1. Klasse. Zum Vergleich: In der Schweiz kostet das Halbtaxticket 185 Schweizer Franken (= 163 Euro) im 1. Jahr und 165 sFr (= 145 Euro) in allen Folgejahren, wenn es keine Unterbrechung des Abos gibt. Das Schweizer Halbtax-Ticket ist „klassenlos“; es halbiert die Preise in beiden Klassen. Und es bietet wesentlich mehr Einsatzmöglichkeiten. Vereinfacht lässt sich sagen, dass das Halbtaxticket im Vergleich zur BC50 gut die Hälfte weniger kostet wie die BC50. Wobei der deutlich höhere Lebensstandard in der Schweiz zu berücksichtigen ist. Vergleichbares gilt für das Generalabonnement (GA) und den Vergleich dieser Mobilitätskarte mit der BC100. Das GA kostet in der 1. Klasse 6300 sFr (= 5.575 Euro), hier kostet die BC100 7225 Euro. In der 2. Klasse kostet das GA 3860 sFr (3411 Euro). Die BC100 in der 2. Klasse kostet dagegen 4270 Euro. Das Argument, die Schweiz sei ja kleiner als die BRD, überzeugt nicht. Grundsätzlich fahren Schweizer, die eine solche Mobilitätskarte haben, vergleichbar viele Bahnkilometer wie ein BRD-Mensch mit einer BC50 oder BC100.

Auslastung zu sorgen bzw. die Spitzenbelastungen zu mindern). Gleichzeitig gibt es eine ausreichende Platzvorhaltung und damit bei normalen Fahrten nicht die Notwendigkeit von Reservierungen.

Würde man die Verhältnisse, die in der Schweiz seit rund zwei Jahrzehnten im Bahnverkehr vorherrschen, auf Deutschland übertragen, dann sähe die Tariflandschaft in einer BRD, dann übersetzt als Bahnsinnige Republik Deutschland, aus wie in der folgenden Tabelle dargestellt.

Tabelle 7: Die Mobilitätskarten BC50/BC25/BC100 in Deutschland im Vergleich zum Halbtax-Ticket und dem Generalabonnement in der Schweiz (Angaben für 2017)

	BC50 bzw. Halbtax- Ticket	BC25	BC100 bzw. Generalabonnement (GA)
	<i>in Tausend</i>		
BRD[alt]	1.365	3.953	50,3
Schweiz	2.500	-	480
BRD : Schweiz	<i>82,8 Mio. zu 8,5 Mio. = BRD-Bevölkerung 9,74fach größer</i>		
BRD[neu = Bahnsinnige Republik Deutschland]	24.300	-	4.675
Steigerung BRD[neu] gegenüber BRD[alt]	17,8 (oder 4,6fach)*	-	92,9fach

** Die Zahl der BC50 in BRD[neu] dividiert durch die Summe von BC50 + BC25 = 5,318 Millionen*

In einer solchen – erstrebenswerten – Bahnsinnigen Republik Deutschland (BRD) müsste dann, wenn die Verhältnisse der Schweiz übertragen würden, die Zahl der BahnCard50 um den Faktor 17,8 gesteigert (oder die Zahl von BC50 und BC25 addiert um den Faktor 4,6 erhöht werden). Die Zahl der BC100 müsste sich gar um das 92,9-fache erhöhen. Hier ist nicht der Supersparpreis-Sparfuchs Kaiser, hier ist der Kunde König.

In Österreich sind die beiden genannten Mobilitätskarten deutlich verbreiteter als in Deutschland.²⁸ Doch verglichen mit der Schweiz, gibt es auch hier erheblich „Luft nach oben“. Das oftmals – auch vom VCÖ – vorgetragene Loblied, man sei in Sachen Bahnfahren „Spitze in der EU“, wirkt hier etwas fad. Der interessanteste und am ehesten naheliegende Vergleich ist für Österreich offensichtlich die Schweiz. Dass dieses Land kein EU-Land ist, erweist sich spätestens beim Thema Verkehr als vorteilhaft.

²⁸ Es gibt in Österreich gut eine Million VorteilsCards und rund 7000 ÖsterreichCards. Die Preise für diese Mobilitätskarten sind (mit 99 Euro für die „Vorteilscard classic“ und mit 1889 Euro für die ÖsterreichCard) wesentlich günstiger als in Deutschland. Sie sind auch günstiger als in der Schweiz (wobei hier der höhere Lebensstandard in der Schweiz zu berücksichtigen ist. wenn das GA in der Schweiz wesentlich erfolgreicher ist als die ÖsterreichCard, dann dürfte dies vor allem an dem deutlich besseren Gesamtangebot liegen, das das GA im Vergleich zur ÖsterreichCard – und erst recht im Vergleich zur BC100) bietet.

9

Nachzugverkehr wieder aufnehmen bzw. ausbauen – Flugverkehr regulieren und reduzieren

Der Flugverkehr muss im Rahmen einer Verkehrswende-Politik deutlich reduziert werden. Erste Schritte sind dabei die Besteuerung von Kerosin, der Stopp jeglicher Subventionierung von Airports und die Beendigung des Sozialdumpings bei den Airlines. Eine Verlagerung des größten Teils des Flugverkehrs auf die Schiene ist auch strukturell gut vorstellbar – mehr als 50 Prozent aller Flüge auf den Berliner Airports und mehr als 35 Prozent aller Flüge auf dem Münchner Flughafen liegen unterhalb der Distanz von 650 Kilometern.

Mit einem europaweiten dichten Netz von *Nachtzügen* – was weitgehend heißt: mit der Wiederherstellung eines solchen Netzes! – kann ein großer Teil des innereuropäischen Flugverkehrs auf die Schiene verlagert werden. Während am 15. Dezember 2016 die Deutsche Bahn AG den Nachtzugverkehr komplett einstellte und damit eine mehr als 100 Jahre lange Tradition beendete, weitete die österreichische Nachbarbahn ÖBB 2017 ihre Nachtzugverbindungen erheblich aus. Die ÖBB-Verantwortlichen erklären stolz, dass der ÖBB-Nachtzugverkehr gewinnbringend ist und nochmals weiter ausgebaut werden soll. Es stellt sich die Frage: Warum leisten DB (und die meisten anderen europäischen Bahnen) nicht das, was die ÖBB-Leute überzeugend vormachen?²⁹

10

Güterverkehr reduzieren und dann auf Binnenschiff und Schiene verlagern

Im Güterverkehr erlebten wir Vergleichbares wie im Personenverkehr. Dieser wurde, vor allem als Lkw-Verkehr, enorm gesteigert.³⁰ Die „Transportintensität“ wurde in den letzten

²⁹ Wir haben im Rahmen des Bündnisses *Bahn für Alle* und zusammen mit größeren Teilen des Personals der DB-Nachtzüge 2014-2016 eine mehrjährige Kampagne zum Erhalt der Nachtzüge durchgeführt. In dem Rahmen entwickelten wir ein Europa-weites Nachtzug-Konzept („LunaLiner“) und publizierten eine Sonderausgabe von Lunapark21 (Extra 12/13). Die Kampagne wurde auch nach dem deutschen Nachtzug-Aus als „back on track“ fortgeführt. Siehe: <https://www.nachtzug-bleibt.eu/zukunft/> Siehe auch den Artikel von Joachim Holstein zur aktuellen Debatte um die Nachtzüge in Europa in: Lunapark21 Extra 18-19.

³⁰ 1991 gab es auf deutschen Straßen einen Lkw-Verkehr mit einer Gesamtleistung von 206 Milliarden Tonnenkilometern (tkm). 2015 waren es mit 459 Mrd. tkm die zweieinhalbfache Transportleistung. Selbst wenn man Effekte der deutschen Einheit berücksichtigt und die Zahl von 1993 nimmt (= 251 Mrd. tkm), gibt es bis

25 Jahren um mehr als 50 Prozent erhöht. Das heißt: In einer Ware von ein und derselben Qualität stecken heute 50 Prozent mehr Transportkilometer als 1980. Die enorme Subventionierung aller Transportarten und entlang der gesamten globalen Transportketten hat zur Herausbildung einer absurden, global vernetzten Arbeitsteilung geführt. In einer Flasche Wein aus Chile, Südafrika oder Kalifornien, die in Madrid, Zürich, Wien oder Stuttgart im Regal steht, stecken weniger als 10 Cent Transportkosten. Dieser Wein konkurriert nun mit einem spanischen Rioja, mit einem Dole aus dem Schweizer Wallis, mit einem Grünen Veltliner aus Niederösterreich oder mit einem württembergischen Kerner. Die tatsächlichen Transportkosten tauchen nicht im Preis der Flasche Wein aus Übersee auf. Doch es gibt sie natürlich; sie werden von den Steuerzahlenden anderer Länder getragen bzw. es handelt sich um Umwelt- und Klimakosten.

Notwendig sind Maßnahmen, mit denen die realen Transportkosten in die Preise für Güterverkehre integriert und Auflagen hinsichtlich Lkw-Größen, Nachtfahr- und Wochenendfahrverboten für Lkw, Besteuerung von Diesel, Schweröl (für Schiffe) und Kerosin umgesetzt werden.

Die schlichte Forderung, Straßengüterverkehr vor allem auf die Schiene zu verlagern, stößt unter den gegebenen Bedingungen zu Recht auf Proteste der Anwohner wegen des dann nochmals massiv ansteigenden Schienenlärms. Darüber hinaus wird nachvollziehbar argumentiert, dass die Schiene gar nicht in der Lage ist, den größten Teil des gegenwärtigen Lkw-Verkehrs zu übernehmen. Wer die Masse des Güterverkehrs nicht in Frage stellt – und sogar dessen weiter geplantes Wachstum hinnimmt, ist unglaublich, wenn er von einer nachhaltigen Verkehrswende redet. Genau dies tun allerdings so gut wie alle angeführten anderen Verkehrswende-Projekt. Im Text „Mit der Verkehrswende die Mobilität von morgen sichern“ von Agora heißt es beispielsweise: „Der Güterverkehr wächst – und mit ihm wachsen die durch ihn verursachten CO₂-Emissionen. Sie machen inzwischen gut ein Drittel der CO₂-Emissionen des gesamten Verkehrssektors aus.“ Das Ausmaß des Güterverkehrs und dessen Wachstum werden hier nicht in Frage gestellt. Damit bleibt – in der Agora-Studie – zu fordern, dass „das Schienennetz besser genutzt und ausgebaut wird.“ Würde jedoch nur die Hälfte des gegenwärtigen Lkw-Verkehrs in Deutschland auf die Schiene verlagert – das wären mit Stand 2018 rund 240 Milliarden Tonnenkilometer, so müsste die Leistung des Schienengüterverkehrs fast verdreifacht werden. Das ist nicht vorstellbar. Agora bietet dann als Ausweg an den Einsatz von „klimaneutralen Lkw“. Damit ist gemeint, die Autobahnen mit Oberleitungen auszustatten und „Oberleitungs-Hybrid-Lkw mit klimaneutral hergestelltem synthetischem Diesel und/oder mit Batterien für die Fahrten abseits eines Oberleitungssystems auf Autobahnen“ einzusetzen.³¹ Ein solches Konzept ist monströs, am Ende nicht klimaneutral und auch nicht finanzierbar – es sei denn in Verbindung mit einem massiven Abbau öffentlicher Ausgaben in anderen Sektoren, so im Sozialbereich.

einschließlich 2017 rund eine Verdopplung des Lkw-Verkehrs – bei weitgehend gleichem Lebensstandard!
Angaben nach: Verkehr in Zahlen, Ausgaben 1996 und 2016/17.

³¹ Agora, a.a.O., Seite 23, (These 8).

Nur der hier beschriebene Weg eines Abbaus bestehender Güterverkehre und die Verlagerung des verbleibenden Gütertransports auf die Schiene und teilweise auch auf das Binnenschiff weist eine nachhaltige Perspektive. Dieser hier geforderte Abbau des globalisierten Güterverkehrs würde im Übrigen regionale Wirtschaften und kleinere Wirtschaftseinheiten fördern und auf diese Weise hunderttausende Arbeitsplätze schaffen. Es gilt auch der Umkehrschluss: Die Förderung regionaler Wirtschaftsstrukturen ist mit einer Reduktion globaler Verkehre verbunden.

11

Das weltweite Wachstum der Zahl von Kraftfahrzeugen und des Straßenverkehrs muss gestoppt werden

In der Agora-Studie finden sich die folgenden Schlüsselsätze: „Verkehr wird auch in Zukunft über motorisierte Fahrzeuge abgewickelt. Dies gilt umso mehr vor dem Hintergrund des wachsenden Weltmarkts für Pkw. Bis zum Jahr 2050 könnte ihre Zahl von derzeit 900 Millionen auf 2,4 Milliarden ansteigen. Um die Klimaziele dennoch zu erreichen, ist es deshalb unerlässlich, den Anteil emissionsfreier Fahrzeuge zu steigern – nicht nur im Personen-, sondern auch im Gütertransport.“³²

Auch hier wird das weitere Wachstum der Zahl der Autos und des Straßenverkehrs als gegeben hingenommen. Auf dieser Basis zu glauben, im Fall einer gigantischen Steigerung der Zahl der Autos um mehr als das Zweieinhalbfache könne es ausreichend sein, den „Anteil an emissionsfreien Pkw“, gemeint: an Elektro-Pkw, zu steigern, ist nicht nachvollziehbar.

Natürlich gibt es die Problematik, dass die Schwellenländer mit dem Kurs auf Automotorisierung „nur“ den schmutzigen Entwicklungspfad nachholen, den die „westlichen“ Staaten seit gut einem Dreivierteljahrhundert beschreiten. Und natürlich ist bei diesem Thema politische Sensibilität geboten. Doch es geht erstens darum, dass wir in diesem Westen radikale Schritte unternehmen, den Autoverkehr zu reduzieren. Zweitens sind es, wie dargestellt, überwiegend die westlichen – also „unsere“ – Autokonzerne, die auf globaler Ebene den Weg der ständig gesteigerten Weltautodichte fortzuschreiben. Und drittens sind es auch internationale Institutionen und „unsere“ westlichen Regierungen – im zitierten Fall mit Begleitschutz von Umweltverbänden und Verkehrswende-Propagandisten – die behaupten, das Fortschreiben dieses Wegs an sich sei kein grundsätzliches Problem, wichtig sei jetzt nur, dass „emissionsfreie Fahrzeuge“ zum Einsatz gelangen würden.

Verantwortungsbewusst eine Verkehrswende propagieren, heißt, die weitere Vergrößerung der weltweiten Autoflotte grundsätzlich in Frage zu stellen, vor der eigenen Türe zu kehren und hier den Abbau von Autoverkehr propagieren und angehen und Konzepte entwickeln, wie eine nachhaltige Mobilität auch auf Weltebene aussehen kann.

³² Agora, a.a.O., Seite 19, These 6.

12

Wie soll eine Politik der Verkehrswende umgesetzt und gegen die Autobby durchgesetzt werde?

Das Verkehrswendeprogramm, das hier entwickelt wird, ist radikal im Sinne von: es geht an die Wurzeln der bestehenden Autogesellschaft. Bei der Umsetzung der oben aufgeführten Elemente einer solchen alternativen Verkehrsorganisation und Mobilitätsstruktur, müsste sich die Zahl der Pkw und Lkw deutlich reduzieren – und zwar vor allem (und im Sinne von „Kehren vor der eigenen Tür“) in den westlichen Ländern. Die Struktur der verbliebenen Pkw dürfte sich erheblich verändern – weg vom privaten Auto und hin zu Car Sharing.³³ Und natürlich ist in einem solchen Gesamtkonzept vorstellbar, dass die meisten der verbliebenen Autos Elektro-Autos sind.

Nun gibt es gibt zweifellos eine Reihe klassische Ansätze, wie ein solches Verkehrswende-Programm umzusetzen ist. Geprüft werden muss beispielsweise, inwieweit Strukturen, die eine solche Politik stützen, etabliert werden können. Denkbar sind Fahrgasträte und ein Fahrgasttag, vergleichbar dem deutschen Städte- und Gemeindetag, in dem Umweltverbände, fortschrittliche Verkehrsorganisationen und die im Verkehrsbereich präsenten Gewerkschaften vertreten sind. Eine Elementarforderung muss sein, dass das Personal an der Spitze der Verkehrswendepolitik – insbesondere in den ÖPNV-Unternehmen und bei der Bahn – selbst öffentlichen Verkehr bzw. Bahn „leben“, sich mit der Verkehrswendepolitik identifizieren.

Grundsätzlich muss es eine breite Bewegung von unten sein, die die erforderliche Verkehrsrevolution durchsetzt. Dies wird sich mit dem breiten gesellschaftlichen Engagement für eine Energiewende und für eine andere Klimapolitik verbinden. Die Schülerstreiks, die sich, ausgehend von der Aktivität der 16-jährigen schwedischen Klimaaktivistin Greta Thunberg, Anfang 2019 in mehreren Ländern Europas, ausbreiteten, sind ein Beispiel für eine solche mögliche, neue Basisbewegung.³⁴

³³ Auch die erwähnte Wuppertal- und Greenpeace-Studie geht von einem Rückgang der Zahl der Pkw von aktuell 45,2 Millionen auf 17 Millionen aus – allerdings bis zum Jahr 2035. Siehe dort, S. 52.

³⁴ Wobei Greta Thunberg im Januar 2019 zum Weltwirtschaftsforum in Davos fuhr – mit der Bahn. Die Reisezeit lag laut „Spiegel“ – hin und zurück - bei 65 Stunden. Andreas Kleber, ein Freund und engagierter Eisenbahnfreund, hat dokumentiert, dass Greta Thunberg im Jahr 1971, also zu Staatsbahnzeiten und vor Deregulierung und Privatisierung, aber auch vor der Zeit der Hochgeschwindigkeitszüge, für die Fahrt Stockholm – Davos zwar knapp drei Stunden länger gebraucht hätte. Doch sie hätte eine höchst bequeme Fahrt gehabt – mit nur ein Mal umsteigen in Landquart (Schweiz) und einem durchgehenden Zug Landquart – Stockholm, mit Schlaf- und Liegewagen. 2019 musste sie fünf Mal umsteigen. Die Chance, einen der fünf

Dabei dürfte sich bald herausstellen, dass der entscheidende Gegner die Autoindustrie selbst ist – und zwar eine Autoindustrie, die ebenso auf die weitere Produktion von Autos mit Verbrennungsmotoren wie auf die Elektromobilität setzt. Diese Industrie – und die mit ihr verbundene Lobby – wird jede Verkehrswende-Politik erbittert bekämpfen, die sich für eine massive Rückführung der Abhängigkeit vom Auto als solchem und für ein Programm wie oben skizziert einsetzt. Dieser Wahrheit wird man, wenn ernsthaft eine nachhaltige Verkehrspolitik betrieben werden soll, gerecht werden müssen. Und das heißt, dass letzten Endes die Frage beantwortet werden muss: Kann man zulassen, dass ein Machtblock, in dessen Zentrum sich zwölf international agierende Autokonzerne befinden, die Welt in eine Sackgasse führt, aus der es kein Entrinnen geben wird? Dass der Zwang zu Wachstum und Profitmaximierung in der Autobranche den Klimawandel dermaßen beschleunigt, dass es einen point of no return gibt? Eine verantwortungsvolle Antwort lautet: Dieser Machtblock muss entmachtet, die Autokonzerne müssen der gesellschaftlichen Kontrolle unterstellt werden, um so eine Politik der Verkehrswende umzusetzen und diese gegen diese Autokonzernmacht durchzusetzen.

Eine solche Machtfrage ist so neu nicht. Als sich die privaten Eisenbahngesellschaften in der Mitte des 19. Jahrhundert als unfähig erwiesen, den Bedürfnissen nach einem flächendeckenden Eisenbahnverkehr gerecht zu werden, wurden sie (u.a. im Deutschen – Reich, in der Schweiz und später auch in Österreich) verstaatlicht - und erlebten auf diese Weise im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts und in den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts ihre Blütezeit.³⁵ Vergleichbares gab es in den 1960er Jahren in Deutschland. Als deutlich wurde, dass der Bergbau in Westdeutschland, der damals noch mehr als 500.000 Beschäftigte zählte, keine Perspektive haben wurde, wurde 1968 die Ruhrkohle AG gegründet als eine Gesellschaft zur Konsolidierung der Branche und zum sozialverträglichen Rückführung des westdeutschen Bergbaus. Im Dezember 2018 wurde dieses Kapitel – insoweit es den Steinkohlebergbau betrifft – wie beschrieben, geschlossen.

Vergleichbare Überlegungen müssen für die Autoindustrie angestellt werden – und dies auf weltweiter Ebene.

Drei Totschlagargumente

Anschlusszüge zu verpassen, wäre, zumal auf dem deutschen Streckenabschnitt, sehr hoch gewesen. So viel zum Thema „Europa wächst zusammen“.

³⁵ Es gab dabei eine große Ausnahme: die USA. Hier blieben die Eisenbahnen bis Mitte der 1970er Jahre privat. Das ist mit ein Grund, warum sich das Auto in den USA viel schneller durchsetzen konnte als in Europa.

Gegen eine solche Verkehrswende werden in der Regel drei Totschlagargumente vorgebracht: Diese koste erstens hunderttausende Jobs, sie sei zweitens nicht bezahlbar und im Übrigen sei sie in einem Autoland wie Deutschland niemals mehrheitsfähig.

„Im Fall einer Verkehrswende-Politik werden Autoarbeitsplätze gefährdet“ // Zunächst sind bei diesem Thema einige Vergleiche und grundsätzliche Überlegungen sinnvoll: Weltweit gibt es derzeit rund zehn Millionen Autojobs.³⁶ Das sind weniger als ein Prozent aller Arbeitsplätze. Bezieht man es auf Industriejobs, dann entspricht dies selbst nach den (eher übertriebenen) Angaben der Autolobby rund fünf Prozent aller Arbeitsplätze in der globalen Industrie. In Deutschland gibt es Anfang 2019 rund 830.000 Jobs in der Fahrzeugbranche (Autoindustrie *und* Zuliefererbetriebe zusammengenommen). Bei einer weiteren Fassung der Zuliefererindustrie kommt man auf gut eine Million.³⁷ Das entspricht 2,5 bis 2,8 Prozent der sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze und rund 15 Prozent der Industriearbeitsplätze. Die Behauptung, „jeder siebte Arbeitsplatz“ in der BRD sei „vom Auto abhängig“, ist unzutreffend und wurde vielfach widerlegt.³⁸

Sodann befinden sich die Jobs der Weltbranche Auto konzentriert in wenigen Ländern. Selbst in der EU machen die rund 2,2 Millionen Autoindustrie-Arbeitsplätze nur einen Bruchteil der rund 150 Millionen Lohnabhängigen-Jobs aus. Bereits in den letzten 25 Jahren gab es, wie berichtet, einen drastischen Abbau von Autoarbeitsplätzen in Italien, Frankreich, Großbritannien, Schweden, Spanien und Österreich. Komplette Hersteller und Automarken wurden vernichtet (Leyland, Simca/Talbot, Rover, DAF, Saab), bei anderen die Produktion radikal reduziert und ganze Werke geschlossen (Alfa Romeo, Opel/Vauxhall, Volvo, Lada). Es

³⁶ Die Autolobby-Struktur OICA, die ganz sicher nicht untertreibt, schreibt über die Weltautoindustrie auf ihrer offiziellen Website: "Building sixty-six million vehicles requires the employment of more than eight million people directly in making the vehicles and the parts that go into them. This is over five percent of the world's total manufacturing employment."

³⁷ Das Statistische Bundesamt nennt aktuell "828.000" - "Produktion und Zulieferer": <https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/ImFokus/IndustrieVerarbeitendesGewerbe/AutomobilindustrieWirtschaftDeutschlandKartell.html> [Abgerufen am 20.12.2018]
Im Bundestags-"Bericht des Ausschusses für Bildung... Technikfolgeabschätzung" zur "Zukunft der Autoindustrie", Bundestagsdrucksache 17/13672" aus dem Jahr 2015 werden genannt "719.000 Beschäftigte" und zwar für "Automobilindustrie und ihre Zuliefererfirmen". Im Anschluss wird ergänzend festgestellt: "Allerdings werden in diesen Statistiken nur die Automobilzuliefererfirmen erfasst, die in der Klassifikation als "Hersteller von Teilen und Zubehör für Kraftwagen und deren Motoren" gemeldet sind." Es seien aber auch in anderen Bereichen "viele Betriebe gelistet, die ebenso als Autozulieferer tätig sind. Schätzungen des Fraunhofer ISI [...] zeigen, dass im deutschen verarbeitenden Gewerbe über alle Vorleistungsstufen etwa 990.000 Beschäftigte in der Automobilzulieferung tätig sind."

³⁸ „Das RWI hat 2000 errechnet, dass ein Beschäftigter 1,4 Arbeitsplätze zusätzlich schafft. 'Das ergibt insgesamt 1,76 Millionen Beschäftigte, die von der Nachfrage nach Autos abhängen', sagt Michael Rothgang vom RWI. Nach dieser weiterhin gültigen Rechnung sei jeder 20. Arbeitsplatz autoabhängig.“ Siehe Der Spiegel vom 20. Mai 2009, <http://www.spiegel.de/wirtschaft/statistik-trick-in-der-autoindustrie-maechtig-gerechnet-a-625945.html> [aufgerufen am 2.2.2019]

gab damals für die Betroffenen keine Unterstützung in der EU – und schon gar nicht in Deutschland. Die deutsche Autobranche profitierte vom Niedergang der britischen, französischen, italienischen und schwedischen Autoindustrie und vom Rückgang der Autofertigungen in Spanien, Portugal, Belgien und in der Sowjetunion bzw. in Russland.

Sodann wird in den Debatten über einen drohenden Verlust von Autojobs oft von unterschiedlichen *Wertigkeit von Jobs* ausgegangen. Autojobs gelten in einem solchen Diskurs als verteidigungswert. Andere Arbeitsplätze werden meist ausgeblendet; oft werden sie sogar als Sparpotential betrachtet. Beispielsweise gibt es in Deutschland mit 1,8 Millionen Jobs mehr als doppelt so viele Arbeitsplätze in den Bereichen Kindergarten, Schulen und Hochschulen wie in der Autobranche³⁹. Laut der Gewerkschaft GEW bräuchten wir gut 50 Prozent mehr solche Arbeitsplätze, um auf diesem wichtigen Gebiet (Stichwort: „Die Kinder sind unsere Zukunft!“) endlich das Niveau der skandinavischen Länder zu erreichen. Allein dieses erforderliche Plus ist größer als alle Autoarbeitsplätze. Wobei die addierte Kaufkraft der in diesen Bereichen Beschäftigten durchaus derjenigen der Beschäftigten in der Autobranche (in der es ja auch rund 100.000 eher schlecht bezahlte Leiharbeitskräfte gibt!) entspricht.⁴⁰

Dies zur allgemeinen Job-Debatte. Wenden wir uns der Autobranche selbst zu. Hier muss generell bedacht werden, dass die Autoindustrie derjenige Industriezweig mit einer Massenfertigung ist, der sich am besten für eine weitgehend *automatisierte Fertigung* eignet. So blieb ja auch in Deutschland die Zahl der Autojobs seit einem halben Jahrhundert weitgehend konstant, während sich gleichzeitig der Output verdoppelte und die Wertschöpfung verdreifachte. Diese Rationalisierung wird sich in Zukunft verstärken – und zwar bereits ohne Batterie-Pkw. Hinzu kommt die Tendenz der *Verlagerung von Autojobs in Regionen mit niedrigerem Lohnniveau und auf den Automarkt Nr. 1, nach China*. Allein vor diesem Hintergrund dürfte es zukünftig hierzulande (und im übrigen Westeuropa) einen deutlichen Jobabbau geben. Die siechende Autostadt Detroit weist die Perspektive. Die Autostadt Bochum ist bereits Vergangenheit. Eine Autostadt Rüsselsheim könnte es nach der Übernahme von Opel durch PSA in Bälde nicht mehr geben.

³⁹ Es sind rund 480.000 Jobs im Bereich Pädagogisches Personal in den Kindertageseinrichtungen, 670.000 Lehrkräfte in den Schulen und 640.000 Beschäftigte an den Hochschulen. Angaben nach Statistisches Jahrbuch 2016.

⁴⁰ Selbst im Tourismus in Deutschland arbeiten heute mir 2,9 Millionen Menschen drei Mal mehr als in der Autobranche. Einverstanden, auf meist lausigem Lohnniveau. Wobei die Wertschöpfung im Tourismus (mit 280 Milliarden Euro 2016) erheblich ist. Wobei der Tourismus ja auch einige Milliarden Euro an Devisen einbringt und volkswirtschaftlich – insoweit es um ausländische Touristen in Deutschland geht – wie Export wirkt. Eine entsprechende Betrachtung und Berechnung wäre für Österreich, wo der Tourismus eine ungleich größere Bedeutung hat, interessant.

Die Gefahr ist groß, dass die Autoarbeitsplätze im Allgemeinen und diejenigen in Regionen mit der Auto-Monostruktur – beispielsweise in Wolfsburg bzw. Stuttgart – im Besonderen bereits im Fall eines business as usual in großer Zahl abgebaut werden.

All diese immanenten Tendenzen zum Abbau von Autojobs *werden sich mit dem Trend hin zum Elektroauto noch verstärken*. Mit diesem neuen Auto-Typ wird die Produktion deutlich vereinfacht. Was erst recht Rationalisierung und Verlagerung begünstigt.

All das aber heißt: Wer angesichts der Krise der aktuellen Mobilitätsorganisation in erster Linie auf den Trend hin zum Elektro-Pkw setzt, der setzt auf eine Branche und ein Produkt, womit ein massiver Arbeitsplatzabbau verbunden ist. Notwendig ist vielmehr, dem generellen Trend zum Abbau von Arbeitsplätzen im Fahrzeugbau, der in der Autoindustrie immanent existiert und der mit dem Batterie-Pkw beschleunigt wird, offensiv zu begegnen.

Was für Deutschland mit seiner mächtigen Autoindustrie gilt, gilt erst recht für Österreich mit seiner eher schwächtigen Autobranche. Das Potential an bestehenden und für neue Jobs liegt im österreichischen Verkehrssektor ganz anderswo. Dies hat der bereits mehrfach zitierte VCÖ in Untersuchungen deutlich gemacht: „Klimafreundliche Mobilität sichert in Österreich direkt und indirekt rund 200.000 Vollzeit-Arbeitsplätze. Investitionen in Öffentlichen Verkehr, Bahnindustrie und Telematikunternehmen, den Fahrrad-Sektor und Mobilitätsdienstleistungen schaffen damit größere Beschäftigungseffekte als der Bau von Autobahnen. Alleine Bahnindustrie und Bahnunternehmen mit ihren 54.000 direkten Beschäftigten erwirtschaften mit 4,1 Milliarden Euro pro Jahr rund 1,4 Prozent der Wirtschaftsleistung Österreichs und lösen indirekt weitere Beschäftigung aus.

Die Fahrradwirtschaft, bestehend aus Produktion, Export und Handel mit Fahrrädern und Zubehör, Radtourismus und Radinfrastruktur sichert in Österreich rund 20.000 Arbeitsplätze. Unternehmen im Bereich Telematik und Verkehrsinformation haben rund 8.000 Beschäftigte. [...] Die Inlandnachfrage im Öffentlichen Verkehr in Österreich und im Bahngüterverkehr erzeugt mittels direkter und indirekter Wertschöpfung mehr als vier Prozent des Brutto-Inlandsprodukts oder 12 Milliarden Euro jährlich. Österreichs Bahnindustrie hat den fünftgrößten Anteil am Bahngüter-Weltmarkt. Die Handelsbilanz dieses Sektors ist stark positiv.“⁴¹

Damit ist da oben skizzierte Programm einer Verkehrswende keine Bedrohung, sondern auch *eine Chance*. Mit ihm können *neue* Jobs geschaffen werden. Auch in der Industrie. So wurden in der Bahntechnik in Europa seit 1990 mehr als 150.000 Jobs abgebaut (in Deutschland rund 50.000). Eine Verkehrswendepolitik wird die Nachfrage nach

⁴¹ VCÖ-Factsheet 2013/13; siehe: <https://www.vcoe.at/news/details/vcoe-200000-arbeitsplaetze-durch-umweltfreundliche-mobilitaet> [abgerufen am 2.2.2019]

Schienenfahrzeugen, Eisenbahntechnik und Bussen erheblich steigern.⁴² Bei den Eisenbahnen in Europa wurden seit 1990 mehr als 500.000 Arbeitsplätze zerstört; allein in Deutschland waren es in diesem Zeitraum knapp 200.000. Eine Flächenbahn wie oben skizziert erfordert den Wiederaufbau dieser Arbeitsplätze. Die Fahrradbranche, die es vor 30 Jahren in Deutschland faktisch nicht mehr gab, ist heute ein Wirtschaftsfaktor mit mehr als 200.000 Vollzeit-Jobs.⁴³ Die Politik der Energiewende, die eng mit der Verkehrswende verbunden ist, schafft selbst Hunderttausende neue Jobs. Nach Angaben des Umweltbundesamts arbeiten bereits heute mehr als 2,2 Millionen Menschen im Umweltbereich. Vor zwei Jahrzehnten war es weniger als die Hälfte.⁴⁴ Allein dieser Zuwachs ist größer als die Zahl aller Autojobs. Und hier könnte eine weitere Million von Arbeitsplätzen entstehen.

All dies zusammengenommen heißt: Das Argument der bedrohten Autoarbeitsplätze ist ernst. Doch eine Politik der Verkehrswende ist eher geeignet, die Beschäftigung insgesamt zu sichern, als eine Politik, die primär auf das Umstellen auf Elektro-Autos abzielt. Zumal eine allgemeine Arbeitszeitverkürzung – so die 30-Stunden-Woche bei vollem Lohnausgleich – zu fordern ist. Die jüngste IG Metall-Tarifrunde sollte als Einstieg dafür gesehen werden, die Diskussion über eine allgemeine Arbeitszeitverkürzung neu auf die Tagesordnung zu setzen.

„Die Verkehrswende-Politik ist zu teuer“ // Der öffentliche Verkehr ist auch heute in einer gesamtgesellschaftlichen Rechnung wesentlich preiswerter als der Autoverkehr. Der motorisierte Individualverkehr ist mit extrem hohen „externen Kosten“ verbunden – Kosten, die auch heute bereits real auftauchen: bei den Kranken- und Rentenkassen (wegen gesundheitlicher Schäden und Frühverrentungen) oder in den städtischen Haushalten (für Straßenbau- und -erhalt, für Parkhäuser und Stellplätze). Das aktuelle Defizit der öffentlichen Verkehrsmittel könnte sich auch bei deutlich reduzierten Tarifen in eine positive Bilanz

⁴² In der IG Metall wurde seit 2005 ein Branchenausschuss Bahntechnik eingerichtet. Johannes Hauber, damals und bis 2015 Betriebsratsvorsitzender bei Bombardier Transportation, war dabei eine treibende Kraft. Damit wurden den Interessen der mehr als 50.000 Beschäftigten in der Bahntechnik Rechnung getragen (und die fatale Gleichsetzung IG Metall = Autogewerkschaft relativiert). Inzwischen spielt dieser Branchenausschuss kaum mehr eine Rolle. Die IG Metall-Spitze hat offensichtlich kein Interesse an einer solchen wirksamen Interessenvertretung in einem Industriezweig, der für eine tatsächliche Verkehrswende steht.

⁴³ „Bundesweit erzielt die Radbranche einen Umsatz von 16 Milliarden Euro und beschäftigt etwa 278.000 Vollzeit-Mitarbeiter. 72 Millionen Fahrräder werden deutschlandweit gezählt. Im Jahr 2014 wurden allein in Deutschland 2,14 Millionen Fahrräder produziert. Diese und weitere Zahlen sind Ergebnisse des Kurzgutachtens 'Daten zur Fahrradwirtschaft in Baden-Württemberg' im Rahmen der RadSTRATEGIE der Landesregierung Baden-Württemberg.“ Siehe: <https://www.200jahre-fahrrad.de/das-fahrrad-im-fokus/das-fahrrad-im-lauf-der-zeit/wachstumsbranche-fahrradwirtschaft> [abgerufen am 24.2.2018].

⁴⁴ <https://www.umweltbundesamt.de/daten/umwelt-wirtschaft/beschaeftigung-umweltschutz> [abgerufen am 23.3.2018].

verwandeln, wenn der ÖPNV im motorisierten Verkehr das Hauptverkehrsmittel werden würde.⁴⁵

Generell gilt: Das Geld, das die Gesellschaft im Rahmen der Autogesellschaft (unabhängig von der Herstellung von herkömmlichen oder von Elektro-Autos) ausgibt, ist Geld für eine *kapitalintensive* Produktion: viel Geld wird eingesetzt, um viel Kapital zu binden und relativ wenige Menschen zu beschäftigen. Die skizzierte alternative Transportorganisation würde ebenfalls ausschließlich Geld einsetzen, das (bislang) für Mobilität und Transport ausgegeben wird. Doch dieses Geld würde jetzt für deutlich mehr arbeitsintensive Investitionen ausgegeben. Man würde für dasselbe Geld deutlich weniger totes Kapital bewegen und Millionen Menschen mehr beschäftigen können. DAS gilt erst recht dann, wenn zugleich, was sinnvoll wäre, die Arbeitszeiten bei vollem Lohn- und Personalausgleich reduziert werden würden.

Vor allem gilt: Die unnötigen und die zerstörerischen Investitionen und die falschen Subventionen im Verkehrssektor liegen auf einem vergleichbar hohen Niveau wie die Kosten einer Verkehrswende-Politik.⁴⁶

Bilanz: Eine Verkehrswende-Politik könnte durch Umverteilung von Geldern, die im Verkehrsbereich ausgegeben bzw. an Subventionen gewährt werden, bezahlt werden. Man könnte sie mehr oder weniger zum Nulltarif bekommen. Umgekehrt gilt: Die Autogesellschaft, egal ob mit herkömmlichen oder Elektro-Autos, kommt die Gesellschaft allein deshalb teuer zu stehen, weil damit zumindest im nächsten (wohl entscheidenden) Jahrzehnt die Emissionen, die das Klima belasten, weiter gesteigert werden.

⁴⁵ Ein Nulltarif im ÖPNV könnte durch eine allgemeine Nahverkehrsabgabe (die eine soziale Komponente haben muss) finanziert werden. Dies findet im Übrigen längst bei den Studierenden statt – via die Semester-Tickets. Vor der Einführung dieses Studi-Nulltarifs hieß es tausendfach, das sei „nicht finanzierbar“. Und im Übrigen „rechtlich nicht machbar“. Doch das Studi-Ticket hat sich durchgesetzt; es gilt inzwischen als Selbstverständlichkeit. Übrigens: Die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) waren Ende der 1920er Jahre gewinnbringend; sie brachten dem Stadtsäckel Geld ein. Dieses Geheimnis wird dann entzaubert, wenn man sich vor Augen führt: Anstelle der teuren U-Bahnen war die Tram das wichtigste Verkehrsmittel (mit rund 50 Prozent aller BVG-Fahrgäste!). Und auf diesem „preiswerteren“ Netz bewegten sich im Jahr mit bis zu 2,2 Milliarden Fahrgästen rund 40 Prozent mehr Fahrgäste als heute bei der BVG. Siehe Wolf, Berlin - Weltstadt ohne Auto, a.a.O., S. 62.

⁴⁶ Die addierten jährlichen Kosten für die Subventionierung des Dieselkraftstoffs, der Geschäftswagen und von Kerosin belaufen sich in Deutschland auf mehr als 15 Milliarden Euro jährlich. In dem oben skizzierten Verkehrswende-Programm sollten auch die aktuell getätigten und die zu erwartenden Subventionen für Elektro-Pkw hinterfragt werden. Die zerstörerischen, fest eingeplanten Investitionen für Stuttgart 21 (Restsumme: 5-7 Mrd. Euro), Fehmarnbelt-Querung (1,5 Mrd. Euro), einen unnötigen neuen Tunnelbahnhof in Frankfurt/Main Hbf. (3-4 Mrd. Euro) und die neue Münchner „Zweite S-Bahn-Stammstrecke (6 Mrd. Euro) addieren sich auf weitere 15-18 Milliarden Euro. Ein – nötiger, dringend zu fordernder – Verkauf der Auslandstochter der Deutschen Bahn AG erbrächte weitere 10-12 Milliarden Euro. Usw.usf.

„Eine Verkehrswende dieser Art ist nicht mehrheitsfähig“ // Das ist falsch. So gut wie immer dann, wenn konkrete Projekte für eine Verkehrswende entwickelt und wenn für diese klug und medial durchdacht geworben wird, lassen sich für eine solche Politik Mehrheiten gewinnen.

So gibt es seit Mitte der 1970er Jahre in Deutschland, entgegen den wütenden Reaktionen des deutschen Verkehrsministers, Mehrheiten für ein Tempolimit. Doch eine solche Maximalgeschwindigkeit wird, wie oben beschrieben, nicht eingeführt. Selbst in den Jahren 1998 bis 2005 unter Rot-Grün durfte das kein Thema sein. Als der SPD-Parteitag im Oktober 2007 in Hamburg ein Tempolimit von 130 km/h für Autobahnen beschloss, war das Geschrei bei den damaligen Parteirechten (mit Peter Struck als Fraktionsvorsitzendem) und den damaligen Parteilinken (mit Andrea Nahles als Vorsitzender des Forums Demokratische Linke 21) groß. Es hieß, das sei „nicht durchsetzbar“. Durchsetzbar meinte jedoch immer: nicht durchsetzbar gegenüber der Autoindustrie und ihrer Lobby in Parlament und Regierung. Es gab in einem halben Dutzend Umfragen deutliche Mehrheiten gegen eine Bahnprivatisierung und für eine Flächenbahn. In der Frage der Fahrverbote für Diesel-Pkw in Innenstädten gab es im Februar 2018 immerhin ein Patt.⁴⁷ Oben wurden bereits die mehr als 70 Prozent zitiert, die sich im Januar 2018 in einer repräsentativen Umfrage für einen ÖPNV-Nulltarif aussprachen.

Auch auf kommunaler Ebene gibt es fast immer dann Mehrheiten für eine Einschränkung des Autoverkehrs, wenn Alternativen geboten werden und wenn das eigene Wohnumfeld und das Wohl von Menschen und Kindern im Zentrum stehen. Generell gilt: Je besser das ÖPNV-Angebot ist, desto niedriger ist die Pkw-Dichte: In Stuttgart mit einem schlechten ÖPNV-Angebot haben knapp 30 Prozent der Haushalte kein Auto, in Hamburg mit einem deutlich besseren ÖPNV sind es 40 Prozent und in Berlin mit seinem – im BRD-Durchschnitt – ziemlich guten öffentlichen Verkehr sind es 50 Prozent.

In Österreich gibt es in den Bundesländern mit dem niedrigsten Durchschnittseinkommen die höchste Pkw-Dichte. Zum Teil ist diese fast doppelt so groß wie diejenige im relativ reichen Wien. Warum bloß? Ganz einfach: Weil der miserable öffentliche Verkehr in diesen Ländern im Allgemeinen und auf dem Land im Besonderen zum Autobesitz zwingt.

Sobald eine langfristig orientierte mit einer durchdachten medialen Strategie begleitete Politik der Verkehrswende durchgeführt wird, können reale und „latente“ Mehrheiten in der Bevölkerung mobilisiert werden. Dies dokumentieren auch die bereits angeführten Beispiele Kopenhagen und Münster. Dies verdeutlicht auch die verkehrliche Realität in der

⁴⁷ Dabei handelte es sich hier „nur“ um eine Negativ-Forderung; diese war nicht eingebettet in ein positives, das Verbot ergänzendes und damit latent aufhebendes Verkehrswendeprojekt (wie z.B. ÖPNV-Nulltarif und/oder ÖPNV-Ausbau). Siehe: https://www.welt.de/newsticker/dpa_nt/infoline_nt/wirtschaft_nt/article173796711/Umfrage-Deutsche-zu-Fahrverboten-gespalten.html

österreichischen Hauptstadt Wien. Die dort seit mehr als einem Jahrzehnt einigermaßen konsequent betriebene Verkehrswende-Politik führte dazu, dass der Anteil des Umweltverbundes kontinuierlich steigt und der Pkw-Verkehr und der Pkw-Besitz rückläufig sind.⁴⁸

Das Setzen auf das Elektroauto ist eine Sackgasse. Der Austausch des Antriebsstrangs von Verbrennungsmotor mit Benzin- oder Diesel-Tank zu Elektromotor und Batterie führt in der Gesamtbilanz und auf globaler Ebene zu einer weiteren, massiven Erhöhung der Zahl an konventionellen Pkw und an Elektroautos. Mit ihm sind gesteigerte alte Belastungen und neue Belastungen für Umwelt, Klima, Stadtqualität und die menschliche Gesundheit verbunden. Der Ausstieg aus dem Autowahn und die Umsetzung einer Verkehrswende-Politik ist aus Sicht der Menschen, der Natur, der Umwelt, des Klimas und der Gesamtwirtschaft ein Win-Win-Projekt.

⁴⁸ Pressemitteilung des VCÖ vom 7. November 2017: „Bereits 760.000 Personen haben eine Öffi-Jahreskarte für Wien. Damit gibt es in Wien deutlich mehr Öffi-Jahreskarten als Pkw. [...] Vor zehn Jahren gab es in Wien noch doppelt so viele Autos wie Jahreskarten für den Öffentlichen Verkehr. [...] Mit 760.000 haben die Jahreskarten die Pkw (697.000) bereits deutlich überholt. Damit sticht Wien unter den EU-Hauptstädten hervor.“ <https://www.vcoe.at/news/details/vcoe-in-wien-deutlich-mehr-oeffi-jahreskarten-als-pkw> [abgerufen am 23.2.2018]