

## Stichworte von Stefan Frey für die Schlussrunde, Thema: Ausblick auf das Jahr 2030, mit dem sich die für 2018 geplante 3. Veranstaltung befassen wird.

Zunächst Dank an Vortragende und ans fachkundige Auditorium für engagierte Diskussion

Ich will einen im Kern hoffnungsvollen, aber auch realistischen Ausblick geben (Unerreichbares Vorbild: I have a dream, Rede von Martin Luther King, 28.08.1963; Vergleich wäre zu hoch gegriffen; damals Menschenrechtsverstöße Unterdrückung von 30 Mio. Schwarzen in USA; hier und heute in Deutschland verkehrsbedingt Verstoß gegen Umwelt- und Gesundheitsnormen durch schlechte Luft und Lärm zulasten von vielleicht 10 Mio. Menschen in D)

Traum, Zuversicht, Vision,

- dass wir es schaffen, das Lagerdenken, Freund/Feind-Denken zu überwinden, das die Diskussion zwischen Befürwortern und Gegnern von wirksamen Schutzmaßnahmen vor unzulässigen Verkehrsmissionen beherrscht
- dass die Politik es schafft, hierfür den Weg zu bereiten, durch verantwortungsvolle Aufklärung über Tatsachen und Rechte und unter Achtung der Werteordnung des Grundgesetzes: Grund-Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit versus Anspruch auf motorisierte Individual-Mobilität, die aber nur Ausprägung der allgemeinen Handlungsfreiheit ist; lösbares Problem: Grundrecht auf Eigentum insbesondere bei Fahrzeugen von Gewerbebetrieben: hierfür bei Bedarf Ausnahmen; Verwaltungsaufwand ist gerechtfertigt und vertretbar; und sogar gering im Vergleich mit den immensen Verwaltungsaufgaben in vielen Amtsstuben von Stadt Stuttgart, Land BW und Bund (Eisenbahnbundesamt) insbes. für S 21 und Neubaustrecke;  
Im Grunde haben wir durch verkehrsbedingte Immissionen (Luft- und Lärmbelastung) einen unzumutbaren Zustand in der Lebensumwelt vieler Menschen, der nur hingenommen wird, weil er sich schleichend entwickelte. Bei einem Zeitsprung von 1960 nach heute würden wir den Zustand heute nicht akzeptieren.
- dass die Diskussion zur Problemlösung mittels **wirkungsvoller Maßnahmen führt und nicht zur Problemvertagung, Beispiel 9 Phasen der Problembewältigung**, die uns vor allem bei autobezogenen Themen begleiten, seit der ersten Autokrise 1974; weitere Krisen 1981, 1993, 2009.

(Anlage: (Umwelt-)Probleme und ihre Bewältigung. Spannend, in welcher Phase (oder bei welcher konkreten Lösung) wir bei den nächsten Tagungen Ende November 2017 und Mitte 2018 stehen). Meine Prognose: 40% Chance, dass wir diesmal dem Passivitäts-, Manipulations- und Beschwichtigungszykel entkommen und statt dessen gehandelt wird, auch dank der Gerichte und der EU.

- dass über Lippenbekenntnisse hinaus politisch ernst gemacht wird mit dem Vorrang des Umweltverbunds (Bahn, ÖPNV, Rad, Fußverkehr); auch bei der Finanzierung (teure ÖV-Tunnels müssen aus dem Straßenverkehrshaushalt finanziert werden, wenn sie diesem durch neuen Straßenraum nützen)
- dass die Politik endlich erkennt: Die Konzepte zu Finanzierung und Ausbau von ÖV, Rad- und Fußverkehr und von Lärmschutz an Verkehrswegen liegen seit über 20 Jahren auf dem Tisch; -Handlungskonzept der UMK in Leipzig im November 1991. Und ebenso wegweisend, dieser Tage sogar mit 25-jährigem Jubiläum, das kaum einer kennt:  
Am 5./6.2.1992 fand in Nettetal am Niederrhein die erste und bisher einzige gemeinsame Tagung aller drei Fachministerkonferenzen Verkehr, Umwelt, Raumordnung statt, von den Medien damals sehr beachtet. Daraus erwuchs die leider weitgehend folgenlose Nettetal-Arbeitsgruppe auf Bund-/Länderebene der Fachministerien;  
aber handlungswillige Fachminister erfahren leider zu wenig Unterstützung durch die oberste politische Führung. Fertige und auf Länderebene verteilte Bundesratsinitiative von Rheinland-Pfalz im Auftrag der Umweltministerkonferenz (UMK)-AG Umwelt und Verkehr vom Februar 1993 verschwand aus unerfindlichen Gründen sang- und klanglos in den Schubladen. Inhalt der Initiative: maßvolle Mineralölsteuererhöhung in Stufen, zu (beschäftigungssichernden) Investitionen in den ÖV (mit umgerechnete ca. 6 Cent je Liter); außerdem zur Finanzierung einer Halbierung der ÖV-Tarife durch (umgerechnet) ca. 12 Cent je Liter)
- dass endlich doch Mut entsteht und wächst für eine solche Finanzierung einer umwelt- und menschenfreundlichen Verkehrsinfrastruktur (für alle, auch die 25% autolosen Haushalte) über höhere Mineralölsteuern, auch für Diesel und mittelfristig durch Einführung einer fahrleistungsabhängigen Straßennutzungsgebühr; hierfür müssen die Verantwortlichen die digitale Innovation/Revolution im Straßenverkehr einsetzen!
- dass erkannt und akzeptiert wird, dass die immer wieder propagierten intelligenten Lösungen wie die grüne Welle weitestgehend ausgereizt

sind; wo in Städten höhengleiche Kreuzungen wie auch in Stuttgart an vielen Stellen bestehen, muss auch mal eine Ampel rot sein, damit der Querverkehr fahren kann; die vom VDA insoweit genannten Untersuchungsergebnisse zu potenziellen Abgasreduzierungen sind letztlich banal; dass langsame gleichmäßige Fahrt ohne Halt emissionsärmer ist, solange sie auf niedrigem Geschwindigkeitsniveau bleibt, ist selbstverständlich und bedarf keiner Untersuchungen (das vom VDA insoweit gern zitierte ökologisch orientierte IFEU-Institut hat hierbei übrigens nicht mitgearbeitet, sondern nur einen Datensatz überlassen)

- dass der Hype für autonomes Fahren und Assistenzsysteme für umwelt- und menschengerechten Verkehr genutzt wird und nicht für eine weitere Kultivierung des Höchstgeschwindigkeits-Marktsegments)
- dass 2030 ein ausgewogener Mix technisch modernster Verbrennungsmotoren (Benzin, Erdgas, Diesel, Hybrid) und Elektromotor auf unseren Straßen anzutreffen ist und auch Rad/Pedelec/Klappräder eine größere Rolle als bisher einnehmen können;
- dass erkannt wird, dass der Diesel mit der gegenwärtigen Kritik nicht verteufelt, sondern endlich wieder nüchtern betrachtet wird und nicht mehr fast schon kultisch als CO<sub>2</sub>- Minderungs-Wunderwaffe überhöht wird. Die ist er definitiv nicht. Deshalb wurde bei dem im Interesse der Straßengüterverkehrswirtschaft in den späten 1980er Jahren und vor allem 1990 stufenweise eingeführten Mineralölsteuerprivileg für Dieselkraftstoff im Gegenzug die Kfz-Steuer für Diesel-Pkw angehoben, um unerwünschte Verlagerungen auf den problematischen Dieselantrieb entgegenzuwirken. Der Dieselboom kam aber doch: Anstieg der Zulassungsteile von 12-15% Anfang der 1990er Jahre auf rund 50 % in den 2010er Jahren. BMU Töpfer, ein weitsichtiger Politiker, hatte Anfang der 1990er Jahre das Problem kommen sehen; die UMK auch. Die Umweltverwaltungen jedenfalls haben den Diesel und seine Emissionen nie als vorteilhaft für die Umwelt bezeichnet. Das war die Fahrzeugindustrie, der Teile der Politik geglaubt haben. Nicht vergessen: Pro Liter verbranntem Kraftstoff erzeugt der Diesel 13 % mehr CO<sub>2</sub> als der Benziner. Heute weiß man außerdem genauer, dass der Diesel mit seinen Rußemissionen eine sogar recht erhebliche zusätzliche „Klimalast“ aufweist (bei Euro 2 (vor 2000) + 76 g/km; also bei oberer Mittelklasse statt beispielsweise 180 g/km dann 256 g/km. Es bleibt indessen festzuhalten: Der Erdgasantrieb ist bezüglich Klimawirkung mindestens genauso gut und bei den Schadstoffen, re NO<sub>x</sub> und Partikel viel besser und außerdem leiser als der Diesel.

Daimler bietet jetzt endlich auch größere Erdgas-Nutzfahrzeuge in Deutschland an.

- Der Vollständigkeit halber: Tempo 80 auf Landstraßen wie in der Schweiz brächte genauso viel CO<sub>2</sub>-Minderung wie der Diesel. Wem CO<sub>2</sub>-Minderung wichtig ist, der sollte dann auch konsequent sein und Tempo 80 auf Landstraßen fordern, mit dem weiteren Effekt von jährlich etwa 250 Toten weniger. (Die heilige Kuh Tempolimit auf BAB mit noch deutlicherer CO<sub>2</sub>-Minderung wäre hier auch eine Vertiefung wert, aber da kann sich jeder seine eigenen Gedanken machen. Von dem Gewinn an Verkehrssicherheit ganz zu schweigen: etwa 80-100 weniger Tote auf BAB.)
- dass Deutschland und Europa spätestens 2030 weltweit die Marktführerschaft für öffentliche Verkehrsmittel und Verkehrssysteme einnehmen und BW hierbei eine Schlüsselrolle spielt
- dass Siedlungs- und Verkehrspolitik wechselseitig integriert werden; Bedeutung verkehrsvermeidender Siedlungsstrukturen und kurzer Wege für alle Generationen und attraktiv auch für Fuß-, Rad- und Pedelec-Verkehr; (evtl. zusätzliche Chance durch IBA in der Region Stuttgart)
- dass wir wieder eine zuverlässige Bahn haben, mit ausreichender Erschließung auch der Mittelstädte und des Ländlichen Raums (Problem in D und Frankreich: Abgehängtsein von Infrastruktur führt zu territorialer Ungleichheit, z. B. in Sachsen und Teilen Frankreichs -> Erfolge für den Front National, siehe ZEIT Nr. 44, 2016, S.23, exzellente Ausarbeitung von Caterina Lobenstein zu negativen Folgen der gegenwärtigen Bahnpolitik auch für die politische Stabilität)
- menschen- und umweltgerechte Verkehrspolitik ist Gesellschaftspolitik. Sie reduziert das Auseinanderdriften in der Gesellschaft.

Gerade vor diesem Hintergrund will ich eine optimistische Färbung meines Ausblicks wählen, nach dem Prinzip Hoffnung: Möge der Spruch von Winston Churchill über die US-Amerikaner auch für die gegenwärtige Phase unserer Verkehrspolitik gelten. Churchill (Sohn einer amerikanischen Mutter) sagte: „Man kann sich immer auf die Amerikaner (übertragen auf heute: die Verkehrspolitiker) verlassen, dass sie das Richtige tun, nachdem sie zuvor alles andere probiert haben.“ Wir im Land und auch in anderen Bundesländern sind (nach früheren Versuchs- und Lehrjahren) schon ein bisschen weiter, machen schon einiges richtig. Der Bund wird, (in seinen Zuständigkeitsbereichen wie Blaue Plakette, Fahr-

zeugzulassung und -überwachung, ÖV-Finanzierung, Bahnpolitik) so hoffe ich, sicher bald auch anfangen, das Richtige zu tun.

- Sie alle hier, insbesondere die Medien, haben die Möglichkeit, den Bund durch beständige konstruktive Kritik auf diesem Weg zu bestärken oder auch zu drängen.

Es ist, nach Jahren des Zagens, Zauderns und Zuschauens hohe, höchste Zeit.

Vielen Dank

## **(Umwelt-)Probleme und ihre Bewältigung**

- Phase 1      Klimaschutz/Ökosteuer/Luftbelastung/Waldsterben/  
Verkehrsunfälle oder ähnliche Probleme werden (wieder) zum Thema
- Phase 2      Problembewusstsein und Handlungsbereitschaft nehmen zu. Akzeptanz für  
Gegenmaßnahmen (z. B. für ökologische Finanzreform, verkehrspolitische und sonstige  
Maßnahmen) steigt
- Phase 3      Politik beginnt sich zu bewegen, Maßnahmen werden geprüft (im Hintergrund:  
Aufmarschphase)
- Phase 4      massive Lobbyarbeit; aktive Interpretation von Statistiken (Nebelkerzenphase)
- Phase 5      Bevölkerung wird unsicher; Handlungsbereitschaft sinkt; „Verschleiß durch Zeitablauf“
- Phase 6      Mehrheit in der Politik übernimmt – und glaubt meist auch – die Argumente der Lobby  
(„...unzumutbar ...“, Freiheit ..., Belastungsgrenze ..., Scheinlösung ..., Melkkuh ...,  
Überreaktion ..., Versächlichung ...“). Zum Teil: Zaubерlösungsphase
- Phase 7      Bevölkerung ist mehrheitlich von Nutzlosigkeit oder Unzumutbarkeit der in den  
Anfangsphasen diskutierten Maßnahmen überzeugt
- Phase 8      business as usual
- Phase 9      siehe Phase 1