

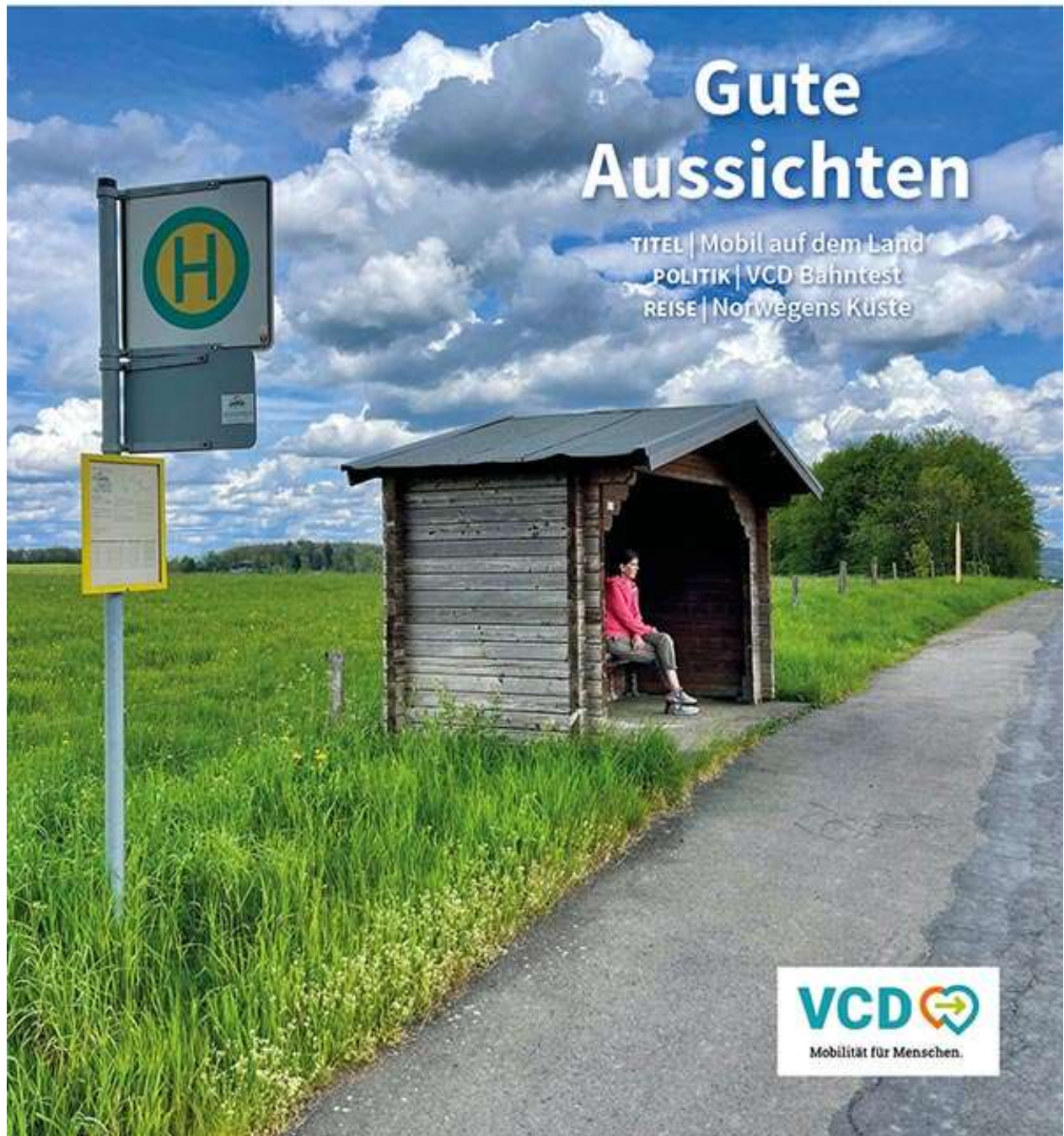
fairkehr

3
—
2023

Menschen.
Nachhaltig.
Mobil.
Das VCD-Magazin

Gute Aussichten

TITEL | Mobil auf dem Land
POLITIK | VCD Bahntest
REISE | Norwegens Küste



Klimakrise

Raus aus der Komfortzone

Die Welt brennt und wir liegen seelenruhig in der Sonne. Wir hören morgens die Nachrichten über Wassermangel in Südeuropa, mittags die Meldung über wütende Waldbrände in Kanada, abends über Rekordtemperaturen im Nordatlantik. Aber der Großteil von uns bleibt seelenruhig, plant seinen Urlaub, geht zum Sport und schaut abends den Tatort. Ich wohne in einem bürgerlichen Viertel mit vielen Menschen, die studieren oder ihr Studium bereits abgeschlossen, danach promoviert haben und heute Professorentitel führen. Es geht uns gut, die Autos werden immer größer und jetzt werden noch schnell H2-ready-Gasheizungen im Keller eingebaut.



Wie ist es möglich, dass wir den Kollaps der Zivilisation in diesem Jahrhundert riskieren, dass Eltern und Großeltern ihre Kinder und Enkelkinder in eine Klimahölle schicken, die uns von allen – also wirklich von allen – Klimaforscher*innen vorhergesagt wird? Wir lieben unsere Kinder. Aber wir gehen der Klimaleugner-Propagandamaschine auf den Leim und glauben immer noch, es würde schon nicht so schlimm werden, wir hätten noch Zeit.

Die Öl- und Gasbranche hat ganze Arbeit geleistet. Über Jahrzehnte hat sie den Zusammenhang zwischen ihren Geschäftsmodellen und der Klimakrise mit bezahlter Propaganda geleugnet und Studien unter Verschluss gehalten. Doch damit kommt sie nicht mehr durch. Die Klimakrise ist nicht mehr zu übersehen. Es gibt das Abkommen von Paris, Umweltverbände machen politisch Druck und junge Leute greifen zu verzweifelten Maßnahmen. Also hat sich die fossile Lobby auf Verharmlosen und Verzögern verlegt. Sie sät Zweifel und macht Angst. Ihr mächtiger Arm reicht bis hinein in den Bundestag.

Während wir brav Müll trennen, Klamotten recyceln, Licht ausknipsen und Fahrrad fahren, wird in der Bundesregierung blockiert und verzögert. Die FDP will uns weismachen, wir könnten demnächst mit E-Fuels fahren und mit Wasserstoff heizen. Tempolimits nennt Wissing Freiheitseinschränkung. In Bayern wollen Söder und sein Spezi Aiwanger die Welt mit Schnitzeessen retten. In der Bild-Zeitung laufen unsägliche Heizhammerkampagnen, und im Fernsehen kommt der Klimawandel erschreckend wenig vor: 2021 und 2022 bekam das Klima nur zwischen einem und 2,4 Prozent Sendezeit im Programm von ARD und ZDF.

Der Feueralarm der Klimawissenschaft ist eindeutig: Wir haben weniger als zehn Jahre Zeit, um die Emissionen drastisch zu reduzieren. Geht es so schleppend weiter, werden gefährliche Kipppunkte überschritten sein, bevor unsere Kinder oder Enkelkinder die Schule verlassen. Und was sagt Klimaminister Habeck dazu, der gerade seine Wärmewende verschieben musste? „Wir reißen die Klimaziele, wenn wir nicht besser werden.“

Und jetzt kommen wir ins Spiel: Für den Klimaschutz braucht es gesellschaftliche Mehrheiten – und Druck von der Straße. Gehen Sie raus, verlassen Sie die Komfortzone und überlassen Sie den fossilen Lautsprechern nicht den Raum. Schaffen Sie Bewusstsein für Veränderung, werden Sie aktiv für die Verkehrswende, sie ist Teil der Lösung.

Mülltrennen rettet uns nicht, wir müssen an großen Rädern drehen. Denn die Physik lässt sich nicht vom Wegschauen beeindrucken.

Politik

Neue Fahrgastrechte-Verordnung



Bei Reisen mit Umstiegen wird es auch künftig schwer, eine Entschädigung zu erhalten. Foto: beavera/istockphotos

Zum 7. Juni ist die neue EU-weite Fahrgastrechte-Verordnung für den Eisenbahnverkehr in Kraft getreten. Neben den Mitgliedsländern der Europäischen Union gilt diese auch in der Schweiz, Norwegen und Liechtenstein. Die wesentlichste Änderung im Vergleich zur Vorgänger-Verordnung betrifft die Entschädigung im Verspätungsfall. Gleich bleibt, dass ab einer Stunde Verspätung 25 Prozent und ab zwei Stunden 50 Prozent des Ticketpreises erstattet werden. Aber: Bahnunternehmen müssen mit der neuen Verordnung nur noch dann einen Teil des Ticketpreises rückerstatten, wenn keine ‚höhere Gewalt‘ Grund für die Verspätung ist. Als höhere Gewalt gelten zum Beispiel Unwetter oder das (Fehl-)Verhalten von Fahrgästen oder Dritten, wie unbefugtes Betreten der Gleise oder Sabotage. Mit Blick auf die Kundenfreundlichkeit ist das ein Rückschritt, denn in vielen Fällen wird eine Entschädigung damit ausbleiben.

Auch die Probleme, die es im Fall einer Anreise mit mehreren Bahnunternehmen oder mit dem Deutschland-Ticket gibt, löst die neue Verordnung nicht. Wer aufgrund einer Verspätung den Umstieg zu einem anderen Bahnunternehmen verpasst, hat zwar gegebenenfalls Anspruch auf Entschädigung für die Verspätung, aber das Zugticket für die Weiterfahrt kann nicht erstattet oder umgetauscht werden. Dasselbe gilt für diejenigen, die das Deutschland-Ticket zur Anreise nutzen und durch einen verspäteten Regionalzug

einen Fernverkehrsanschluss verpassen. Der VCD fordert, dass die Bahnunternehmen hier Kulanzregelungen finden, denn auch ohne verpflichtende Klausel in der Fahrgastreueverordnung steht es jedem Verkehrsunternehmen frei, eine kundenfreundlichere Regelung umzusetzen.

Weitere Änderungen gibt es beim Thema Fahrradmitnahme: Gerade einmal vier Stellplätze sind jetzt für neue oder modernisierte Züge vorgeschrieben. Auch die Verbesserungen für die Barrierefreiheit sind unzureichend. Der [aktuelle VCD Bahntest](#) beschäftigt sich genauer mit diesem Thema.

VCD Bahntest

Wie barrierefrei sind Bus und Bahn?

Im Bahntest 2023/24 untersucht der VCD, auf welche Hindernisse Menschen stoßen, wenn sie mit Bus und Bahn unterwegs sind, und wie sich diese beseitigen lassen.



apeyron/istockphoto.com Sind Zug und Bahnsteig auf gleichem Niveau, können Menschen im Rollstuhl ohne fremde Hilfe durch die Tür fahren.

Eine Reise mit öffentlichen Verkehrsmitteln gleicht für Menschen mit einer Behinderung dem Absolvieren eines Hindernisparcours. Die Liste der Barrieren, die sie überwinden müssen, ist lang und unterscheidet sich je nach Art und Grad ihrer Einschränkung: Wer im Rollstuhl unterwegs ist, kann Straßen auf dem Weg zu Haltestellen und Bahnhöfen nur dort überqueren, wo die Bordsteine abgesenkt sind. Fehlende Rollstuhlrampen oder kaputte Aufzüge machen das Erreichen von Bahnsteigen unmöglich. An vielen von ihnen ist das Ein- und Aussteigen aufgrund der Höhenunterschiede zwischen Bahnsteig und Zug

nur mit fremder Hilfe sowie Rampe oder gar Hublift möglich. Wer an einer Sehbehinderung leidet, kann die Fahrplanaushänge an den Haltestellen und Bahnhöfen nicht lesen und scheitert oft beim Fahrscheinkauf mit nicht barrierefreien Apps, Websites oder Ticketautomaten. Zudem fehlen vielerorts wegweisende Leitsysteme, die mit einem Blindenstock ertastet werden können.

„Für Menschen mit Behinderung sind schon kurze Reisen mit Bus und Bahn oft ein riesiger Planungsaufwand voller Hindernisse“, sagt Verena Bentele, Präsidentin des Sozialverbandes VdK. Um selbstständig von A nach B zu gelangen, müsste die Planung der Fahrt und die Buchung der Tickets sowie die gesamte Wegekette von der eigenen Haustür über Bushaltestelle und Bahnhof bis ans Ziel barrierefrei sein. Doch die Realität sieht in Deutschland anders aus. Der [VCD Bahntest](#) beschreibt die Barrieren und die Rechtslage und zeigt, wie Politik, Verwaltung und Verkehrsunternehmen die Situation verbessern können.

Anteil der erfüllten Kriterien für Barrierefreiheit

der DB-Bahnhöfe in Deutschland in 2021



Quelle: BT DRS 20/3216 Layout: VCD

Barrierefreiheit geht uns alle an

Barrierefreiheit wird oft als Thema für eine kleine Gruppe von Menschen mit Behinderung abgetan und vernachlässigt. Dabei hatten laut Statistischem Bundesamt 7,8 Millionen Menschen 2021 einen Schwerbehindertenausweis. Damit haben rund 9,4 Prozent der Menschen in Deutschland diesen Status. Diese Behinderungen sind nur in rund drei Prozent der Fälle angeboren. Die meisten Einschränkungen sind die Folge von Krankheiten und Unfällen. Daher sollten sich Menschen ohne Behinderung darüber im Klaren sein, dass auch sie eines Tages zu den Betroffenen zählen könnten, im Alter wahrscheinlich sogar werden. Durch den demografischen Wandel wächst die Gruppe der Betroffenen.

Zudem profitieren von barrierefreier Infrastruktur alle Menschen. Denn auch Eltern, die einen Kinderwagen schieben, oder Reisende, die einen schweren Rollkoffer hinter sich herziehen, kommen dank abgesenkter Bordsteine, Rampen, Aufzüge und eines niveaugleichen Einstiegs in Busse und Bahnen komfortabler ans Ziel.

Status quo

Wie es um die Barrierefreiheit von ÖPNV-Haltestellen steht, ist schwer zu beziffern, da die Bundesländer darüber selbst kaum flächendeckende Informationen erhoben haben. U-Bahnhöfe werden zunehmend barrierefrei. Allerdings kommt der Ausbau von Aufzügen nicht rasch genug voran – und dann müssten diese auch noch funktionieren. Bei Bushaltestellen gibt es im ganzen Land erheblichen Nachholbedarf, auch weil der barrierefreie Umbau teuer ist. Besser sieht es bei den Fahrzeugflotten aus. Heute setzen die Verkehrsunternehmen fast nur noch barrierefreie Niederflerbusse ein, die gut zugänglich sind. Dagegen sind Systeme in Bussen und Zügen, insbesondere Straßenbahnen, die ansagen, wohin sie fahren, noch im Aufbau und bisher selten im Einsatz



VCD Den VCD Bahntest 2023/24 als PDF-Download sowie die zehn VCD-Forderungen zur Barrierefreiheit finden Sie hier: vcd.org/barrierefreiheit
Auch die Bahnhöfe im Nah- und Fernverkehr hat der VCD im Bahntest untersucht. Fast alle Bahnhöfe sind mit Lautsprechern und Fahrgast-Informationsanzeigern ausgestattet. Auch ein Wegeleitsystem ist meist vorhanden. Etwas schlechter sieht es bei der stufenfreien Erreichbarkeit von Bahnsteigen und bei Stufenmarkierungen aus – darüber verfügen nur rund 80 Prozent der Bahnhöfe. Bei taktilen Elementen, die blinden Menschen die

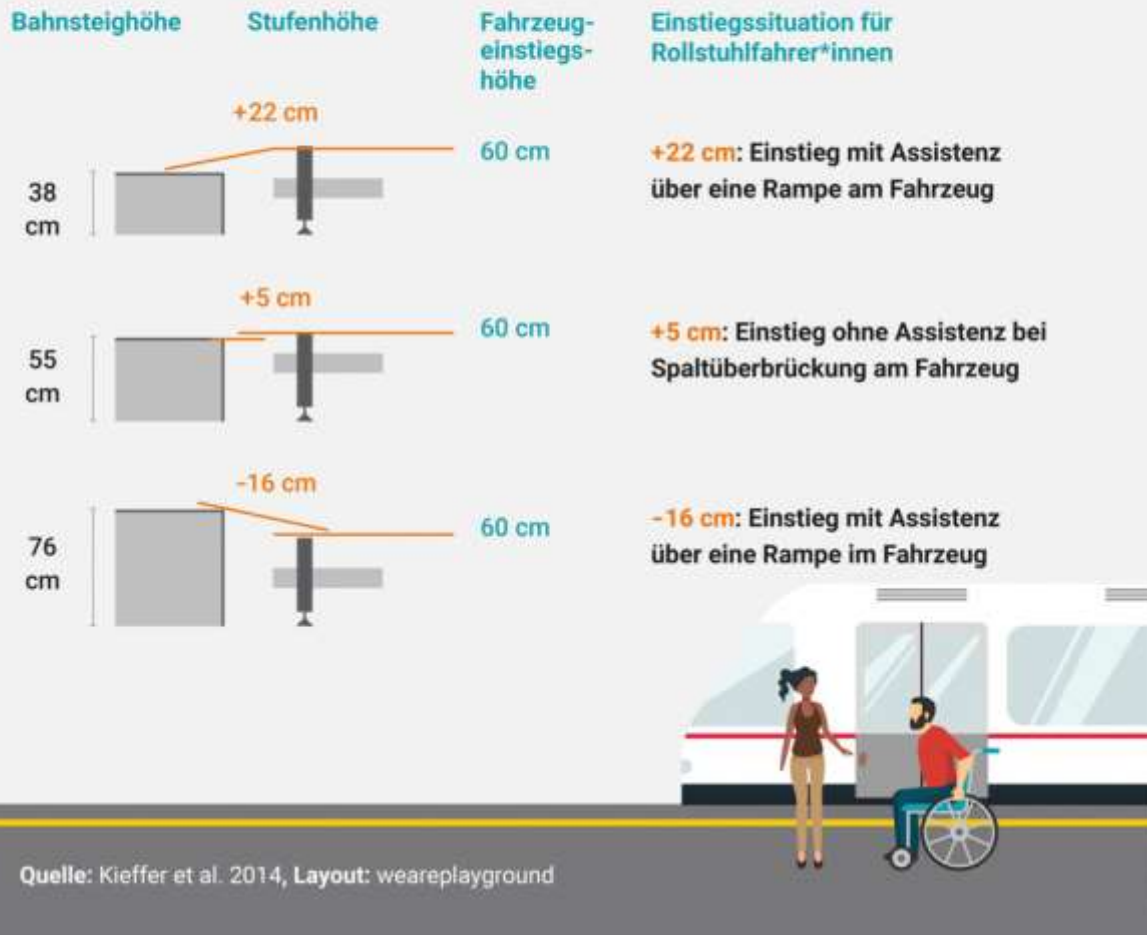
Orientierung ermöglichen, gibt es erheblichen Nachholbedarf: Das gilt sowohl für ertastbare Schilder an Handläufen als auch für Leitstreifen auf Bahnsteigen, die mit dem Blindenstock ertastet werden können.

Das größte Problem sind die Bahnsteige, die historisch bedingt unterschiedlich hoch sind. Dies kann dazu führen, dass man beim Ein- und Aussteigen aus demselben Zug am Start- und am Zielbahnhof unterschiedlich große Höhenunterschiede zwischen Fahrzeug und Bahnsteig überwinden muss. Wer im ICE mitfahren möchte, muss generell Stufen überwinden. Wo kein niveaugleicher Einstieg möglich ist, kommen als Einstiegshilfen mobile Rampen oder Hublifte zum Einsatz, die mal am Bahnsteig warten, mal im Zug mitfahren.

Aktivistin Cécile Lecomte setzt sich im VCD Bahntest für mehr Gerechtigkeit ein: „Oft werden wir für Verspätungen verantwortlich gemacht, obwohl der wahre Grund die mangelnde Barrierefreiheit ist. Es braucht einen Hublift, um die Stufen im Fernverkehr zu überwinden, das kostet Zeit. Züge ohne Stufen müssen her.“ Erste barrierefreie Schnellzüge will die Deutsche Bahn ab 2024 einsetzen.

Wer Hublifte oder Rampen nutzen will, sollte das bis 20 Uhr am Tag vor der Reise bei der Deutschen Bahn anmelden. „Spontan fahren ist auch nicht drin. Der Zugang wird uns verweigert, weil kurzfristig nicht geprüft werden kann, ob ein Rollstuhlplatz und Personal für den Hublift frei ist – Menschen mit viel Gepäck können sich hingegen immer irgendwie in den Zug quetschen“, beklagt Lecomte. Das Ziel muss sein, dass alle Reisende ohne Einstiegshilfe, ohne Assistenz durch das Personal und ohne Voranmeldung in den Zug kommen – erst dann ist selbstbestimmte Mobilität auch für mobilitätseingeschränkte Menschen möglich.

Das bedeuten unterschiedliche Bahnsteighöhen für Rollstuhlfahrer*innen



Grafik: weareplayground.com

Herausforderungen

Für die fehlende Barrierefreiheit bei der Bahn und vor allem im ÖPNV gibt es mehrere Gründe. Die Rechtslage ist komplex: Von der EU- über die Bundes- bis zur Länderebene gibt es Gesetze und Verordnungen, die Barrierefreiheit vorschreiben. Diese werden aber oft durch weitreichende Ausnahmen aufgeweicht. Gleichzeitig sehen die Regelungen keine Sanktionen vor, wenn Vorgaben missachtet werden.

Das Geld für Investitionen in Bahn und ÖV für den dringend benötigten Ausbau der Kapazitäten ist knapp bemessen. Es fließt nicht vorrangig in Maßnahmen, die Barrieren beseitigen. „Es braucht ein Förderprogramm des Bundes, um Länder und Kommunen bei der Umsetzung zu unterstützen. So kann am Ende eine Mobilität für alle stehen, die inklusiv ist, Stadt und Land verbindet und das Klima schützt“, erklärt VdK-Präsidentin Bentele.

Auch das Personal in Verwaltung, Planungsbüros und Baufirmen, das benötigt wird, um Maßnahmen zur Barrierefreiheit umzusetzen, fehlt häufig oder ist nicht ausreichend geschult. Menschen mit Behinderungen werden bei der Planung von barrierefreier Infrastruktur zu wenig einbezogen. Eine echte Mitbestimmung gibt es in den wenigsten Fällen. Meist geben Behindertenbeauftragte Stellungnahmen ab oder eine Arbeitsgruppe spricht Empfehlungen aus – aber die Ergebnisse werden am Ende oft nicht berücksichtigt.

Ein weiteres Hindernis ist die unklare Verteilung der Verantwortlichkeiten zwischen verschiedenen Akteuren auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene, den Verkehrsverbänden und privatwirtschaftlichen Unternehmen. Die Verantwortung für eine barrierefreie Umgebung kann so leicht hin und her geschoben werden. Weiter gibt es Interessenkonflikte, beispielsweise dann, wenn das Bahnhofsgebäude unter Denkmalschutz steht oder der Supermarkt neben der Bushaltestelle nach mehr Parkplätzen verlangt. Die Ansprüche an den öffentlichen Raum sind vielfältig und Einigung ist nicht immer einfach.

„Wir brauchen einheitliche Standards, die bundesweit gelten. Der bisherige Flickenteppich muss verschwinden. Darauf basierend müssen Bahnhöfe und Haltestellen barrierefrei umgebaut werden – und dabei darf auch der ländliche Raum nicht vernachlässigt werden“, fordert VCD-Bundesvorsitzende Kerstin Haarmann. Um systematisch vorgehen zu können, brauche es eine flächendeckende Datenbasis zum Status quo. Dies sei für die Bauträger nötig, könne aber auch den Kunden helfen, so Haarmann: „Uns schwebt ein Informationssystem vor, mit dem barrierefreie Verbindungen deutschlandweit bedarfsspezifisch gesucht und gebucht werden können. Dazu gehören auch Echtzeit-Infos über Aufzugsstörungen.“

Benjamin Kühne

Verkehrsprognose

Wissings Wunschdenken

Die Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose erwartet immenses Wachstum auf der Straße und in der Luft. Gegensteuern möchte der Bundesverkehrsminister nicht.

MODAL SPLIT PERSONENVERKEHR IN DEUTSCHLAND						
Verkehrsmittel	VERKEHRSAUFKOMMEN 7 % mehr Wege in 2051			PERSONENKILOMETER 13 % mehr km in 2051		
	2019	%-Punkte	2051	2019	%-Punkte	2051
Luftverkehr	0,2%	0,1%	0,3%	4,8%	2,3%	7,1%
Auto	54,0%	-0,7%	53,3%	74,4%	-6,1%	68,3%
Bahn+Bus	13,2%	2,6%	15,8%	14,7%	3,6%	18,3%
Radverkehr	10,3%	1,9%	12,2%	3,2%	0,7%	3,9%
Fußverkehr	22,3%	-3,1%	19,2%	2,9%	-0,5%	2,4%
Rad+Fuß	32,6%	-1,2%	31,4%	6,1%	0,2%	6,3%

Grafik: fairkehrPrognose für Deutschland: Bahn und Bus steigen leicht an, das Auto verliert nur minimal, der Luftverkehr explodiert, Rad- und Fußverkehr in ihrer Gesamtheit stagnieren. Quelle: BMDV

Die Prognose für die Mobilität in Deutschland bis 2051 zeichnet ein düsteres Bild. Bundesverkehrsminister Volker Wissing rechnet auf Grundlage einer erstmals vorgestellten Gleitenden Langfristprognose damit, dass der Personenverkehr um 13 Prozent und der Güterverkehr sogar um 46 Prozent zunehmen wird. Der Lkw soll dabei um satte 54 Prozent zulegen, die Güterbahnen um 33 Prozent. Prozentual am Gesamtverkehr sollen Laster ihren Anteil weiter erhöhen: von heute 73 auf dann 77,5 Prozent. Die Schiene hingegen würde in den nächsten knapp 30 Jahren Anteile verlieren von heute 19 Prozent auf 17,3 Prozent. Und das, obwohl ein einziger Güterzug 52 Lkw-Fahrten ersetzen kann. Auch der klimaschädliche Flugverkehr soll stärker wachsen als jede andere Art der Fortbewegung.

Wissing macht die neue Verkehrsprognose zur Grundlage seiner Entscheidung über künftige Milliardeninvestitionen: „Ich richte meine Verkehrspolitik an den tatsächlichen Begebenheiten aus, an Zahlen, Daten und Fakten und nicht an politischem Wunschdenken“, schreibt der FDP-Minister auf der Seite seines Hauses, „um einen Verkehrsinfarkt zu verhindern, brauchen wir jetzt dringend den Ausbau aller Verkehrsträger – auch der Straße.“ Statt dem bodenlosen Wachstum Grenzen zu setzen und gegenzusteuern, bestärkt Wissing den Trend und setzt weiter auf Autobahnbau: 148 neue Ausbauprojekte sind die erste Konsequenz.

Bestätigt sieht sich Wissing durch eine internationale Studie der OECD: Der ITF Transport Outlook 2023 prognostiziert ebenfalls weltweite Verkehrszunahmen bei Menschen und Gütern. Anders als der deutsche Minister zieht die Studie aber die richtigen Schlüsse: „Damit steigendes Verkehrswachstum so nachhaltig wie möglich realisiert wird, müssen

die Regierungen ihre Planungsmethodik ändern. Statt die Infrastruktur an eine prognostizierte Nachfrage anzupassen, sollte eine zielorientierte Planung maßgeblich für deren Gestaltung sein.“ Wissing richtet seine Ziele allem Anschein nach nicht am Klimaschutzziel von Paris aus. Wenn er die Ergebnisse seiner Prognose mit den Vorgaben aus dem Koalitionsvertrag abgleicht, müsste er sich fast ausschließlich um Schienen- und Radverkehr kümmern.

Für die Bahn hat sich die Regierung das Ziel gesetzt, die Nachfrage bis 2030 zu verdoppeln; das wird bei Weitem nicht erreicht. Im Flugverkehr will die Koalition die Kurzstreckenflüge verringern; die Prognose sieht dagegen einen Anstieg der Fluggastzahlen bis 2051 um 67 Prozent vor. Beim Fußverkehr rechnet das Gutachten sogar mit einem Rückgang um acht Prozent. Und selbst beim Radverkehr bleibt das erwartete Wachstum massiv hinter den Zielen des Nationalen Radverkehrsplanes zurück, den die Koalition umsetzen wollte.

An den Annahmen der Verkehrsprognose sind ebenfalls Zweifel angebracht. Beispiel Güterverkehr: Die Studie erwartet Umsatzsteigerungen im Maschinenbau von 70 und bei Nahrungs- und Genussmitteln von 60 Prozent. Die Produktionsindexwerte von 2008 bis 2022 lassen laut Statistischem Bundesamt überhaupt nicht erkennen, wo diese Steigerung herkommen soll.

Fakt ist: Wenn der Verkehrsminister die Verdoppelung der Nachfrage im Schienenverkehr bis 2030 erreicht, könnte der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Modal Split nicht wie prognostiziert bis 2051 stagnieren, sondern schon 2030 kräftig sinken. Dann braucht es auch keinen zusätzlichen Autobahnausbau. Die Bürger*innen erwarten von ihrer Regierung die Erfüllung des Koalitionsvertrages und setzen nicht auf Wunschdenken.

Uta Linnert

Kolumne 3/2023



Land in Sicht

Kolumnist Martin Unfried schreibt über die Verkehrswende auf dem Land - schließlich haben dort alle Platz für Garagen mit Solarstrom!



Grammer Solar / R. Ettl/Photovoltaik auf dem eigenen Dach macht unabhängig von Esso und Co. – und gibt der nächsten Generation Hoffnung, dass Klimaschutz auch die Verkehrswende auf den Weg bringt.

Diese Kolumne wird aufmerksam gelesen von blitzgescheiten Mathematikgenies. Denen fiel auf, dass bei meiner letzten, äußerst komplizierten Spezialrechnung zur Spritsubvention eine Null fehlte. Mea culpa und ich werde jetzt einfach mal behaupten, ich wollte testen, ob gegen Ende des Heftes überhaupt noch jemand wach ist.

Meine Grundthese hat das allerdings nicht erschüttert: Wer als Regierung Tankrabatte finanziert, wird spritschluckende VW T-Rocs und andere Autos ernten, die unsere Kinder sowohl zum Flötenunterricht als auch in die Klimahölle fahren. Letzte Woche habe ich in meiner ländlichen schwäbischen Zweitheimat den dortigen Neuwagen-Horror inspiziert. In jeder Dreifachgarage lauern Tiguan, Pumas und Cupras, also Benzinkutschen, bei denen nur die Tiernamen putzig sind.

ÖPNV? Selbst meinen überaus umweltfreundlichen Bekannten (Solardach, gute Dämmung, Pellets, Biolebensmittel), die in Goldshöfe, Eggenrot oder Westhausen leben, muss ich nicht mit dem Spruch kommen, man könne doch ganz gut ohne Auto leben. Smiley! Bei der Erwähnung von Bus und Bahn wird schallend gelacht. Im Moment ist die Verlässlichkeit der Bahnstrecke Stuttgart – Nürnberg wieder mal unter null. Und niemand sitzt mit einem 49-Euro-Ticket in Bussen, die nicht fahren und dort auch in Zukunft wirtschaftlich ähnlich rentabel sind wie Flugtaxi.

Um es akademisch auszudrücken: In Ramsenstrut und Matzengehren ist der motorisierte Individualverkehr eine lebensweltliche Präferenz und internalisierte Normalitätsvorstellung. Soll heißen: Das eigene Auto wird hier als unersetzlich gesehen, ohne das ein „normales Leben“ nicht möglich ist. Also kommt es umso mehr darauf an, womit die Ramsenstruter nach Matzengehren kacheln.

Leider wird in den Medien ein falsches Narrativ gepflegt: Verkehrswende bedeute Radwegeausbau, Car-Sharing, günstiger ÖPNV und Ladeinfrastruktur für Elektroautos. Das sei prima in der Stadt. Auf dem Land aber seien die bedauernswerten Eingeborenen sozial abgehängt, wenn das Autofahren teurer und verteufelt werde. Das ist völliger Mumpitz. Die Landbevölkerung ist der wahre Profiteur der Energie- und Verkehrswende. Tommi macht es bereits vor: den eigenen Photovoltaik-Strom vom Dach in das eigene E-Bike und effiziente Elektroauto fließen lassen. Wenn die Sonne scheint, wird geladen. Anders, als viele denken, ist die erneuerbare Elektromobilität nämlich nix für Städter ohne Dach und Stellplatz. Die können sowieso die U-Bahn nehmen.

Meine Freunde im ländlichen Eigenheim haben ein Dach für eine große PV-Anlage und die Garage zum Laden mit eigenem Strom. Die müssen eben nicht auf eine freie Ladesäule in der Nachbarschaft warten! Schon bald werden mehr ländliche Sparfüchse erkennen, was für eine Revolution das ist, nach hundert Jahren Abhängigkeit von Shell und BP den Sprit selbst zu machen! Auch darum sind E-Fuels und Wasserstoff eine Lachnummer, denn damit würden die Konzerne wieder die Macht übernehmen. Die Energiewende wird also gerade auf dem Land die Elektrifizierung des Verkehrs verstärken: Der PV-Boom führt zum Kauf von Elektrofahrzeugen aller Art, und dieser wiederum zum Kauf von mehr Photovoltaik-Modulen als eigene Tankstellen. E-Bikes, E-Roller, E-Motorräder und hoffentlich künftig effizientere elektrische Kleinwagen. Land in Sicht, und dann braucht auch niemand mehr auf den Zug nach Nirgendwo zu warten.

Martin Unfried

Mehr von Martin Unfried auf www.oekotainment.eu