

Thesenpapier

zum Workshop der ism-summer-factory, 17.09.2011, Sabine Leidig

1) Warum sich etwas ändern muss

- Wir steuern auf eine Klimakrise kaum abschätzbaren Ausmaßes zu, und der Verkehr hat an den dafür ursächlichen Emissionen einen erheblichen Anteil. Obwohl die Menschen in den Industrienationen für 80% der gesamten bisherigen Emissionen verantwortlich sind, werden die Menschen im globalen Süden den größeren Teil der Konsequenzen des Klimawandels zu tragen haben.
- Die Energieversorgung des Verkehrs wird bisher fast ausschließlich aus fossilen Quellen – vor allem Öl – gedeckt. Das Versiegen dieser Quellen ist absehbar, schon jetzt ist das globale Ölfördermaximum „Peak Oil“ überschritten. Die Förderung der verbleibenden Ressourcen ist mit immer größeren Risiken verbunden.
- Es werden Kriege um Rohstoffe, allen voran das Öl, geführt.
- Schon heute bedeutet der Hunger nach Treibstoff, dass Biosprit-Plantagen, Land-Grabbing und Spekulation die Grundnahrungsmittel verteuern den Hungertod im globalen Süden weiter verbreiten
- Verkehrslärm und Luftverschmutzung verursachen Erkrankungen der Menschen in der Nachbarschaft, oft sind vor allem die ärmeren Teile der Bevölkerung betroffen.
- Bei Verkehrsunfällen kommen weltweit mehr als eine Million Menschen jährlich ums Leben; mehrere Millionen Menschen werden verletzt und tragen oft bleibende Schäden davon.
- Der Verkehr wächst trotz aller negativen Konsequenzen immer weiter: Wir legen immer größere Strecken zurück, und unsere Güter werden immer weiter transportiert, obwohl beides nicht zu mehr Lebensqualität führt.
- Die Struktur und Lebensqualität vieler Städte wurde durch den autogerechten Umbau zerstört, und damit werden auch immer weitere Wege zwischen Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeit notwendig.
- Die Entwicklung in vielen Ländern des globalen Südens, verläuft auf dem gleichen Pfad, mit steigendem Energie- und Rohstoffverbrauch. Damit sind zunehmende Verteilungskonflikte vorprogrammiert.

2) Die Reise geht in die falsche Richtung

Die herrschende Verkehrspolitik ist nicht geneigt, die längst überfällige Verkehrswende einzuleiten. Die Interessen der Auto-, Öl- und Bauindustrie dominieren die Politik und die real existierenden Verkehrsinfrastrukturen:

- Insbesondere der Auto-, Lkw- und Flugverkehr sind sehr energieintensiv und umweltschädlich, erfahren jedoch die größte Unterstützung. Der Ausbau von Autobahnen, Straßen und Flughäfen ist noch immer vorrangiges Ziel, während die sozialen und ökologischen Alternativen Fuß- und Fahrradverkehr kaum gefördert werden und der ÖPNV zu wenig Unterstützung erfährt.
- Die Bahn als umweltfreundlichste Alternative auf Fernreisen ist auf Börsenkurs und „Profitmaximierung“ getrimmt worden und wird seitdem immer mehr zu einem exklusiven Transportmittel für Besserverdienende statt zu einer

ökologischen Bahn für alle. Nebenstrecken werden abgebaut und stattdessen milliardenteure Hochgeschwindigkeitstrassen gebaut...

- Während die Arbeitsplätze in der Automobilindustrie öffentliche Unterstützung erfahren, wurden bei der Bahn massenhaft Arbeitsplätze abgebaut - ohne große Diskussionen, aber mit der Folge, dass Wartung, Instandhaltung und Service schlechter wurden.
- Statt eines notwendigen Strukturwandels werden Agrokraftstoffe und Elektroautos massiv gefördert, damit alles so weiter gehen kann wie bisher. Diese Technologien sind jedoch nicht Teil einer Lösung, sondern dienen der Fortsetzung einer Ideologie von Verkehr mit unverantwortlich hohem Energieverbrauch.

3) Eine andere Verkehrspolitik ist nötig und möglich!

Solidarisch müssen diese in dreifacher Hinsicht sein: Erstens im Sinne einer globalen Klimagerechtigkeit, zweitens müssen wir Mobilität auch für die Schwachen der Gesellschaft gewährleisten, und drittens müssen diese Alternativen Perspektiven für gute Arbeit bieten.

Notwendige Bausteine:

- eine Raum- und Verkehrsplanung, die auf kurze Wege und die Vermeidung von Verkehr abzielt.
- Güterverkehr radikal reduzieren und den Rest wo immer möglich auf das Schiff und die Schiene als ökologischere Alternativen verlagern.
- Fuß- und Fahrradverkehr Vorrang geben, auch auf Kosten des Autoverkehrs. Die autogerechte Stadt muss zurückgebaut werden.
- eine flächendeckende Grundversorgung mit öffentlicher Mobilität zu bezahlbaren Preisen gewährleisten.
- auf Kooperation statt Konkurrenz zwischen verschiedenen Verkehrsanbietern und -systemen setzen. Im Zentrum muss die Befriedigung von tatsächlichen Mobilitätsbedürfnissen stehen.
- Planungsprozesse müssen transparent und demokratisch organisiert werden – mit den Betroffenen und nicht über deren Köpfe hinweg.
- den Ausstoß von CO₂ und anderen Klimagasen minimieren.
- Verkehr nach den dadurch angerichteten Schäden besteuern. Dazu gehört insbesondere eine überfällige Besteuerung von Flugbenzin.

4) Widerstände und Widersprüche

- Bei der CO₂/Klima-Debatte ist der Verkehrssektor nicht im Focus.
- Deutschland ist DAS Autoland (Identität / Exportschlager / ökonomische Kluster / räumliche Strukturen)
- Beschäftigte, Gewerkschaften und politische Parteien stehen auf der Umbaubremse „verteufelt mir das Auto nicht!“
- Die sehr unterschiedliche ÖPNV-Versorgung von Stadt und Land (tatsächliche und vermeintliche Abhängigkeiten vom Auto)
- Wer soll das bezahlen?
 - Verteuerung von motorisiertem Verkehr wirft die Frage der Verteilung auf
 - die Finanzierung des gesamten ÖPNV steht auf tönernen Füßen, wenn die Schuldenbremse zu weiteren Sparmaßnahmen der öffentlichen

- Haushalte zwingt
- Öffentliche Investitionsmittel werden knapper (Finanzmarkt-Schulden-Weltwirtschaftskrise)
- Auto-Flugzeug-Logistik-Branche verfügt über gewaltige Mittel, um Einfluss auf Politik und Gesellschaft zu nehmen. Dem steht (noch?) kein wirkmächtiger Akteur gegenüber
- gewachsene Strukturen (weite Wege zu Arbeit/Einkauf/Bildung/Erholung...) prägen den Alltagsverstand, auch wenn die Notwendigkeit zur Veränderung gesehen wird
- Wesentliche Weichenstellung für die Zukunft (Bundesverkehrswegeplan) erwecken kaum allgemeines Interesse
-

Die mitwirkenden Experten werden vor allem zwei Themenfelder beleuchten:

- a) die sozialen Dimensionen von verkehr und Mobilität
(Prof. Helmut Holzapfel)
- b) Wachstum/Entwicklung motorisierter Verkehre und der dazugehörige Machtkomplex
(Dr. Winfried Wolf)

In der gemeinsamen Diskussion, soll es darum gehen, gemeinsame Positionen und Perspektiven herauszuarbeiten und „Hebel“/Ansatzpunkte/Akteure für gesellschaftliche Veränderung zu identifizieren.