



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

Kurzfassungen der Redebeiträge

„Wie könnte das aussehen: Weniger Autos – mehr Lebensqualität.“

Von Weert Canzler

Man muss sich nur umsehen: Die Autodominanz ist überwältigend. Gleichzeitig beobachten wir vor allem in den Städten, dass sich das Verkehrsverhalten weg von einer monomodalen Autonutzung hin zu einer multimodalen Präferenz, bei der ganz unterschiedliche Verkehrsmittel für die täglichen Wege verwendet werden, verschiebt. So steigt die Zahl der Fahrradfahrenden sichtbar und messbar. Alleine in Berlin hat sich die Nutzerzahl zwischen 2005 und 2015 verdoppelt. Hinzu kommt, dass sich in den großen Städten auch die Anteile des öffentlichen Nahverkehrs erhöht haben. Der „Umweltverbund“ plus Sharingangebote erreicht vielerorts einen Anteil von 40 Prozent. Zusammen mit den Fußwegen ist damit die Verkehrswende in den großen Städten bereits eingeleitet. Mehr Lebensqualität und eine Dekarbonisierung des Verkehrs erfordern den Ausstieg aus der Verbrennungsmotortechnik, doch kann die Lösung nicht allein in der Elektrifizierung der Automobile liegen. Ebenso wichtig ist es, den ÖV zu verbessern und die Bedingungen für die aktive Mobilität, also für das Zufußgehen und das Radfahren, zu verbessern.

Wie mehr Lebensqualität mit weniger Autos aussieht, zeigen Städte wie Kopenhagen, Utrecht oder Wien. Dort spielen das Fahrrad oder der Öffentliche Verkehr die erste Geige. Der öffentliche Raum wird vielfältig genutzt, die Zufriedenheit der Bürgerinnen und Bürger ist so hoch wie nie zuvor. Gleichzeitig gehören diese Städte zu den Spitzenreitern in allen Vergleichen, in denen es um Aufenthaltsqualität und damit letztlich um die Attraktivität geht.

„Pfade einer neuen Verkehrspolitik“

Von Prof. Stephan Rammler

1. Primat der Politik wiedergewinnen.

Die Verkehrswende wird nicht gelingen ohne eine gemeinsame gesamtgesellschaftliche Anstrengung aller am Verkehrsmarkt beteiligten Akteursgruppen: Unternehmen, Verbraucher und Politik muss(t)en an einem Strang ziehen, um die einhundertjährige "Pfadabhängigkeit" einer dominanten Automobilkultur zu einem zukunftsfähigen und sozial gerechten Mobilitätssystem für alle umzubauen. Der Politik käme dabei die doppelte Rolle des moderierenden und zugleich gestaltenden Hauptakteurs zu, der sich an die eigentliche Aufgabe der Politik erinnert, gesellschaftliche Probleme und Ungerechtigkeiten über regulative und investive Politikstrategien zu lösen. Dabei braucht es mehr Redlichkeit, Mut und klare Gestaltungsziele, anders als das heutige Wegducken vor den Lobbys der Autobauer, Automobilclubs und den stetigen bayrischen Sonderinteressen.

2. Mobilität-zukunftspakt

In einem dringend benötigten Mobilität-zukunftspakt würden pull-Strategien (Ausbau der Alternativen zum privaten Autoverkehr in Stadt und Land) den regulativen push- Ansätzen (City-Maut, Blaue Plakette, CO₂-Grenzwerte, emissionsabhängige Kfz- Besteuerung, etc.) vorangestellt. Auch braucht es eine Verkehrspolitik der zwei Geschwindigkeiten, die die besondere Abhängigkeit ländlicher Bevölkerungsgruppen vom Auto berücksichtigt. Von den Unternehmen würde in dieser Paktkonstellation neben der absolut transparenten Aufarbeitung des Dieselskandals erwartet, sich schneller als bislang in Richtung emissionsfreier Antriebe und neuer Nutzungskonzepte und Geschäftsmodelle der Mobilität zu bewegen. Die Politik würde hier insbesondere experimentelle Reallabore in unterschiedlichen Siedlungslagen ermöglichen, z.B. über eine temporäre Modifikation des Personenbeförderungsgesetzes, das in seiner überkommenen Form massiv Nutzungsinnovationen verhindert. Die Politik würde vor allem aber die beschleunigte technische Transformation der Branche mit eigener Beschaffungspolitik von Fahrzeugen, vorwettbewerblichen Forschungs- und Entwicklungsleistungen und den Mut zur verbraucherseitigen Markttransformation unterstützen. Von den Verbraucher würde erwartet, ihre enorme Bigotterie zu überdenken und abzulegen: "Wasch mich, aber mach mich nicht nass", ist keine wirklich faire Haltung gegenüber der Politik. Ohne eine strukturelle und dauerhafte Markttransformation der Verkehrsnachfrage in Richtung eines multimodalen Verkehrsverhaltens und der Produktwahl in Richtung emissionsfreie Antriebe, wird weder die Verkehrswende noch die nötige Transformation der Autoindustrie gelingen.

3. Verkehrswende von unten

Die nationale Politik versagt im Augenblick vollkommen. Das krude Desaster, das wir Verkehrspolitik nennen, wird seit Jahren in Geiselschaft genommen durch die Vertretung machtpolitischer Partialinteressen Bayerns über den Hebel des Verkehrsministeriums, es wird zerrieben zwischen den mächtigen Lobbys Brüssels und Berlins, und es ist im Kern orientierungs-

und verantwortungslos gegenüber der Zukunft. In dieser Situation eines massiven Rollbacks ist von der nationalen Verkehrspolitik realistischerweise sehr wenig zu erwarten. Demgegenüber sind vielfältige Aufbruch-, Such- und Experimentierbewegungen auf kommunaler Ebene zu beobachten. Hier besteht zumindest ein wenig Hoffnung auf eine Art kommunaler Sammlungsbewegung für eine "Verkehrswendepolitik von unten". Hier sind die Probleme virulent, hier können den jeweiligen Bedingungen entsprechend sehr genaue Politikansätze entwickelt werden, hier sind investive und regulative Instrumente anwendbar, die nicht alle Probleme lösen, aber wenigstens ein starkes Signal senden können.

„Ökonomische Macht und fehlendes Bürgerengagement“

Von Prof. Stephan Lessenich

Es ist also kein Geheimnis, dass der ungebremste Automobilität dieser Gesellschaft Ausweis eines gigantischen Markt- und Staatsversagens ist. Doch wer bei dieser schlichten Wahrheit stehen bleibt, erkennt das ganze Ausmaß des Problems – dass zur modernen Verkehrskatastrophe nämlich auch die gesellschaftlich weitverbreitete Freude am Fahren beigetragen hat. Es ist daher nicht nur über Staats- und Marktversagen, sondern auch über Bürgerversagen zu reden.

Das herrschende Automobilitätsregime ist ein Externalisierungsregime: Es funktioniert nur durch fortgesetzte, verallgemeinerte Kostenblindheit. Der spätindustrielle Mensch versteht ungehinderte Automobilität als Lohn seiner Arbeitsmühen und als bürgerliches Freiheitsrecht. Die horrenden gesellschaftlichen Kosten des automobilen Individualverkehrs werden dabei ausgeblendet. Das entspringt aber nicht unbedingt böser Absicht – sondern der Tatsache, dass die Leute eingebunden sind in die große Individualverkehrscoalition von Markt und Staat. Sie handeln in Strukturen, die auf Autofreundlichkeit gepolt sind, sie unterliegen den Zwängen der autogerechten Stadt, sie nehmen Angebote an, die man kaum ablehnen kann, von Eigenheimförderung, Baukindergeld und Pendlerpauschale bis zu Verschrottungsprämien, Umgehungsstraßen und der nächsten Tunnelröhre.

Und doch hat die Verkehrswende bereits begonnen. Es gibt zahllose Menschen, die ihre Handlungsmacht schon dazu nutzen, anders mobil zu sein, anders zu verkehren – technisch wie sozial. Es gilt, die Macht dieser Menschen zu stärken – politisch. Und es gilt, den kleinen Automobilisten in uns allen zu enttarnen – und gemeinsam an den nicht zuletzt auch mentalen und habituellen Infrastrukturen einer Verkehrswende zu arbeiten.

„Mit welchen Schritten schnell die Dynamik einer Verkehrswende auslösen?“

Von Hendrik Auhagen

Ein Viertel der Autobesitzer in den Ballungsgebieten ist nach Umfragen prinzipiell bereit, auf den eigenen PKW zu verzichten, was der Königsweg einer Lösung in vieler Hinsicht wäre. Möglich ist das aber nur, wenn die Wahrnehmungen der Umsteigewilligen ernst genommen werden, nämlich durch:

- eine **Zuverlässigkeitsoffensive**, indem durch regionale und bundesweite Hauptverantwortliche für den Bahnverkehr mit ständiger Erreichbarkeit, eigenen Finanzmitteln und Durchgriffsrechten endlich für einen anderen Umgang mit Großspannen gesorgt wird. Nur wenn Fahrgäste sicher sein können, z.B. bei nächtlichen Zugausfällen oder Großstörungen (wie kürzlich bei der Buchmesse in Leipzig) auf kompetente Betreuung rechnen können, werden sie sich für den Verzicht aufs eigenen Auto entscheiden.

- eine **intelligente Halbierung der Bahnpreise**, die so gestaltet ist, dass sie vor allem für Menschen attraktiv ist, die auf das eigene Auto weitgehend verzichten wollen. Also Preis-Halbierung der Bahncard 100 und des Angebot eines kleineren Pakets von BC 25/50 und nach Schweizer Vorbild mit einer Anzahl frei wählbarer Tageskarten für das Gesamtnetz sowie Taxi- bzw Carsharing-Gutscheinen für einen Preis in der Dimension von 500 Euro, der für Gelegenheitsbahnfahrer zu hoch, für Umsteiger aber hoch attraktiv ist. Selbst bei traumhaft hoher Inanspruchnahme durch vier Millionen Menschen, die dann weitgehend auf das eigene Auto verzichten würden, entstünden so nur Nettokosten bei der Bahn von weniger als zwei Milliarden Euro.

- **Extra-Förderung besonders ehrgeiziger Vor-Ort-Umstiegsstrategien** vom Auto auf Umweltverkehre durch den Bund. Viele Kommunalpolitikerinnen, städtische Verkehrsgesellschaften und vor allem Bevölkerungen sind in den Startlöchern für eine Verkehrswende vor Ort – es braucht nur einen stetigen Zuschuss vom Bund dafür. Die klammheimliche Zurückstufung der im letzten Jahr groß verkündeten Verkehrswendemittel auf einen einmaligen Zuschuss hat dagegen eine völlig demotivierende Wirkung.

- **Entwicklung von Fahrgastvertretungen** auf regionaler und bundesweiter Ebene. Ähnlich wie Gewerkschaften für die Qualität der jeweiligen Arbeitsbedingungen wichtig sind, braucht es eine handlungsfähige Vertretung der Fahrgäste. Analog zu Verbraucher- und Patientenvertretungen könnten in einem ersten Schritt entsprechende VertreterInnen durch Umwelt- und Fahrgastverbände sowie Kommunalvertreter benannt werden, im zweiten Schritt durch Wahlen von Fahrgastvertretern durch Menschen mit Zeitkarten (bzw der Bahncards).

Ergebnis: Umstiegsdynamik. Attraktive Angebote und wachsendes Vertrauen in den öffentlichen Verkehr machen durch Verzicht aufs eigene Auto das urbane Leben attraktiver. Bei stark steigender Nutzung des öffentlichen Verkehrs können die Angebote dichter und noch attraktiver werden und so entsteht die Art von Dynamik, die in der Schweiz zu einer doppelt so hohen Nutzung des Öffentlichen Verkehrs wie in Deutschland geführt hat.

„Democracy – Verkehrswende von unten durch eine mutige Zivilgesellschaft“

Denis Petri

Wer oder was ist Changing Cities?

Changing Cities ist die Kampagnenorganisation für lebenswerte Städte und die urbane Verkehrswende von unten. Mit der Initiative Volksentscheid Fahrrad Berlin haben wir erreicht, dass

www.verkehrswende-jetzt.de

mit dem Mobilitätsgesetz in Kürze ein umfassendes Gesetz verabschiedet wird, das erste Schritte für die Verkehrswende in Berlin gesetzlich festschreibt, so z.B. den unbedingten Vorrang des Umweltverbundes absichert.

Welchen Ansatz verfolgt Changing Cities für die urbane Verkehrswende?

Die Städte ersticken im Autoverkehr. Auch eine Elektrifizierung des Autos wird dies nicht beheben und auch eine Umstellung auf geteilt genutzte autonome Flotten nur bedingt. Die urbane Verkehrswende ist nur durch die Umverteilung von Verkehrsfläche auf das platzsparendste Individualverkehrsmittel für städtische Distanzen möglich: Das Fahrrad. Alle sollen sicher, entspannt, komfortabel und schnell mit dem Fahrrad durch die Stadt kommen können. Die Hälfte aller Autofahrten ist kürzer als fünf Kilometer, 70 Prozent aller Einkäufe passen in einen Fahrradkorb.

Die Umverteilung öffentlichen Raums schaffen Kommunalpolitiker nicht ohne den entsprechenden Druck aus der Zivilgesellschaft, sonst hätten sie es bereits getan, denn objektiv erkannt ist dies seit vielen Jahren.

Changing Cities ist zivilgesellschaftliche Bewegung, die kommunale Plebiszite unterstützt und vernetzt, die entsprechend Druck auf die Kommunalpolitik ausüben und den Kommunalpolitiker*innen gleichzeitig zeigt, dass mit gut gestalteter Verkehrspolitik auch Wahlen zu gewinnen sind.

Das Berliner Beispiel hat inzwischen Initiativen in einer Reihe von Städten in Deutschland inspiriert. Sie alle eint, dass sie den Flächenkonflikt im öffentlichen Raum thematisieren und damit auch die Frage in den Raum stellen, wem wir die Macht über den öffentlichen Raum überlassen wollen. Sie alle eint, dass es um mehr geht, als um ein paar Radwege, sondern dass es um einen Paradigmenwechsel in der städtischen Verkehrsplanung geht.

Dass ein solcher nötig und möglich ist, zeigt nicht nur das Berliner Beispiel. In Barcelona werden, getragen durch eine Bürgerbewegung, die inzwischen mit Ada Colau die Bürgermeisterin stellt, Superblocks eingerichtet, innerhalb derer der Autoverkehr nichts zu suchen hat. Straßen werden wieder Kommunikationsraum, die lokale Wirtschaft gestärkt, Kinder können wieder unbesorgt auf die Straße gelassen werden und die Lebensqualität steigt für alle. Es ist nicht nur ein Umbau des Verkehrssystems, sondern ein umfassendes Programm, das den gerechten Zugang zum öffentlichen Raum und die demokratische Kontrolle über kommunale Infrastrukturen in den Mittelpunkt stellt.

In Deutschland finden politische Entscheidungsträger*innen noch immer oft genug Gründe, um objektiv notwendige und gemeinwohlorientierte Ansätze in der Verkehrs- und Stadtplanung zu verhindern. Changing Cities ist die Bewegung, die Wege sucht und aufzeigt, Verkehrspolitik gestaltbar zu machen und damit aus den Kommunen heraus Druck auf Landes- und Bundesregierung zu machen, die Verkehrswende nicht weiter zu vertagen.