

Elektroauto keine Alternative

E-Autos können – als öffentliches Carsharing – ÖPNV und Radverkehr punktuell ergänzen. Den bisherigen Individualverkehr mit einem anderen Antrieb auszustatten, löst aber keine Probleme:

- E-Autos ändern nichts an der Verstopfung der Städte. Sie machen den Straßenverkehr weder schneller noch effizienter.
- Der Bau eines E-Autos verursacht 60 % mehr CO²-Emissionen als ein »Benziner«.
- E-Autos benötigen ein Mehrfaches an Kupfer, außerdem Lithium, Kobalt und seltene Erden. Der Kampf darum verursacht fortwährende Kriege.

Leistungsfähige Bahn für alle statt Ausbau von Autobahnen und Flughäfen

Die Eisenbahn wurde jahrzehntelang systematisch vernachlässigt. Die Ergebnisse sind Überlastung, Ausfälle und Verspätungen. Während Regionalbahnen stillgelegt wurden, flossen viele Milliarden in Prestigebauten und Hochgeschwindigkeits-Strecken.

Die klimafreundliche Bahn muss wieder zur »Bahn für Alle« werden. Ein deutlich ausgebaut und voll elektrifiziertes Netz, betrieben mit 100 % Ökostrom, mit halbstündig getakteten Umsteigeverbindungen und bezahlbaren Tarifen, kann massiv Verkehr auf die Schiene ziehen.

Auch aus der Luft: Fliegen ist extrem klimaschädlich, jedoch global auf steilem Wachstumskurs. Der Flugverkehr muss sozial gerecht eingeschränkt werden, Kurzstreckenflüge sind sofort abzuschaffen und durch (Nacht-)Zugverbindungen zu ersetzen.

Mobilität nicht den Konzernen überlassen

Die großen Konzerne erproben derzeit eine Mobilität zur Sicherung ihrer profitträchtigen Zukunft, geleitet vom Konzept der Plattformökonomie. Autokonzerne wollen weiter mehr PKW verkaufen, E-Autos sind für sie eine willkommene Ergänzung. Gleichzeitig investieren sie in datengestützte Mitfahrssysteme. Große IT-Konzerne wie Google investieren massiv in autonomes Fahren. Besonders profitträchtig zur Beherrschung künftiger Märkte ist der Zugriff auf massiv anfallende Daten.

Wir wollen dagegen eine Mobilität durchsetzen, die frei von Profitinteressen, platz- und ressourcenschonend, allen zugänglich und gemeinwirtschaftlich organisiert ist. Verkehrsdaten werden dabei als öffentliche Güter behandelt und der Privatwirtschaft entzogen. Personenbezogene Daten werden besonders geschützt.

Wer soll das bezahlen?

Die ca. 150 Euro pro Kopf und Jahr, mit denen der Autoverkehr subventioniert wird, können größtenteils zur Finanzierung der Mobilitätswende genutzt werden – ebenso wie die Riesenprofite der Auto- und Flugzeugindustrie.

Seit langem fordert Attac die konsequente Besteuerung von Reichtum und das Stopfen von Steuerschlupflöchern. Wenn zusätzlich Diesel- und Dienstwagenprivileg abgeschafft, Kerosinbesteuerung eingeführt und Wahnsinnsprojekte wie Stuttgart 21 oder Großflughäfen gestoppt werden, kann klima- und menschengerechter Verkehr finanziert werden. Zur Gesamtrechnung gehören auch die sinkenden Gesundheits-, Klima- und Umweltkosten.

Keine Angst vor Strukturwandel

800.000 Menschen arbeiten in der deutschen Autoindustrie samt Zulieferern. Diese hat schon in den letzten Jahren massiv Arbeitsplätze abgebaut, ohne woanders gute Arbeit zu schaffen. Der sozial-ökologische Umbau kann hingegen mehr neue Arbeitsplätze schaffen: Mit dem Ausbau von klimagerechter Infrastruktur und Verkehrsmitteln wie Bahnen, Bussen, Fahrräder. Mit der Aufwertung von Bildung, Pflege und Gesundheit. Und mit der anstehenden Arbeitszeitverkürzung auf 30 Stunden bei Lohnausgleich, wie Attac sie schon lange fordert.

Ein sozialverträglicher Strukturwandel unter Einbeziehung der Betroffenen und ihrer Gewerkschaften ist nötig und möglich.

»Mobilität für alle« durchsetzen

Viele Menschen merken, dass das herrschende Verkehrssystem am Ende ist. In vielen Städten und Regionen gibt es Initiativen zur Verkehrswende. Die Erfahrung zeigt: Klima- und menschengerechte Mobilität entsteht nur durch Bewegung von unten gegen die Interessen der Autoindustrie und ihrer Verbündeten.

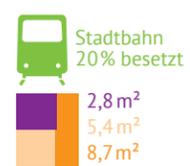
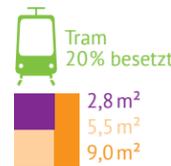
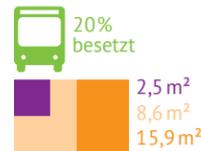
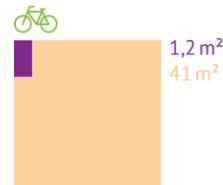
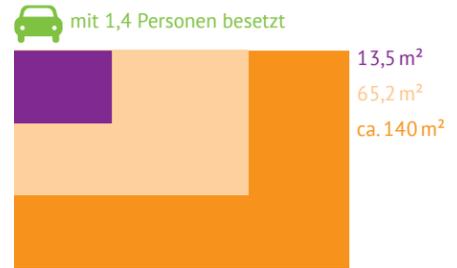
Attac wird sich an diesen Aktivitäten beteiligen! Wir sehen die Mobilitätswende als Teil weitergehender sozial-ökologischer Veränderungen, die das profit- und wachstumsorientierte Wirtschaften durch eine Gemeinwohlorientierung ersetzen.

Neben vielfältigen kreativen Aktionsformen wie »Reclaim the Streets«-Aktionen, Critical Mass-Fahrraddemos oder Bürgerbegehren werden auch Aktionen zivilen Ungehorsams wie z. B. Blockaden notwendig sein. Wir sind dazu bereit – bist Du dabei?

FLÄCHENINANSPRUCHNAHMEN

Vergleich verschiedener Flächeninanspruchnahmen durch PKW, Bus, Tram, Stadtbahn, Radfahrer und Fußgänger

Stillstand 30 km/h 50 km/h



Quelle: Fußverkehr: Knoflacher (1993); Restliche Daten: Eigenberechnung zukunfft-mobilitaet.net

SONDERFALL GÜTERVERKEHR

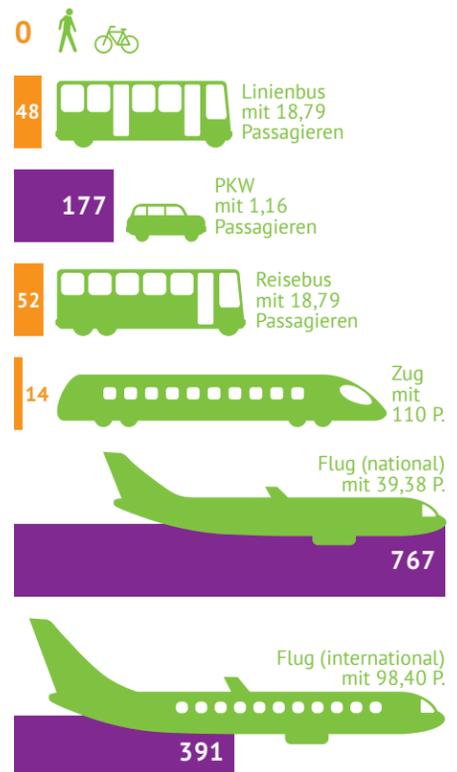
Seit 1990 hat sich der LKW-Verkehr in Deutschland verdoppelt. Autobahnen werden zu rollenden Lagerhallen, gesäumt von riesigen Logistikzentren. Billiger Transport und globale Arbeitsteilung tragen zur Klimazerstörung bei und verfestigen die globale Ungleichheit.

Die Verlagerung auf Schiene und Fluss ist nötig, reicht aber nicht aus. Durch eine Wieder-Regionalisierung von Produktion müssen Gütertransporte deutlich reduziert werden.

Genauer im Attac-Flyer »Weniger Verkehr, dezentrale Wirtschaft«.

VERKEHRSMITTEL IM VERGLEICH

Gesamte Emissionen in g/Personenkilometer



Quelle: UBA Österreich 2016; Atmosfair [o.A.] S. 12.

Mehr Informationen: attac.de/verkehrswende

Wer
oder was
ist Attac?

Im globalisierungskritischen Netzwerk Attac engagieren sich Menschen aller Kontinente für eine soziale, gerechte, solidarische, demokratische Welt – in Deutschland bereits mit rund 29.000 Menschen. Sei dabei! Mehr Informationen: attac.de und info@attac.de.

attac