



**2. Öffentliche Videokonferenz von attac Kandel-Südpfalz
am 28. Januar 2021 von 20.00 bis 21.30 Uhr**

Mobilität für alle in der Südpfalz – Wie kann eine Verkehrswende in der Region gelingen?

**Dipl.-Ing. Carl Waßmuth:
Impulsvortrag „Nahverkehr auf dem Land“**

–Vortrag–

Impulsvortrag „Nahverkehr auf dem Land“ von Dipl.-Ing. Carl Waßmuth

Dipl.-Ing. Carl Waßmuth aus Berlin ist Bauingenieur, Autor und Infrastrukturexperte sowie Mitbegründer von „Gemeingut in BürgerInnenhand“ (GiB) und vom Bündnis „Bahn für Alle“. Zudem ist er Mitglied im wissenschaftlichen Beirat von Attac. Wir diskutierten mit ihm über konkrete Schritte, wie die Verkehrs- und Mobilitätswende hier in Südpfalz vorangebracht werden kann.

Carl Waßmuth: Verkehrswende, von der ich hier jetzt einmal ausgehe, ist ein gemeinsames Ziel und ich setze dieses Ziel gleich mit weniger Autos. Mit mehr Autos wird eine Verkehrswende nicht gelingen. Um das zu erreichen, gibt es die drei „V“s der emanzipatorischen Verkehrs- bzw. Mobilitätspolitik: **VERMEIDEN – VERMINDERN – VERLAGERN.**

Verkehr muss weniger werden

Es reicht nicht aus, alles was derzeit mit dem Auto bewältigt wird, einfach auf Busse zu verlagern, selbst wenn wir genügend Busse dafür zu Verfügung hätten. Stattdessen müssen wir den gesamten Verkehr verringern. Dazu sollten die gefahrenen Strecken verkürzt werden und die verwendeten Verkehrsmittel sollten sauberer werden, d.h. sie sollten weniger Emissionen verursachen. Deshalb sollte möglichst viel Verkehr vom Auto auf den Umweltverbund, also auf das Fahrrad, auf den Fußverkehr, auf den ÖPNV und auf die Bahn verlagert werden.

Warum brauchen wir diese Veränderung? Die Antwort ist klar: Der Verkehr ist der Sektor, bei dem der CO₂-Ausstoß weiterhin steigt. Wir müssen jedoch zu einer drastischen Verringerung kommen. Der Verkehr ist zudem auch verantwortlich für eine enorme Luftverschmutzung, insbesondere was die Feinstaubemissionen betrifft. Feinstaub ist eine eher weniger bekannte Luftverschmutzung, ist aber beim weitem die tödlichste Art der Umweltbelastung.

Wir gehen seit Jahren davon aus, dass etwa 50.000 Menschen pro Jahr vorzeitig als Folge der Feinstaubbelastung sterben. Eine aktuelle Studie aus dem Jahr 2019 vom Max-Planck-Institut [\[↗\]](#) geht von 120.000 vorzeitigen Todesfällen allein in Deutschland aus. Das ist nicht allein dem Verkehr geschuldet, das hat auch etwas mit der Agrar- und auch mit der Bauindustrie zu tun. Etwa ein Viertel bis zur Hälfte geht allerdings auch auf den Verkehr zurück. Davon wollen und müssen wir wegkommen.

Auf dem Land ist es schwieriger Verbündete zu finden

Nun geht es um den Verkehr im ländlichen Raum. In der Stadt ist es leicht zu sagen: „Ach, mit dem Auto – da müssen wir langsam davon wegkommen“. Ich lebe selbst in der Stadt und kenne so viele Leute, die haben gar kein Auto mehr. In der Stadt stinkt es, da gibt es Staub. Es gibt Unfälle und man hat auch eine schlechte Lebensqualität, die wiederum dazu führt – und hier kommt schon die Verbindung –, dass man raus aus der Stadt möchte, zumindest während der Freizeit. Das führt zum Freizeitverkehr. 50 Prozent der Autofahrten finden in der Freizeit statt. Es gibt durchaus emanzipatorische Bewegungen, wie die „Autofreie Innenstadt“, für die es jetzt immer mehr Initiativen gibt.

Auf dem Land ist das mit dem Auto anders. Man ist zwar auf das Auto angewiesen, aber die Schädlichkeit des motorisierten Verkehrs ist nicht so offensichtlich. Es ist genug Platz da. Der

Autoverkehr verursacht zwar Gestank, aber das merkt man hier nicht so stark. Zudem ist es offensichtlich, dass man auf dem Land ohne Auto in vielen Fällen fast nichts machen kann. Auf dem Land Verbündete für eine ganz große Verkehrswende zu finden ist schwieriger als in der Stadt, würde ich zumindest behaupten. Ohne Verbündete geht es jedoch nicht. Wir müssen für eine umfassende Verkehrswende die ganz breiten Kreise der Bevölkerung gewinnen. Man kann nicht sagen, eine kleine radikale Gruppe setzt das durch, sondern das bedeutet einen großen Infrastrukturwandel, der enorme Mittel binden wird.

Auf dem Land geht vieles ohne Auto nicht

Aber zurück zu den ländlichen Räumen. Sie haben nicht das unmittelbare Problem, dass es dort zu viel Autoverkehr gibt. Das Problem ist eher, dass man ohne Auto im ländlichen Raum meist nicht weiterkommt. Das ÖPNV-Netz ist wesentlich dünner und meist auch sternförmig organisiert, d.h. man kommt ins nächste Zentrum oder auch noch in andere Zentren, wenn man nicht gerade in einer Randlage wohnt, aber man kommt nicht quer. Wenn z.B. der Physiotherapeut nur 5 km entfernt im Nachbarort ist, da kommt man mit öffentlichen Verkehrsmitteln vielleicht in eineinhalb Stunden hin, weil man mit dem ÖPNV zuerst ins nächste Zentrum fahren müsste, um von dort an den Zielort zu gelangen. Laufen wäre in diesem Fall schneller. Das ist die Ausgangssituation.

Jetzt kommt noch etwas anderes hinzu: Es hat natürlich auch Ursachen, dass auf dem Land der öffentliche Personennahverkehr so stark ausgedünnt wurde. Das Fahrrad hat auf dem Land auf Grund der teilweise größeren Entfernungen eine geringere Bedeutung als in der Stadt. Entfernungen von 5, 7 bis 10 km, wenn dies die täglichen Wege sind, sind mit dem Fahrrad ganz gut zu bewältigen. 15 km ist auch problemlos zu bewältigen, 30 km vielleicht auch, aber da sind wir dann schon in dem Bereich Sport. Durch das Pedelec bekommt das Fahrradfahren noch einmal einen Schub, aber es hat nicht die Bedeutung wie in der Stadt, wo man im Grunde genommen mit dem Fahrrad alles machen kann.

Das Problem in den ländlichen Räumen ist, dass die Kommunen in den letzten 25 Jahren finanziell massiv ausgetrocknet wurden. Wir hatten eine Steuerreform mit der ersten Rot-Grünen Bundesregierung gehabt, die hat uns allein knapp 40-45 Mrd. Euro an Steuermindereinnahmen jedes Jahr gekostet. Ein riesen Batzen Geld, das ist ein Sechstel des Bundeshaushalts. Und gleichzeitig bekamen die Kommunen enorm viel an zusätzlichen Aufgaben aufgehalst und ihnen wurde ein großer Anteil des Steueraufkommens, das noch verblieben ist, ebenfalls weggenommen. Der Anteil der Kommunen am Steueraufkommen ist im Durchschnitt von 25 Prozent auf etwa 13, teilweise sogar auf 12 ½ Prozent gesunken und hat sich so nahezu halbiert.

Bislang war der ÖPNV keine Pflichtaufgabe der Kommunen

Das hat natürlich dazu geführt, dass alles, was nicht als Pflichtaufgabe verankert ist, nach und nach gekürzt wurde, zum Teil bis auf null. Soweit so schlecht. Das führt wiederum dazu, dass es zu einer Landflucht kommt, weil sich die Leute irgendwann sagen, hier gibt es gar nichts mehr oder weil sie sich hier ohne Auto einfach nicht mehr halten können.

Es gibt allein in Deutschland 10 Mio. Menschen im Erwachsenenalter, die aus verschiedenen Gründen nicht oder nicht mehr Auto fahren können. Sie sind blind, hörgeschädigt oder aus anderen gesundheitlichen Gründen (Herzinfarkt, Schlaganfall, Epilepsie, etc.) eingeschränkt. Es gibt tatsächlich sehr viele Menschen, die gar nicht Auto fahren können. Jugendliche sowieso nicht. Für alle diese Personen stellt sich die Frage, bleibe ich hier im ländlichen Raum oder ziehe ich weg.

Dieser Trend findet die ganze Zeit statt. Die Leute ziehen in die Städte. Dort steigen die Mieten und die ganzen Probleme, die es dort gibt, verstärken sich. Die Probleme auf dem Land verstärken sich ebenfalls, denn die Fixkosten für die Infrastruktur bleiben und verteilen sich auf weniger Köpfe, d.h. also die Infrastruktur wird dort noch stärker ausgedünnt. Das ist die Real-Dystopie. So sieht es aus, meiner Einschätzung nach. Aber so kann und so muss es auch nicht bleiben. Das Blatt lässt sich wenden.

Allerdings, auch wenn die kleinen Maßnahmen wichtig sind, reichen sie nicht aus. Das ist eine große Aufgabe. Ich habe sowohl Stadt und Land dargestellt, weil ich denke, dass es notwendig ist, diese beiden, die in ihren Interessen gespalten wurden, wieder zusammenzubringen.

Die Städte leiden unter der Landflucht und das Land ebenso. Die Städter leiden auch darunter, wenn das Land nicht mehr erreichbar ist. Das Land ist nämlich ihre Urlaubsregion, das ist der Rückzugsraum für sie. Die Städter sind davon abhängig, dass sie noch irgendwie aus der Stadt herauskommen und das bedeutet meist für sie mit dem Auto. Man sollte also so viele Interessen-Schnittmengen zwischen ländlichen und städtischen Räumen finden und für eine Verkehrswende soweit wie möglich nutzen.

Es braucht mehr Geld für den ÖPNV

Was kann man ganz konkret machen? Was muss passieren, damit sich das verändert, was wir haben? Der ÖPNV muss massiv gestärkt werden mit einer Investitionsoffensive, die richtig viel Geld in die Hand nimmt. So etwas hatten wir auch schon einmal. Es gab im Schienenpersonennahverkehr in der Mitte der 1990er Jahre eine Umstellung, da gab es auch viel Schlechtes, weil die Bahn privatisiert wurde, aber es hat auch deutlich mehr Geld gegeben, das über die Bundesländer ausgeschüttet wurde. In der Folge gab es eine enorme Steigerung des Schienenpersonennahverkehrs.

Wir brauchen eine solche Investitionsoffensive jetzt, runtergebrochen auf die kommunale Ebene in den ländlichen Räumen. Wir brauchen dort Taktverdichtungen, die jetzt nicht nur alle zwei Stunden Busse fahren lassen, sondern alle 15 Minuten. Auf den wichtigen Strecken vielleicht sogar noch dichter. Wenn Taktverdichtungen sehr dicht werden, dann steigen die Verkehre überproportional an und die Strecken sind sehr gut ausgelastet.

Das Ganze lässt sich mit dem Blutgefäß- oder mit einem Blattadern-System vergleichen, bei dem die winzigen kleinen Äderchen außen hin zur mittleren Ader, von dort zum Ast und zum Hauptstamm führen. Also die kleinen Verkehre führen den nächst größeren Strecken die Fahrgäste zu und so weiter, d.h., wenn man für die kleinen Strecken kämpft, dann kämpft man für die nächst größeren Strecken mit und wenn man für diese kämpft, dann kämpft man für die Strecke zum Mittelzentrum. So kann man bei den Strecken erheblich die Zahl der Fahrgäste steigern – vom Kleinen zum Großen.

Den ÖPNV netz- statt sternförmig organisieren

In diesem Sinne sollte man auch versuchen, das ÖPNV-Netz weg vom sternförmigen hin zum netzförmigen Netz umzubauen. Denn der Straßenverkehr ist so etwas von netzförmig gebaut, so dass das Straßennetz das dichteste Verkehrsnetz bildet. Mit dem Auto kommt man überall hin. Überall gibt es mindestens eine Querstraße. Man stelle sich nur einmal vor, in einem Ort würde gesagt werden, wir machen jetzt nur noch die Straßen zum Mittelzentrum hin und die Straßen zu den Nachbarorten werden geschlossen, weil nicht genug Fahrgäste da seien. Dies ist nicht vorstellbar, aber beim ÖPNV ist das leider Realität. Das darf man nicht mehr länger so zulassen.

Die Kommunen sollten sich als Urlaubsregion anbinden lassen und dafür sollte man ganz stark eintreten. Diese Schnittmenge mit der Stadt sollte man als Pfund immer wieder in die Waagschale legen. Bahnhöfe sollten zurückgeholt werden, wenn es diese noch gibt. Und wenn es irgendwo stillgelegte Bahnstrecken gibt, sollten diese reaktiviert werden, wenn sie noch nicht entwidmet sind.

Arbeiten, Einkaufen und Internet sollte man, wenn es irgendwie geht, in die ländlichen Regionen zurückholen oder überhaupt erst dort hinholen, um die kleinen Räume zu stärken. Zurzeit sehen wir gerade, wie man mit dem Internet ganz gut arbeiten kann, auch wenn man draußen wohnt. Damit kann man Verkehr reduzieren. Man kann sich aber auch stark machen und selbstbewusst sein: "Wir sind hier und da wo wir sind, sorgen wir für Wirtschaftskraft, Arbeit und Wohlstand, auch für Pflege und Care-Arbeit."

Man sollte sich auch mit den Straßen auseinandersetzen. Auf keinen Fall sollten neue Straßen gebaut werden. Das Straßennetz, das wir haben, reicht für allen Fahrradverkehr aus, der da überhaupt fahren kann. Die Straßen müssen dazu nur umgewidmet werden. Nicht noch mehr betonieren und asphaltieren. Die Straßen, die wir haben, müssen Radwege werden. Dazu brauchen keine neuen Flächen versiegelt zu werden.

Wenn man dies alles fordert, dann ist dazu auch eine ausreichende Finanzierung erforderlich. Dazu braucht es die Vernetzung mit großen politischen Zusammenschlüssen, für die viele Menschen geworben werden müssen. Ohne ganz viel Druck von unten und Geld wird es nicht gelingen. Gleichzeitig wird die Verkehrswende jedoch viel mehr Geld sparen als sie kostet. Die Kosten für das bestehende Verkehrsnetz sind viel höher, als die Mittel, die wir aufwenden müssten, um den ÖPNV im ländlichen Raum so zu stärken, teilweise auch im städtischen Raum, wie es nötig wäre.

*Zum Abschluss seines Vortrages präsentierte Carl Waßmuth das Buch „**Verkehrswende – Ein Manifest**“, das er gemeinsam mit Winfried Wolf geschrieben hat. Das Buch erschien im Juli 2020 im PapyRossa Verlag, Paperback, 199 Seiten, ISBN 978-3-89438-737-2. [\[↗\]](#)*

Das Buch „Verkehrswende – Ein Manifest“ kann auch über Carl Waßmuth direkt bezogen werden. Dazu eine E-Mail senden an: [cfwassmuth \(at\) gmx.de](mailto:cfwassmuth(at)gmx.de)