Kategorie: Literatur und Kunst
Veröffentlicht: Dienstag, 01. Juni 2021 23:29



Günther Stamer über Sabine Leidigs Buch "Linksverkehr - Projekte und Geschichten, Beton und Bewegung"

02.06.2021: Sabine Leidig, verkehrspolitische Sprecherin der Linken-Bundestagsfraktion, hat sich anlässlich ihres bevorstehenden Ausscheidens aus dem Bundestag selbst ein schönes Abschiedsgeschenk gemacht: Ein großformatiges, buntes, mit vielen Gastbeiträgen ihrer Mitstreiter*innen gespicktes Buch, das eine kritische Bestandsaufnahme der herrschenden Verkehrspolitik zum Inhalt hat und alternative Projekte, Teilschritte und Ziele hin zu einer "solidarischen Mobilität" skizziert, in der nicht (Auto)Konzerninteressen den Takt vorgeben.

Ziel dieses "politischen Lesebuches" mit seinen 75 unterschiedlich langen Texten soll sein – so Sabine Leidig in ihrem Vorwort - " gut lesbares Wissen zu vermitteln und Mut machen für eine solidarische Umwälzung unserer Gesellschaft, - System Change, not Climate Change gilt auch für Mobilität und Verkehr."

Die thematische Bandbreite der Artikel reicht über Auto-, Fuß-, Fahrrad-, Bahn- und Flugverkehr, dem ÖPNV bis hin zur Frage, wie die "imperiale Lebensweise auf den Straßen" überwinden werden könne. Am Ende der Artikel gibt‘s nützliche Lesetipps zur Vertiefung der

Phoca PDF

jeweiligen Thematik.



Sabine Leidig ist bewegungslinke Verkehrspolitikerin. Als Bundestagsabgeordnete der Partei DIE LINKE von 2009 bis 2021, als Vorstandsmitglied der *marxistischen linken* - Partnerin der Europäischen Linken, zuvor Geschäftsführerin von Attac und hauptberufliche Gewerkschafterin publiziert sie zur sozialökologischen Verkehrswende, zu Globalisierungskritik und radikaler Realpolitik.

Sabine Leidig: *"Dass ich nach drei Legislaturperioden nicht mehr für ein Bundestagsmandat kandidiere, hat auch inhaltliche Gründe. Die Musik für eine sozial-ökologische Verkehrswende spielt nicht im*

Phoca PDF

Bundestag."

Die Stärke des Buches liegt darin, dass in den Beiträgen neben theoretischen Überlegungen zu Einzelaspekten der herrschenden Verkehrsverhältnisse der praktische Bezug zu den aktuellen Kämpfen auf der Straße, in den Parlamenten und im Betrieb nicht zu kurz kommt und die Akteure für eine "solidarische Mobilität" selber zu Wort kommen.

Schade in diesem Zusammenhang, dass kein Beitrag über die Auseinandersetzung um den Bau des Fehmarnbelttunnels zwischen Deutschland und Dänemark dabei ist, eines Projekts, das sämtliche Ziele beim Klima- und Umweltschutz in unvorstellbarem Ausmaß konterkariert und die Lebensqualität einer ganzen Region über die Baujahre hinweg massiv beeinträchtigen wird. [1]

Sehr zu loben ist die grafische Gestaltung des Buches mit seinen vielen, zum Teil großformatigen Fotos, das ein mehrmaliges Durchblättern und immer wieder Hineinlesen geradezu provoziert.

> *"Dieses Buchprojekt war mir ein Herzensanliegen. Es steht auch als Abschluss einer Lebensphase:*
> *Zwölf Jahre Bundestag sind genug. Nun freue ich mich, dass etwas davon hier aufbereitet ist, sichtbar bleibt und unter die Leute kommt."*
> Sabine Leidig im Vorwort

Hiermit könnte die Buchrezension eigentlich enden - im Folgenden soll aber doch noch auf einige Inhalte eingegangen werden – auch um der Autorin selber das Wort zu erteilen.

Wer Straßen sät, wird Autoverkehr ernten – Deshalb: Autobahn-Baustopp - der "Mietendeckel der Mobilität"

Nicht von ungefähr steht "das Auto" und mit ihm die "automobile Gesellschaft" mit den Massen an PKWs und LKWs und mit den Autokonzernen als ökonomische und politische Global-Player im Zentrum der kritischen Betrachtungen in diesem Buch.

Sabine Leidig: "21. November 2020. Ich schreibe diesen Text, während Räumung und Rodung im Dannenröder Wald mit zunehmender Brutalität vorangetrieben werden.

Phoca PDF



Während Solidaritätsaktionen vor dem Hessischen Landtag abgeräumt werden, verkündet Robert Habeck, der Co-Vorsitzende von Bündnis 90/Die Grünen, beim Online-Parteitag, dass der Bundesverkehrswegeplan gestoppt werden müsse. Derweil lässt der grüne Landesverkehrsminister im Einvernehmen mit dem CDU-Innenminister den Bau der anachronistischen A49 vorantreiben" [2]

Nach dem Bundesverkehrswegeplan sollen bis 2030 über 880 Kilometer neue Autobahnen und rund 3.500 Kilometer neue Bundesstraßen entstehen. In Berlin wird gegen den erklärten Willen vieler Menschen der Bau von sieben Kilometern Stadtautobahn für eine Milliarde Euro durchgesetzt – vor allem nach dem Willen der Bundesregierung.

Angesichts dieser Pläne kommt Sabine zu der Schlussfolgerung:
"Nach dem Ausstieg aus der Braunkohle, steht jetzt der Ausstieg aus dem Autobahnbau auf der gesellschaftlichen Tagesordnung. Es zeichnet sich ab, dass es weder der Autobahn GmbH noch dem Verkehrsministerium möglich sein wird, die geplanten Neu- und Ausbauprojekte fossiler Infrastruktur ungestört durchzuziehen. Es darf mit zunehmendem Widerstand und mit vielerlei Formen zivilen Ungehorsams gerechnet werden. An vielen Orten des künftigen Geschehens entstehen oder erstarken Bürgerinitiativen und Aktionsgruppen. Neue Netzwerke werden geknüpft."

Und die Proteste im "Danni" gegen die A49 oder gegen die Berliner Stadtautobahn A100 sind beileibe keine Einzelfälle. Im August 2020 blockierten Kieler Aktivist*innen ca. drei Stunden eine Bundesstraße, um gegen deren Ausbau zur Autobahn zu protestieren – und der Protest geht weiter:
Gegner der geplanten A20 quer durch Schleswig-Holstein planen für den 5. Juni 2021 Fahrrad-Demonstrationen an sechs Orten. Diese Veranstaltungen gegen die A 20 gehören zu dem bundesweiten Protesttag unter dem Motto "Verkehrswende jetzt – Autobahnbau stoppen".

Phoca PDF





Weiterhin planen AktivistInnen der Mobilitätswendebewegung im September mit einem "Kongress für transformative Mobilität – KonTraIAA" eine Gegenveranstaltung zur Internationalen Automobilausstellung (IAA), um die inhaltliche Debatte über Ziele, Inhalte und Durchsetzungsmöglichkeiten der notwendigen Mobilitätswende voranzubringen.

Mehrere Beiträge des Buches setzen sich mit Fragen zur Problematik um Elektro-Mobilität ("E-Autos sind auch Autos"), Autos ohne Auto-Fahrer*innen (autonomes Fahren) und zur Konversion der Autoindustrie auseinander.

Öffis für alle – gut finanziert

Nach einer aktuellen Studie des Umweltbundesamtes sind die Preise im öffentlichen Personen Nahverkehr (ÖPNV) über Jahre hinweg deutlich stärker gestiegen als die Kosten des eigenen PKW. Nach Zahlen des Statistischen Bundesamtes war der ÖPNV 2018 um 79 Prozent teurer als im Jahr 2000, Bahntickets um 57 Prozent. Dagegen stiegen die Preise für Kauf und Unterhalt eines PKW nur um 36 Prozent.

Aktuell ist leider in Rechnung zu stellen, dass die Corona-Pandemie die Mobilität verändert hat; die neue Vereinzelung spiegelt sich auch im Verkehrsgeschehen wider. Der Individualverkehr in Form von Autonutzung ist wieder en vogue. Bus und Bahn, die sich vor Ausbruch der Pandemie im Aufwind wähnten, müssen Rückschläge einstecken.

DIE LINKE hat in einem Positionspapier dargelegt, wie sie sich eine sozial ausgerichtete

Phoca PDF

Weiterentwicklung des ÖPNV als Kernelement einer Verkehrswende vorstellt. So sollen Schritt für Schritt die Fahrpreise gesenkt werden, bis hin zu kostenlosem Nahverkehr: zuerst für Kinder und Jugendliche, Senioren und Menschen mit geringem Einkommen.

Das ist bezahlbar und in drei Schritten machbar:

- Bis zum 1. Januar 2022 sollen alle Personen bis 18 Jahren, Schüler, Rentner, Azubis und Hartz-4-Beziehende kostenfrei fahren. Die Einnahmeausfälle von ca. 2 Mrd. Euro zu diesem Zeitpunkt übernimmt der Bund vollständig. Und: Investitionen von 10 Mrd. jährlich in bundesweite Sofortmaßnahmen für Ausbau und Verbesserung der Qualität der Mobilitätsinfrastruktur von Bus und Bahn.
- Ab 2022: Der Bund unterstützt Kommunen dabei, den Nahverkehr kostenlos zu machen. Die Kosten liegen in diesem Zeitraum geschätzt bei 7 Mrd. jährlich für den Ausbau und 8 Mrd. jährlich für den Ausgleich wegfallender Einnahmen.
- Ab 2025: Flächendeckend ticketloser ÖPNV. Die Kosten liegen in diesem Zeitraum geschätzt bei 3-6 Mrd. jährlich für den Ausbau und 12 Mrd. jährlich für den Ausgleich wegfallender Einnahmen.

Geld ist in diesen Corona-Zeiten ja offensichtlich genug da. Wie sagten doch Bundeswirtschaftsminister Altmaier (CDU) und Bundesfinanzminister Olaf Scholz (SPD) auf der Pressekonferenz vom 13.3.2020 in Berlin: Im Bundeshaushalt stehe ein "Milliarden-Schutzschild für Betriebe und Unternehmen bereit, dessen Volumen nicht begrenzt sei - es werde nicht gekleckert, es wird geklotzt." Wer, wenn nicht auch die Nutzer des ÖPNV sollten davon etwas abbekommen.

Weiterführender aktueller Lesetipp: "Die Verkehrswende ist eine soziale Frage. Zwölf Thesen zur Mobilitätsgerechtigkeit [3]

Exkurs: Verkehrspolitik am Beispiel Kiel

Als Kieler Bürger, der vorwiegend mit dem Fahrrad unterwegs ist, spricht mir vieles von dem, was ich in Sabines Buch lese, aus dem Herzen - erlebe ich doch de verkehrspolitischen Widersprüche täglich hautnah am eigenen Leibe.

Bundesweite Bekanntheit hat die Fördestadt gerade jüngst wieder durch einen Schildbürgerstreich erlangt: Ein gerade aufwendig fertig gestellter Fahrradweg wird

Phoca PDF

Kategorie: Literatur und Kunst
Veröffentlicht: Dienstag, 01. Juni 2021 23:29



Kiel: Luftfilter kurzerhand mit Luftfiltern voll gestellt, die angeblich dazu dienen sollen, dass der Grenzwert für Stickstoffdioxid in Höhe von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft im Jahresmittel auf einem Abschnitt der "Stadtautobahn" nicht überschritten wird.

Ob die Luftfilter wirklich helfen werden, ist mehr als fraglich – sicher ist aber jetzt schon, dass sie den gerade neu erstellten Fahrradweg in dem betreffenden Bereich vollständig "besetzen". Mit dem Luftreinhalteplan der Stadt Kiel, in dem die Luftfilter eine zentrale Rolle spielen, hatte sich jüngst das Bundesverwaltungsgericht befassen müssen. Das Oberverwaltungsgericht hatte den Luftreinhalteplan der Stadt Kiel und des grünen Landes-Umweltministers Mitte 2020 für unzureichend erklärt. Die dortigen Richter hielten ein Fahrverbot für alte Diesel-Autos für wirksamer und gaben einer Klage der Deutschen Umwelthilfe (DUH) statt.

Darauf hin gingen Stadt und Land beim Bundesverwaltungsgericht in Berufung. Dies entschied, dass das Oberverwaltungsgericht in Schleswig erneut urteilen und dabei ein vorgelegtes Gutachten zu Luftfiltern berücksichtigen müsse. Jürgen Resch, Bundesgeschäftsführer der DUH, dazu: "Anstatt saubere Luft durch ehrliche Maßnahmen sicherzustellen versuchten ausgerechnet grüne Landesminister Stickstoffdioxid nur direkt neben Messsensoren durch absurde Luftstaubsauger zu reinigen." Nach Auffassung der DUH ist in Kiel vor allem die Positionierung der Luftfilter auf dem Fahrradweg sowie zahlreiche irrsinnige Schilder, die den Radverkehr im Slalom um die Staubsaugeranlagen herumführen, erkennbar rechtswidrig. Fortsetzung vor dem OVG folgt.

"Bewusstsein für Klassenfragen schaffen"

Phoca PDF

Lassen wir gegen Ende dieser Buchempfehlung Sabine Leidig noch einmal selbst zu Wort kommen:
"Für mehr Gewinn steigern transnationale Konzerne den Transportaufwand immer weiter und organisieren komplexe Liefer- und Transportketten. Die einzelnen Komponenten und Bauteile eines Neuwagens haben bei Übergabe an die Kund*innen bereits mehr Kilometer angesammelt, als dieses Fahrzeug jemals erreichen wird. Es ist Ausdruck der politischen Macht von Kapitalinteressen, dass angesichts der endlosen Lkw-Kolonnen, die nicht nur Stau verursachen, sondern auch Infrastruktur zerstören, der Treibstoff Diesel dafür noch immer mit 7 Milliarden Euro jährlich subventioniert wird.

Und der motorisierte Individualverkehr? In den vergangenen 30 Jahren stieg nicht nur die Anzahl der Pkw enorm. Die gefahrenen Autokilometer pro Person wuchsen um ein Drittel; die Wege wurden länger – ein Zeitgewinn ist dabei nicht herausgekommen. Aber der VW-Konzern, um nur ein Beispiel zu nennen, fuhr trotz des Abgasbetrugs auch 2018 wieder Milliardengewinne ein. Darin wird einer der vielen gesellschaftlichen Widersprüche sichtbar, die zur Veränderung von Meinungen, Handlungen und letztlich Machtverhältnissen drängen.

Daraus ergibt sich für uns, dass die notwendige Veränderung der Verkehrsverhältnisse nicht von einer noch so farbenfrohen Regierungskoalition "geregelt" wird, dass demokratische Erneuerung nicht delegiert werden kann. Soziale Bewegung ist unverzichtbar, damit sich etwas in der Gesellschaft verändert."

Sabine Leidigs Resumee: "Dass ich nach drei Legislaturperioden nicht mehr für ein Bundestagsmandat kandidiere, hat auch inhaltliche Gründe. Die Musik für eine sozial-ökologische Verkehrswende spielt nicht im Bundestag. Die längste Zeit meiner Tätigkeit in den Plenarsitzungen und Ausschüssen fühlte ich mich auf fast verlorenem Posten. Auch ringsum war wenig Dynamik zu spüren. Das hat sich mächtig geändert, und ich freue mich auf eine neue Phase in Bewegung."

Bündnis fordert sozial- und klimaverträgliche Mobilitätswende

Wie zur Bestätigung dieser Aussage hat Mitte April ein breites Bündnis aus Gewerkschaften, Sozial- und Umweltverbänden sowie der evangelischen Kirche anlässlich der Verkehrsministerkonferenz eine "sozial gerechte und ökologische" Verkehrswende verlangt. Im Zentrum der Forderungen steht der Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Dessen Infrastruktur soll deutlich verbessert, also überall verfügbar werden. Gleichzeitig soll er von allen Menschen – mit oder ohne Handicap – genutzt werden können. Darüber hinaus fordert das Bündnis mehr Fuß- und Radwege sowie die Förderung klimaneutraler Mobilität und emissionsarmer Zukunftstechnologien.1

txt: Günther Stamer

Phoca PDF



Linksverkehr. Projekte und Geschichten, Beton und Bewegung

Sabine Leidig (Hrsg), oekom-Verlag München 2021. Softcover, 240 Seiten, 20 Euro.

hier bestellen

Leseprobe

Anmerkungen

[1]
- Das 7 Mrd.-Mammutprojekt Fehmarnbelttunnel
- "...das Querungsbauwerk ad acta zu legen. Diese Entscheidung streben wir an"

[2]
- Interview mit Sabine Leidig: Der Dannenröder Wald ist nicht nur ein hessischer Lokalkonflikt
- Sabine Leidig: "Mietendeckel der Mobilität"?
- Rodung und Polizeieinsatz im Dannenröder Forst stoppen!

[3]
https://www.linksfraktion.de/fileadmin/user_upload/Positionspapiere/2021/12_Thesen_Mobilitatsgerechtigkeit.pdf

Phoca PDF