

1. Das Automobil ist Bestandteil der kapitalistischen Massenpsychologie

„Das Automobil ist zentraler Bestandteil einer, im modernen Kapitalismus wirksamen Massenpsychologie. Wenn die Mehrheit der Menschen nicht die Möglichkeit hat, über die großen Fragen der Gesellschaft – über Krieg / Frieden, Armut / Reichtum, Hunger / Überfluss, Klimazerstörung / Nachhaltigkeit – zu entscheiden, dann ermöglicht das Automobil die Millionen kleinen Fluchten mit viel PS-Potenz. *Raus ins Grüne, dem Alltag entfliehen*“.

2. Wie errang das Auto und die Automobilökonomie die Dominanz im Kapitalismus

Mit dem Aufstieg von Automobil und Flugzeug stiegen die Ölindustrie und die Fahrzeug- und Flugzeugindustrie zur weltweit dominierenden Industrie auf. Fünf Unternehmen auf der Liste der zehn mächtigsten Konzerne sind Ölgesellschaften (Stand 2007). Weitere vier sind Autokonzerne, deren Kundschaft die Ölprodukte konsumiert.

Die Konzerne, die bei Ölförderung, Ölverarbeitung, Autoherstellung, Flugzeugbau/Airlines und bei der Erzeugung und Verteilung der fossilen Energien entscheidend sind, konnten seit 100 Jahren ihre Position stetig ausbauen. Ausgerechnet im letzten Jahrzehnt, als die Debatte über die Klimazerstörung ihren Höhepunkt erlebte, konnte diese Konzerngruppierung ihre Position festigen.

Der Umsatz dieser Konzerngruppierung innerhalb der 500 größten, global aktiven Konzerne ergab für den Zeitraum 1999 bis 2009 folgende Marktanteile:

1999 23,4 %, 2005 31 %, 2008 (vor der Krise) 34,6 %, 2009 (nach Abflauen) 29,8 %

3. Diese Konzerngruppierung setzte das Auto als Massenverkehrsmittel durch

Bereits 1949 ergab ein Bericht eines Unterausschusses des US-Senats, dass der Autokonzern General Motors darin involviert war, in 45 US-Städten den Abbau von hundert elektrischen Nahverkehrssystemen und ihren Ersatz durch General Motors-Busse zu betreiben. Im Jahr 1974 wurde dann in der für den US-Senat verfassten Studie von Bradford C. Snell dokumentiert, wie die Konzerne General Motors, Ford, Chrysler, der Ölkonzern Standard Oil und der Reifenhersteller Firestone die radikale Umstrukturierung des Transportsektors über mehr als drei Jahrzehnte hinweg mit krimineller Energie vorangetrieben hatten.

Der „American way of live“ war in der Nachkriegszeit die politische Richtschnur in Westeuropa. Der Marshall-Plan lieferte dazu das finanzielle Schmiermittel, um mit dem Massenkonsum die antikommunistische Ausrichtung Westeuropas zu verfestigen.

Mit dem Aufstieg von Automobil und Flugzeug als Massentransportmittel wurde die Eisenbahn, nach den USA, auch in Europa systematisch zurückgedrängt. Der lokale Schienenverkehr, der ÖPNV war am stärksten betroffen. Der ÖPNV musste sich die Strasse mit dem aufkommenden PKW teilen, die Politik setzte auf „Schienenfreien Städte“. In Frankreich, Großbritannien und Irland verschwanden Straßenbahnen fast vollständig und wurden durch Busse ersetzt.

4. Die Kosten der Autogesellschaft und die Plünderung und Vergiftung des Planeten

Heute existieren weltweit über 1 Milliarde PKW, Liefer- und Lastwagen

Bis 2030 soll es 2,3 Milliarden PKW geben (UPI - Umwelt- und Prognose-Institut e.V.).

Automobile vergiften den Globus mit 2000 verschiedenen Giften. Der Straßenverkehr verursacht 18% der Treibhausgas-Emissionen (Quelle Bundesumweltamt), in Berlin kommen 23% der CO² Emissionen aus dem Auspuff. Seit 1990 sind die Emissionen in Deutschland um 0,6% gestiegen, trotz sparsamer Motoren und Hybridantrieben.

Automobile werden durchschnittlich von 1,3 Personen täglich für ca. 2 Stunden genutzt. Ein VW-Golf beschlagnahmt 12 m² öffentlichen oder privaten Bodens.

Für die Herstellung eines 1,5 Tonnen schweren Automobils sind 70 Tonnen Material erforderlich. Im täglichen Gebrauch transportieren 1,5 Tonnen Auto max. 150 kg Mensch.

Autos töten, verletzen und verursachen enorme Kosten. In den USA sind in 100 Jahren Motorisierung 3,4 Millionen Menschen im Straßenverkehr gestorben. Es starben auf den US-Straßen mehr Menschen, als US-Soldaten in allen bisherigen Kriegen getötet wurden.

Die Folgen der Verkehrsentwicklung sind enorm. Städte veränderten durch den MIV (Motorisierter Individualverkehr) ihren Charakter, was sonst nur Katastrophen oder Kriege schaffen.

Die Verkehrs-Infrastruktur vergammelt und wird in naher Zukunft kollabieren. Die maroden Straßen und Brücken, die enormen Staus, die rücksichtslos zugeparkten Strassen und Plätze, die vergammelten Bahnhöfe und Schienenwege in Gemeinden und Städten schreien nach Änderung.

Der MIV wird durch die Mineralölsteuer oder Maut nicht gedeckt. Er wird nur durch enorme Subventionen der Gesamtgesellschaft aufrecht erhalten. Der MIV wird laut Verkehrs Club Deutschland von jedem Bürger mit 146 € Steuern jährlich subventioniert. Also nicht nur von Automobilisten, sondern auch von jedem Kind oder Greis ohne Fahrerlaubnis und selbst von lebenslangen Insassen Psychiatrischer Einrichtungen.

	Jahr	Einwohner	Einnahmen	Ausgaben	Differenz	Ungedeckte Kosten pro Einwohner	Kostendeckungsgrad
Heidelberg	2004	142.500	13.137.822	30.634.581	17.496.759	122,8	42,9%
Rotenburg	2003	22.500	693.380	3.094.252	2.400.872	106,7	22,4%
Ludwigsburg	2000	86.936	9.090.874	19.293.557	10.202.683	117,4	47,1%
Düsseldorf	2002	569.046	24.699.867	167.106.878	142.407.011	250,3	14,8%
Lüneburg	2000	70.000	3.411.848	9.194.623	5.782.775	82,6	37,1%
Augsburg	2000	254.867	21.046.353	47.766.056	26.719.703	104,8	44,1%
Aschaffenburg	2002	67.788	3.041.045	11.366.940	8.325.895	122,8	26,8%
Freiburg	2000	201.000	17.163.087	37.993.383	20.830.296	103,6	45,2%
Ingelheim	2003	26.000	1.264.617	6.985.282	5.720.665	220,0	18,1%
Bremen	2000	547.000	12.551.020	72.959.184	60.408.163	110,4	17,2%
Dresden	2000	459.000	9.132.653	65.306.122	56.173.469	122,4	14,0%
Stuttgart	2000	581.000	20.663.265	104.591.837	83.928.571	144,5	19,8%
Durchschnitt deutsche Städte (bezogen auf die Einwohner)						145,5	29,1%

5. Verbindung von Wohnen und Mobilität durch verbesserten ÖPNV

Bei jüngeren Menschen ist eine Abkehr vom Statussymbol Auto erkennbar. Rückläufig ist deren Bereitschaft zur Erlangung des Führerscheins. Statt eigenen PKW nutzen sie eher Car-Sharing, das Fahrrad oder den ÖPNV. Autofreie oder -arme Stadtquartiere dominieren bei der Wohnungswahl.

Der studierende Teil der Jugend hat die Vorteile des ÖPNV, durch das seit 1990 eingeführte Semesterticket, bereits positiv erfahren. Eine hessischen Studie für den Studienort Darmstadt dokumentiert folgende Entwicklung:

Nutzung des PKW	1991	46 %	1999	28 %
Nutzung des ÖPNV	1991	17 %	1999	43 %

Die Städte- und Verkehrsplanung löst sich von der Autofixiertheit

Eine Untersuchung des französischen Institut CERTU im Jahre 2008, in den Großräumen Lille, Lyon, Strasbourg und in zehn kleineren Städten Frankreichs, ergab: Zwei von drei Fahrten mit dem Automobile sind Fahrten unter 3 Kilometer. Dies war die Grundlage für das ambitionierte Programm *transport collectif en site propre*, das in ganz Frankreich den Aufbau von Straßenbahnsystemen forcierte. Einhergehend mit dem Rückbau von Straßen, dem Bau begrünter Gleiskörper und der Anlage von Fahrradpisten und Radabstellplätzen.

So konsequent wurde die Raumplanung in Deutschland noch nicht vorangetrieben. Jedoch sind im Städtebau bereits autofreie oder autoarme Siedlungen und Stadtteile entstanden, in denen der Fuß-, und Radverkehr sowie der ÖPNV Vorrang haben. Die immobilen PKW stehen in Tiefgaragen, oder dem neusten Trend entsprechend am Quartiersrand in Parkhäusern.

Das Quartier ist wieder zum Lebensraum für Jung und Alt, für Gesunde und körperlich eingeschränkte Menschen geworden. Beispiel ist das Vauban-Viertel in Freiburg. Dort gelang es, Wohnen im grünen Umfeld, in einem weitestgehend autofreien Quartier, mit guter Radverkehrs und ÖPNV-Anbindung und mit vielfältigen sozialen Aktivitäten zu verbinden.

Das Vauban-Viertel gilt als Musterbeispiel für die Inklusion, jedoch ist die soziale Ausgewogenheit der Bevölkerung noch nicht gelungen.

6. Mobilität ist ein allgemeines Grundrecht, jedoch mit welchem ÖPNV

Die Nutzung des ÖPNV ist mit Kosten verbunden, die heute und auch in Zukunft durch den Ticketpreis nicht gedeckt werden. In Köln liegt die Deckung durch den Ticketverkauf bei ca. 70%, im Bundesdurchschnitt zwischen 30 und 40 %.

Investitionen in neue Fahrzeuge und den Streckenausbau hängen von der Förderung durch das GVFG ab. Diese Förderung unterliegt restriktiven Bedingungen. Der jetzige gesetzliche Rahmen erlischt 2019. Eine gesicherte Fortführung ist zurzeit nicht geregelt.

Der ÖPNV ist personalintensiv. Die Menschen, die den ÖPNV zu allen Tageszeiten in Funktion halten, müssen mindestens tariflich entlohnt werden.

Um den ÖPNV attraktiv zu gestalten, muss die Kundennähe durch zusätzliches Personal ausgebaut werden. Der heutige Weg, Kundennähe durch Automaten zu erzielen, muss beendet werden.

Das heutige, unübersichtliche Tarifsysteem stößt Gelegenheitsnutzer ab. Für die Bedienung von Fahrkartensystemen benötigt man scheinbar ein Studium, da fährt man lieber gleich Auto.

Das Bürgerticket vereinfacht die ÖPNV Nutzung und hat bereits Geschichte

Einmal im Monat zahlen und jeden Tag fahren. Das Bürgerticket soll die Nutzung von Bahn, Bus und Leihfahrrädern erleichtern, den ÖPNV Mobilitätsanteil massiv erhöhen und nachhaltig gestalten. Positive Beispiele für geplante oder praktizierte Bürgerticket-Angebote gibt es zu Hauff: Der Luftkurort Templin hat 1998 den kostenlosen Busverkehr eingeführt, die Fahrgastzahlen explodierten binnen einem Jahr von 41.000 auf 350.000. Ab 2001 waren es 500.000 Fahrgäste. Die erforderlichen Investitionen beendeten den kostenlosen Betrieb. Heute gibt es eine Jahreskarte für 44 € mit geringer Nutzung. Die Fahrgastzahlen sind heute bei 300.000.

Mitte der 1990er Jahre litt die belgische Stadt Hasselt unter Finanznot, eine Umgehungsstraße konnte nicht gebaut werden. Stattdessen entschied man sich für kostenlose Busse. Die Zahl der Nutzer stieg (laut Stadtverwaltung) von 1.000 (1996) auf 12.600 (2006) täglich.

Auch ökonomisch ging es aufwärts. Hasselt stieg in dieser Zeit zur viertwichtigsten Einkaufsstadt Belgiens auf (Angabe Deutschlandradio). Statt 1.000 würden nun über 3.000 Menschen in der Innenstadt arbeiten. Außerdem soll sich der wirtschaftliche Umsatz mehr als verdreifacht haben.

Doch die Kostenfalle führte zum Abbruch der kostenlosen Nutzung. Fahrgäste, die älter als 19 Jahre sind, zahlen allerdings heute nur 60 Cent pro Fahrt.

Wien hat ein ÖPNV-Jahresticket für 365 Euro eingeführt, der Tagespreis beträgt nur 1 Euro. Der ÖPNV stieg zum wichtigsten Verkehrsmittel mit 39 % Wegeanteil (Jahr 2012) auf.

Das Semesterticket, zuerst in NRW, dann in ganz Deutschland eingeführt, ist ein deutschlandweites, positives Beispiel. Das Semesterticket besitzt und nutzt heute 95 % der Studierenden.

Das Bürgerticket soll einen attraktiven ÖPNV durch Kostendeckung sichern

- Durch die Einnahmen aus dem Bürgerticket ist der Finanzbedarf für Betrieb und Erhalt des bestehenden Streckennetzes und des Fahrzeugparks, sowie für Investitionen in neue Fahrzeuge zu decken
- Eine Verbesserung des ÖPNV-Angebotes darf nicht an der Bus- oder Tramhaltestelle und nicht an der Gemeinde oder Stadtgrenze enden. Im Stadtgebiet muss die Vernetzung mit dem regionalen Schienenverkehr verbessert werden. An den Endhaltestellen von Bus und Tram müssen Leihfahrräder und Car Sharing Fahrzeuge bereitstehen, sowie ausreichende und sichere Fahrradabstellplätze geschaffen werden
- Der Netzausbau soll weiterhin durch öffentliche Fördermittel gedeckt werden, denn das Kölner ÖPNV-Netz hat auf den Hauptachsen seine Kapazitätsgrenzen bereits erreicht

- Nutznießer des ÖPNV wie Einkaufszentren, Arbeitsstätten, Kaufhäuser, Event- und Sportveranstalter müssen zur Deckung der Investitionen in den Netzausbau mit einer Verkehrsabgabe belegt werden (wie in Frankreich mit dem *versement transport*).

Das Bürgerticket muss das Grundrecht auf Mobilität garantieren

Die Einnahmen aus dem Bürgerticket, die die Autonomie der Kommunen und Städte in der Gestaltung des ÖPNV gewährleisten, müssen das Grundrecht auf Mobilität garantieren.

Will heißen: Für prekär lebende Menschen (ALG 2-Bezieher, Auszubildende, Lohnaufstocker etc) muss der Ticketpreis deutlich unter dem Normalpreis liegen. Für diese Bürger darf das Ticket jedoch nicht mehr als 25 Euro im Monat kosten.

7. Mobil durch attraktiven und sicheren Fuß- und Radverkehr

Der Radverkehr in Köln ähnelt einem Flickenteppich von gutgemeinten Ideen. Mit kölschen Lösungen punktet aktuell die Geschäftswelt der Ringanlieger. Diese drücken gerade im Rat ihre Vorstellungen zur Verkehrsberuhigung der Ringe durch, damit sie wieder zur Flaniermeile werden. Der Radverkehr wird vom Bürgersteig auf die rechte Fahrbahn verlegt, um Platz für breite Bürgersteige mit Außengastronomie zu schaffen. Dem MIV steht nur noch eine Spur zur Verfügung. Generell soll ein Tempolimit von 30 km/h auf den Ringen eingeführt werden.

In Köln ist durch Ratsbeschluss die Radwege-Benutzungspflicht aufgehoben worden. Doch die Gestaltung der Verhältnisse Radfahrer / Fußgänger und Radfahrer / Autofahrer ist völlig unklar.

- Auf der Fahrbahn müssen Schutzstreifen und Radfahrstreifen mit ausreichendem Sicherheitsabstand realisiert werden. Ebenso sind an den Ampeln Aufstellflächen erforderlich. Neben der Aufstellfläche sind eigene Radfahrerampeln zu installieren
- Durch die Innenstadt und die Vororte muss ein Netz von Fahrradstraßen angelegt werden. Die Ampeltaktung ist für Fahrradstraßen und Radschnellwege aus dem Umland generell auf eine durchschnittliche Radfahrgeschwindigkeit zu projektieren
- Die Öffnung von Einbahnstraßen ist massiv durch Informationskampagnen und bauliche Veränderungen voranzutreiben
- Die Querungen der Rheinbrücken ist durch barrierefreie Rampenbauwerke zu garantieren
- Um die Schwere von Unfällen zu mildern, muss generell in allen Wohngebieten und auf Geschäftsstrassen Tempo 30 eingeführt werden
- Die Fahrradabstellmöglichkeiten müssen durch stadtteilbezogenen Radstationen und diebstahl-sichere Ständerkonstruktionen an Kreuzungen und Plätzen verbessert werden. Auf der Straße muss jeder siebte PKW-Stellplatz durch einen gesicherten Fahrradstellplatz verdrängt werden
- Durch die Verlagerung der abgestellten Fahrräder auf die Fahrbahn oder in Radstationen soll mehr Platz auf dem Bürgersteig für Fußgänger geschaffen werden
- Durch einen leistungsfähigen Winterdienst ist besonders der Fuß- und Radverkehr in der Winterzeit sicher zu gestalten

8. Hat das Automobil noch eine Zukunft

Für ländliche Regionen ist der ÖPNV mit den heutigen Bahnen und Bussen keine Alternative. Das Auto bleibt dort noch für Jahrzehnte Hauptverkehrsträger. Doch die Lösungen müssen kollektiv und nicht individuell gestaltet werden. Hierzu kann Car Sharing oder der Bürgerbus in kommunaler Verantwortung dienen.

In der Stadt muss der PKW durch Restriktionen der Abstellflächen und Umlage der Kosten auf die Nutzer zurückgedrängt werden.

Inwieweit selbst fahrende Autos in naher Zukunft eine Lösung bieten, ist schwer einschätzbar.