

Einleitung

Die Notwendigkeit einer konsequenten Verkehrswende

It has to start somewhere
It has to start sometime
What better place than here?
What better time than now?
(Rage against the machine¹)

Wir erleben eine Klimakrise. Das Auto trägt wesentlich zur Klimaerwärmung bei. Wir erleben eine Krise der Umwelt und der Städte. Der überwältigende und weiter wachsende Straßenverkehr ist Motor in diesem zerstörerischen Prozess. Wir erleben eine Demokratiekrisse. Die Vorherrschaft von Wirtschaftsinteressen, nicht zuletzt die Macht der Autoindustrie, hat bislang eine wirksame Antwort auf die Klimaerwärmung und die Umweltkrise verhindert. Stattdessen werden Scheinlösungen wie die massenhafte Verbreitung von Elektroautos propagiert.

Klimaerwärmung

Seit drei Jahrzehnten ist bekannt: Es gibt die bedrohliche *menschengemachte Klimaerwärmung*. Setzt sie sich fort, werden sich die Bedingungen auf dem Planeten auf eine Art und Weise verändern, dass menschliches Leben in bislang bewohnten Regionen nicht mehr in angemessener Form stattfinden kann. Hans Joachim Schellnhuber, Gründungsdirektor des Potsdam-Instituts für Klimafolgenforschung, beschrieb in einem Interview irritiert die kaum noch rationalen Re-

1 <https://genius.com/Rage-against-the-machine-guerrilla-radio-lyrics>.

aktionen auf die Warnungen der Klimaforschung: »Es herrscht eine seltsame Gelassenheit. Wir steuern im Irrsinnstempo auf eine unbeherrschbare globale Situation zu, [...] aber viele Medien berichten nur noch mit gequälter Beiläufigkeit darüber.« Schellnhuber erwies sich 25 Jahre lang als eher zurückhaltender, aber engagierter Klimaforscher. Inzwischen hofft er auf eine »Weltbürgerbewegung«, die zwei vor zwölf dem Rad in die Speichen greift.²

Der ständig wachsende Autoverkehr, der sich explosionsartig steigernde Flugverkehr und die globalisierte Container-Schifffahrt, die ebenfalls rasant zunimmt, sind für rund ein Viertel derjenigen Emissionen verantwortlich, die für die Klimaerwärmung entscheidend sind. Auf den Straßenverkehr allein entfällt rund ein Fünftel aller das Klima schädigenden Emissionen. In allen drei Bereichen gibt es Verkehrswachstum und steigende Emissionen. Es war Angela Merkel, die erklärt hatte: »Die weltweite Umweltkrise ist zugleich eine Entwicklungskrise in allen Ländern der Welt; sie ist Folge einer Lebens- und Wirtschaftsweise gegen die Natur.« Allerdings sagte Frau Merkel das vor einem guten Vierteljahrhundert, 1992, auf dem Umweltforum der CDU; sie war damals Umweltministerin.³ Auf den Klimakonferenzen in Katowice 2018 und Madrid 2019 waren die deutschen Vertreterinnen eher kleinlaut. Tatsache ist: Deutschland ist Bremser beim Kampf für Klimaschutz – nicht zuletzt aufgrund der ständig steigenden Pkw-Dichte und der Macht der Autokonzerne. Seit der ersten Umweltkonferenz, auf der die Klimaerwärmung Thema war, in Rio de Janeiro 1992, sind die CO₂-Emissionen nicht, wie es dort als notwendig erachtet wurde, gesenkt worden. Sie stiegen nochmals um 50 Prozent. Und sie stiegen auch in den entwickelten Industriestaaten.

2 Interview in: Süddeutsche Zeitung vom 15. Mai 2018.

3 Uid Extra [Uid = Union in Deutschland], 17/1992 (Thema des Heftes: »Vor Rio. Zum 2. Umweltforum der CDU am 15. Mai 1992 in Bonn«); vgl. Online-Archiv der Konrad-Adenauer-Stiftung: www.kas.de/c/document_library/get_file?uuid=07f6db58-0e26-4e89-7132-d1592d450546&groupId=252038. (Alle Online-Quellen im Text abgerufen zwischen Februar 2018 und März 2020; einige Angaben sind gekürzt, vollständige URLs liegen Autoren und Verlag vor.)

Die Bewegung gegen die Klimaerwärmung ist zugleich eine Bewegung gegen den Straßenverkehr und für eine umfassende Verkehrswende: weg vom Auto und hin zu einer Mobilität, bei der der Mensch, Fußwege, das Fahrrad und öffentliche Verkehrsmittel im Zentrum stehen. Eine solche Verkehrswende stellt einen großen Beitrag zur Reduktion derjenigen Emissionen dar, die die Klimaerwärmung bewirken.

Die Krise der Städte – die Zerstörung von Urbanität

Die Krise der Städte hat vielfältige Ursachen. Die hohen und vielfach explodierenden Bodenpreise und Mieten sind ein Faktor. Der enorme und wachsende Flächenverbrauch, den der Autoverkehr beansprucht, ist ein anderer. Straßenlärm und Luftverschmutzung, vor allem durch den Kfz-Verkehr, sind ein dritter.

In den meisten Ballungsgebieten liegt die Feinstaubbelastung dauerhaft über dem WHO-Grenzwert.⁴ Der größte Teil der Menschen, die in den Städten leben, atmet heute verschmutzte Luft ein. Es sind dabei insbesondere die Bevölkerungsschichten mit den niedrigen Einkommen, die in Wohngegenden mit einer besonders schlechten Luftqualität leben. Die Reduktionen von Schadstoffemissionen, die teilweise bei neuen Automodellen erreicht werden, werden immer wieder aufs Neue zunichte gemacht durch die wachsende Zahl der Fahrzeuge und durch ihr immer größeres Gewicht.

Elektroautos bieten dabei keine Lösung. In der Stadt selbst emittieren sie zwar keine Emissionen, die das Klima belasten. Diese tre-

4 Bei den Messungen der Feinstaubbelastung wird zwischen Feinstaub mit einem Durchmesser von weniger als 10 Mikrometern (»PM 10«) und Feinstaub mit einem Durchmesser von weniger als 2,5 Mikrometern (»PM 2,5«) unterschieden. Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) empfiehlt mit Blick auf die vom Feinstaub ausgehenden Gesundheitsgefahren 1. als Jahresmittel bei PM 10 20 µg/m³, 2. als Jahresmittel bei PM 2,5 10 µgm³, 3. als Tagesmittel bei PM 10 50 µg/m³ (*ohne* zulässige Tage, an denen eine Überschreitung möglich ist) und 4. als Tagesmittel bei PM 2,5 25 µg/m³ – ebenfalls *ohne* zulässige Tage, an denen eine Überschreitung möglich ist. Die Richtwerte der WHO liegen deutlich unter den rechtswirksamen Grenzwerten der EU. In der EU gelten beispielsweise bei der PM-10-Konzentration 50 µg/m³ im Tagesmittel, die jedoch an bis zu 35 Tagen im Kalenderjahr überschritten werden dürfen.

ten jedoch in der Herstellung aufgrund der energieaufwendigen Produktion der Batterien und in den Kraftwerken, die den Strom liefern, auf. Der Strom-Mix stammt auf absehbare Zeit zu einem großen Teil aus fossilen Quellen. Im Übrigen ist Reifenabrieb, der beim Elektroauto ebenso groß ist wie bei herkömmlichen Kraftfahrzeugen, ein wesentlicher Bestandteil der Feinstaubbelastung. Im Übrigen haben Elektrofahrzeuge den gleichen extrem hohen Flächenverbrauch wie herkömmliche Pkw. Raum, der den Menschen genommen wird; ein Flächenverbrauch, der Stau und Stillstand produziert.

Der Kampf für Klimaschutz und das Engagement für eine Verkehrswende sind eng verbunden mit den Bewegungen der Zivilgesellschaft für menschenwürdiges Leben in den Städten. Er ist Teil des Kampfs für das »Recht auf Stadt«.

Die Macht der Autoindustrie und Dieselgate

Ein Jahrzehnt lang haben die Autokonzerne, angeführt von VW, die Software der Dieselmotoren so manipuliert, dass die Schadstoff-Grenzwerte nur auf dem Prüfstand eingehalten werden. In freier Wildbahn, auf den Straßen und Plätzen, wird das Vielfache des Erlaubten in die Stadt- und Landluft geblasen.

Inzwischen wird alles getan, den Vertrauensverlust erstens auf VW zu begrenzen und zweitens nur Dieselmotoren als Bösewichte erscheinen zu lassen. Dabei spricht viel dafür, dass so gut wie alle Autohersteller mit Diesel-Pkw in der Modell-Palette mit vergleichbaren – die menschliche Gesundheit massiv gefährdenden – Manipulationen arbeiteten. Und sehr viel spricht dafür, dass es ähnliche kriminelle Manipulationen auch bei Autos mit Benzinmotoren gibt. Eineinhalb Jahre vor Bekanntwerden von Dieselgate konnte man in *Auto Bild* lesen: »Heutzutage erkennen Steuergeräte, wenn eine Messfahrt vorliegt. [...] Motoren sparen [Emissionen; d. Verf.] [...] nur auf dem Prüfstand, wenn wenig Leistung gefordert wird.⁵ Wohlgermekrt: Als dies in dem zitierten Blatt der Autolobby, das von rund

5 Auto Bild vom 14. Februar 2014.

350.000 Menschen gelesen wird, geschrieben wurde, war Dieselgate noch ein Fremdwort.

Es war die Macht der US-amerikanischen Konkurrenz, die aus der 15 Jahre andauernden Manipulation der Motoren einen Welt-skandal machte und VW und Co. in die Knie zwang. Noch ist die Umweltbewegung nicht stark genug, um die Macht der Autoindustrie an entscheidenden Punkten in Frage zu stellen. Wobei als Resultat von Dieselgate die Aktivitäten gegen die Autokonzerne an Kraft und Kreativität zugenommen haben – nicht zuletzt im September 2019 bei den Aktionen gegen die Internationale Automobilausstellung (IAA). Die Verlegung dieser »Schwarzen Messe der Autofans« von Frankfurt/M. nach München ist sicher auch ein Ergebnis der Klima- und Umweltbewegung.

Die Autobranche genoss jahrzehntelang ein hohes Ansehen in der Bevölkerung. Das hat sich mit dem Dieselskandal erheblich geändert. Die Branche befindet sich zumindest in Europa in einer tiefen Glaubwürdigkeitskrise. Die Konzentration auf Elektro-Pkw, die die Autokonzerne spätestens seit 2018 verfolgen, hängt auch mit Dieselgate zusammen. Der Umweltjournalist Manfred Kriener: »Es ist kein Zufall, dass die Skandalmeldungen um manipulierte Motorrentechnik und die neue Aufbruchstimmung hin zur Elektromobilität zusammenfallen.«⁶ Beim Engagement für Klimaschutz und für eine Verkehrswende gelangt man schnell zur Infragestellung von Konzernmacht und zur Erkenntnis, dass eine Politik, die die Profitorientierung als Leitmaxime anerkennt, die Klimazerstörung beschleunigt und Menschenleben in Kauf nimmt.

Die Debatte um eine Verkehrswende

Die bestehende Verkehrsorganisation ist offensichtlich nicht nachhaltig. In dieser Frage sind sich alle Umweltorganisationen und alle Parteien – mit Ausnahme der Rechtsextremen – einig.

6 Manfred Kriener: China elektrisiert, in: *Le Monde diplomatique*, Februar 2017.

Seit kurzer Zeit gibt es allerdings eine breite Koalition, die als Alternative zu den konventionellen Kraftfahrzeugen das Elektroauto propagiert. Dabei wird die auf E-Pkw und Elektrobussen basierende Verkehrsorganisation als »Elektromobilität« bezeichnet.

Bereits dieser Begriff ist in starkem Maße irreführend. Die Elektromobilität, die es mit der Bahn, mit der Tram, mit S-Bahnen und mit O-Bussen seit rund hundert Jahren gibt, soll mit dem Label »Elektromobilität = E-Pkw-Mobilität« verdeckt, verdrängt und vergessen gemacht werden.

Vor allem ändert das bloße Austauschen von Autos mit Verbrennungsmotoren durch Autos mit Elektromotoren nichts daran, dass der Autoverkehr eine klimaschädliche Verkehrsorganisation darstellt. Mit einem solchen Antriebswechsel wird der fatale Teufelskreis mit »inneren Reformen« der Autobranche, wie wir ihn seit den 1970er Jahren mit den Halb- und Scheinlösungen Katalysator, Telematik und agrarischen Kraftstoffen (»Biosprit«) erlebt haben, fortgesetzt. Das Resultat dieser »Reformen« waren immer das Abwürgen grundsätzlicher Kritik am Autoverkehr und eine nochmals gesteigerte Pkw-Dichte. Auch die vorherrschende Orientierung auf »Elektromobilität« wird zu einer noch größeren Vorherrschaft des Autos und damit zu einer Vertiefung des Wegs in die Sackgasse Autogesellschaft führen. Im Übrigen sollte es bereits stutzig machen, wenn »Elektromobilität« von einem breiten Bündnis aus Autobossen, Ölkonzern-Vertretern und Offiziellen aus Ölförderländern propagiert wird.⁷

7 Der Chef des Volkswagen-Konzerns, Herbert Diess, ist sich sicher: »Für die Umwelt und für das Klima gibt es zum Elektroauto keine Alternative.« Der Chef des größten österreichischen Ölkonzerns, OMV, Rainer Seele, bekennt: »Wir unterstützen den Trend zu batterieelektrischer Mobilität.« Der französische PSA-Konzern und eine Tochtergesellschaft des französischen Ölriesen Total bauen in Kaiserslautern eine Batteriefabrik. Das Ölland Nummer 1, Saudi-Arabien, ist Förderer der »Formel E«, der neuen E-Pkw-Rennserie. Und der russische Kohleproduzent SUEK freut sich über »E-Mobility«, weil diese einen »gewaltigen Sprung bei der Nutzung von Kohlestrom« verursachen würde. Siehe unten bei Programmpunkt 20 den Kasten zur Kritik der Elektroauto-Strategie; ausführlich bei: Winfried Wolf: Mit dem Elektroauto in die Sackgasse, 3. Aufl., Wien 2020.

Auch in den Verkehrswendeveröffentlichungen vieler fortschrittlicher Gruppen – erwähnt seien hier Greenpeace und Wuppertal Institut, die Agora-Verkehrswende-Studie und die Brot-für-die-Welt-Misereor-Publikation – steht der Umbau der »fossilen« Auto-industrie hin zu einer Elektroauto-Industrie im Zentrum.⁸ Auf diese Weise geraten dann alle anderen Elemente einer Verkehrswende (wie Fahrradverkehr und öffentlicher Verkehr), die in diesen Studien auch erwähnt werden, zur bloßen Zutat. Zugleich wird das fragwürdige Leitbild eines mobilen digitalen Menschen verbreitet, so wenn es in der Agora-Studie heißt: »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.«⁹

Bilanz | Der Schlüsselgedanke der in diesem Manifest vorgestellten Verkehrswende stellt den Menschen, den Umweltschutz und den Kampf gegen die Klimaerwärmung ins Zentrum. Die meisten Elemente dieser Verkehrswende müssen nicht neu erfunden werden. Wir bedienen uns vielmehr in der lebendigen Wirklichkeit von tausenden Projekten, in denen die alternative Verkehrsorganisation heranwächst. Dabei geht es im Wesentlichen um eine Strukturpolitik der Dezentralität und der »kurzen Wege«, um die Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs – also der Fußwege und des Radelns – und um den Ausbau von Bahn und den übrigen öffentlichen Verkehrsmitteln mit dem Ziel eines Nulltarifs im Öffentlichen Personennahverkehr. Diese Konzeption wird in den folgenden zwanzig Programmpunkten ausgeführt und konkretisiert.

-
- 8 (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 (2018).
- 9 Agora: Verkehrswende-Studie, These 5.