



Rad ab?!

1.053 Verletzte & 8-9 Tote pro Tag Umwelt- und Klimazerstörung Wie lange noch?



Acht bis neun Tote pro Tag, dazu 1.053 Verletzte – das ist die Bilanz des Straßenverkehrs allein in Deutschland. Weltweit sind es 3.700 Tote, jeden Tag!

Willkommen

Guten Tag und herzlich willkommen auf der Titelseite einer kämpferischen Zeitung. Wir wollen mit ihr dazu beitragen, dass Leben nicht noch weiter der ständigen Gier nach Profit unterworfen wird und staatliche Stellen das nicht weiter fördern.

Helfen werden dagegen vor allem direkte und kreative Aktionen. Dafür sollen die Texte dieser Zeitung Wut und Mut machen.



Vergleiche machen die ungeheure Zahl greifbar: Zwei bis dreimal geht die Titanic unter, stürzen sieben vollgestopfte Jumbojets 747 ab oder entgleisen 37 Züge mit so vielen Toten wie beim bisher schlimmsten Zugunglück in Deutschland (Eschede 1998). Dürften dann noch Flugzeuge starten oder Zug fahren? Die Autos dürfen – ihnen werden sogar noch neue Todespisten gebaut, der Kauf dieser Mordinstrumente wird vom Staat großzügig gefördert. Wahnsinn? Nein, Alltag. Ein Blick in den Abgrund. Während du bis hier gelesen hast, ist schon wieder irgendwo auf der Welt ein Mensch durch einen Unfall gestorben. Alle 23 Sekunden geschieht das – die Todesursache Nr. 1 für Kinder und junge Menschen zwischen 5 bis 29 Jahren. Die Verletzten zu zählen, geht da gar nicht mehr. Zack – jetzt ist die Zeit rum (beim Lesen), dass es wieder einen Unfall mit Verletzten gab in Deutschland. Es werden noch einige mehr werden, bis du den Artikel durch hast. 88.850 Fahrradfahrer*innen sind 2018 in Deutschland verunglückt. Wer dem blutigen Gemetzel auf den Straßen

glücklich entkommt, kann lang noch nicht aufatmen. Im Gegenteil: Die Verbrennungsmotoren stoßen ständig Abgase aus – manche giftig, andere heizen die Atmosphäre auf. In der Produktion geschieht das bei allen Fahrzeugen, egal welchen Antriebs. Feinstaub, Verbündeter der Corona-Viren beim Angriff auf die Lungen, stammt vor allem vom Reifenabrieb – auch da nützt ein Wechsel des Motors nichts. Seriöse Schätzungen gehen von 13.000 Toten jährlich durch Luftverschmutzung aus, allein in Deutschland. In Europa sind es 400.000, weltweit 4,5 Millionen. Der Anteil des Verkehrs an der Luftbelastung steigt seit langem an. Wer das Drama überlebt, bekommt auf die Ohren. Bis in den letzten Winkel werden Natur und Wohngebiete vom Verkehrslärm überzogen. Ab 30 km/h übertönt der Lärm der Reifen den des Motors – auch hier nützt ein Antriebswechsel also wenig. Doch die Politik kümmert sich. Damit kleine Kinder nicht platt gewalzt werden, zäunen sie Spielplätze und Kindergärten ein. 0,6 qm Spielplatzfläche gibt es pro Kind in Berlin. 12 qm groß ist hingegen jeder Parkplatz. Wie müssen wir unsere Autos lieben, dass wir ihnen das fast 15-fache an Platz

einräumen und die Opfer (Kinder) einsperren, damit die Täter (Autos) frei ihr Unwesen treiben können. Und es werden mehr, jedes Jahr ein Prozent. Das nennt mensch exponentielles Wachstum. In Hessen kommen 5,9 Autos auf 10 Einwohner*innen – Babys und alle ohne Führerschein mitgerechnet. 1970 legten PKWs auf Bundesautobahnen 35 Mrd. Kilometer zurück. 2016 waren es schon 243,5 Mrd. Kilometer. Das 7-fache, Tendenz steigend. Das hat Folgen: Der CO₂-Ausstoß im Straßenverkehr in Deutschland stieg von 1990 mit 163 Mio. Tonnen auf 166 Mio. Tonnen im Jahr 2017. Eigentlich wollte die Bundesregierung bis 2030 40% einsparen, bis 2017 war es aber sogar mehr geworden. Überraschend kommt das nicht. Zwar arbeiten Motoren immer effizienter, aber sie müssen immer mehr Gewicht auf stetig längeren Strecken bewegen. Im August 2019 waren SUV erstmals die am meisten verkaufte PKW-Klasse. Ihnen eiferten die anderen nach: Der VW-Golf nahm zwischen 1974 und 2020 um mehrere 100 kg zu, erhöhte seine PS-Zahl von 50 auf 115 und wurde zudem 50 cm länger. Hinzu kommt der Neubau von Straßen. Für die vor kurzem fertiggestellte

A94 wurde die Wirkung untersucht. Das Ergebnis: Viele Menschen sind vom ÖPNV aufs Auto umgestiegen. Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten! Verstärkt wird das durch den Abbau von Alternativen: Seit 1990 sind in Deutschland 6.467 Kilometer Bahnstrecken stillgelegt worden. Dabei ist das Auto völlig uneffizient. Per Straßenbahnen, Fahrrad oder zu Fuß lassen sich bei gleichem Platzbedarf viel mehr Menschen bewegen. Die brauchen zudem keine oder nur kleine Flächen für das Parken, keine oder viel weniger Antriebsenergie, verpesten die Luft nicht und fahren weitgehend geräuschlos. Zudem sparen sie Zeit. Zusammengerechnet fünf Tage verbringen Autofahrer*innen jährlich durchschnittlich im Stau. Hinzu kommen Parkplatzsuche und der Anteil an der Lohnarbeit, der zur Finanzierung des Autos nötig ist. Es ist an der Zeit, sich von einer Mobilitätsform zu verabschieden, die tötet und verletzt, Zeit und Geld klaut, Kinder in Käfige zwingt, riesige Flächen verschlingt, lärmt und stinkt.

[verkehrszahlen.siehe.website](#)

Was ist nötig? Die 5 Säulen der Verkehrswende

Kaum zu glauben: Fünf Maßnahmen reichen, um eine Verkehrswende in jedem Ort zu schaffen und die Lebensqualität aller Menschen zu verbessern! Doch in der Politik dominieren die Zögerer und Zaudererinnen. Hier mal ein Radwegchen und da mal eine etwas längere Grünphase für Fußgänger reicht nicht. Die echte Verkehrswende besteht aus:

1 Der Vermeidung von Verkehr – also keine neuen Wohn- und Gewerbegebiete, Freizeitparks, Bildungstempel weiter außerhalb von Ortschaften und ohne Tram- oder Bahnanschluss. Vorhandene Verkehrsquellen dieser Art wie Supermärkte auf der grünen Wiese wieder abreißen. Läden, Arztpraxen und mehr in die Stadtteile und Dörfer zurückverlegen.

2 Ortszentren und sensible Zonen vom Autoverkehr befreien. Es muss unbequemer sein, per Auto an Fußgängerzonen oder Kindergärten heranzufahren als zu Fuß, mit Öffis oder per Fahrrad. Autos sind der Hauptgrund, warum Menschen Angst haben, sich zu Fuß oder per Rad zu bewegen.

3 Verkehr verlagern! Das größte Potential hat der Radverkehr. Bei guten Bedingungen lassen sich ein Anteil von 60 Prozent an allen Wegen erreichen. Kernstück ist ein gutes Netz von Fahrradstraßen, die alle wichtigen Punkte und Ortsteile verknüpfen. Dazu bessere Abstellplätze, Leihräder usw.

4 Schienenverkehr stärken, Busse als Zubringer und Nulltarif! In jeder Stadt ab ca. 50.000 Einwohner*innen sollten Straßenbahnen fahren. Die sind fußgänger*innenfreundlich und barrierefrei, können mehr Menschen auf gleicher Fläche bewegen als Autos und auf vorhandenen Bahngleisen auch noch in die Umgebung fahren (RegioTram). Busse mit klimafreundlichem Antrieb dienen als Zubringer von Haustür

zu Bahn-/Tram-/Seilbahn-Haltestelle. Damit dann auch alle gleichberechtigt fahren können und wollen, müssen die Fahrkarten abgeschafft werden. Dem Nulltarif gehört die Zukunft!

5 Nicht vergessen werden dürfen die Wege zu Fuß: Genug Platz, verbunden mit angenehmen Aufenthalts- und Spielplätzen, barriere- und lärmfrei. Und natürlich gilt: Keine neuen Straßen mehr. Sofortiger Baustopp überall. Denn: „Wer Straßen baut, wird Verkehr ernten!“ Deutlich zeigte das der Fertigbau der A94 östlich von München. Kaum fertig, stiegen die Menschen von der Bahn aufs Auto um.

TOP

Immer mehr Aktionen!
Innenminister: „Angriff auf die Infrastruktur“

FLOP

Unglaublich!
Seit 1990: 6.447 km Bahn stillgelegt

FLOP

Noch 850 km!
Autobahnbau geht weiter

Tödliches Doppel

Feinstaub und Corona greifen Lunge an

Autos, Abgase und Atemwege – Ein etwas anderer Corona-Check

Wie bitte, jetzt haben sogar Autos etwas mit Corona zu tun? Sind denn überall Verschwörungstheorien? Diese Frage stellt sich einigen direkt bei solch einer Überschrift. Doch was steckt tatsächlich hinter den wissenschaftlichen Untersuchungen von Emissionen und Atemwegserkrankungen? Der Verkehr auf den Straßen macht insgesamt 21% der weltweiten schädlichen Emissionen aus. Im April 2020 wurden diese jedoch halbiert, zum Höhepunkt der Beschränkungen in der ersten Corona-Welle. Sogar der „Global Carbon Budget“-Bericht von 2020 ermittelte, dass im Vergleich zu 2019 global insgesamt 7% weniger Treibhausgas in die Atmosphäre freigesetzt wurden. Auch wenn das zunächst einmal wie die Lösung der globalen Erderwärmungsproblematik klingt, haben die coronabedingten Kontaktbeschränkungen, das geringere Verkehrsaufkommen und die damit verbundenen Rückgänge an Emissionen leider keinen Effekt auf den langfristigen CO₂-Anstieg in der Atmosphäre. Denn dafür wären dauerhafte und konsequente Einschränkungen und Alternativen zum Auto- und Individualverkehr nötig. Nun aber einmal ganz von vorne: Emissionen, also Schadstoffe in der Luft, haben nicht nur viele Ursachen (beinahe alle davon sind durch den Menschen bedingt), sondern führen auch zu unterschiedlichen Arten von Belastungen. Hierbei muss deutlich gemacht werden: Kohlenstoffdioxide, Stickstoffoxide, Feinstaub und weitere Emissionen haben alle eine starke, wenn auch unterschiedliche Wirkung auf die menschliche Gesundheit, die Umwelt und Atmosphäre. Praktisches Beispiel: Wenn 1.000 l Diesel weniger verbraucht werden, dann sinkt der CO₂-Ausstoß ziemlich genau um 2.650 kg. Feinstaub dagegen entsteht vor allem durch den Menschen, nicht nur aufgrund „der bö-

sen Dieselmotoren“. Hier kommt häufig Argumente wie: Ja, aber es gibt doch mittlerweile Feinstaubfilter! Nett gemeint. Diese verändern jedoch nichts an den weiteren Feinstaubquellen des Straßenverkehrs wie Autoreifen-, Bremsabrieb und Straßenbelag oder von Industrieanlagen mit Verbrennungsprozessen. Die Hauptquelle von Stickstoffoxid-Emissionen ist – oh Wunder – die Kraftstoffverbrennung im Straßenverkehr. Direkt an zweiter Stelle stehen Verfeuerungsanlagen für fossile Energieträger wie Kohle, Erdöl, Erdgas, jedoch auch für Holz und Abfälle. Anhand von Stickstoffmessungen in Norditalien haben Forscher:innen des Earth Observation Center (EOC) 2020 den Rückgang der Emissionen in Gebieten mit Ausgangsbeschränkungen den sogenannten „Corona-Effekt“ bestätigt. Hier kann nun der direkte Zusammenhang mit dem Risiko der Erkrankung mit dem SARS-CoV-2 hergestellt werden. Untersuchungen des Umweltbundesamtes haben gezeigt, dass durch Verbrennung entstehende Stickstoffoxide und der insbesondere im Straßenverkehr aufkommende Feinstaub Erkrankungen der Atemwege sowie Erkrankungen des Herz-Kreislaufsystems mit verursachen. In von schweren COVID-19-Infektionen besonders betroffenen Gebieten wurden dabei hohe Feinstaub- und NO₂-Belastungen gemessen. Menschen in Gebieten mit hoher Luftschadstoffbelastung sind daher gefährdeter für eine Infektion mit SARS-CoV-2. Die Infektion zeigt bei solchen Patient:innen einen schwereren Verlauf als bei Menschen mit weniger vorgeschädigten Atemwegs- und Herz-Kreislaufsystemen. Für unser aller Gesundheit heißt es daher: Autofreie Innenstädte, kostenloser ÖPNV und ein Ende der fossilen Energiegewinnung!



Gedenken wir

der weiteren Zerstörung wertvoller Flächen, dem Verlust wichtiger CO₂ Senken und Erholungsgebiete, der Ruhe und der sauberen Luft, dem Verlust der Vernunft und echter Veränderung.

Trotz vielfältiger Ideen und Konzepte ging auch 2020 alles weiter wie bisher.



Von Autobahnen abseilen?

Interview mit einer, die dabei war

In den letzten Monaten kam es an verschiedenen Orten an insgesamt 5 Tagen zu 16 Abseilaktionen an Autobahnbrücken. Hierbei lassen sich Aktivisti mit Hilfe einer Kletterausrüstung von einer Brücke über der Autobahn herab und hängen Transparente auf. In der Vergangenheit hat dies jedes Mal zu einer mehrstündigen Vollsperrung der Autobahn geführt. Diese Protestform spricht nicht nur junge Menschen an. Ich durfte mit einer Beteiligten über die Aktion sprechen, die sich auch mit Ü50 nicht zu schade ist, für eine echte Verkehrswende über der Autobahn zu hängen.

Wieso von einer Autobahn abseilen?

Mit der Aktion soll der Protest für eine Verkehrswende und gegen den weiteren Ausbau von Autoinfrastruktur an den Ort des Geschehens gebracht werden. Diese Aktionsform stört und erregt somit Aufmerksamkeit. Anders, als bei einer Demo durch die Innenstadt oder einer Mahnwache oder so können sich die Autofahrer der Aktion und dem Anliegen so nicht entziehen. Außerdem erregt die Aktion so auch medial viel Aufmerksamkeit. Es wird über das Thema gesprochen, es wird deutlich gemacht, dass Leute nicht weiter hinnehmen, dass trotz des Pariser Klimaabkommens und dem hohlen Gelaber von Verkehrswende, die eher eine Antriebswende ist, alles beim Alten bleibt.

Und wie kommt die Aktion an?

Tatsächlich kamen von Seiten der Autofahrer viele Anfeindungen. Viele haben gehupt, beleidigt oder die Mittelfinger gezeigt. Gleichzeitig kam zwischendurch aber auch immer wieder Lob. Diese Aktion richtet sich ja schließlich auch nicht gegen die Autofahrer. Im Moment des Staus sind die Leute sicherlich genervt, aber mit 2.000 Staus täglich auf deutschen Autobahnen gehört das auch eher zum Alltag. Spannend ist, dass Passant:innen,

die zu Fuß vorbeikommen, häufig sehr offen gegenüber solchen Aktionen sind und Verständnis dafür haben. Bei einer Aktion, bei der die Polizei die Autobahn komplett gesperrt hat (was überhaupt nicht notwendig ist...), habe ich auch mitbekommen, wie sich die Wut der Autofahrer in erster Linie gegen die Vollsperrung durch die Polizei und garnicht gegen die Aktivisten richtete. Dorfbewohner*innen des direkt angrenzenden Dorfes haben sich zudem sehr über die Ruhe gefreut, die herrschte, während die Autobahn stillstand.

Die meisten Berichte über die vergangenen Aktionen werfen auch eher einen negativen Blick darauf...

Ja, das stimmt. Aber das ist auch klar. Diese Aktion stört und zeigt auf, was im Verkehrssystem schief läuft. In den gleichen Medien wird eines anderen Tages wieder positiv über die FFF Demonstration berichtet. Das ist doch scheinheilige Scheiße. Alle wissen, dass sich was ändern muss. Aber bitte nicht zu ernst meinen und schon garnicht Worten Taten folgen lassen. Wie schon gesagt, passieren jeden Tag 2.000 Staus auf Autobahnen, es verletzen sich 1.053 Menschen und 9 sterben bei Autounfällen. Über dieses Übel wird, neben den Umwelteinflüssen die der Autoverkehr ausübt, gar nicht gesprochen.

Und wie genau läuft so eine Aktion ab?

So eine Aktion startet vor allem mit einer Menge Vorbereitung. Der Ort des Geschehens wird im Vorraus auf dessen Tauglichkeit geprüft. Die Rollen werden unter den Menschen aufgeteilt und der Vorgang genau durchgesprochen. Das ist ziemlich wichtig, weil es sein kann, dass bis zum Eintreffen der ersten Ordnungshüterin nicht viel Zeit bleibt. Die Handgriffe sollten alle auch unter Zeitdruck sitzen. Vor Ort werden dann die Transpis aufgehängt und die Leute seilen sich ab. Und ganz wichtig ist es auch immer, Kontexte herzustellen. Also, dass wie zum Beispiel bei den letzten Autobahnaktionen, die im Kontext des Dannenröder Forsts stattfanden, nicht nur über den Danni geredet wird, sondern auch lokale Verkehrsproblematiken aufgegriffen werden. Autoverkehr stört ja schließlich überall. Da gehört dann zur Vorbereitung auch dazu, zum Beispiel Flugblätter zu gestalten, auf denen auch lokale Sachen erwähnt werden. Letzten Endes ist ja der Hauptgrund für die Abseilaktion nicht einfach nur zu stören, sondern die Message, die wir damit vermitteln wollen.

➔ Als Video mit Erklärungen, Anleitungen und Hinweisen direkt auf: <https://youtu.be/7-vAZu1T2k4>

1.000 km für einen Joghurt?

Immer mehr Gewerbegebiete, Transporte, LKWs!

4,7 Billionen Tonnen Was-auch-immer wurden im letzten Jahr laut statistischem Bundesamt quer durch die Republik transportiert, insgesamt 697.942.000.000 km weit. Würde die Fracht aufgeteilt auf alle in Deutschland lebenden Menschen, die das mit ihrem Lastenrad transportieren müssten, wären das 60 Tonnen pro Person. Das sind jeden Tag 160 kg 400m weit. Und der Trend ist weiterhin positiv, zahlenmäßig. Seit 2000 stieg so die Güterwarenmenge um 15%, die der Wege sogar um 35%. Dieser Güterverkehr sollte auf die Schiene verlagert werden. Das ist klar. Mit 19% ist der Anteil des Bahnverkehrs am Gesamtgüterverkehrsaufkommen jedoch sehr gering. Unverständlich, wenn man bedenkt, dass der Transport auf der Schiene nur ein Fünftel des Energieeinsatzes auf der Straße erfordert. Doch aufgrund jahrelanger Vernachlässigung der Schieneninfrastruktur ist für die Wirtschaft der Straßenverkehr das Mittel der Wahl. Seit 1994 haben sich die privaten (meist gewerblichen) Schienenverkehrsanschlüsse von 12.000 auf 2.500 reduziert. Ein erneuter Schienenanschluss kostet durch weniger staatliche Zuschüsse das Unternehmen mehr Geld als ein Straßenanschluss. Und während es im Straßennetz für LKW maut-

freie Strecken gibt (alle Nicht-Bundesfernstraßen) fällt für den Schienenverkehr auf jeder Strecke Maut an. Doch auch durch das individuellere Marktverhalten setzen Unternehmen weiterhin auf den Straßenverkehr. Wenn im Supermarkt der Joghurt alle ist, wird zum nächsten Tag genau ein Paket bestellt. So ungefähr schaut es im gesamten Gewerbe aus. Der größte Fokus liegt auf der individuellen Verfügbarkeit der Produkte, wodurch zum einen der Beschaffungsraum vergrößert wird, zum anderen immer mehr Güter in immer kleineren Mengen transportiert werden. In der Regel im LKW, da bisher nur dieses Transportmittel die individuelle Logistik ermöglicht. In den letzten vier Jahren hat der Bestand an LKW um 17% zugenommen. Die Straßen werden zunehmend zu einem Förderband gemacht. Die einzelnen Unternehmen können dabei auf eigene Lagerräume verzichten, sie bestellen ja nur bei Bedarf. Diese notwendige Lagerfläche wird auf die Straßen outsourced und öffentliches Gut wird somit mal wieder als Basis für privates Wirtschaften genutzt. Gleichzeitig werden die Produkte aufgrund der Wirtschaftlichkeit immer weiter transportiert. Krabben aus der Nordsee werden in Marokko gepuhlt, wo Arbeitskräfte weniger

kosten. Erdbeeren für schwäbischen Erdbeerjoghurt werden in Polen angebaut und bis nach Baden-Württemberg transportiert. Solange Umweltfolgekosten im Transportwesen keine Rolle spielen, wird das auch weiterhin so bleiben. Am Transportwesen zeigt sich mal wieder, dass die kapitalistische Wirtschaftsweise über Leichen geht. Solange der Preis die Wahl der Mittel bestimmt, und nicht etwa die Sinnhaftigkeit, wird das zerstörerische Verhalten des Marktes auch im Transportwesen weiter gehen. Davon betroffen sind unter anderem jene Menschen, die in der Nähe von Bundesfernstraßen wohnen oder aber in ländlichen Gegenden, die von einem weiteren Logistikzentrum erschlagen werden. Die momentan propagierten Ideen (wie „Die letzte Meile auf dem Rad“) zielen vor allem darauf ab, in Städten ein modernes Verkehrskonzept zu etablieren, fernab davon soll sich nichts ändern. Zu einer radikalen Verkehrswende gehört vor allem im Transportsektor auch eine drastische Reduzierung der Gütermenge und der Güterleistung. Notwendige Güter gehören auf die Schiene und Transportwege müssen verkürzt werden.

Weg mit den Fahrkarten!

Sozial und ökologisch ist nur der Nulltarif

Unglaublich - Fahren für Alle und das umsonst. Am 01.03.2020 führt Luxemburg im kompletten Land den Nulltarif ein, in großen Teilen Estlands ist er bereits eingeführt, Polen und Frankreich haben ihn in einigen Städten. Doch (Auto-) Deutschland lahmt, da muss dringend etwas passieren, denn der Nulltarif ist ein wichtiger und wirksamer Schritt, hin zu einer sozial und ökologisch verträglichen Verkehrswende.

Fahrkartenautomaten werden geschlossen und Kontrolleure bekommen neue Service-Aufgaben. Nachdem Luxemburg aus allen Nähten quoll und es jeden Morgen und Abend Staus gab, wurde der Nulltarif eingeführt. Zudem wird das Radwegenetz fast verdoppelt. Zwischen den beiden größten Städten Luxemburg und Esch-sur-Alzette soll ein 28 Kilometer langer Radschnellweg und eine Schnell-Straßenbahn entstehen, auch das Busnetz soll reorganisiert werden. Umfangreiche Verkehrskonzepte sind notwendig, denn ein Wegfallen der Ticketpreise alleine macht den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) nicht praktikabel genug um das Auto stehen zu lassen. Es gibt zu wenige Haltestellen, zu geringe Taktung, keinen Stauraum für Fahrräder. Zudem ist der ÖPNV nicht immer barrierefrei, Fuß- und Radwege drumherum sind unsicher. Alles ist auf Autoinfrastruktur ausgelegt, als sollten wir Auto fahren. Als wirkungsvolles Ergebnis solch umfangreicher Maßnahmen stieg das Fahrgastaufkommen im belgischen Hasselt, das von 1996 bis 2006 den Nulltarif hatte um das 13-fache, in Templin (Deutschland) um das 15-fache, wobei sich auch die Verteilung der Verkehrsmittelwahl änderte. Unverzichtbar ist der

Nulltarif aus sozialer Sicht, denn momentan sind Ticketpreise, mit Ausnahmen, für Alle gleich hoch, so können sich Manche eine Fahrt mit der SBahn nicht leisten, wo hingegen Reiche ihre Fahrten oftmals von der Steuer absetzen können. Zusätzlich wird Autoinfrastruktur von Steuergeldern Aller finanziert, während Bahnstrecken stillgelegt werden. Durch zu hohe Mieten werden einkommensschwache Menschen in die Peripherie der Städte verdrängt und durch Ticketpreise vom sozialen Leben in den Städten abgeschnitten. Gleichzeitig werden sie zur Mobilität gezwungen, da Infrastruktur, wie Einkaufen, Arztbesuche, Jobcenter Termine etc. in die Städte zentriert wird. Durch Kriminalisierung des Schwarzfahrens werden Menschen für ihre Armut bestraft, denn wer die Strafe nicht zahlen kann, muss in den Knast, jährlich sind das ca. 1.000 Menschen. Aus den Reihen der Politik kommt immer Skepsis. So bewerten Vertreter*innen der Unions-, FDP- und AfD-Fraktion den Nulltarif als „nicht finanzierbar“ und sahen in ihm „keinen Beitrag gegen die Luftverschmutzung in deutschen Städten“ Nulltarif ist keine Frage des mangelnden Geldes, sondern des politischen Willens. Laut dem Verband deutscher Verkehrsunternehmen wären jährlich 12 Milliarden Euro notwendig, würde der Staat die Fahrpreise

vollständig erstatten. Zur Kostendeckung können Gelder der Pendler*innenpauschale, Diesel-, Dienstwagen- und Dienstwagenprivatnutzungs-Subventionierung umgewidmet werden oder würden sogar überflüssig, welche den Staat jährlich ca. 20,6 Milliarden Euro kosten. Zusätzlich würden Kosten des Fahrscheinwesens, der Strafverfolgung, der Autoinfrastruktur und im Gesundheitswesen wegfallen.

„Nulltarif finanziert sich selbst!“

Weitere Finanzierungsmodelle existieren, z.B. eine Nahverkehrsabgabe für Gewerbetreibende, welche vom Nulltarif auch maßgeblich profitieren würden, einer City-Maut, oder erhöhten Parkplatzgebühren. Überschüsse können in den Ausbau des ÖPNV, der Fuß- und Radwege Infrastruktur und einen entgeltlosen Fernverkehr gesteckt werden. Auch in Deutschland, in Templin und Lübben, gab es den Nulltarif. In Mohnheim gibt es ihn, in Tübingen und Aschaffenburg am Wochenende, in Pfaffenhofen für Stadtbusse, in Viechtach fährt ein Rufbus umsonst. Eine echte Verkehrswende muss weiter gehen. Da muss ordentlich Druck von unten gemacht werden, damit Politiker*innen in Zugzwang geraten und ihre Fahne in den Wind hängen!

nulltarif.siehe.website

Auto-PR stoppen

Von IAA bis lokaler Ausstellung: PS-Geprotze blockieren!

Auf der IAA versammeln sie sich alle zwei Jahre – in vielen Orten finden Ausstellungen für neue oder gebrauchte Autos noch viel häufiger statt. Sie locken Technikbegeisterte, Händler*innen, vor allem aber Menschen an, die dem dekadenten Lifestyle eines Herumfahrens des eigenen Körpers mit einer Tonne Stahl oder mehr frönen, obwohl dadurch das Leben vieler anderer Menschen massiv eingeschränkt wird. Klaus Gietinger spricht von Autosucht, bei der die Autokonzerne die Drogenkartelle sind. Die Werbung vermittelt den Pöbel auf schmale Fußwege zu verdrängen und sich im Falle eines E-Autos noch als Weltretter*in zu inszenieren. Die wachsende Kritik an solcher Mobilität versuchen Industrie und Lobby mit abenteuerlichen PR-Märchen über die vermeintlichen Wunderwirkungen eines Wechsels auf Elektroantrieb oder intelligente Fahrsteuerung zu besänftigen. Doch bei der Bewerbung der einzelnen

Automodelle stehen immer noch das potenzvermittelnde Design oder der kraftvolle (und verbrauchstarke) Motor im Mittelpunkt. SUVs, die aktuell heftigste Ausdrucksform dieser jedem Auto innenwohnenden Absurdität, zeigen das deutlich – und auch die neu auf den Markt kommenden E-Auto Modelle bleiben dieser Linie treu: Chic, stark und nice-to-have. Diesem Grauen gehört endlich ein Ende gesetzt. Messen wie die IAA oder die örtlichen Autoverkaufsveranstaltungen sind gut sichtbare Orte für Protest, verstecktes Theater, Blockaden – whatever. Nach wie vor stellen auch Lotto und andere Gewinnspiele aller Art Autos als Hauptpreise aus und präsentieren sie inmitten der Fußgänger*innenzone oder bunten Anzeigen. Das gibt gerade dem kreativen Protest an der Basis gute Chancen, mit sichtbaren Aktionen für eine Verkehrswende einzutreten und das Auto aus den Köpfen zu vertreiben. Die seltener stattfindenden großen Automobilmessen wie die IAA können dann das i-Tüpfelchen sein, bei dem viele zusammen und sehr laut deutlich machen, dass wir uns das Ende des automobilen Zeitalters wünschen. Und zwar schnell!

Tesla gefährdet Grundwasser und Mitbestimmung

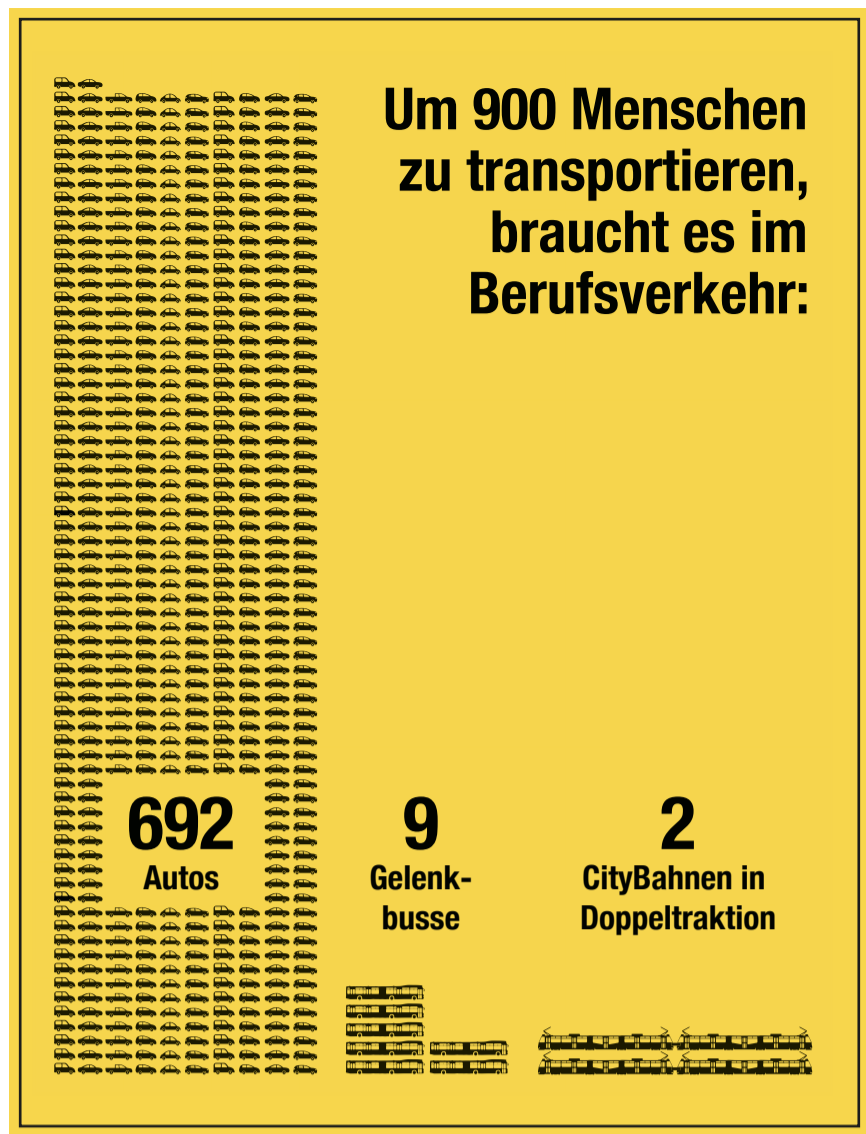
In Grünheide nahe Berlin entsteht die nächste Autofabrik in Deutschland – allem Gerede von Verkehrswende zum Trotz. Tesla will dort große Flächen versiegeln und das ohnehin knappe Grundwasser abpumpen. Auch die künftigen Mitarbeiter*innen scheint Tesla-Chef Elon Musk nur als Arbeitskraft benutzen zu wollen. Mitbestimmung lehnt er ab – in seinen Betrieben sind Betriebsräte und Gewerkschaften unerwünscht.

Mehrheit will den Nulltarif

Mehr als zwei Drittel der Bevölkerung (71%) wollen einen kostenfreien ÖPNV. Dies ergab eine aktuelle repräsentative Umfrage von infratest-dimap (beauftragt von Prof. Peter Grotian, ehem. FU Berlin, von Januar 2018).

BUND veröffentlicht Liste der dümmsten Straßenbauprojekte

Sie verschlingen Milliarden, verursachen mehr Verkehr, verlaufen durch Naturschutzgebiete und werden gegen den Willen der Bevölkerung gebaut: neue Autobahnen und Bundesstraßen. Der BUND hat die zwölf absurdesten Bauprojekte genauer untersucht und stellt Alternativen zum Straßenneubau vor: <https://www.bund.net/themen/mobilitaet/infrastruktur/fernstrassen/desaster-im-dutzend>.



Danni bleibt!

465 Tage besetzt, dann geräumt – Der Kampf geht weiter!

Beschlossen und verkündet: Im Jahr 2021 wird keine Autobahn mehr gebaut werden!

Im September 2019 wurde der Dannenröder Forst besetzt. Entschlossen stellten sich Menschen dem Bau einer Autobahn, der A49, entgegen. Dafür errichteten Aktivist*innen Baumhäuser, Plattformen, Barrikaden und Hütten. Im heißen Herbst der Auseinandersetzungen und Kämpfe um den Dannenröder Forst, Herrenwald und Maulbacher Wald erreichte der Widerstand gegen das Autobahnbauprojekt in Hessen überregionale Aufmerksamkeit. Knapp ein Jahr lang war der Wald besetzt. 68 Tage lang dauerte die Räumung der Waldbesetzung. Unter einem wahnsinnigen Angebot von Polizei und Forstarbeiter*innen wurde die Naturzerstörung durchgedrückt, bis der letzte Baum auf der Trasse fiel. Der Dannenröder Forst wurde zu einem Symbol im Kampf gegen rückwärtsgewandte Verkehrspolitik, gegen Straßenneubauten und Umweltzerstörung sowie ein Aufruf zu mehr direkter Aktion. Der „Danni“ ist keineswegs die erste Besetzung gegen Straßen- und Autobahnbauten in der Geschichte Deutschlands gewesen. Vor al-

lem die 90er Jahre waren geprägt von direktem Widerstand gegen den Straßenbau. So gab es bereits Anti-A33-Hüttendorfer, A20-Besetzungen, Anapopia, ein Hüttendorf gegen eine Mercedes-Teststrecke... Der Danni ist Teil der Geschichte des Widerstandes, die von Besetzungen, Blockaden, Sabotagen und kreativen Aktionen lebt.

Die unbezähmbare Entschlossenheit, mit der sich immer mehr Menschen der Zerstörung wichtiger Naturräume entgegenstellten, macht neuen Mut. Mehr und zunehmend kreativer und direkter Widerstand macht sich breit. Nachdem der Danni geräumt ist, wird sich der Widerstand wie die Samen eines Löwenzahns verbreiten und nicht nur in Hessen sondern überall den Asphalt aufbrechen. Dieses Jahr werden nicht eine, sondern viele Wälder und Flächen entlang geplanter Autobahntrassen besetzt werden!

waldstattsphalt.blackblogs.org

weiterführende Links

verkehrswende.siehe.website
autobahn.siehe.website



BUCHTIPP:

Anti-Auto-Aktionsbuch

Acker, Wiese und Wald statt Asphalt

endlich-verkehrswende.de



Mutig planen

Verkehrswende selber machen

Für die Verkehrswende müsste endlich mal was passieren – ja aber was denn? Wer sich für eine radikal andere Verkehrspolitik einsetzt, bekommt solche Fragen gerne entgegengehalten. Meist in Verbindung mit Argumenten wie: „ja aber wir machen doch schon was“ und: „wie sollte das eurer Meinung nach denn überhaupt funktionieren?“. Dass ersteres angesichts der Welt in der wir leben von Berufspolitikern gerne benutzt wird um nicht wirklich etwas ändern zu müssen, ist klar. Der zweite Punkt allerdings ist schon interessanter und in der Tat für eine schlagkräftige Initiative relevant zu beantworten – also was wollen wir denn eigentlich?

An der Debatte teilnehmen

2017 setzten sich in Gießen ein paar Leute zusammen und entwickelten einen kleinen Plan mit Forderungen für mehr Fußwege, Fahrradstraßen und eine Straßenbahn. Aktionen starteten, Initiativen gründeten und vernetzten sich. Der „selbstgemachte“ Plan wurde in der Folge weiterentwickelt und ist mittlerweile in der Region Ausgangspunkt fast aller verkehrspolitischen Debatten. Dieser Prozess lässt sich überall wiederholen und so die Utopien einer autofreien Welt auch konkret darstellen. Es muss dann nicht mehr darauf gewartet werden, dass irgendwelche Stadtplaner:innen zaghafte Vorschläge machen. Die Menschen machen ihre Vorschläge selber sichtbar und können sie anschließend als Flugblatt verteilen und präsentieren. Das bringt den Aktionen zusätzliche Stärke, während umgekehrt die Aufmerksamkeit auf die Vorschläge durch die Aktionen gesteigert wird. Als kreative Sammlung der Ideen verschiedener Gruppen – seien es namenlose Initiativen, Einzelpersonen oder NGOs – kann so ein hierarchiearmer und gleichzeitig radikaler Bezugspunkt für die lokale Bewegung entstehen. Ein Plan, der als gemeinsamer Nenner mit dem Verzicht auf Label oder Stellvertreter:innen für Ergänzungen und Verbesserungen offen bleibt, ohne nur von einzelnen als Aushängeschild benutzt zu werden.

Die verschiedenen Elemente

Bei dem Sammeln von Ideen und dem anschließendem Entwerfen der Karte gehört dann einiges dazu:

- Fahrradstraßen ggf. mit Kennzeichnung ob autofrei, Anlieger frei oder KFZ frei (wobei letzteres hoffentlich und eigentlich auch nach StVO die Ausnahme bleibt)
- Markierung gefährlicher Kreuzungstellen zu Autostraßen, die entschärft werden müssen
- Vorschläge für Fahrradabstellplätze, Lastenrad-Verleihpunkte usw.
- autofreie Ortskerne sowie die Markierung sensibler Bereiche (Kindergärten, Schulen, Krankenhäuser usw.) die ebenfalls für den Autoverkehr zu sperren sind.
- Fußgänger*innenzonen und durchgängige Fußwege durch den Ort mit Rundum-Grün-Kreuzungen und konkreten Vorschlägen zur Barrierefreiheit.
- ÖPNV-Infrastruktur mit Umstiegsmöglichkeiten zwischen unterschiedlichen Verbindungen und Verkehrsmitteln (Straßenbahn, RegioTram, Buslinien). Dabei hervorzuheben sind zu reaktivierende (Bahn-) Strecken (Vorteil, dass Infrastruktur noch vorhanden)

Zusätzlich zur grafischen Gestaltung können dann Erklärungen, offene Fragestellungen und Forderungen attraktiv auf dem Plan platziert werden. z.B.:

- Forderung nach maximal Tempo 30 innerorts
- Abschaffung (falls vorhanden) grüner Abbiegepeile
- Als Sofortmaßnahmen die Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für Fahrräder
- Beschreibung der ÖPNV-Verkehrssysteme und deren jeweiligen örtlichen Vorteil
- Forderung nach zeitlich getakteten Übergängen zwischen Verkehrssystemen (z.B. Bahn-Bus)

Beim Entwerfen lohnt es sich auch einen Blick auf Städte zu werfen, die als Vorbild dienen können (z. B. Verkehrsführung in Groningen [NL], Fahrradstraßen in Münster, Seilbahnen in La Paz [BOL]). Fahrt die Strecken ab, redet mit den Menschen vor Ort und schaut, wo Verknüpfungen an bestehende Pläne möglich sind. Beispiel für solche einen Verkehrswendeplan auf giessen-autofrei.siehe.website.

Bildet Banden!

Heißer Tipp: Verkehrswendeinitiativen ohne Hierarchie & Label

Ihr wollt vor Ort für eine Verkehrswende streiten oder gegen ein geplantes Straßenbauprojekt oder Gewerbegebiet aktiv werden? Dann organisiert euch – als handlungsfähige Aktionsgruppe und als Netzwerk mit vielen Akteur*innen, die beitragen können, dass eure Ideen auch Gehör finden. Hier eine mögliche Vorgehensweise:

Schritt 1: Eine Gruppe gründen (wer schon eine hat ... bei Schritt 2 weiter). Ihr seid allein, zu zweit oder dritt und wollt erstmal ein paar weitere Mitstreiter:innen finden? Dann macht ein paar Sachen, mit denen Ihr an andere Menschen herankommt. Wagt dabei ruhig was: Ladet eini Referenti für einen Vortrag zum Thema ein, werbt dann dafür per Presseinfo, auf Social Media und per Flyern oder Plakaten. Für das Thema Verkehrswende werdet Ihr wahrscheinlich einen Raum in öffentlichen Gebäuden, bei Kirchengemeinden oder soziokulturellen Einrichtungen bekommen. Wenn nicht: Im Freien geht auch. Ohnehin: Einfach mal eine Raddemo ansetzen und dafür werben, kann auch der Startschuss sein. Wenn beim ersten Mal zehn oder zwanzig Menschen zusammenkommen, kann das reichen. Gebt eine Liste rum, wo sich die Interessierten mit Kontakt eintragen. Ihr könnt auch gleich zu einem Folgetreffen für alle, die mitmachen wollen, einladen.

Schritt 2: Wenn der Anfang gemacht ist, sollten gleich Aktionen folgen, damit klar wird, dass Ihr nicht lange fackeln wollt. Raddemos, Straßenfeste, Kreideaktionen, Rumwandern mit Gehzeugen und vieles mehr bieten sich an. Ladet jetzt andere Gruppen ein, die es bei euch gibt und die zum Thema Umwelt, Klima, Verkehrswende usw. aktiv sind. Wichtig: Ladet die nicht ein, bei Euch mitzumachen, sondern zu den konkreten Aktionen. Es ist dafür besser, auf ein einheitliches Label und Entscheidungsgremien zu verzichten, sondern die Aktionen offen zu gestalten. Aber loslegen solltet Ihr möglichst schnell. Lange Laberrunden nerven.

Schritt 3: Dann weiter mit Aktionen, weiterhin ohne zentrale Steuerung. Die konkreten Vorhaben entstehen durch die Beteiligten, werden in die Runde eingebracht und dann machen die mit, die das wollen. Statt einem festen Bündnis entsteht so ein buntes

Mosaik von Aktivitäten, an denen oft nicht alle teilnehmen, was aber nicht schlimm ist und auch nicht eingefordert werden sollte. Baut gute Kommunikationskanäle auf, damit alle von allem mitbekommen und dann mitmachen können. Nutzt dabei verschiedene Techniken. Jede kulturelle Gruppe und Generation hat ihre typischen Infosysteme. Glaub nicht, dass alle die nutzen. Wer von klassischen Methoden wie Flyer und Email bis zu modernsten Messengersystemen und Social-Media-Angeboten alles bespielt, erreicht am meisten Menschen unterschiedlichen Alters. Am Wichtigsten aber: Bleibt dran mit Aktionen – ein oder zwei sollten stets in Neuplanung sein, sonst werden Treffen zum Selbstzweck. Auch die Erarbeitung eines Verkehrswendeplanes kann dann zu einem solchen Projekt werden. Immer gilt: Abstimmungen sind überflüssig – es machen die mit, die jeweils eine Sache gut finden.

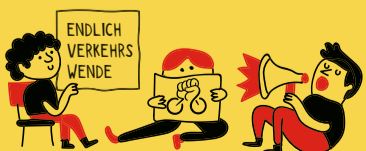
AKTIONSIDEEN

Gehzeug & Radzeug



Wer zu Fuß geht und Fahrzeuge oder sperrige Gegenstände mitführt, muss die Fahrbahn benutzen, wenn auf dem Gehweg oder auf dem Seitenstreifen andere zu Fuß Gehende erheblich behindert würden. §25 (2) StVO

Verkehrsberuhigendes Sitzen



Auf Autostraßen parken

Malt euch ein kleines Schild, welches ihr auf dem Gepäckträger eures Drahtesels befestigen könnt und zeigt, was passieren würde, wenn Fahrradfahrer auf den Autostraßen parken würden.

Aktionsschwarzfahren

Offensichtliches Schwarzfahren von Beginn der Fahrt bis zum Ende schafft Straffreiheit. schwarzstrafen.siehe.website

Temporäre Fahrradstraße

Warum auf die Entscheidung irgend eines Stadtrates warten? Wer das mit der Verkehrswende schon mal erlebbar machen will, kann per Versammlungsrecht z.B. eine Fahrradstraße schon heute (temporär) umsetzen.



Viele weitere Ideen und ausführlichere Erklärungen auf: verkehrswendeaktionen.siehe.website

LügEn-Autos

Feinstaub, Flächenverbrauch, Unfälle – alles würde bleiben

Bei der Durchsetzung der Elektroautos geht es nicht um Klimapolitik! Der Umstieg auf individuelle E-Mobilität ist vielmehr der Versuch der Automobilindustrie, sich aus der ansonsten unweigerlich bevorstehenden Krise zu retten und sich möglichst große Marktanteile im Mobilitätssektor zu sichern. Argumente, die mit Elektroautos für eine neue „grüne“ Form individueller Mobilität werben, sind dreiste Lügen. Letztlich geht es wieder nur um Profite.

10 Gründe, warum der Hype um Elektroautos dringend gestoppt werden muss:

01 Umstieg auf Elektroautos heißt: Mehr Kohle- und Atomstrom.

Ein Umstieg der gesamten PKW Flotte hierzulande auf E-Autos würde den Strombedarf des Verkehrssektors in den nächsten 30 Jahren um 15-30 Prozent erhöhen. Stark motorisierte Industriestaaten importieren dafür Strom aus weniger motorisierten und industrialisierten Ländern.

06 Elektroautos sind Verkehrsmittel für reiche Leute.

Anschaffungskosten für E-Autos (v.A. für Akkus) sind deutlich höher als bei Verbrennern. Damit ist ein Umstieg auf Elektroauto nur für finanziell privilegierte Bevölkerungsgruppen möglich. Hier zeichnen sich große globale Unterschiede ab.

02 E-Autos bedeuten vor Allem: Mehr Autos auf den Straßen.

Elektroautos werden häufig als Zweit- oder Drittwagen angeschafft. Die Anzahl der Autos auf den Straßen erhöht sich. In Norwegen beispielsweise, einem Vorreiterstaat in Sachen Elektroautos, sind 93% der E-Auto-Käufer*innen bereits im Besitz eines PKW mit Verbrennungsmotor. Verkehrsverlagerungen finden vor allem vom öffentlichen Verkehr zum privaten E-Auto statt.

07 E-Autos fressen massiv öffentliche Gelder.

2016 wurden Elektro-PKW in Deutschland mit 4.000€, allein für die Anschaffung subventioniert. Rechnet mensch noch versteckte Gelder wie beispielsweise für den Ausbau von Ladeinfrastruktur mit ein, sind das deutlich mehr als 10.000€ pro E-PKW. Hinzu kommen zusätzliche Privilegien wie kostenloser (Tesla) oder stark subventionierter Strom.

03 Mehr Strecken werden mit dem Auto zurückgelegt.

Hohe Anschaffungskosten von Elektroautos, die Null-Emissions-Lüge sowie zahlreiche Privilegien, die Elektroautos vorrangig im Stadtverkehr genießen (Mitbenutzung von Busspuren, kostenloses Parken, billiger Strom...) verstärken den Trend, immer mehr kurze Strecken mit dem Auto zurückzulegen. Der Trend geht dahin, dass Menschen vorrangig vom ÖPNV aufs Elektroauto umsteigen.

08 Höhere CO₂-Bilanz als Verbrenner.

Die CO₂-Bilanz von Elektroautos ist, wenn auch die Herstellung der PKW und der Akkus in die Bilanz einbezogen wird, bereits in Europa weitgehend identisch (schlecht) wie diejenige des PKW-Verkehrs mit konventionellen Motoren. In anderen Regionen, bspw. in China, wo die E-Auto-Offensive besonders massiv vorangetrieben wird, schneiden Elektro-PKW nochmals deutlich schlechter ab, da der dortige Strom-Mix zum größten Teil von Kohlekraftwerken bestimmt wird.

04 Elektroautos verstärken den SUV-Boom.

Strom aus der Steckdose zum Laden von E-PKW wird juristisch als „Null-Emission“ definiert. Damit können E-Autos in der Flotte eines Automobilherstellers über dem Flottengrenzwert liegende Emissionswerte dicker, dreckiger Karren (SUV) ausgleichen. Ein neu verkauftes Elektroauto ermöglicht bei den derzeitigen gesetzlichen Regelungen mehreren großen PKW über die Laufzeit gerechnet CO₂-Mehremissionen von ca. 50 Tonnen CO₂ ohne Strafzahlungen.

09 Feinstaubbelastung wird zunehmen.

Die Feinstaub-OECD-Studie aus dem Jahr 2020 schätzt, dass selbst bei Fahrzeugen, die nach Euro 6 Abgasnorm „sauber“ sind, 95-98% der primären P10-Emissionen (Partikel, die 10 Mikrometer oder kleiner sind), nicht aus Verbrennungsmotoren kommen. Feinstaubquellen im Verkehr sind vor allem Abrieb beim Bremsen, Reifenabrieb und Aufwirbelungen. Deren Ausmaß ist in erster Linie abhängig vom Gewicht des Autos. Das höhere Gewicht von E-Autos sowie anderes Fahrverhalten (viele kurze Wege, E-Auto statt ÖPNV in Innenstädten) werden die Feinstaubbelastung steigern.

05 Elektroautos verbrauchen mehr Rohstoffe bei der Produktion als Verbrenner.

Allen voran Lithium (+2.898%) und Kobalt (+1.928%). Auch seltene Erden (+655%), Graphit (+525%) und diverse Metalle (Nickel, Kupfer, Mangan, Aluminium...). Genau wie Öl sind diese Rohstoffe auf unserer Erde begrenzt, manche, wie Lithium, bereits jetzt selten; ihr Abbau geschieht oft unter katastrophalen Bedingungen für Menschen, andere Lebewesen und Umwelt.

10 Mehr Flächenversiegelung, Lärm, Unfalltote ...

Wenn wir Mobilität nicht von der Straße wegbekommen, werden weitere Straßen gebaut und dafür wertvoller Boden versiegelt. Parkplätze, Parkhäuser, Garagen etc. beanspruchen wertvollen öffentlichen Raum, vor allem in Innenstädten. Insbesondere da E-Autos häufig als Zweitwagen angeschafft werden und damit zusätzlichen Platz einnehmen.

e-autos.siehe.website

IMPRESSUM

Die Texte und Bilder dieser Zeitung stammen von verschiedenen Aktivist:innen und Gruppen. Die Zeitung soll keine Meinung einer Gruppe oder nur Werbung einer Strömung sein. Sie kann überall bei Aktionen und Veranstaltungen eingesetzt werden. Quellenangaben und mehr Infos zu allen Texten auf verkehrswende.siehe.website

Bestelladresse:
Projektwerkstatt, Ludwigstr. 11,
35447 Reiskirchen-Saasen

V.i.S.d.P.: Tabea Malessa (Adr. s.o.)

Diese Zeitung kann gegen Porto/Paketgebühr oder Spende nachbestellt werden, solange der Vorrat reicht.
Email an: versand@projektwerkstatt.de
aktionsversand.siehe.website

Konto: Spenden & Aktionen
IBAN: DE 29 5139 0000 0092 8818 06
Stichwort: Verkehrswende

