

## **Für eine radikale Verkehrswende!**

Die Forderung nach einer radikalen Verkehrswende betrifft nicht nur die Klimagerechtigkeit. Denn durch weniger Verkehr steigt auch die Lebensqualität (1). Umso erstaunlicher ist es, dass 60% der deutschen Verkehrsinfrastruktur für Kraftfahrzeuge und nur 3% für Fahrräder ausgerichtet sind (2). Aber wie es der Verkehrsexperte Weer Canzler sagt: „Jede Verkehrsinfrastruktur induziert ihre Nachfrage. Wer Radverkehrsinfrastruktur sät, erntet Radverkehr.“ (3) Da es aber für den Ausbau des Öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV) und Radwegen derzeit schlecht steht, muss die Gesellschaft jetzt aktiv werden: Mobilität ist ein soziales Grundrecht (4). Es muss den Bedürfnissen aller Menschen angepasst werden und damit dem großen Ziel näher zu kommen, die Klimakrise aufzuhalten.

### *Bruch mit dem Paradigma des Individualverkehrs*

Die Suche der Automobilindustrie nach alternativen Antriebsmöglichkeiten gibt vor, dass technologische Innovationen die Klimakrise lösen könnten und dass individuelle sowie gesellschaftliche Verhaltensänderungen nicht erforderlich seien. Zwar erzeugen Elektrofahrzeuge beim Fahrbetrieb weniger Kohlenstoffdioxid, ihre Herstellung, wie beispielweise der Batterien, schadet jedoch erheblich der Umwelt (5). So wird verschleiert, dass der Lithium-Abbau für Batterien im globalen Süden mit enormen Umweltbelastungen und Menschenrechtsverletzungen einhergeht (6). In Abbaugebieten wird das Wasser für Menschen und Felder immer knapper. Unterdessen rühmt sich der globale Norden mit einer besseren CO<sub>2</sub>-Bilanz. Ein großes Problem stellen jetzt schon die Entsorgung und das Recycling der E-Auto-Batterien dar. Auch beim derzeitigen Strommix ist die Nachhaltigkeit von Elektrofahrzeugen fragwürdig und die hohen Anschaffungskosten sowie das Fehlen von Service-Infrastruktur vielerorts macht die Elektromobilität zur Mobilität der Reichen.

Die CO<sub>2</sub>-Bilanz von mit Wasserstoff betriebenen Fahrzeugen ist besser als beim rein batterieelektrischen Antrieb und es können deutlich kleinere Batterien verwendet werden. Allerdings wird Wasserstoff meist durch Dampfreformierung aus fossilem Erdgas gewonnen und ist damit ebenfalls keine umweltverträgliche Alternative (7). Agorakraftstoffe wie Bioethanol aus Getreide weisen durch eine hohe Wasserverschmutzung eine sehr schlechte Umweltbilanz auf und können dazu führen, dass Agrarkonzerne ärmerer Länder den Anbau von Lebensmitteln zugunsten von devisa-bringenden Ethanolpflanzen vernachlässigen (8). Eine reine Antriebswende bei weiterhin hohem Verkehrsaufkommen stellt also keine Lösung dar. Vielmehr muss der Individualverkehr radikal reduziert und der öffentliche Verkehr, bei dem mehr Personen mit geringerem Energieaufkommen bewegt werden, elektrifiziert werden, schließlich fährt die Bahn noch 40% ihrer Strecken mit Diesel (9).

### *Für autofreie Städte!*

Da 60% aller innerstädtischen Autofahrten kürzer als 5 km sind (10), ist es naheliegend, den Ausbau einer komfortablen, sicheren, engmaschigen Radinfrastruktur zu fordern, die gute Fahrradabstellmöglichkeiten, Bikesharing, Vorrang- und Radschnellstraßen umfasst. Auch der Fuß- und Rollstuhlverkehr kann durch breite, barrierefreie Wege und Beseitigungen von Lücken im Fußwegenetz gefördert werden. Eine Stadtplanung, die Stadtteilzentren, Wohnen, Arbeiten, Freizeit

und Versorgung vereint (11), ermutigt zum Radfahren, Zu-Fuß-Gehen oder Rollstuhlfahren. Stadtentwicklungs- und Verkehrsplanung müssen also eng miteinander verzahnt sein.

Für weitere Wege bedarf es alternative Verkehrsangebote: Car- und Ridesharing-Angebote, aber allen voran ein massiv ausgebauter, ticketfreier und damit für alle zugänglicher ÖPNV. Außerdem braucht es mehr Personal und bessere Löhne im ÖPNV. Der ÖPNV sollte an der realen Nutzung ausgerichtet sein (12), da leere Busse das Klima ebenfalls belasten (13). Der gesamte öffentliche und alternative Stadtverkehr könnte digital abgebildet werden (15), was eine datensensible Digitalisierung voraussetzt (13). Helsinki nutzt bereits eine Flatrate-App, die alle Verkehrsmittel vereint (16).

Für diese Veränderungen müssen Bauordnungen, die StVO und das StVG an klimaneutrale Verkehrsmittel angepasst werden (17). Autostraßen und Parkplätze (Parkplatzflächen in München: 5300 km<sup>2</sup> (18)) sollten weitgehend Radwegen, Straßenbahntrassen, Busspuren, Abstell- und Ladestellen, aber auch lebensqualitätsfördernder Infrastruktur wie Parks, Kultur und Wohnraum weichen. Da verschiedene Berufsgruppen wie Handwerker\*innen, aber auch Rollstuhlfahrende und Rettungsfahrzeuge auf Autos angewiesen sind, bleibt ein Teil der Autoinfrastruktur erhalten.

### *Autoarme ländliche Regionen*

Gerade auf dem Land ist es meist schwierig, auf ein Auto zu verzichten. Die Strecken bis zum nächsten Supermarkt sind lang und es fehlt an öffentlichen Verkehrsangeboten. Ein Auto ist teuer. Nicht jede\*r kann sich das leisten. Neben den kollektiven Kosten durch Umweltbelastung und Infrastruktur, müssen Menschen für die Anschaffung, den Unterhalt, Treibstoff, Versicherungen, Steuern und Reparaturen aufkommen. Dieses Geld sollte lieber zum Lebensunterhalt und für den Ausbau der öffentlichen Verkehrsstruktur genutzt werden, denn viele der oben genannten Veränderungen können auch für das Land übernommen werden, zum Beispiel Jobtickets (anstelle Pendlerpauschale), ein verzahnter Mobilitätsmix (Fahrrad, zu Fuß, Sharing), Bürger\*innenbusse, ÖPNV on demand, Bürger\*innenautos, Carsharing, Mitfahrgelegenheiten, Mitfahrbänke und weitere (19). So ist im Verbund mit der Stadt auch der Pendelverkehr durch Stadt-Umland-Bahnen und Fahrradwege zu erschließen (20), wobei diese nur in funktionierender überregionaler Abstimmung und Koordination durch geringere bürokratische Hürden durchgesetzt werden können (21).

### *Straßenbau stoppen! Für bessere Arbeitsbedingungen im ÖPNV!*

Die klimapolitische Bedeutung des ÖPNV muss in den Arbeitsbedingungen der Angestellten zum Ausdruck kommen. Eine Verbesserung der Beschäftigungsverhältnisse ist notwendig, denn seit 1988 ist die Anzahl der Beschäftigten durchschnittlich um 18% gesunken, während die Anzahl der Fahrgäste um 24% gestiegen ist. So müssen also weniger Beschäftigte deutlich mehr Fahrgäste transportieren. Auch Werkstätten, Verwaltung, Reinigungspersonal und Kontrolleur\*innen sind vom Personalabbau betroffen. Die angestrebten Kostenreduzierungen gehen zu Lasten der übrigen Beschäftigten. Die starken Belastungen führen zu hohem Krankenstand (22). Beim ÖPNV darf nicht länger gespart werden!

Finanzielle Mittel sind dafür durchaus vorhanden, wenn zeitgleich der Ausbau von Straßen gestoppt wird. 2019 wurden 233 km neue Fernstraßen fertiggestellt, aber nur 6 km neue Schienen. Die rechtlich verlangte Prüfung von Alternativen fand bei einigen Schienenprojekten, jedoch bei keinem einzigen Fernstraßenbauprojekt statt. Seit 1994 kamen auf 150 km neue Straßen nur 1 km neue Schienen. Der Bundesverkehrswegeplan 2030 sieht 850 km neue Autobahnen und Bundesstraßen vor, obwohl Deutschland bereits eines der dichtesten Fernstraßennetze Europas hat, das Ökosysteme zerschneidet und zerstört. (23)

Ein massiv ausgebauter, ticketfreier ÖPNV mit guten Arbeitsbedingungen und hohen Löhnen erscheint möglicherweise illusorisch. Im derzeitigen System ist es schwer vorstellbar, dass die Bedürfnisse von Menschen und Klimagerechtigkeit vereint werden können. Wenn wir dieses Ziel also ernsthaft verfolgen wollen, müssen wir uns auch ernsthaft Gedanken über einen Systemwandel machen.

(1) [https://www.boell.de/de/2018/12/18/weniger-autos-mehr-leben-auf-den-strassen?dimension1=ds\\_regionale\\_verkehrswende](https://www.boell.de/de/2018/12/18/weniger-autos-mehr-leben-auf-den-strassen?dimension1=ds_regionale_verkehrswende)

(2) <https://taz.de/Verkehrspolitik-und-Mobilitaetswende/!5731276/>

(3) <https://www.rosalux.eu/de/article/1739.reset-der-verkehr-nach-corona.html>

(4) <https://sand-im-getriebe.mobi/sofortprogramm-klimagerechtigkeit/>

(5) Dominic A. Notter u. a.: *Contribution of Li-Ion Batteries to the Environmental Impact of Electric Vehicles*. In: *Environmental Science and Technology*. Band 44, 2010, S. 6550–6556, [doi:10.1021/es903729a](https://doi.org/10.1021/es903729a)

(6) <https://www.n-tv.de/mediathek/bilderserien/wirtschaft/Fluch-und-Segen-des-weissen-Goldes-article20709401.html>

(7) <https://www.schroedingerskatze.at/author/schroedingers-katze/>

(8) <http://www.spiegel.de/spiegelspecial/0,1518,474490,00.html>

(9) <https://www.zeitschrift-luxemburg.de/antriebswende/>

(10) <https://taz.de/Verkehrspolitik-und-Mobilitaetswende/!5731276/>

- (11) <https://www.luft-reinheitsgebot.de/forderungen/>
- (12) <https://www.zeitschrift-luxemburg.de/smart-und-oeffentlich-der-oepnv-braucht-ein-update/>
- (13) <https://www.zeitschrift-luxemburg.de/smart-und-oeffentlich-der-oepnv-braucht-ein-update/>
- (14) [https://www.boell.de/de/2018/12/18/alle-verkehrsmittel-aus-einer-hand?dimension1=ds\\_regionale\\_verkehrswende](https://www.boell.de/de/2018/12/18/alle-verkehrsmittel-aus-einer-hand?dimension1=ds_regionale_verkehrswende)
- (15) <https://sand-im-getriebe.mobi/sofortprogramm-klimagerechtigkeit/> → ggf bessere Quelle
- (16) [https://www.boell.de/de/2018/12/18/alle-verkehrsmittel-aus-einer-hand?dimension1=ds\\_regionale\\_verkehrswende](https://www.boell.de/de/2018/12/18/alle-verkehrsmittel-aus-einer-hand?dimension1=ds_regionale_verkehrswende)
- (17) <https://taz.de/Verkehrspolitik-und-Mobilitaetswende!/5731276/>
- (18) <https://www.heise.de/tp/features/Parkplaetze-Vergeudung-von-urbanem-Raum-4122552.html>
- (19) <https://www.sueddeutsche.de/autoren/felix-reek-1.1821867>
- (20) <https://www.luft-reinheitsgebot.de/forderungen/> → ggf bessere Quelle
- (21) [https://www.boell.de/de/2018/12/18/nachhaltige-stadt-und-verkehrsplanung?dimension1=ds\\_regionale\\_verkehrswende](https://www.boell.de/de/2018/12/18/nachhaltige-stadt-und-verkehrsplanung?dimension1=ds_regionale_verkehrswende)
- (22) <https://taz.de/Warnstreiks-im-oeffentlichen-Nahverkehr!/5717083/>
- (23) <https://www.bund.net/themen/mobilitaet/infrastruktur/?wc=24556>