

VERKEHRSWENDE

Weniger Autos - mehr Lebensqualität

www.verkehrswende-jetzt.de



Büro für ungewöhnliche Maßnahmen zur Verkehrswende
Geschäftsstelle (Peter Grottian / Eno Wohlgemuth)

Marienstraße 19/20
10117 Berlin
Tel.: 0171 / 83 133 14

Personenbündnis:

Prof. Peter Grottian (FU Berlin, Koordinator Personenbündnis Verkehrswende), Dr. Lutz Mez (Forschungszentrum für Umweltpolitik), Uwe Hixsch (NaturFreunde), Dr. Bernhard Knierim („Bahn für alle“), Prof. Stephan Lessenich (Soziologe, LMU München), Peter Grohmann (Die Anstifter / Stuttgart 21), Julia von Staden (Die Anstifter / Stuttgart 21), Werner Sauerborn (Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21), Eno Wohlgemuth (Koordinator Personenbündnis Verkehrswende), Herbert Nebel (Liga für Menschenrechte), Weert Canzler (Mobilitätsforscher), Hendrik Auhagen (Mobilitätsexperte, „Bahn für alle“), Prof. Stephan Rammler (Mobilitätsforscher), Denis Petri (Changing Cities e.V.), Milos Casal (Changing Cities e.V.)

19.06.2018

Charta Verkehrswende 2018

Weniger Autos – mehr Lebensqualität

Wir, ein Personenbündnis aus den Sozialwissenschaften und Mobilitätsforschung, Vertreterinnen und Vertretern von Umwelt-, Verkehrs- und Bürgerrechtsinitiativen sowie von außerparlamentarischen Organisationen, stellen die nachfolgende Charta einer Verkehrswende zur Diskussion.

Wir orientieren zu den Entscheidungsprozessen zur Verkehrswende. Insbesondere zum Autogipfel am 20. Juli 2018 in Stuttgart. Wir werden in Berlin und Stuttgart eine Pressekonferenz, ein Hearing zu den Alternativen der Verkehrswende veranstalten und Aktionen besonderer Art präsentieren.

Wir wenden uns auch an die Öffentlichkeit, weil Bundesregierung und Automobilindustrie fast gleichermaßen an einer Dethematisierung von Dieselgate und einer echten Verkehrswende-Politik interessiert sind. Im Haushalt werden Verkehrswende-Projekte beschnitten, das EU-Vertragsverletzungsverfahren ausgesetzt, die Autogipfel-Expertisen auf den Müll geworfen, Fahrverbote weginterpretiert und die Automobilindustrie vergötzt. Statt weniger Autos und mehr Lebensqualität für die Menschen dominieren die Bilanz Imperative der Automobilindustrie. Merkel will die Automobilindustrie tatenlos in die Pflicht nehmen und Scheuer setzt Nachrüstungs Pflichten, die in den Konzernzentralen eher für Heiterkeit sorgen. Die Regierung wagt noch nicht einmal die Verantwortlichen an einen Tisch zu bringen. Die Verkehrswende-Debatte hatte eine kurze Blüte, zur Zeit findet ein Begräbnis 3. Klasse statt, das die Öffentlichkeit und die Opposition ohne erkennbaren Widerstand in fast grenzenloser Hinnahmefähigkeit maulend akzeptiert.

Wir fordern, dass in der zukünftigen Verkehrspolitik nicht mehr das Auto, sondern die Menschen im Zentrum stehen. Es gilt Verkehrswende-Projekte zu verwirklichen, die unsere Verantwortung gegenüber den Menschen und kommenden Generationen zum Ausdruck bringen.

RECHT auf STADT // Selbstverständlich ist: Wir haben ein Recht auf gesunde Luft. Auf Wohnviertel ohne Verlärmung. Auf Quartiere mit Erholungswert. Auf Städte, in denen der Mensch, nicht zuletzt Kids und Ältere, im Zentrum stehen. Tatsächlich wird uns dieses Recht verwehrt. Das Auto ist allgegenwärtig: auf Wegen, Straßen, Plätzen, ja auf Fahrradwegen, Grünflächen, Plakaten, in der Werbung. Die Zahl der zugelassenen Pkw wächst in Deutschland pro Jahr um mehr als eine halbe Million. Wer Urbanität will, fordert eine Verkehrswende.

KLIMASCHUTZ // Selbstverständlich ist: Die CO₂-Emissionen im Verkehrssektor müssen massiv reduziert werden. Tatsächlich kommt es beim Straßenverkehr (und beim Luftverkehr) seit einigen Jahren sogar zum Gegenteil: die das Klima schädigenden Emissionen wachsen wieder an. Wer Klimaschutz will, tritt ein für die Verkehrswende.

DIESELGATE und AUTOKARTELL // Unverständlich ist: Bis heute gab es keinen Dieselgate-Untersuchungsausschuss, der diesen Namen verdient hätte. Im Gegenteil: Der VW-Konzern hält alle wichtige Untersuchungsbeurteilungen, so diejenigen der Kanzlei Jones & Day, unter Verschluss. Dabei hatten diese bislang zu dem Eingeständnis von VW geführt, in verschwörerischer Absicht gegen US-Gesetze verstoßen zu haben. VW bezahlte dafür in den USA bisher rund 25 Milliarden Euro Strafen. In der EU: null. Wer Transparenz und Konsequenz bei Dieselgate einklagt, plädiert für eine Verkehrswende, die die Macht der Autolobby bricht.

NEUE REGIERUNG // Unverständlich ist: Im Vertrag der neuen GroKo-Regierung wird der Abgas-, Korruptions- und Kartellskandal mit keinem Wort erwähnt. Mehr noch: Im Koalitionsvertrag werden keine zukunftsweisenden Strategien zur Bewältigung der aktuellen Krise motorisierter Mobilität angeboten. Die pure Förderung von Elektro-Autos, gar eine 1:1 Umwandlung einer Automobilität mit Verbrennungsmotoren in eine Automobilität mit Elektromotoren wird an der Unwirtlichkeit der Städte und an der Belastung von Umwelt und Klima nichts Grundsätzliches ändern. Anstelle der Fortsetzung der Großen-Pro-Auto-Koalition ist zu fordern eine neue Politik, eine Verkehrswende.

MOBILITÄT für ALLE und NACHHALTIG // Selbstverständlich ist: Wir wollen mobil sein, ohne Lärm, der die Nerven belastet und den Schlaf stört. Wir wollen mobil sein, ohne die Gefährdung und den Ausschluss anderer. Wir wollen mobil sein, ohne Luft und Klima zu schädigen. Wir wollen mobil sein bei vertretbaren Kosten. Tatsächlich findet das Gegenteil statt: Die konkrete Form der motorisierten Mobilität schädigt Mensch, Urbanität und Klima. Nachhaltige Mobilität ist oft zu teuer und vielfach zu gefährlich. Wer für nachhaltige, demokratische legitimierte und sozial ausgestaltete Mobilität eintritt, verlangt die Verkehrswende.

Verkehrswende hat begonnen

Wir stellen fest: Die Menschen sind der Politik vielfach voraus. Das Verkehrsverhalten hat sich oft bereits weg vom Auto, gar von dessen monomodaler Nutzung, entwickelt. Die Zahl der Fahrradfahrenden hat sich deutlich erhöht (in Berlin zwischen 2005 und 2015 verdoppelt). In einigen großen Städten konnten auch die ÖPNV-Anteile gesteigert werden. Der „Umweltverbund“ (zu Fuß Gehen, Radfahren, ÖPNV plus Sharing-Angebote) erreicht vielerorts einen Anteil von mehr als 50 Prozent. Bei vielen Bürgerinnen und Bürgern wächst die „Lust auf Verkehrswende“ – auch weil der Frust über die Auto zentrierte Verkehrspolitik immer größer wird. Oberstes Ziel einer Verkehrswende ist: Wer ohne Auto leben will, muss dazu in der Lage sein - und auch ohne Auto mobil bleiben. In Stadt, Dorf, auf dem Land.

Die Forderungen des Personenbündnisses Verkehrswende

1. Schonungslose Aufarbeitung des Dieselgate-Skandals durch die Berufung einer vom Bundespräsidenten einzusetzenden, unabhängigen Untersuchungskommission, die ihre Ergebnisse des Staats- und Unternehmensversagens bis 2020 vorlegen soll.
2. Die Lust auf Verkehrswende der Menschen mobilisieren und nicht die Optimierung von Konzernbilanzen. Es geht um eine „Strukturpolitik der kurzen Wege“ und um einen Abschied vom Autowahn:
 - Konsequente Einhaltung der Grenzwerte für Schadstoffemissionen;
 - Wiedergutmachung der Autohersteller, die Kosten der Nachrüstung intelligent zu übernehmen;

www.verkehrswende-jetzt.de

- „Intelligente Halbierung der Tarife“ im öffentlichen Verkehr bis 2019. Im Nahverkehr die flächendeckende Einführung des „Wiener Modells“ fördern - für 365 Euro freie Jahresfahrt im ÖPNV;
 - Elektromobilität Schiene optimieren: 100 % Elektrifizierung – 50% mehr Fahrplanangebote und Ausbau von Bahnen, Bussen und Straßenbahnen durch: Kostendeckende Querfinanzierung;
 - Stopp der Subventionierung von Dieselmotoren, Abschaffung des Dienstwagenprivilegs, Kerosinbesteuerung (15-18 Mrd. Euro);
 - Flächendeckende und obligatorische Parkraumbewirtschaftung: Die Innenstädte gehören den Menschen und nicht den Autos;
 - Die Lust am Fahrradfahren durch massive Anschubfinanzierung von Fahrradwegen anreizen, sowohl für geschützte Fahrradwege, als auch für Fahrradschnellwege;
 - Ermutigung Initiativen der Interessenvertretungen aller Bahnfahrer auf regionaler und bundesweiter Ebene zu etablieren. Das Leiden der Bahnfahrer durch den Schienenersatzverkehr, jahrelange Streckensperrungen und Informationskatastrophen muss endlich beendet werden;
 - Investitionsprogramm und Arbeitszeitverkürzung schaffen mehrere 100.000 Arbeitsplätze;
3. Um die international akzeptierten Klimaschutzziele zu erreichen, muss der Verkehr, das heißt derzeit vor allem der Pkw- und Lkw-Verkehr, umgehend und umfassend dekarbonisiert werden. Das bedeutet zum einen insgesamt weniger Fahrzeuge und zum anderen eine verbindliche Ausstiegsperspektive für den Verbrennungsmotor. Statt jedoch nur den Antrieb auszutauschen bedarf es einer vernetzten Elektromobilität und attraktiver intermodaler Mobilitätsdienstleistungen. Dafür kann die Digitalisierung genutzt werden. Große Chancen bestehen darin, dass der elektrifizierte Verkehr zum wichtigen Bestandteil des Erneuerbaren-Energien-Systems wird. Für die Verkehrswende sind die gesetzlichen und steuerlichen Rahmenbedingungen dringend anzupassen: Es sind umfängliche Realexperimente für die Nutzung vernetzter E-Mobilitätskonzepte jenseits des privaten Autos nötig.
4. Die globale Marktdynamik im Automobilbau (technologische Trends der Elektrifizierung, Automatisierung und Vernetzung; Sharing Mobility) führt zur Transformation der Autoindustrie und es entstehen mittelfristig enorme Risiken für die deutsche Autoindustrie, die nur durch die Einbindung der Transformationsbemühungen in ein umfassendes, gesellschaftsweites Verkehrswendekonzept reduziert werden können. Verkehrswendepolitik ist also angesichts der Erneuerungsbemühungen - sowohl in den kalifornischen und chinesischen Technologieformen, als auch auch der chinesischen Politik - Industriepolitik zur Sicherung und Erneuerung zukunftsfähiger Arbeitsplätze in den großen automobilen Wertschöpfungsregionen Deutschlands.