

TUNNELBLICK

NEUES VOM DÜMMSTEN BAHNPROJEKT DER WELT – AUSGABE 36 • 15. JUNI 2013



Buntes Plädoyer für eine andere Mobilität: der World Naked Bike Ride, London 2012

Ausbau von Bahn und ÖPNV, weniger Autofahrten, mehr Fahrräder: Solche Forderungen gehören in Parlamenten, Amtsstuben und Talkshows inzwischen zum Standardrepertoire. Das muss die Autoindustrie und ihre Lobbyisten zutiefst beunruhigen. Denn sie wollen vor allem eines: ihre Produkte verkaufen. Milliardeninvestitionen für

unnütze Projekte wie Stuttgart 21, die den Verkehrsträger Schiene gegenüber der Straße schwächen, kommen ihnen da sehr gelegen. Verkehrswende rückwärts heißt der Plan, auch wenn offiziell das Gegenteil verkündet wird. Höchste Zeit, dass die Menschen selbst in die Hand nehmen, wie sie in Zukunft mobil sein wollen.

Mobilität neu denken

Jahrtausendlang wurde die Ortsveränderung von Menschen und Gütern durch Gehen und Tragen, Tiere sowie Segel- und Ruderschiffe bestimmt. Im 15. Jahrhundert legte man zu Lande 8 bis 12 km pro Tag zurück, auf dem Wasser immerhin schon 29 bis 52 km.

Motoren der Beschleunigung: Tauschhandel, Fernhandel, Geld

Ein wesentlicher Grund für die Zunahme des Warenverkehrs war das Geld, das im Handel eine immer größere Rolle spielte. Denn Geld macht Ungleiches tauschbar. Beim Warentausch lassen sich die Profite dadurch erhöhen, dass örtliche Unterschiede in Angebot und Nachfrage ausgenutzt werden. Dazu muss die Ware jedoch in möglichst kurzer Zeit von einem Ort zum andern transportiert werden. Je schneller diese Zyklen vor sich gehen, desto schneller wachsen Umsatz und Profite. Geschwindigkeit und Transportkapazität werden zu wichtigen Faktoren der Gewinnmaximierung.

Fortschritt und Beschleunigung durch technische Entwicklungen

Aus Manufakturen wurden Fabriken, aus Kaufleuten Kapitalisten. Zeit und Raum

wurden vermessen und normiert. Neue Technologien wie die Dampfmaschine und der Verbrennungsmotor bewirkten eine explosionsartige Beschleunigung und räumliche Ausweitung der Mobilität. Dies prägt seit der Mitte des 19. Jahrhunderts in Europa die industrielle Entwicklung, aber auch die Landschaft, die Städte, den Menschen und selbst das Weltklima. Die Eisenbahn eroberte in wenigen Jahrzehnten die Welt. Die neuen Verkehrswege halfen Kontinente zu erschließen, trugen aber auch zu deren Eroberung und Ausbeutung bei.

Die Welt wird zum Dorf

Die Motorisierung des Verkehrs hat zur Überwindung nationaler und kontinentaler Grenzen geführt. Heute kann ein Großteil der Einwohner der reichen Industrieländer die Welt in vorher nicht gekanntem Maße entdecken und bereisen.

Die Transportleistungen der standardisierten Fracht- und Containermengen stiegen überproportional. Um 1600 kreuzten schätzungsweise 1.000 Handelsschiffe mit einer Tragfähigkeit von etwa 90.000 Tonnen im Gebiet der Hanse, das 200 See-

und Binnenhäfen in Europa umfasste. Heute trägt allein das derzeit größte Containerschiff der Welt rund 157.000 Tonnen Nutzlast!

Etwa die Hälfte des weltweiten Warenverkehrs findet zwischen drei Zonen statt: Nordamerika, Westeuropa und Ostasien.

»Sich ohne Stau und frei und uneingeschränkt in sauberer Luft bewegen können, ohne die Rechte anderer einzuschränken«

(Ziel des World Naked Bike Ride)

Wiederum etwa die Hälfte dieses Transportaufkommens entfällt auf global agierende Konzerne, die auf diese Weise unter-

schiedliche Lohnniveaus ausnutzen können; denn auf die Transportkosten entfallen im Durchschnitt nur ca. 5 bis 6 % des Warenwertes.

Mobil für den Weltkrieg

Zu den dunkelsten Seiten dieser Mobilität gehört die Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel für die Kriegsführung. »Mobilmachung« für den Krieg ist Ausdruck dieser Entwicklung, die zum »totalen Krieg«, zum Weltkrieg und zu den weltweit einsetzbaren »mobilen Streitkräften« geführt hat. So ist es kein Wunder, dass gerade in Nazideutschland die Massenmotorisie-

ung, die damit verbundene rechtliche Vorfahrt für Fahrzeuge gegenüber Fußgängern, der Autobahnbau und auch der Ausbau des Luftverkehrs für kriegerische Zwecke vorangetrieben wurden.

Aber auch in Friedenszeiten fordert der motorisierte Individualverkehr seinen Tribut: Zwischen 1900 und 2010 gab es im Straßenverkehr weltweit ca. 40 Millionen Tote und 2 Milliarden Verletzte, 120 Millionen Menschen wurden zu Invaliden.

Folgen der Mobilität

■ **Gesellschaft:** Im Zuge der Massenmotorisierung wurden unsere Städte und Landschaften »autogerecht« umgebaut. Mit weitreichenden Konsequenzen: Straßen sind nicht mehr Orte der Begegnung, der Kommunikation und des Spiels, Städte und Landschaften werden von Autopisten durchschnitten, die Innenstädte sind von

Mobilität: erstaunlich konstant

Wer sich mit Mobilität befasst, stellt überrascht fest: Das durchschnittliche tägliche Unterwegssein des Menschen ist über alle Zeiten hinweg und in allen Kulturen etwa gleich geblieben. Es beträgt im statistischen Mittel rund eine Stunde. Verkehrswissenschaftler sprechen vom konstanten täglichen Reisezeitbudget. Ebenso überraschend ist: Auch die Anzahl und die Art der Ziele – Arbeitsplatz, Einkauf, Freizeitorte – haben sich im Durchschnitt kaum verändert.

So gesehen ist unsere Mobilität über alle Zeiten fast unverändert geblieben: Wir erreichen in derselben Zeit die gleiche Anzahl von Zielen wie früher. Was sich jedoch vervielfacht hat, ist die Distanz, die wir dabei zurücklegen. Zu Fuß kann man in einer Stunde rund 5 km bewältigen, mit dem Fahrrad etwa 20 km, mit dem Auto schon 80 bis 100 km und mit dem Flugzeug 700 bis 800 km.

Die Folgen dieser ungeheuer gewachsenen Verkehrsleistung und des ebenso gewachsenen Verkehrsaufkommens (vor allem des motorisierten Individualverkehrs) erleben wir täglich – besonders in den großen Städten: Verkehrsstaus, Flächenverbrauch für den Kraftfahrzeugverkehr und Zerschneidung von Lebensräumen durch Straßen, aber auch Unfälle und Gesundheitsbelastungen durch Hektik, Verkehrslärm und Luftverschmutzung. Diese Probleme gehören für einen Großteil der bundesdeutschen Bevölkerung, die zu rund 88 % in Städten lebt, zum Alltag.

Parkraum geprägt. Die räumliche Ausweitung der Mobilität führt dazu, dass Wohnen und Arbeiten immer weiter auseinanderdrücken. Stadtfucht, die Zersiedelung der Landschaft und gesichtslose Neubaugebiete ohne Nahversorgungsmöglichkeiten sind nur einige der Folgen.

■ **Gesundheit:** Die Abgase der etwas mehr als 1 Milliarde Fahrzeuge, die gegenwärtig die Erde befahren, enthalten Gifte, Feinstaub und Kohlendioxid – trotz aller Filtersysteme. Kritische Verkehrswissenschaftler gehen davon aus, dass an diesen Belastungen zusätzlich etwa doppelt so viele Menschen sterben, wie unmittelbar im Straßenverkehr zu Tode kommen. Die Weltgesundheitsorganisation schätzt allein die weltweiten Feinstaubtoten auf jährlich 800.000.

■ **Energie und Klima:** Die Vorräte an fossilen Energieträgern sind in absehbarer Zeit erschöpft. Produktion und Betrieb der Fahrzeuge des motorisierten Individualverkehrs tragen in Europa mit etwa 25 % zum Ausstoß der klimaschädlichen Abgase bei. Weltweit wird dieser Anteil in den nächsten 20 Jahren auf etwa 50 % ansteigen. Wenn der Planet überleben soll, dann müssen wir dringend eine Verkehrswende vollziehen – weg vom motorisierten Individualverkehr hin zum öffentlichen Schienenverkehr und anderen Formen der Mobilität.

Stuttgart 21 – das Gegenteil zukunftsgerechter Mobilität

Bei der Verkehrswende spielt der Schienenverkehr eine entscheidende Rolle, darauf weisen auch die Befürworter von Stuttgart 21 gerne hin. Die Wahrheit ist jedoch:

■ Stuttgart 21 reduziert die Leistungsfähigkeit des Stuttgarter Hauptbahnhofs um beinahe 50 %.

■ Die neuen Hochgeschwindigkeitstrassen sind für den Güterverkehr nicht zu gebrauchen, Güter müssen also weiterhin mit dem Lkw transportiert werden.

■ Ein integrierter Taktfahrplan – Voraussetzung für eine höhere Attraktivität der Bahn – wird durch Stuttgart 21 unmöglich.

■ Die freiwerdenden Gleisflächen in Stuttgart sollen Büros und Einkaufstempeln mit Tausenden von Parkplätzen weichen, die täglich Zehntausende zusätzliche Fahrzeuge ins Stadtzentrum ziehen.

■ Die Milliarden, die in die 120 km Tunnelstrecken, die Neckarunterquerung sowie neue Brücken, Tiefbahnhöfe und Hochgeschwindigkeitstrassen gesteckt werden, fehlen auf Jahrzehnte für den Ausbau einer Flächen- und Bürgerbahn im Land.

Grundlage zukunftsgerechter Mobilität – zumindest, wenn diese allen Bürgern

»Bahnsinniges Baden-Württemberg«

14 Milliarden Euro werden Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm wohl mindestens verschlingen – mit geringen Vorteilen für wenige und großen Nachteilen für viele. Mit der gleichen Summe könnte der Bahnverkehr im Land für alle spürbar verbessert werden. Das zeigt ein Konzept, das der Verkehrsexperte Winfried Wolf für die Bundestagsabgeordnete Sabine Leidig erstellt hat, die für die Linken im Verkehrsausschuss sitzt. Es umfasst drei Basisinvestitionen in die Schieneninfrastruktur sowie 15 konkrete Einzelprojekte – einschließlich einer Alternative zu Stuttgart 21.

☞ www.s21-stoppen.de/bahnsinniges-baden-wuerttemberg

zugute kommen soll – sind der Ausbau des Schienenverkehrs im ganzen Land sowie dichte, gut vertaktete, komfortable und bezahlbare öffentliche Verkehrsverbindungen. Stuttgart 21 verhindert diese ebenso notwendige wie überfällige Verkehrswende. Denn das Projekt folgt einem Verkehrskonzept, in dessen Mittelpunkt nach wie vor das Auto und Geschwindigkeit als Maß der Dinge stehen. Es zementiert die Vorherrschaft des Autos auf Jahrzehnte und soll so den Absatzmarkt der Automobilindustrie sichern – auch das ein Grund, warum das Projekt mit aller Gewalt durchgesetzt werden soll.

Jenseits des Autowahns

Die Verkehrswende bedeutet eine Abkehr vom vorherrschenden und durch die Werbung täglich geschürten Autowahn. Es gilt, Mobilität neu zu denken und andere Konzepte zu entwickeln, die *allen* Bürgern die Chance geben, auch in Zukunft mobil zu sein. Wichtige Elemente sind: Entschleunigung, Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer auf den Straßen, Ausbau des öffentlichen Verkehrs für Personen und Güter, Wiederherstellung des zurückgebauten Schienennetzes, fußgänger- und fahrradfreundliche Städte, Dezentralität der Einrichtungen der Daseinsvorsorge. Eine solche »Verkehrsrevolution« kann nur gelingen, wenn sie demokratisch diskutiert und umgesetzt wird. Ein erster Schritt dazu wäre, dem S-21-Milliarden-Wahnsinn ein schnelles Ende zu bereiten.

TUNNELBLICK UNTERSTÜTZEN:

Konto-Nr.: 7 020 627 400
BLZ 430 609 67, GLS-Bank
Kontoinhaber: Umkehrbar e. V.
Stichwort: Tunnelblick