

## Verkehrswende und Umstieg – JETZT

# Autodämmerung

## Die Autolobby dominiert die Politik – Wir fordern die Verkehrswende

**W**as fehlt denn noch? Wir haben Dieselgate. Und es gibt die Klimaerwärmung, schon heute spürbar durch gehäufte Starkregen, Taifune und Sintfluten.

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“ wird das Vielfache des Erlaubten in die Stadt- und Landluft geblasen. Die Folgen dieser *objektiv schweren Kriminalität* sind massive Gesundheitsschäden bei hunderttausenden und der Tod von tausenden Menschen.

Seit drei Jahrzehnten wissen wir: Es gibt die menschengemachte Klimaerwärmung. Setzt sie sich fort, werden unter anderem die Bedingungen für menschliches Leben auf dem Planeten massiv verschlechtert; Millionen Menschen werden zu Klimaflüchtlingen. Der Autoverkehr und der Flugverkehr sind für gut ein Viertel der Treibhausgas-Emissionen verantwortlich. Tendenz steigend. Auch in diesem Fall geht es um *Kriminalität*, um *fortgesetzten, schweren Betrug*. Vor 15 Jahren war bei Pkw der reale Kraftstoffverbrauch „nur“ um knapp 10 Prozent größer als der offiziell ausgewiesene. Heute beträgt diese Diskrepanz 40 Prozent. Was auch heißt: Die realen Treibhausgase von Pkw und Lkw sind deutlich höher als behauptet. Die Schädigung des Klimas ist entsprechend größer. Der Straßen- und Luftverkehr wird zunehmend zum entscheidenden Treiber der Klimaerwärmung.

Seit vielen Jahren gibt es die schmerzhaft spürbaren Folgen der Klimaerwärmung. Allein in diesem Spätsommer tobten Taifune in Texas, Florida und in der Karibik. Es gab weltgeschichtlich einmalige Sintfluten. Die Klimaforscher sagen: Das ist in erster Linie *menschengemacht*. Auf der Anklagebank sitzen dabei die führenden Politikerinnen und Politiker der Industriestaaten: Wer wider besseres Wissen eine Politik betreibt, die Mensch und Klima schädigt, der verstößt gegen Verträge, Recht und Gesetz.

Und wie agiert und reagiert die Politik? Die CDU-Kanzlerin Angela Merkel – zugleich Ex-Umweltministerin und nach eigenem Verständnis auch „Klimakanzlerin“ – tönte: „Der Dieselmotor ist unverzichtbar



Mit der Riesenlunge gegen Dieselhusten –  
Demonstration für gesunde Stadtluft in Stuttgart 30.3.2017  
Foto: Marlyse Kernwein-Janzer

für den Klimaschutz.“ Doch das Umweltbundesamt unterstreicht, dass gerade auch die Diesel-Pkw – in der Regel handelt es sich um große Autos, vielfach um SUVs – das Klima massiv aufheizen. Der grüne Ministerpräsident Winfried Kretschmann knarrt: „Ich hab mir einen Diesel zugelegt. Ich brauch einfach ein gescheit's Auto.“ Zu fragen ist, warum sich Herr Kretschmann jetzt einen Diesel-Pkw „zulegt“. Der niedersächsische Ministerpräsident Stephan Weil, SPD, ließ die Entwürfe seiner Dieselgate-Landtags-Reden jeweils vorab dem VW-Vorstand zukommen; die VW-Bosse schrieben die Reden entsprechend den Konzerninteressen um.

Keine der Parteien, die nach dem 24. September für die neue Regierungskoalition in Frage kommen, will diese kriminelle Verkehrspolitik beenden. Niemand will an den Grundlagen der gegenwärtigen Mobilitätsstrukturen etwas ändern. Das Auto – Pkw und Lkw – soll weiter dominieren. Es soll auch weiter den systematischen Betrug geben: Das neue, EU-weite Verfahren zur Messung der Abgaswerte („Real Driving Emissions – RDE“) enthält sogenannte Thermofenster. Danach fahren auch in Zukunft angeblich saubere Diesel-Pkw überwiegend

im „Schmutzmodus“. Selbst *Auto-BILD* konstatiert: „Die Beschlüsse des Diesel-Gipfels sind wertlos, solange [...] Thermofenster und andere Abschaltvorrichtungen die Abgasreinigung außer Kraft setzen.“ (Nr. 35/2017)

Ups! Die Regierenden und diejenigen, die mitregieren wollen, fordern doch den Umstieg auf „Elektromobilität“?! Danach sollen Elektro-Pkw, Elektro-Lkw und Elektro-Busse die zukünftige Mobilität bestimmen. Ist das keine Perspektive?

*Bahn für Alle* sagt: NEIN! Mit der „Elektro-Pkw-Mobilität“ wird den Menschen Sand in die Augen gestreut. Viele Systemnachteile, die herkömmliche Autos haben, gibt es auch bei E-Pkw: den krassen Flächenverbrauch, die geringe Effizienz, die vielen Verletzten und Toten. Darüber hinaus ist die Ökobilanz von Elektro-Pkw ähnlich schlecht wie diejenige von Benzin- und Diesel-Pkw. Zumal der Strom, mit dem sie gespeist werden, großenteils aus klimaschädigender Kohle stammt.

Im vergangenen Sommer gab es im Rheinland erneut die begeisternden Aktivitäten von mehr als dreitausend Menschen gegen den Kohlestrom im Allgemeinen und gegen das Kohlekraftwerk Neurath im Besonderen. Allein

dieses RWE-Kraftwerk ist für 31 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> im Jahr verantwortlich. Das entspricht drei Prozent aller deutschen Kohlendioxid-Emissionen.

Gäbe es – wie von der vorherrschenden Politik und auch von vielen Umweltverbänden gewünscht – in Kürze ein paar Millionen Elektro-Pkw, so würde der Bedarf an Kohleverstromung nochmals anwachsen. Ein bloßer Stopp für den Verbrennungsmotor weist damit keine Perspektive. Wir benötigen vielmehr eine grundsätzliche Verkehrswende-Politik. Notwendig sind eine deutliche Reduktion von motorisiertem Verkehr und eine massive Förderung des nichtmotorisierten und des öffentlichen Verkehrs. Die Milliarden Euro Staatsgelder, die die Autoindustrie unter anderem für Elektro-Pkw erhalten soll, müssen stattdessen in die Verkehrswende-Politik gesteckt werden.

**Statt Schutz für Manager-Boni verlangen wir Schutz von Lebensqualität und Urbanität!  
Statt Motorenschutz fordern wir Gesundheitsschutz! Statt Profitschutz geht es um Klimaschutz!**

Siehe ausführlich auf den Seiten 2 und 3 das Sieben-Punkte-Programm der Verkehrswende von Bahn für Alle

### Menetekel Rastatt

Samstag, 12. August 2017, 11.03 Uhr: In der Nähe von Rastatt, im Badischen, sackt der Schienenstrang der Rheintalbahnhof um bis zu einem halben Meter ab. Die Profis der Deutschen Bahn AG waren am Werk: Bei höchst riskanten Bauarbeiten für eine neue Bahntrasse, die im Tunnel verlaufen soll, kam es zum GAU: Die Tunneldecke brach ein; Geröllmassen und Wasser stürzten in den Bau. In letzter Minute konnten Züge auf der Strecke gestoppt werden – eine Eisenbahnkatastrophe war im Bereich des Möglichen. Seither versucht die Bahn, die Hohlräume mit Beton zu verfüllen. Teil der Füllmasse ist die 18 Millionen Euro teure Tunnelbohrmaschine, die nicht mehr evakuiert werden konnte. Angesichts der Totalsperre werden täglich 20.000 Fahrgäste mit Bussen hin- und hergekartet. 200 Güterzüge pro Tag fahren riesige Umwege. Oder sie fahren erst gar nicht. So wie ein ÖBB-Nachtzug und – lange Zeit – ein privater Autoreisezug. Frühestens am 7. Oktober soll die Streckensperrung aufgehoben werden. Es handelt sich um die folgenreichste Vollsperrung des Schienenverkehrs seit Jahrzehnten. Dutzende Unternehmen mit vielen Arbeitsplätzen stehen vor dem Aus. Der Gesamtschaden geht in die Milliarden. Nicht zu reden von dem enormen Prestigeverlust für die Schiene.

Doch in den Medien ist zu all dem wenig zu lesen. Die Politik schweigt. Der Chef von DB Netz, Ronald Pofalla, ist im selbst gebuddelten medialen Tunnel abgetaucht – schließlich möchte er nach der Wahl Bahnchef werden. Zwei Lehren lassen sich aus „Rastatt“ ziehen: Erstens, dass die für Verkehrspolitik Verantwortlichen in der Regierung (Dobrindt!) und bei der Bahn (Lutz! Pofalla!) eine Politik betreiben, die den Interessen des Schienenverkehrs entgegengesetzt ist. Beispielsweise gibt es auf der wichtigen potentiellen Ausweichroute Gäubahn auch eine Sperrung und Bauarbeiten. Konkrete Vorschläge von betroffenen Schienenverkehrsunternehmen zur Schadensbegrenzung wurden nicht aufgegriffen. Zweitens ist der Tunneleinbruch bei Rastatt ein Menetekel für Stuttgart 21. Im Badischen gab es das Desaster bei Tunnelbauarbeiten, die fünf Meter unter den Gleisen und im nicht bewohnten Gebiet stattfanden. In Stuttgart sollen Tunnelbauten mit einer gesamten Länge von 60 Kilometern im dicht bewohnten Gebiet realisiert werden. Teilweise beträgt die Distanz zwischen der Tunneldecke und Kellerboden von Gebäuden nur zwei Meter. Die Bodenbeschaffenheit im Badischen war berechenbar. In Stuttgart verlaufen 16,7 Kilometer Tunnel im unberechenbaren Gipskeuper (Anhydrit). Siehe auch S. 4.

**Winfried Wolf**, Bahn für Alle

# Ausstieg aus der Autogesellschaft – Verkehrswende und Umstieg – JETZT

## Ein Sieben-Punkte-Sofortprogramm von Bahn für Alle

Der systematische Betrug der Autokonzerne bei den Diesel-Motoren hat eine breite Debatte über die Zukunft der Mobilität von Personen und den Transport von Gütern ausgelöst. Diese Grundsatzdiskussion ist vor allem deshalb erforderlich, weil die Klimaerwärmung und ihre katastrophalen Folgen immer deutlicher zu erkennen sind. Dabei sind der Straßen- und der Luftverkehr für rund ein Viertel der für die Klimaerwärmung relevanten Emissionen verantwortlich. Tendenz deutlich steigend.

Notwendig ist deshalb eine Politik der Verkehrswende, die in enger Verbindung mit der Energiewende steht. Im Zentrum der neu ausgerichteten Verkehrspolitik müssen die Menschen, die Umwelt und das Klima stehen. Wir brauchen die grundsätzliche Abkehr von fossilen Energieträgern im Bereich Verkehr und Transport. Oberstes Ziel sollte sein, dass der heute vielfach existierende strukturelle Zwang, ein Auto für die individuelle Mobilität zu nutzen, beseitigt wird. Jeder, der dies wünscht, soll seine individuelle Mobilität ohne einen eigenen Pkw – und möglichst ganz ohne Auto – realisieren können. *Bahn für Alle* fordert die politischen Parteien auf, mit Hilfe der folgenden sieben Punkte die Verkehrswende einzuleiten.

### 1. Die Strukturpolitik der kurzen Wege

Erforderlich ist eine systematische Strukturpolitik der kurzen Wege. Gefördert werden muss Dezentralität in den Bereichen Einkaufen, Kitas, Schulen, im Gesundheits- und Verwaltungsbereich. Neue Zentralisierungen von Verwaltungseinheiten („Kreisreformen“) sind abzulehnen, da mit Verkehrsinflation und Demokratieabbau verbunden. Im Bereich des Städtebaus wird



die fortschreitende Zersiedelung gestoppt. Innenstädte müssen wieder bezahlbar sein. Die Subvention langer Arbeitswege wird umgewandelt in eine Förderung der Nähe von Wohnen und Arbeit.

### 2. Systematische Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs

Diese „Politik der kurzen Wege“ ist zugleich eine entscheidende Förderung für den Fußgänger- und Fahrradverkehr. Die Anteile dieser nichtmotorisierten Verkehrsarten an allen Wegen (also am „Modal split“) können verdoppelt werden. In den Städten sollten – nach den Vorbildern in den Niederlanden und in Dänemark – die Fahrradwege in

Form von Radstreifen in die Straßen integriert werden. Erforderlich sind dafür die Einstellung aller Subventionen für den Straßen- und den Flugverkehr (Diesel- und Kerosinbesteuerung; dazu eine massive Anhebung der Lkw-Maut). Es gibt keinen neuen Straßenbau, keine neuen Landebahnen und keine neuen Airports. Bei Straße und Luftverkehr kommt es zu einem ersten infrastrukturellen Rückbau beziehungsweise zu Umwidmungen.

### 3. Umfassender Ausbau des öffentlichen Verkehrs

Notwendig ist umfassender Ausbau aller Formen des öffentlichen Verkehrs. Im öffentlichen Nahverkehr ist ebenfalls eine Verdopplung des Modal-split-Anteils das Ziel. Dabei sollten vor allem oberirdisch geführte und schienengebundene Verkehrsmittel gefördert werden. Unterirdisch geführte Bahnen sind nur noch dort sinnvoll, wo dies baulich absolut unabänderlich ist. Busse sollten so weit wie möglich als Oberleitungsbusse verkehren (in einigen Fällen als Busse mit Akkubetrieb oder mit ergänzendem Akkubetrieb). Carsharing mit E-Pkw und Sammeltaxen – letztere auch verstärkt in ländlichen Bereichen – runden diesen Programmpunkt ab. Es gelten deutliche Tempolimits (120 km/h auf Autobahnen und 30 km/h in Städten und Wohngebieten. Vorrangschaltungen beschleunigt.

### 4. Flächenbahn und Bürgerbahn

Ziel ist eine Flächen- und Bürgerbahn: Ein Schienenverkehr, der in der gesamten Fläche des Landes präsent ist, in dem Nah-, Regional- und Fernverkehr gut vertaktet sind und der sich unter öffentlicher, dabei dezentraler und bürgernahe Kontrolle befindet. Im Fernverkehr wird die Orientierung auf einzelne Hochgeschwindigkeitsstrecken beendet. Oberstes Ziel ist die Verwirklichung des integralen Taktfahrplans als Halbstundentakt auf den wichtigen Verbindungen („Deutschland-Takt“).

Dafür ist der Ausbau des Schienennetzes mindestens auf Stand von 1990 erforderlich (rund 10.000 km neue – meist reaktivierte – Schienenstrecken), womit das Schienennetz wieder eine Betriebslänge von gut 45.000 km erhält. Insbesondere muss das Schienennetz in den Bereichen Weichen, Ausweichgleise und Gleisanschlüssen so ausgebaut und verstärkt werden, dass der Stand von 1996 wieder erreicht wird (was eine Verdopplung bei Weichen und Ausweichgleisen und eine Verfünffachung der Gleisanschlüsse erfordert).

Eine besondere Bedeutung erhält die umfassende Elektrifizierung der Schiene – bis auf Stichstrecken sollte das Schienennetz zu 100 Prozent elektrifiziert werden (wie dies in der Schweiz schon seit Jahrzehnten der Fall ist).

Die Nachtzüge und der Autoreisezug werden wieder eingeführt. Zusammen mit den Eisenbahnen der Nachbarländer wird ein europaweites Nachtzugverkehrsnetz aufgebaut. Das Ziel dabei ist, den größten Teil der Flüge im Bereich bis zu 1500 km auf die Schiene zu verlagern.

Die Struktur der Schienenunternehmen sollte grundsätzlich öffentlich, bürgernah und dezentral sein. Anstelle einer Gewinnorientierung muss als oberstes Ziel gelten, Verkehr auf die Schiene zu verlagern und einen optimalen Service für die Fahrgäste zu bieten. Notwendig sind dafür neue Strukturen (Unternehmensformen) für die Schienenverkehrsunternehmen

und die Einrichtung von demokratischen Kontroll- und Steuerungsgremien. Die Auslandsengagements der Deutschen Bahn AG werden komplett verkauft, womit eine Konzentration auf das Kerngeschäft, den Schienenverkehr in Deutschland, erfolgt. Insbesondere darf die Schieneninfrastruktur (Netz) nicht mehr der Gewinnerorientierung unterworfen sein. Die Entgelte für die Nutzung von Trassen und Bahnhöfen werden halbiert.

### 5. Unsinnige Großprojekte stoppen

Bislang fließt ein erheblicher Teil der öffentlichen Gelder im Verkehrssektor in zerstörerische oder unnötige Großprojekte. Wir fordern den Stopp solcher Projekte – aktuell den Stopp von Stuttgart 21. Stattdessen sollen die bislang getätigten S21-Investitionen so umgenutzt werden, wie im Programm „Umbau21“ ausgeführt. Wir lehnen – gemeinsam mit den Initiativen vor Ort – die geplante Fehmarnbelt-Querung ab. Wir unterstützen alle, die sich gegen Fluglärm, für Nachflugverbote und gegen neue Start- und Landebahnen oder gegen meist hoch subventionierte Regionalairports engagieren.

### 6. Für ein transparentes Tarifsystem – für einen preiswerten öffentlichen Nah- und Fernverkehr – für Nulltarif-Modelle

Grundsätzlich erforderlich ist die Umsetzung eines völlig neuen, einfachen und transparenten Systems der Tarife im öffentlichen Verkehr, besonders bei der Deutschen Bahn AG. Notwendig ist darüber hinaus eine allgemeine Reduktion der Tarife im öffentlichen Verkehr (ÖPNV und Schiene insgesamt) um mindestens ein Drittel. Die Preise für die Mobilitätskarten (BahnCard 50 und 100, Monatskarten) sollten halbiert werden. Modelle mit „Nulltarif“ müssen in ersten Modellregionen erprobt werden. Junge Erwachsene dürfen die öffentlichen Verkehrsmittel in ihrem 19. Lebensjahr kostenfrei nutzen, um eigene Alternativen zu Auto und Führerschein erkunden zu können.



### 7. Den Güterverkehr drastisch reduzieren – den verbleibenden Güterverkehr auf Schiene und Binnenschiff verlagern

Der Güterverkehr stieg insgesamt zwischen 1993 und 2016 um 75 Prozent; der Straßengüterverkehr hat sich verdoppelt. Er soll laut offizieller Verkehrspolitik weiter massiv wachsen. Diese Transportinflation ist vor allem einer mit der Globalisierung absurd gestiegenen Transportintensität geschuldet: Immer mehr Transportkilometer stecken in einer Ware von ein und derselben Qualität.

Durch ein Bündel von Maßnahmen (höhere Lkw-Besteuerung; Beschränkung der Lkw-Größen, keine „Gigaliner“, Nachflugverbote und anderes mehr) ist eine Rückführung der Transporte insgesamt auf mindestens das Niveau von Anfang der 1990er Jahre und der Lkw-Transporte auf maximal ein Drittel des aktuellen Niveaus erforderlich. Erst in einem solchen Rahmen kann eine Verlagerung von verbleibenden Transporten auf Schiene und Binnenschiffe erfolgen. Alle anderen Szenarien sind mit nicht akzeptablen Belastungen – zum Beispiel mit noch mehr Schallemissionen – verbunden.

\*\*\*

Gegen ein solches Sieben-Punkte-Programm gibt es drei Standard-einwände: es sei „zu teuer“; es würden „800.000 Arbeitsplätze gefährdet“; dafür gebe es „keine Mehrheiten“.

**Finanzen:** Grundsätzlich ist – außer punktuellen Startfinanzierungen – für die Umsetzung des Sieben-Punkte-Programms *kein zusätzliches Geld* erforderlich. Es geht vielmehr um umfassende Umschichtungen. Die realen Kosten des Straßen- und des Luftverkehrs sind extrem hoch und werfen auf fünf bis acht Prozent des Bruttoinlandsproduktes geschätzt. Diese Kosten werden im Rahmen der Umsetzung der Verkehrswende gegen Null gesenkt. Allein ein Verkauf der Auslandsengagements der Deutschen Bahn AG, der Stopp von Stuttgart 21, ein Verzicht auf die Fehmarnbeltquerung und ein Stopp des Ausbaus von Flughäfen brächte beim aktuellen Stand eine Ersparnis von 20 bis 25 Milliarden Euro, womit man die umfassende Elektrifizierung des Schienennetzes

und dessen Ausbau finanzieren könnte.

**Arbeitsplätze:** Seit 1994 wurden allein im Bereich der Eisenbahn, der Bahntechnik und des ÖPNV mehr als 350.000 Arbeitsplätze zerstört. Anstelle des erforderlichen Aufschreies feierte die Politik dies als „Einsparungen“. In der Autoindustrie sind es sodann die Konzerne selbst, die die Jobs in Frage stellen. Die Autostadt Bochum ist bereits Geschichte. Die Autostadt Rüsselsheim dürfte bald Vergangenheit sein. Das Beispiel der Autostadt-Ruine Detroit zeigt: Es könnte eine Frage der Zeit sein, bis auch in Wolfsburg, Ingolstadt oder Stuttgart Hunderttausende Jobs durch Roboter oder Industrieabwanderung nach China gefährdet sind.

Die in der Autoindustrie und im Straßenbau getätigten Investitionen sind „kapitalintensiv“: Eine Einheit eingesetztes Kapital „beschäftigt“ viel Maschinerie und erhält wenig Arbeitsplätze. Das hier skizzierte Sieben-Punkte-Programm besteht hingegen vor allem aus „arbeitsin-

tensiven“ Investitionen: Es schafft mit demselben Geld rund eine Million neue Arbeitsplätze.

**Mehrheiten:** Eine Mehrheit in der Bevölkerung weiß um die Dramatik der Klimaveränderung. Sie ist offen für eine Verkehrswende-Debatte. So gibt es seit Jahrzehnten deutliche Mehrheiten für Tempolimits. In einer Stadt wie Berlin hat auch heute noch die Mehrheit der Haushalte kein Auto. In Hamburg sind es 40 Prozent. Bei den jungen Menschen in Nordamerika, Japan und Westeuropa gibt es seit mehr als 15 Jahren eine weitreichende Umorientierung. Das eigene Auto hat erheblich an Wertschätzung verloren.

Aktuell kommt es darauf an, durch ein konkretes, überzeugendes Programm die Menschen für die Verkehrswende zu gewinnen. *Bahn für Alle* appelliert an die Parteien und die Verkehrs- und Umweltverbände: Engagieren wir uns zusammen für eine Politik der wirklichen Verkehrswende.

## Elektroautos – nur eine Nischenlösung

Seit Jahren sind sich Industrie und Regierungen einig: Die Lösung für die Probleme des Autoverkehrs sei die Elektromobilität. Doch darunter verstehen sie nicht die bewährte Elektromobilität auf der Schiene, sondern Elektroautos. Das klingt nach Ideallösung. Doch der Vorschlag hält nicht, was er verspricht.

**Problem Nr. 1 – die Energie:** Aktuell stammt nur ein Drittel des Stroms aus erneuerbaren Quellen. Der Löwenanteil wird noch immer aus Stein- und Braunkohle gewonnen. Elektroautos steigern die Nachfrage nach elektrischem Strom – und sorgen damit letztlich dafür, dass Kohlekraftwerke weiterlaufen. Öffentlicher Verkehr und E-Bikes (Pedelecs) verbrauchen nur einen Bruchteil der Energie auf der gleichen Strecke, vom Fahrrad- oder Fußgängerverkehr ganz zu schweigen.

**Problem Nr. 2 – die Ressourcen:** Erst nach vielen Jahren Nutzung ist die Ökobilanz eines Elektroautos etwas besser als die eines Autos mit Verbrennungsmotor. Der Grund ist die aufwändige Produktion insbesondere der Batterien. Hinzu kommt: Es werden begrenzte Ressourcen wie Lithium und seltene Erden benötigt, meist gefördert unter unsocialen Bedingungen. Die begrenzte Lebensdauer der Batterien verschlechtert die Bilanz zusätzlich.

**Problem Nr. 3 – Zweit- und Drittwagen:** Elektroautos werden bislang meist als zusätzliche Pkw gekauft; nur

40 Prozent ersetzen andere Autos. Damit fördert die Elektroauto-Kaufprämie vorwiegend Zweit- und Drittwagen. Untersuchungen zeigen, dass ein Elektroauto dann viele Fahrten mit dem öffentlichen Verkehr ersetzt – weil die Nutzung günstig ist (billiger Strom; Gratis-Stellplätze und so weiter). Die Wirkung auf Umwelt und Klima ist dann negativ („Rebound-Effekt“).

Viele Probleme des Autoverkehrs löst das Elektroauto überhaupt nicht: Unfälle mit vielen Toten und Verletzten, der enorme Flächenverbrauch, die Versiegelung durch Straßen und nicht zuletzt die Verhinderung selbständiger Mobilität für Menschen, die kein Auto haben oder aufgrund von Alter oder Einschränkungen keines nutzen können – und die stattdessen einen guten öffentlichen Verkehr benötigen.

Elektroautos und Elektrolieferwagen können im Rahmen einer Verkehrswende-Politik wichtige Funktionen als Zubringer zum öffentlichen Verkehr in dünn besiedelten Regionen und im Liefer- und Wirtschaftsverkehr haben. Festzuhalten ist aber: Wir können nicht einfach das Antriebssystem aller Autos auswechseln und ansonsten weitermachen wie bisher. Dann also doch lieber Autos mit Verbrennungsmotor? Nein! Die richtige Antwort ist die Verkehrswende, wie sie hier skizziert ist.

Bernhard Knierim, Bahn für Alle

## Umstieg jetzt: „miles & less“

Das Klima schützt, wer weniger fliegt. Auf diese einfache Formel lassen sich Mobilität und Klimaschutz bringen, wenn wir nur darauf schauen, wie wir uns privat von A nach B bewegen. Lesen Sie bitte trotzdem weiter: Das wird kein Appell, durch persönliche Askese die Welt zu retten. Dennoch ist richtig und wichtig: Zur postfossilen Verkehrswende gehört auch weniger Fliegen.

Fliegen ist die am schnellsten wachsende Quelle von Treibhausgas-Emissionen. Dieses außer Kontrolle geratene Wachstum findet statt, ohne dass es im Rahmen der weltweiten Klimapolitik berücksichtigt würde.

Um die Klimafolgen einer Flugreise mit Auto oder Bahn zu vergleichen, muss laut Deutschem Institut für Luft- und Raumfahrt der Spritverbrauch pro Flugtag mindestens doppelt gerechnet werden. Denn Flugzeuge verbrennen das Kerosin zu einem Treibhausgas-Mix aus Kohlendioxid, Stickoxiden und Wasserdampf. In Flughöhe heizt dieser Mix das Klima noch stärker auf als bodennahe Qualm aus Auspuffrohren und Schornsteinen.

Auf einer Strecke von 1000 Kilometern, zum Beispiel zwischen Berlin und Paris, kommen so Nachtzugreisen auf eine achtmal bessere persönliche Klimabilanz als Fluggäste. Je kürzer die Flugreise, desto höher die Klimawirkung, denn am meisten Energie brauchen Start und Landung. Und je kürzer die Strecke, desto komfor-

tabler wäre ein Umstieg auf die Bahn – wenn die Politik die richtigen Rahmenbedingungen setzt.

Der Flugverkehr ist von der Kerosinsteuer befreit, während für Elektromobilität auf der Schiene Stromsteuer und die Umlage nach dem Erneuerbare-Energien-Gesetz anfallen. Auf Bahntickets wird Umsatzsteuer erhoben, auf internationale Flugtickets nicht. Die Luftverkehrsteuer muss auf jeden Fall bleiben und weiter entwickelt werden für mehr Kostengerechtigkeit.

Während die Deutsche Bahn auf dem Land Bahnhof um Bahnhof dichtmacht, werden Regionalflughäfen von Ländern und Kommunen hoch subventioniert. Deutliche Überkapazitäten nützen Fluggesellschaften, die angesichts der Standortkonzurrenz beste Konditionen aushandeln können. Ryanair ist 2017 am größten deutschen Flughafen, dem Rhein-Main-Airport, angekommen. Auch hier werden Rabatte gewährt, um mit dem Billigflieger fortlaufenden Ausbau zu rechtfertigen.

Dabei wäre schon die dritte Landebahn nicht notwendig gewesen, wenn nur die Kurzstreckenflüge innerhalb Deutschlands auf ICE verlagert worden wären, was mit keinerlei Zeit- und Komfortverlust verbunden wäre. „Miles & More“ ist die Reiskultur einer überholten Wachstums-Ideologie. „Miles & Less“ gehört die Zukunft.

Monika Lege, www.robinwood.de/verkehr

# Ausstieg jetzt: Fehmarnbelt-Tunnel

Im Fehmarnbelt zwischen Schleswig-Holstein und Dänemark soll auf dem Grund der Ostsee ein 18 Kilometer langer Tunnel vergraben werden. Geplant ist ein „Absenktunnel“: 89 riesige Betonelemente werden in einen zuvor ausgehobenen Graben am Meeresboden „abgesenkt“. In vier Röhren sollen vier Autobahns Spuren und zwei Eisenbahnspuren Platz finden. Es

wäre weltweit der längste Tunnel in dieser Bauweise und auch der längste Straßen/Schienen-Tunnel.

Zum Projekt gehört ein massiver Ausbau der Schienen- und Straßen-Hinterlandbindungen auf beiden Seiten. Das Ziel des auf 7,4 Milliarden Euro geschätzten EU-Projektes: mehr Güterverkehr zwischen Skandinavien und Mitteleuropa. Über den ganzen Kontinent sollen noch mehr Las-

ter und Güterzüge hin- und wieder zurückfahren. Doch für den Schutz von Gesundheit, Umwelt und Klima brauchen wir weniger und nicht mehr Güterverkehr. Für das Ökosystem Ostsee wäre der Tunnelbau eine Katastrophe.

Denn dafür soll ein riesiger Unterwassergraben ausgehoben werden. Die Umweltschutzorganisation Nabu hat ausgerechnet, dass der Aushub einen

Schutenverband von Fehmarn bis New York füllen würde. Der Meeresgrund würde über mindestens sieben Jahre großflächig aufgewühlt. Diese Sedimentaufwirbelungen werden die Tier- und Pflanzenwelt stören und vielfach zerstören. Den jahrelangen Unterwasserlärm beim Ausbaggern, Absenken, Verbinden und wieder Zuschütten werden Meerestiere nicht überstehen. Schon die

Messungen zur Planung beeinträchtigen die Schweinswale. Weitere unkalkulierbare Risiken gehen von in der Ostsee verklappter

chemischer und konventioneller Munition aus.

Fehmarn hat auf 185 Quadratkilometern vier Naturschutzgebiete. Der Fehmarnbelt ist Fauna-Flora-Habitat-Schutzgebiet. Schweinswale durchschwimmen den Fehmarnbelt auf ihren Wanderungen regelmäßig und für Ostseeverhältnisse sehr häufig. Die heute von Landwirtschaft und Tourismus geprägte Insel würde ihren naturnahen Charakter durch den Ausbau von Straße und Schiene einmal quer durch die Inselmitte verlieren. Menschen und Tiere werden unter Lkw- und Güterzug-Kolonnen, unter Lärm und Abgasen leiden.

Im Schleswig-Holsteinischen Koalitionsvertrag vom Juni 2017 schreiben CDU, Grüne und FDP zum Fehmarnbelt-Tunnel, man wolle „die neuen Möglichkeiten nutzen“ und die „negativen Auswirkungen so gering wie möglich halten“. Doch die Finanzierung wackelt, weil der Betreiber seine überzogenen Bedarfsprognose radikal nach unten korrigieren musste: Von 74 Güterzügen pro Tag auf 17. Damit wäre der EU-Zuschuss, reserviert für Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene, passé. Auf der Insel und von Umweltaktivist\*innen gibt es beharrlich Widerstand gegen den Bau.

**Monika Lege, Robin Wood.** Infos siehe: [www.robinwood.de](http://www.robinwood.de) und [www.beltretter.de](http://www.beltretter.de)



## Stuttgart 21? „Die bauen doch längst!“

„ und eine Volksabstimmung pro S21 gab's doch auch?!“ –

so die verbreitete Wahrnehmung, gefolgt von der Schlussfolgerung, wer da noch Widerstand leistet, müsse wohl etwas aus der Zeit gefallen sein. Falsch gefolgert! Nicht die Bürgerbewegung ist der Anachronismus, sondern das Projekt. Was Planungschaos und Verzögerungen betrifft, liegt Stuttgart 21 gleichauf mit der Elbphilharmonie und dem BER. Was die Kosten betrifft, die bahnunabhängige Gutachten und der Bundesrechnungshof längst auf 10 Milliarden Euro taxieren (ohne Neubaustrecke nach Ulm), toppt S21 alles.

Aber das allein kann die Beharrlichkeit dieser Bürgerbewegung nicht erklären. Die Elbphilharmonie wird ja trotz Planungschaos heute gefeiert, und der Kölner Dom wurde auch viel teurer als geplant. Was treibt

also nach wie vor die vielen Bürgerinnen und Bürger an, die sich gerade zur 386. Montagsdemo getroffen haben, einer Mischung aus Kulturevent und Volkshochschule unter freiem Himmel? Was motiviert die über 100 „MahnwächterInnen“, die in einem Infoteil gegenüber dem Bahnhof seit sechs Jahren ununterbrochen Tag und Nacht das Publikum mit Werbematerial, Literatur und großen Schautafeln über das Projekt informieren? Woher nehmen die vielen Gruppen die Kraft, sich regelmäßig zu treffen und immer wieder initiativ zu



werden, darunter die Netzwerke21 (betroffene Eigentümer), die Stadtteilgruppen, die Kaktusgruppe in der IHK, die Ingenieure22, die TheologInnen gegen S21, die JuristInnen zu S21, die ArchitektInnen für K21, die Schutzgemeinschaft Filder, die SPD-lerInnen gegen S21, die GewerkschafterInnen gegen S21, die Parkschützer und vieles mehr. Die meisten der Genannten im Aktionsbündnis gegen S21 vereint.

Die umfassendste Erklärung für das Durchhaltevermögen dieser Bürgerbewegung liefert Winfried Wolf in seinem S21-Standardwerk „abgrundtief + boden-

Ruf Stuttgarts als Feinstaub- und Immissionshauptstadt. Mit inzwischen tätiger Mithilfe der Grünen vor Ort wird eine Verkehrswende rückwärts organisiert: Mit halb so vielen Gleisen wie derzeit wird zwangsläufig Verkehr auf die Straße verlagert. Zudem sollen 20 der 60 Tunnelkilometer durch quellfähigen Gipskeuper (Anhydrit) geführt werden – mit einem völlig unerprobten Verfahren. Die Folgen für Stuttgart und die Region würden die von Rastatt in den Schatten stellen.

Kein Wunder, dass diese Bürgerbewegung, völlig unabhängig vom Baufortschritt, den Ausstieg fordert, genauer gesagt den Umstieg. Denn sie hat ein höchst detailliertes und abgesichertes Konzept ([www.umstieg21.de](http://www.umstieg21.de)) für den Erhalt des Kopfbahnhofs bei Umnutzung des inzwischen zerstörten und Gebauten vorgelegt. **Werner Sauerborn**, Aktionsbündnis gegen Stuttgart 21

## Rückmeldecoupon / Verkehrswende jetzt unterstützen!

bitte per Post an **Bahn für Alle · GRÜNE LIGA e.V. · Greifswalder Straße 4 · 10405 Berlin**  
per Fax an **030 204 44 68** oder per Mail an **info@bahn-fuer-alle.de**

Ja, ich möchte Bahn für Alle unterstützen. Ich erteile eine Einzugsermächtigung und ein SEPA-Lastschriftmandat an: GRÜNE LIGA e.V. – Netzwerk ökologischer Bewegungen · Greifswalder Straße 4 · 10405 Berlin  
Gläubiger-ID-Nummer: DE75ZZZ00000444819 · Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

Ich ermächtige die GRÜNE LIGA e.V., von meinem Konto den u.g. Betrag einmalig mittels SEPA-Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von der GRÜNEN LIGA e.V. auf mein Konto gezogener Lastschrift einzulösen. Mir ist bekannt, dass ich innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrags verlangen kann. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen. Das Mandat gilt einmalig für den unten genannten Betrag. Die Mandatsreferenz-Nr. wird dem Kontoinhaber mit einer separaten Ankündigung über den Einzug des Lastschriftbetrages per E-mail mitgeteilt.

Ich spende \_\_\_\_\_ Euro. Datum/Unterschrift: \_\_\_\_\_

Kontoinhaber/in: \_\_\_\_\_ Name, Vorname \_\_\_\_\_  
IBAN \_\_\_\_\_ Straße, Haus-Nr. \_\_\_\_\_  
BIC \_\_\_\_\_ PLZ/Ort \_\_\_\_\_  
Bank \_\_\_\_\_ E-Mail \_\_\_\_\_

los“. Es ist die Erkenntnis, dass es um mehr als um einen Bahnhof geht. Der tiefe Einblick in eine Politik, die es bis heute geschafft hat, mit Täuschungen, falschen Versprechen und Zusagen (z. B. bei der Volksabstimmung: „Kostendeckel 4,8 Milliarden Euro“) und viel medialem Rückenwind und medialem Schweigen, ein absolut sinnloses, verkehrspolitisch kontraproduktives und klimakatastrophales Projekt durchzuboxen. S21 leistet schon jetzt mit dem täglichen Verkehrschaos auf Straßen und Schienen, mit tausenden zusätzlichen Lkw, riesigem Betonverbrauch und Grün-Rodungen einen erklecklichen Beitrag zum

## Impressum

Einmalige Veröffentlichung des Bündnisses *Bahn für Alle* als Beilage in der *taz* am 20.9.2017 // Die Zeitung kann ab Ende September als Sonderdruck für 10 ct. pro Stück zzgl. Porto und Verpackung bei der GRÜNEN LIGA (Adresse siehe links) bestellt werden. V.i.S.d.P. **Bernhard Knerim** Choriner Str. 6 · 10119 Berlin // URL: <http://www.bahn-fuer-alle.de> // Texte & Redaktion **Bernhard Knerim** · **Monika Lege** · **Werner Sauerborn** · **Carl Waßmuth** · **Winfried Wolf** // Lektorat **Katrin Kusche** // Bilder: Seite I - III **Klaus Ihlau** // Seite IV **Robin Wood** e.V. · **Klaus Ihlau** // Layout **Joachim Römer** · **Holger Deilke**