

Inhaltsverzeichnis

Vorwort

S. 08

Teil 1 Das Auto: gehätschelt, geliebt ... geschmäht

Eine Verkehrsmeldung	S. 10
Frontbericht von den Straßen	S. 11
Gestatten, Verkehrswendy und der böse Rolf	S. 14
Das kleine Fremdwörterbuch	S. 18
Wann vernünftige Argumente unvernünftig sind	S. 20
Heilig's Blechle, viele Gefühle	S. 24
Verdammte Karre – Autohass, gibt es das?	S. 30
Das Auto bremst sich selbst aus	S. 33
Jobs, Autos und Wirtschaftswunde	S. 38
Verkehrswende? Was ist das eigentlich?	S. 40
Rette sich, wer kann: Frauen und Kinder zuerst?	S. 46
Viele Regeln im Detail, kein Plan fürs große Ganze	S. 55
Deutschland hält nicht Wort – Klima und Verkehr	S. 60
Alle sauer, oder was?	S. 64
Die Melkkühe der Nation – wer begleicht die Rechnung im Verkehr?	S. 66

Teil 2 Die Bahn, Bahnen und Busse Ventile für den Kulturkampf auf den Straßen?

Was die Welt von unseren Bahnen hält	S. 73
Was die Bahn kann und was nicht	S. 76
Busse und Bahnen ausbauen – gute Nachrichten für Autofahrer?	S. 80
Ehrlich machen – Ein Klartext von Heinrich	S. 84
Warum eins haben, wenn man auch zehntausend nutzen kann?	S. 86
Wenn jeder nur an sich denkt, ist keinem geholfen?!	S. 90

Teil 3 Neue Drehs für festgefahrene Wege

Verkehrswende fällt aus, Kulturkampf auch	S. 94
Eine Verkehrssprechwende – freie Wahl für freie Bürger	S. 100
Krawallreduktion auf allen Seiten	S. 104
Klassische Aufreger ausräumen	S. 110
Lust und Frust in Stadt und Land – Hoffnungsschimmer am Horizont	S. 116
Abgehängt und lärmgeplagt – Was tut sich auf dem Land?	S. 118
Da krieg ich so´n Hals – Der Flaschenhals zwischen Stadt und Land	S. 120
Neugier statt innerer Schweinehund	S. 122
Und jetzt Sie!	S. 128
Schlusswort – worauf sich alle einigen können	S. 129
Danksagung	S. 133
Weitere Kommentare	S. 134
Kulturkampf-Führerschein	S. 136
Autoren und Team	S. 138
Quellenverzeichnis	S. 139

Vorwort

Den Kulturkampf ums Auto ausbremsen?
Netter Versuch, aber keine Chance!

So ungefähr fiel die Reaktion aus, als wir Freunden, Kollegen und Bekannten anfangs von unserer Buchidee erzählten. Erst auf etwa halber Wegstrecke wurde uns selbst klar, wohin die Reise wirklich geht: zu mehr Miteinander, und das mit mehr Klartext.

Haben Sie zum Beispiel, wenn Sie über dieses Buch stolpern, auch folgenden Verdacht? Drei Typen halten sich für besonders schlau und versuchen, uns Autofahrern den linksgrünen Verkehrswende-Salat nur mit anderem Dressing unterzujubeln? Richtig. Sie haben unsere ursprüngliche Masche durchschaut.

Je mehr wir schrieben, desto klarer wurde uns, dass auch wir eigentlich nur um den heißen Brei herumredeten. Denn im Kern geht es um die Privilegien. Und das wissen wir eigentlich alle, sprechen es aber so viel zu selten, viel zu kraftlos und viel zu ängstlich aus. Vor allem seitens der Politik. Und manche Medien stilisieren diese Probleme zum Kulturkampf hoch, um Klicks im Netz zu ernten.

Im städtischen, linksgrünen Milieu ist die Forderung nach einer „Verkehrswende“ das Schlagwort schlechthin. Wir beschäftigen uns in diesem Buch auch kurz damit, was häufig unter einer solchen „Wende“ eigentlich verstanden wird. Wir selbst verabschieden uns aber immer mehr von diesem Begriff und sehen ihn als Teil des Problems. Wenn große Veränderungen propagiert werden, ist gesellschaftliche Polarisierung garantiert und das Miteinander bleibt auf der Strecke.

Brauchen wir wirklich eine oder die „Verkehrswende“? Der Politikwissenschaftler Thomas Biebricher beschäftigt sich mit der Rolle und dem Selbstverständnis eines zeitgemäßen Konservatismus. In einem Zeitungsinterview sagt er im Juli 2023:

„Konservatismus heißt mitunter, dass man, wenn bestimmte Dinge erhalten werden sollen, präventiv kleinere Dinge verändern muss. Um letztlich nicht am ganz großen Rad drehen zu müssen. Sozusagen als Vermeidung der Disruption.“

Das beschreibt unser Verständnis recht gut. Wenn die einen das ganz große Rad drehen wollen, drücken die anderen erst recht auf die Bremse. Und anstatt weiter auf den einen großen, manchmal auch visionären Dreh zu warten, und uns darüber die Köpfe heiß zu reden, würden wir vorschlagen, lieber ganz pragmatisch an zahlreichen konkreten kleineren und größeren Schrauben zu drehen.

Entscheidend dafür ist aber, dass wir uns über Verbesserungen überhaupt verständigen können, ohne dass wir uns immer wieder im Ring gegenüberstehen und uns eine weitere Runde Kulturkampf liefern, bei der es vordergründig mal wieder gegen das Auto geht.

Im besten Fall passiert irgendwo in Deutschland auf einer Familienfeier Folgendes: Die 18-jährige klimabewegte Nichte und ihr 62-jähriger autobeegeisterter Onkel unterhalten sich über das Thema – zum ersten Mal, ohne dass es kracht.

Immerhin herrscht unter uns Bürgerinnen und Bürgern, oft sogar unter Rad-, wie Autofahrern gleichermaßen Konsens, dass noch Verbesserungsbedarf besteht. Sowohl bei den jeweiligen Maßnahmen selbst, als auch bei der Art, wie diese Maßnahmen erklärt oder auch nicht erklärt werden und wie für sie geworben wird. Die schlechteste Verkehrspolitik ist immer die, die nicht nachvollziehbar ist.

Darum geht es uns: Um Verständigung, um Klartext, um ein besseres Miteinander – nicht aber um ein Verkehrsfachbuch. "Was sind denn eure Lösungen?", wurden wir mehrmals gefragt. Na, dieses Buch! Nein, im Ernst. Es gibt ausreichend Maßnahmen und Innovationen. Das lässt sich überall nachlesen. Unsere Frage lautet, warum diese Verbesserungen so langsam auf der Straße ankommen und es immer wieder denselben Streit darum gibt. Warum wir Verkehrswesen uns immer wieder in den Kulturkampf wie in einen Strudel hineinziehen lassen, den Lautsprechern den „Schulhof“ überlassen.

Unsere Einladung an Sie lautet: Kommen Sie mit auf eine unterhaltsame und erhellende Entdeckungsreise durch den Verkehr, wie Sie ihn und sich selbst darin noch nicht gesehen haben.

Berlin im November 2023

Heinrich Strößenreuther, Michael Bukowski, Justus Hagel

Eine Verkehrsmeldung



Achtung, es folgt eine Verkehrsmeldung:

45 v. Chr.: Wegen des Verkehrschaos in Rom lässt Julius Cäsar das Zentrum der Stadt zwischen 6 und 16 Uhr für alle Fahrzeuge sperren. Ausgenommen sind Beamte, Priester, bedeutende Bürger und Besucher.¹

Über zweitausend Jahre später sind wir auch nicht weiter. Erstaunlich. Wir blicken zurück auf unglaubliche zivilisatorische Errungenschaften, auf unzählige Technologien und Innovationen. Wir sind zum Mond geflogen, haben den Staubsaugroboter erfunden, aber den Verkehr kriegen wir trotzdem nicht besser geregelt, als im alten Rom. Und „Beamte, Priester, bedeutende Bürger (...)“? Wie damals spielen auch heute bei uns Privilegien eine wichtige Rolle.

Ist das eigentlich ein Naturgesetz, dass Städte eine Art Gravitationskraft auf zu viel Verkehr ausüben? Und geht das nicht auch anders?

Frontbericht von den Straßen

Es begann mit einem Späßchen

Michael hatte in irgendeinem Social Media-Kanal etwas von „Verkehrswendy und der böse Rolf“ gewitzelt. Wenig später saßen wir drei zusammen, registrierten die Website und gaben sogar eine Titelschutzanzeige auf. Unser Buch sollte zunächst den Titel „Verkehrswendy und der böse Rolf – warum uns die Grünen das Auto wegnehmen wollen“ tragen.

Dass wir uns von diesem Titel recht schnell wieder verabschiedet haben, können Sie sicher nachvollziehen. Zwar war das bei vielen ein Lacher, aber die verschiedenen Meinungen von Bekannten dazu liefen alle auf dasselbe Ergebnis hinaus. Damit würden sich letztlich alle Seiten veralbert fühlen. Und den Grünen pauschal zu unterstellen, uns das Auto wegnehmen zu wollen, wäre genau die Art von sprachlicher Eskalation, gegen die wir in diesem Buch vorgehen wollen. Trotzdem lassen wir die beiden gegensätzlichen Figuren hier auftreten. Wendy und Rolf entwickelten sich zu Symbolen aller „Verkehrswesen“, also aller Menschen, die am Verkehr teilnehmen. Sie repräsentierten die Vielfalt der Meinungen und Herausforderungen, denen wir im Verkehr gegenüberstehen. Wir sind gespannt, ob die beiden sich gegen Ende des Buchs besser verstehen oder sogar versöhnen können. Soviel sei aber bereits jetzt gesagt: Sie haben uns beim Denken und Schreiben immer wieder geholfen, den Frontverlauf zu verstehen und uns gezwungen, immer wieder die verschiedenen Perspektiven einzunehmen.

Denn wir sind, egal auf welcher Seite, meist mit Worten und blinden Flecken unterwegs, durch die jedes Gespräch über den Verkehr zwangsläufig verunglücken muss. Wie es dazu gekommen ist und ob es auch anders gehen kann? - Das wollen wir uns hier anschauen.

Wenn Begriffe, wie: Verkehrswende, intelligente Mobilität und Flächengerechtigkeit ins Spiel kommen, fällt bei Autofahrern schnell das Kommentar: „Aha, es geht mal wieder gegen das Auto.“ Aber wie kommt es, dass jegliche Überlegungen etwas an unserer Mobilität zu verändern, anscheinend automatisch als Anti-Auto-Maßnahmen übersetzt werden oder zumindest als solche empfunden werden?

Warum immer gegen das Auto? Auf dem Land wird gegen den Lärm an den Land- und Bundesstraßen protestiert. In Metropolen werden teils autofreie Innenstädte gefordert. Eine knappe Mehrheit der Bundesbürger spricht sich für ein Tempolimit auf Autobahnen aus. Immer und überall läuft es auf „weniger Auto“ hinaus. Weniger oder teurere Parkplätze, „Umwidmung“ von Straßen und so weiter. Bis die bösen Worte fallen, die jedes Gespräch im Keim ersticken: Verbot, Zwang und Ideologie.

Viele Autofahrer fragen sich, wie es weitergehen soll. Wollen die Leute eine Industrienation, wie Deutschland, in eine lastenradelnde Hippie-Kommune verwandeln? Den Sonnebergern im Thüringer Wald das Kreuzberger Family-Bike unterjubeln, wie ein CDU-Politiker monierte? Und was sollen überhaupt diese lebenswerten Städte sein, von denen so oft die Rede ist? Für manche Autofahrer ist eine Stadt erst dann lebenswert, wenn sie mit dem Auto problemlos überall hinfahren können. Als es in einer Großstadt kürzlich um eine Reduzierung von Parkplätzen zugunsten eines neuen Fahrradweges ging, brachte es eine autofahrende Anwohnerin wie folgt auf den Punkt: „Ihr nehmt unseren Autos ja den Lebensraum weg!“ Weit verbreitet ist auch die Ansicht, dass Innenstädte mit Autoverkehr als lebendig gelten. Es wird zum Beispiel gefordert, Fußgängerzonen wieder für das Auto zu öffnen, um sie zu „beleben“.

Unabhängig davon, wer gerade was fordert oder ablehnt: Kaum ein Thema erregt die Gemüter so sehr wie der Verkehr. Es scheint nicht möglich, darüber zu sprechen, ohne sich zumindest gedanklich an die Gurgel zu gehen. Talkshows titeln mit: „Der Krieg auf der Straße - wem gehört die Fläche?“ Es erscheinen Bücher mit Titeln wie: „Autokorrektur“ oder „Virus Auto“. Was ist da eigentlich los?

Der Krieg auf der Straße - wem gehört die Fläche?

Virus Auto

Autokorrektur

Es gibt unzählige vernünftige Argumente für Verbesserungen im Verkehr. Aber allein mit guten Argumenten lässt sich ein so emotionales Thema nicht in den Griff kriegen. Im Gegenteil: Wer meint, mit der Kraft der Vernunft überzeugen zu wollen, läuft in die Sackgasse.

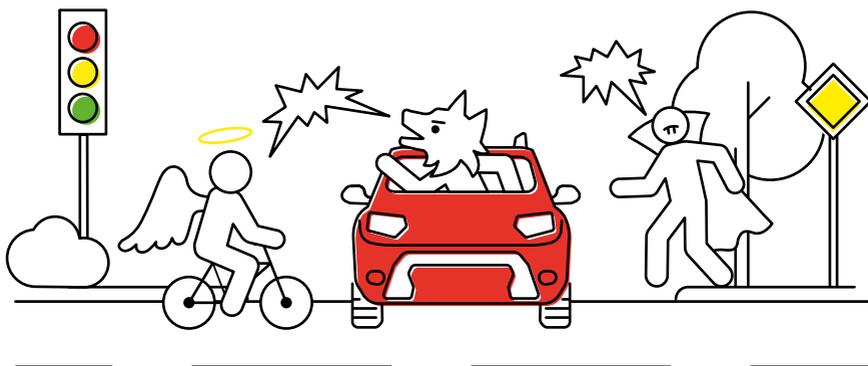
Verkehr ist kein Schachspiel, bei dem der bessere Intellekt gewinnt. Sowieso geht es nicht darum, dass irgendeine Seite oder irgendein Verkehrsmittel gewinnt.

Stattdessen gilt es, den Faktor „Menschliches, Allzumenschliches“ zu würdigen. Denn beim Auto geht es nun einmal nicht rational zu. Bei allem hin und her zum Thema Verkehr geht es zunächst mal darum, den ganzen Konflikt und Ärger zu überblicken, tief durchzuatmen und die eigentlichen Probleme – verständnisvoll und für alle verständlich – zu klären.

Wenn wir ursprünglich fragten, warum „die Grünen uns das Auto wegnehmen wollen“ – eine populistische Übersetzung, wie man sie oft liest, aber selten vom Absender so formuliert wird – dann wollen wir damit überspitzt den Kulturkampf greifbar machen. Beim Verkehr und beim Auto geht es um nicht weniger als um Lebensstile, um Identität, um Freiheit, um Selbstbestimmung, aber auch um Privilegien, die niemand gerne aufgibt. Wer das außer Acht lässt, heizt den Kulturkampf an, anstatt für bessere Mobilität zu sorgen. Und es geht auch um den Glauben, dass das Wohl Deutschlands an eine florierende Automobilindustrie gebunden ist, die ohne Privilegien in Beton und Asphalt keine Gewinne machen kann.

Was dieses Buch nicht will: Irgendwen von irgendwas überzeugen. Stattdessen möchten wir Sie einladen, die eigene Haltung zu erkennen und die der anderen zu verstehen. Außerdem erwarten Sie einige Überraschungen, wenn wir scheinbar unumstößliche Selbstverständlichkeiten unter die Lupe nehmen. Sehr gut möglich, dass Sie an der ein oder anderen Stelle plötzlich nicht mehr ganz so überzeugt von Ihrer eigenen Meinung sind – auch das wäre beabsichtigt. Es geht dabei aber nicht darum, wer hier womit im Recht wäre, sondern ob wir uns auf einen gemeinsamen Nenner einigen können. Denn damit kommen wir an der ein oder anderen Stelle besser voran als in den unüberbrückbaren, oft ermüdenden Verbalschlachten.

Und eines haben wir auf jeden Fall alle gemeinsam, egal ob Fußgänger, Rad- oder Autofahrer, ob auf dem Land oder in der Stadt: Der Verkehr nervt alle, immer wieder und zu oft.



Gestatten, Verkehrswendy & der böse Rolf

Also, wenn's um Verkehr geht, gibt's Streit. So gut wie immer

Dazu ein Beispiel:

Der Streit geht los: *Kolumbusstraße, München*

Im Juli 2023 stehen in der Münchner Kolumbusstraße statt Autos jetzt Sandkästen, Hochbeete und Rollrasen vor der Tür. 41 Parkplätze fallen weg. Es fliegen Eier, eine Seniorin schießt von ihrem Balkon aus mit Wasserpistolen auf spielende Kinder, ein Anwohner klagt. Die hier Ansässigen mit Kindern finden's super, die mit Auto gar nicht. Die Unzufriedenen meinen, man hätte sie vorher fragen müssen, ein Zettel mit QR-Code im Hausflur kann's ja wohl nicht sein. Die verantwortlichen Planer sagen, mehr hätte man gar nicht informieren und in Ausschüsse einladen können, als sie es auf allen möglichen Kanälen andauernd taten. Dieser Fall aus München dürfte ein Paradebeispiel sein für die Konflikte in unseren Städten, die sich nicht so leicht mit Kompromissen und ein bisschen Bürgerbeteiligung befriedigen lassen.

Die einen wollen also weniger Autos. Vor allem in den Städten. Die anderen sehen's gar nicht ein, in der Stadt, wie auf dem Land. Wenn Rolf ein Stichwort wie „Verkehrswende“ hört, ist klar, was läuft: Es geht gegen sein Auto! Wenn Wendy ein dickes SUV in der Innenstadt sieht, dann geht das gegen ihre Idee einer lebenswerten Stadt. Und so weiter. Autos gegen die Anderen! Alle anderen gegen das Auto! Alle sauer! Liegt es vielleicht einfach an der Überpopulation von Autos?

Warum fällt es uns so schwer, gemeinsam vernünftig und sachlich über das Thema zu reden? Dafür gibt's Gründe – und zwar viele. Das beginnt schon damit, dass es nicht den einen Rolf und die eine Wendy gibt. Sondern, dass es so viele verschiedene Vorstellungen von Verkehr gibt wie Teilnehmer im Verkehr.

Sprich: Uns alle, die Verkehrswesen. Denn um Verkehr kommt keiner drum herum.

Allein wenn man vom „Auto“ redet, spricht man von völlig unterschiedlichen Welten. Da ist die Krankenpflegerin, die mit ihrem 14 Jahre alten Kleinwagen zur Arbeit pendelt. Pendeln muss! Weil es anders nicht geht. Da ist der erfolgreiche Unternehmer, der mit seinem hochmotorisierten Sportwagen einfach mal ballern will auf der Autobahn – und zwar ohne Tempolimit, wenn's recht ist.

Nicht zu unterschätzen ist auch, wie viele Menschen in Deutschland gar kein Auto haben; darunter viele, die sich einfach keines leisten können. Oder Leute, die es inzwischen abgeschafft haben, weil man es eigentlich gar nicht mehr braucht.

Bevor wir uns mit den Gründen beschäftigen, möchten wir Ihnen unsere beiden Hauptdarsteller etwas näher vorstellen:

Unser Rolf ist natürlich keineswegs böse, sondern im Gegenteil ein netter Kerl. Er ist nur sauer, wenn ihm eine Wendy etwas erzählt, das bei ihm als autofreie Innenstadt ankommt. Und Wendy wähnt sich im Recht – gerne auch mal ein bisschen selbstgerecht.

Die urbane Lastenradlerin und City-Mieterin mit allen Angeboten von Sharing bis Stellplatz, von Bus bis Bahn, von Scooter bis Rad, versus der hochmotorisierte Eigenheimbesitzer, der aus dem Speckgürtel in die Stadt pendelt. Zwei Prototypen repräsentieren die beiden gegensätzlichen Pole, zwischen denen es ganz verschiedene, vielfältige Vorstellungen und Lebenswelten gibt.



Rolfs Mobilität

Mobilität heißt für Rolf: Neue Straßen bauen, damit es weniger Staus gibt. Marode Straßenbrücken sanieren. Autobahnen ausbauen. Mehr Parkplätze in der Stadt bauen als abbauen. Auch gerne die Parkplätze für die immer größer werdenden SUVs vergrößern (und dadurch die Menge an Parkplätzen zu verkleinern). Und: „Wir Autofahrer sind die Melkkühe der Nation!“ Außerdem kommt der die Straßen entlastende Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel nicht voran und die Bahn ist zu voll und unpünktlich. E-Fuels, E- oder autonome Mobilität scheinen die technologieoffenen Antworten auf jede Verkehrsdebatte zu sein.



Wendys Mobilität

Mobilität heißt für Wendy: weniger Blech in der Stadt, weniger Lärm, bessere Luft und mehr Platz für die Menschen. Öffentlicher Verkehr und Radverkehr sollen selbstverständlich gestärkt werden. Auch auf dem Land sollen die Leute nicht mehr aufs Auto angewiesen sein, auch E-Mobilität ist keine Lösung für sie.

Kann man sich gegensätzlichere Positionen vorstellen? Die beiden sind sich ja schon aus stilistischen Gründen nicht grün. Für Rolf ist Wendy eine Öko-Tussi und Wendy hält Rolf für einen Auto-Macho. Es scheint, als würden Wendy und Rolf in völlig verschiedenen und miteinander unvereinbaren Welten leben.

Eine Studie bescheinigte kürzlich beiden Seiten des politischen Spektrums, die Ansichten der Gegenseite als moralisch verwerflich zu empfinden. Dabei hätten Progressive wohl eine Tendenz, den politischen Gegner noch rigorosier zu bekämpfen als Konservative.²

Lassen Sie uns anhand dieser Stereotypen herausfinden, ob hier wirklich kein Verständnis und keine Verständigung möglich sind. Und probieren Sie gerne selbst einmal aus, wie es sich anfühlt, wenn Sie persönliche Erlebnisse einmal aus der Wendy- und der Rolf-Perspektive betrachten.

Das kleine Fremdwörterbuch

Wie bei Rolf ankommt, was Wendy sagt

Wendy-Deutsch

Flächengerechtigkeit

Soll für alle besser werden

Lebenswertere Stadt

Verkehrswende

Wendy

Intelligente Mobilitätsinfrastruktur

Smarter Verkehrsmix

City-Maut

Fahrrad-Schnellstraße

Mehr Bus, Bahn, Rad

Weniger Auto

Rolf-Deutsch

weniger Auto

weniger Auto

weniger Auto

weniger Auto

will mir das Auto wegnehmen!

weniger Auto

weniger Auto

weniger Auto

weniger Auto

weniger Auto

weniger Auto

Immerhin im letzten Punkt sprechen beide die selbe Sprache – aber ohne sich deswegen zu verstehen.

Wie bei Wendy ankommt, was Rolf sagt

Rolf-Deutsch

Straße ausbauen

A100 ausbauen

Staus bekämpfen

Intelligentes Mobilitätskonzept

Freigabe der Busspur für E-Autos

Umgehungsstraße

Nachts Ampeln für alle ausstellen

1. Klasse für Bus, Tram, U- & S-Bahnen

Park + Ride mit Parkplatzgarantie

Vorbuchung von Innenstadt-Parkplätze

Bau von Quartiersgaragen

Mehr E-Ladesäulen

Vorrang für Radfahrer aufheben

Radwege stoppen

Fußwege kleiner machen

Wendy-Deutsch

mehr Auto

viel mehr Auto

mehr Straße, mehr Auto

gleich viel Auto

mehr Auto

übermorgen mehr Auto

schnellere Autos

Benachteiligung für Arme

mehr bequem, mehr Auto

mehr bequem, mehr Auto

weniger grün, weniger Auto

mehr Autos, weniger Radständer

mehr Gefahr, weniger Rad, mehr Auto

mehr Gefahr, weniger Rad, mehr Auto

mehr Parkplätze, mehr Autos