

# einfach. umsteigen



## Klimagerechte Mobilität für alle!

**Dicke Luft, Lärm, Stau, Flächenfraß: Zu viele Autos zerstören Lebensqualität in den Städten. Fehlende Verkehrsverbindungen auf dem Land zwingen Menschen private PKW auf: Ohne Auto wenig Mobilität.**

**Verkehr gehört zu den größten Klimakillern, sein Anteil an den globalen Emissionen steigt. Im »Autoland Deutschland« blockieren Politik und Lobby bisher ein Umsteuern. Höchste Zeit für eine Mobilitätswende von unten!**

### Weniger Autos, klimagerechte Mobilität

Wir brauchen einen radikalen Rückbau des motorisierten Individualverkehrs und den Ausbau eines gemeinwirtschaftlichen, klimaneutralen, CO<sup>2</sup>-freien Verkehrs:

- Ein fahrscheinloser, gut ausgebauter und eng getakteter öffentlicher Nahverkehr in den Städten mit öffentlich betriebenen Mitnahmeplattformen
- Der Ausbau von Fuß- und Radwegen für die »Stadt der kurzen Wege«
- Ein dichtes öffentliches Verkehrsnetz auf dem Land, in dem jeder Ort stündlich erreicht werden kann
- Der Ausbau des überregionalen Schienenverkehrs und ein Rückbau des klimaschädlichen Luftverkehrs
- Eine Reduzierung des Güterverkehrs, vor allem durch Regionalisierung von Produktion und Verteilung.

### Verkehrswende ist sozial-ökologische Transformation

Nur ein radikaler Bruch mit der heutigen Produktions- und Lebensweise kann den Klimakollaps verhindern. Wenn die natürlichen Ressourcen erhalten und ein gutes Leben für alle Menschen möglich sein soll, muss das profit- und konkurrenzgetriebene Wachstum durch kooperatives Wirtschaften und Zusammenleben ersetzt werden.

Wir brauchen eine sozial-ökologische Transformation: Eine Energiewende, die auf erneuerbare Energien in Bürger\*innenhand setzt. Eine Agrarwende, die auf die Förderung gesunder bäuerlicher Landwirtschaft setzt. Industrielle Abrüstung, in der überflüssige Produktion – zuallererst Rüstung – durch gesellschaftlich nützliche Produktion ersetzt wird. Wir wollen in solidarischen Kommunen leben, die Grundsicherung, bezahlbares Wohnen, ausreichend Bildung, Pflege, Gesundheit und Mobilität gewährleisten.

### Mobilität in der Stadt

Unsere Städte sind auto- statt menschengerecht. Autos verstopfen die Straßen, gefährden andere Verkehrsteilnehmer\*innen und unsere Gesundheit. Eine verfehlt Stadtplanung zwingt zu weiten Wegen, weil Wohnen und Arbeiten, Einkaufen und Freizeit räumlich getrennt sind.

Platz ist in der Stadt das knappste und kostbarste Gut. Statt für parkende Autos sollte er für Spielplätze, Gärten und andere Orte der Begegnung und des Verweilens genutzt werden. ÖPNV sowie Fuß- und Radverkehr sind so auszubauen, dass damit 90% der Wege zurückgelegt werden – so wird das eigene Auto überflüssig. Kopenhagen, Wien oder Amsterdam zeigen, dass dies keine Utopie ist.

### Mobilität auf dem Land

Je schlechter der öffentliche Verkehr im ländlichen Raum, umso mehr Menschen sind auf PKW angewiesen, die sich viele aber nicht leisten können. Daher ist der Regionalverkehr dringend auszubauen, unterstützt durch Mitnahmeplattformen. In der Schweiz ist jedes kleine Dorf im Stundentakt per Bus oder Bahn erreichbar. Warum nicht auch bei uns?

### FAKTEN

Verkehr ist mit 17,8% zweitgrößter Emittent von Treibhausgasen in Deutschland.

Straßenverkehr ist mit 38% größter Emittent von Stickoxiden.

Die durch Verkehr verursachten Emissionen wachen seit 2013 jährlich um 2%. Allein 2015 waren in Deutschland darauf ca. 13.000 frühzeitige Todesfälle zurückzuführen.

Bei Tempolimit 120 ließen sich die CO<sup>2</sup>-Emissionen sofort um 9% senken.

Im EU-Straßenverkehr werden pro Jahr rund 25.000 Menschen getötet.



Kurzfilm *Die Wachstumsmaschine* auf [jenseits-des-wachstums.de](http://jenseits-des-wachstums.de)

### UNWIRTSCHAFTLICH

Im Schnitt stehen PKW mehr als 23 Stunden ungenutzt herum.

Ein Drittel der Wege mit PKW in der Stadt werden für Parkplatzsuche verschwendet.

Die Durchschnitts-Geschwindigkeit von PKW in der Stadt sinkt ständig, inzwischen unter 20 km/h.

1970 wog ein VW-Käfer 700 kg; ein SUV wiegt heute über 2 Tonnen. Im ÖPNV ist das Verhältnis Eigen- zu Transportgewicht viermal besser, nämlich 5:1 statt 20:1.

## 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 CO<sup>2</sup>-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 ausgebauten 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.

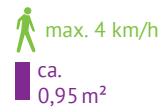
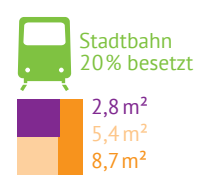
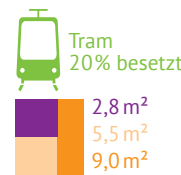
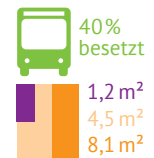
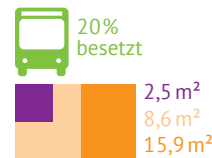
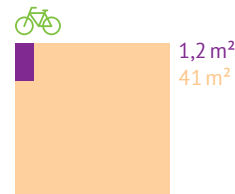
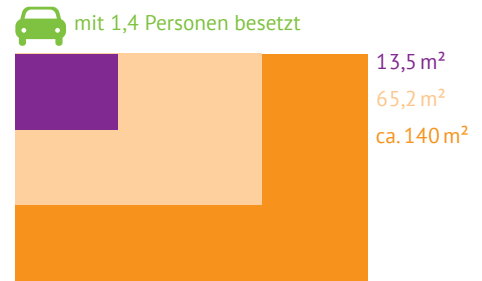
Attac wird sich an diesen Aktivitäten beteiligen! Wir sehen die Mobilitätswende als Teil weitergehender sozial-ökologischer Veränderungen, die das profit- und wachstumsorientierte Wirtschaften durch eine Gemeinwohlorientierung ersetzen.

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

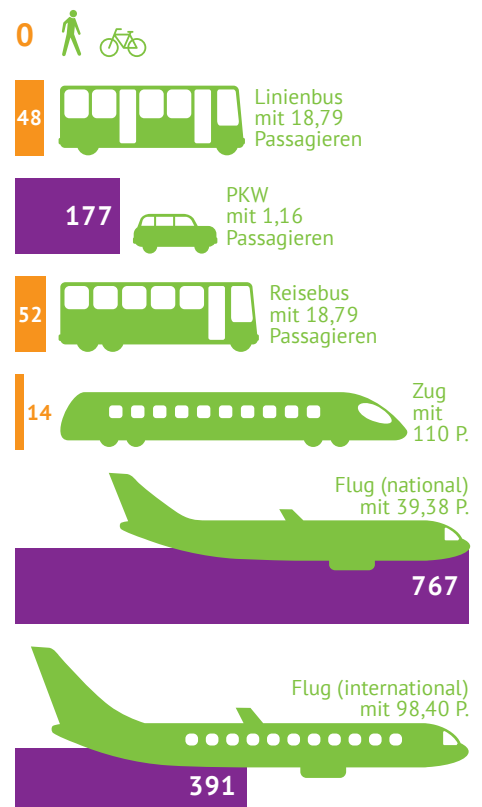
Seit 1990 hat sich der LKW-Verkehr in Deutschland verdoppelt. Autobahnen werden zu rollenden Lagerhallen, gesäumt von riesigen Logistikzentren. Billiger Transport und globale Arbeitsteilung tragen zur Klimazerstörung bei und verfestigen die globale Ungleichheit.

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

Genauereres 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](http://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](http://attac.de) und [info@attac.de](mailto:info@attac.de).

**attac**