Im ersten Teil unserer unregelmäßigen Serie „Lassen sie uns doch mal über Verkehr reden“ haben wir uns konkret mit der Idee eines kostenfreien ÖPNV auseinandergesetzt. Im zweiten Teil ging es um eine Vermeidung des Pendlerverkehrs durch eine verstärkte Nutzung der Heimarbeit. Themen, die zur Debatte förmlich einladen. Wir haben unsere Leser aktiv aufgefordert, sich an der Debatte zu beteiligen. Davon haben auch viele Leserinnen und Leser Gebrauch gemacht und uns zahlreiche interessante Leserbriefe geschickt, die wir Ihnen heute vorstellen wollen. Eine Sammlung zum dritten Teil wird folgen. Zusammengestellt von **Moritz Müller**.

---

1. Leserbrief

Hallo,

im Prinzip steht in dem Beitrag von Jens Berger viel Richtiges und Wichtiges.

Nur beim Thema City-Maut, sollte man differenzieren. Zum einen geht es hier nicht nur um Verkehrslenkung, sondern darum, das städtische Säckel zu füllen.

Ja, in Barcelona diskutiert man es und meine Schwägerin in München, würde es gaaaaaanz toll finden, gäbe es dort eine City-Maut. So weit, so schlecht.

Wir dürfen dann also von unserem Wohnort in Gavá für die 15 km nach Barcelona Maut bezahlen (Arbeit), aber die zehntausenden Einwohner aus Barcelona, die fast das ganze Jahr unsere 9 km Strandpromenade (Freizeit) in Gavá und Castelldefels, regelrecht besetzen haben weiterhin freien Zutritt und blockieren sämtliche Parkplätze, so dass, wenn wir Besuch erwarten, wir am Tag vorher unsere beiden Wagen aus der Garage fahren müssen, damit unsere Freunde dort parken können, weil es sonst nicht anders geht? Abgesehen, von dem Müll den sie hinterlassen und deren Entsorgung aufgrund der schieren Masse auch wir mit bezahlen.

Gerechtigkeit sieht anders aus.

Gehen wir zurück nach München. City-Maut. Meine Schwägerin möchte eine City-Maut, weil die Straßen so verstopft sind. Stimmt sogar.

Nun sind sie ja begeisterte Naturliebhaber und Skifahrer. Auf meine Frage, ob sie denn bereit seien würden, auch eine Maut für die Fahrt in die Berge zu zahlen, kommt nur die

Antwort, in die Berge kommt man mit dem ÖPNV so schlecht, also müssen wir mit dem Auto fahren. Auf meine Replik, wie denn dann die “Bergleute” leicht mit dem ÖPNV in die Stadt und zurück kommen sollen, gibt es nur ein Schulterzucken. Da ist sich dann jeder wieder selbst der Nächste. Maut nur für die Anderen.
Cherry-picking.

Gerechtigkeit sieht anders. aus.

VG,
MP

---

2. Leserbrief

Sehr geehrte Redaktion,

ein paar Gedanken zum Thema kostenloser ÖPNV.

Nirgends auf der Welt gibt es einen öffentlichen Personenverkehr, der seine Kosten trägt.

Es ist also immer eine subventionierte Leistung. Fragt man sich, welchen Anteil der Fahrkartenverkauf dazu beiträgt, muß man die Ticketautomaten, deren Wartung, die Schalterbeamten, die Fahrkartenkontrolleure, und weitere Kosten miteinrechnen. Vom genannten Personal wird nichts produktives geleistet, mE. erwirtschaftet dieses System vor allem seine eigenen Kosten. Dazu kommen noch die Kosten für Justiz und Strafvollzug. Ich habe mal gelesen, daß in einem von drei Gefängnissen in Stuttgart fast nur Schwarzfahrer sitzen. Vor diesem Hintergrund stellt sich der Fahrkartenverkauf weniger als Finanzierungssystem sondern eher als Schikane für die Unterschicht dar.

Will man einen fahrkartenfreien (er ist ja nicht kostenlos, sondern steuerfinanziert, auch die Autofahrer zahlen, haben aber den Vorteil geringeren Verkehrs auf der Straße) ÖPNV einrichten, gibt es einige Aspekte zu bedenken. Falls mit erheblich erhöhtem Fahrgastaufkommen zu rechnen ist, läßt sich der Umstieg nicht von heute auf morgen einrichten sondern will geplant sein, zum Beipiel mit Anschaffung weiterer Fahrzeuge. Weiterhin gibt es die “tragedy of the commons”, d.h. für manche Personen ist, was nichts kostet auch nichts wert. Die Probleme Vandalismus und Obdachlosigkeit müssen also mitbedacht werden. Beides ist aber schon im heutigen System problematisch, wird sich also lösen lassen! Ich habe gehört, ausgerechnet in Tallinn, Hauptstadt des wirtschaftsliberalen

Estland klappt das.

Mit freundlichen Grüßen,
G.Deimel

---

3. Leserbrief

Hallo NDS Team ,

Ich hab eben den Beitrag zum ÖPNV gelesen und hier in Luxemburg ist es zum Teil ein großes Thema. Einige Zeit nach der Ankündigung dass unser Ländchen den ÖPNV konstenfrei anbieten würde wurden die Kosten für die TÜV Kontrolle an Fahrzeugen enorm erhöht. Für viele Bürger war klar dass diese Gelder in die Rechnung des ÖPNV miteinfließen würden.

Hier noch ein deutschsprachiger Artikel zu dieser Preiserhöhung.

Ich hoffe ich kann euch hiermit ein kleines Beispiel an der Querfinanzierung vom ÖPNV in Luxemburg geben .

Macht weiter so! Ich les die NDS jeden Tag

Mit den besten Grüßen
Nicolay Philippe

---

4. Leserbrief

Sehr geehrte Redaktion,

dies könnte eine Verbesserung bringen.

Es müßte aber gleichzeitig die Kraftstoffsteuer angehoben werden, da sonst die SUV-Fahrer u.U. aus Bequemlichkeit doch wieder in das Auto steigen.

LG J. Deutsch

5. Leserbrief

Hallo Herr Berger,

ich habe mir das mal anhand meines täglichen Arbeitswegs angeschaut.

Ich wohne in einem kleinen 2200-Einwohner-Ort am Fuße der schwäbischen Alb, mein Arbeitgeber befindet sich in einer anderen, etwas kleineren Ortschaft in ca. 20 KM Entfernung, die ich mit meinem (Elektro-)Auto in 15-20 Minuten zurücklege. Staus sind dabei sehr selten.

Trotz des günstigen PV-Stroms vom eigenen Dach dürfte die E-Auto-Variante wegen des Wertverlusts teurer als ÖPNV sein, genau kann ich das jetzt nicht rechnen.

Die Alternative ÖPNV:

Mit dem Bus brauche ich ca. 1 Stunde Fahr- und Umsteigezeit (2x Umsteigen) je Strecke und habe ca. jede Stunde eine Verbindungsmöglichkeit. Für die Rückfahrt sieht es ähnlich aus. Kosten: Täglich mit Hin- und Rückfahrt 10,20 EUR, als Jahresabo 93,30 EUR monatlich.

Die Alternative Pedelec (landläufig “E-Bike”):

Fahrtzeit ca. 1 Stunde je Strecke, Verbindungsmöglichkeit: Jederzeit, wenn das Wetter mitmacht.

Kosten: Leasing-Bike über Jobrad zu monatlichen Kosten von ca. 60,- EUR.

Frische Luft und Fitness: Priceless. ;-)

Für mich heißt das also, daß ich mit dem Pedelec genauso schnell und günstiger im Geschäft bin, wie mit dem ÖPNV. Um den zusätzlichen Fitnesseffekt im Kampf gegen meine Pfunde mitzunehmen, werde ich also über die Sommermonate bei schönem Wetter mit dem Pedelec zur Arbeit fahren und ansonsten das E-Auto nutzen. Sobald die Entfernungen größer werden und Start- und Zielort NICHT direkt an einer Verkehrsader liegen, wird die Fahrzeit mit dem ÖPNV noch länger, aber irgendwann mit dem Pedelec dann auch zu viel.

Um hier einen wirklichen Umstieg zu ermöglichen, sollte ein umfassendes Radwegenetz

geschaffen werden und die Verkehrsträger des ÖPNV (Bus,Bahn, usw.) brauchen:

- große Fahrradparkhäuser oder eine garantierte Möglichkeit zur Fahrradmitnahme,
- kürzere Taktzeiten,
- einen besser integrierten Fahrplan, um lange Wartezeiten beim Umsteigen zu vermeiden.

Darüber hinaus wären auch (eventuell überdachte) Radschnellwege entlang wichtiger Verkehrsadern wie bei uns der B27 eine Möglichkeit, mehr Leute aufs (Elektro-)Fahrrad zu bringen. Mein Weg zur Arbeit mit dem Pedelc führt über Feldwege, mitten durch die Kreisstadt, usw., wodurch die mit dem Pedelec normalerweise in 45 Minuten zu bewältigende Entfernung unnötig länger wird, bzw. man auf den Radwegen durch die Stadt einfach nicht die vollen 25 km/h eines Pedelec ausnutzen kann. Könnte ich stattdessen an der B27 entlang quasi 1:1 den Weg nehmen, den ich mit dem Auto fahre, würde sich die Fahrtzeit mit dem Pedelec sicherlich nochmal verkürzen.

Da ist also sowohl beim ÖPNV, als auch beim Radwegenetz noch viel zu tun, auch wenn sich gerade bei den Radwegen schon viel verbessert hat, auch auf dem Land.

Freundliche Grüße
Thomas Haug

“An drei Dingen erkennt man den Weisen: schweigen, wenn Narren reden; denken, wenn andere glauben, und handeln, wenn Faule träumen.” – Richard von Weizsäcker

---

6. Leserbrief

Sehr geehrter Herr Berger,

das war ein interessanter Artikel, der viele vorschnelle Lösungsgedanken ins rechte Licht rückt und bei mir einige “ach,ja”s bewirkt hat.

Ihre weiter gefasste Betrachtung reicht nicht aus. Der Transportverkehr muss total reduziert werden. Wir brauchen wieder die dezentralen Strukturen. Jeglicher Verbrauch von

externer Energie hat ungewünschte Nebeneffekte.

Es ist doch ein Witz, dass wir mit unserem heutigen IT-Potential nicht dazu in der Lage sind, dezentrale Strukturen effektiv zu nutzen. Ein paar Bits über die Leitung und ein wenig Optimierung hätten drastische Energie-Einsparungen zur Folge. Aber natürlich auch “Arbeitsplätze”.

Die großen Fabriken hatten früher eigene Siedlungen, da war pendeln einfach.

Wenn es dann zu hause schöner wird, bräuchte man die Touristik nicht mehr, um die letzten Reservate zu zertrampeln, bevor es zu spät ist.

Erdbeer- und Rosen-Flüge könnte man sich auch schenken.

Aber ein vernünftiger Ansatz ist aufgrund unserer Gewöhnung und Trägheit wahrscheinlich gar nicht möglich.

– Abgesehen davon, dass die Freiheit des Kapitalismus beschnitten würde.

Mit freundlichen Grüßen
Andreas Hellmann

---

7. Leserbrief

Ein hallo an das nachdenkseiten Team

Und danke für eure unermüdliche Arbeit die Bevölkerung sehr informativ

Zu informieren.

Nun die Grundsatz frage.

Warum muss sich alles in unserem System rechnen?

Ich lese immer für dies und das ist kein Geld da oder ist nicht finazierungfähig.

Alles muss erarbeitet werden, aber warum ist das so?

Keiner fragt warum die Zentralbanken den Banken (im Moment ist das zwar nicht viel

Aber es gab auch andere Zeiten)für 1 % Geld an sie leiht um sie über Umwegen dem Staat für 2% weiter leiht. Das hört sich nicht viel an aber das sind 100 % gewinn für die Banken.

Dieses Geld Monopol was die Banken haben gehört in staatlichen Händen damit der Staat erst mal seine Verpflichtungen gegenüber seiner Bürger erfühlt. Und nicht noch Steuergelder verschwendet an die Banken und reichen noch reicher macht und das Volk ärmer.

Keiner hinterfragt unser Geld System wie es im Moment ist, aber es ist Menschen gemacht und kann wieder geändert werden zum nutzen den vielen und nicht nur der wenigen.

Wenn der Staat nicht drüber nachdenken muss was er sich und seinen Bürger leisten will dann ist vieles möglich auch ein kostenloser ÖPNV.

Und ich weiß auch das der Burger denkt (ist ihm eingetrichtert worden von den Massenmedien) der Staat kann nicht mit Geld umgehen, aber die Banken können das auch nicht wirklich besser.

Aber der kostenloser ÖPNV lässt sich auch im jetzigen System Bewerkstelligen, nämlich das Militärbudget um diesen kosten kurzen, ist eh unproduktives Zeugs was da hergestellt wird. Und ist außerdem menschenverachtend.

Mit freundlichen grüßen
Toni Tamataki

---

8. Leserbrief

Liebe NachDenkSeiten!

Ich finde es absolut hervorragend, daß Sie zu einer Leserdebatte rund um die Themen Klimaschutz, Nachhaltigkeit sowie (Gegenwart und) Zukunft des Verkehrs bzw. des Transportwesens aufrufen.

Gerade in Zeiten, in denen die Beteiligung breiter Schichten an Zukunftsdebatten von den Eliten und ihren Mainstream-Mietmäulern eher gefürchtet, gedrosselt und zensiert wird, ist das ein Zeichen, an das man sich hoffentlich lange erinnern wird.

Zur Sache:

MMn findet da eine der größten Heucheleien aller Zeiten statt: Conscience-Washing vom Feinsten. Indem die Emissions-Probleme einzig und allein auf den (Individual-)Verkehr fokussiert werden, kann man die Leute hervorragend beschäftigen, flach halten und gleichzeitig so weitermachen wie bisher. Und das mit großem Erfolg, da insbesondere die (grün assoziierten) Mittelschichten, die sich für progressiv halten, in Wahrheit aber den gesellschaftlichen Kern des identitaristischen neoliberalen Kurses der alternativlosen Marktförmigkeit (und damit den Kern des Problems) darstellen, in dieser Sache eine leider nicht unmaßgebliche Wirkung entfalten. Wobei es denen, wie gesagt, nicht um die Sache, sondern nur um das Conscience geht – quasi eine Art modernen Ablaßhandel. Letzten Endes soll „der kleine Mann“ die externen Kosten, die dem internationalen Finanzkapital nirgendwo abverlangt werden, auf seine Schultern nehmen. Darauf angesprochen, verweisen nämliche Eliten und Mittelschichten dann immer auf den „Standortwettbewerb“ und mögliche „Wohlstandseinbußen“, ohne auch nur ein Mal über die Verteilungsfrage selbigen Wohlstands nachzudenken.

Wer über Emissionssenkung nachdenkt, braucht natürlich technische Lösungen. Diese sind v.a. bei der Energiegewinnung und –verteilung in Anschlag zu bringen: Onshore-WKA und Solarthermie sind die Stichworte. Solange aber die politische Mainstream-Öffentlichkeit in den Bundesländern und der BRD insgesamt, geschweige denn in Europa, nicht einmal Möglichkeiten des Netzausbaus definiert bekommt, bleiben das Hirngespinste. Außerdem geht es um außenpolitische Fragen, etwa den Einfluß in der Maghreb-Region, bei denen man unter Sarkozy schon wesentlich weiter war als heute nach dem Obamaschen „arabischen Frühling“ (insbesondere in Libyen und Ägypten). Kurz: Wie verläßlich ist die Sahara-Zone als Partner Europas in Blick auf DesertTech usw.? Wie wütend und aggressiv reagiert die globale Öl-Mafia mit ihrem Petro-Dollar-System auf alternative Technologien wie CargoLifter und DesertTech?

Man muß aber auch über Verrechnungs-Äquivalente reden! Ein Punkt, der gerade bei engagierten Klimaschützern (wie etwa bei uns in der Evangelisch-Lutherischen Kirche in Norddeutschland) nie berücksichtigt wird. Da wir ja nicht aufhören können zu atmen und sonstwie CH4, CO2 & Co. zu emittieren, muß man sich ein Verrechnungssystem überlegen, wo etwa Renaturierung, Verzicht auf (Infrastruktur-)Investitionen (wie z.B. Flächenversiegelung durch massenhaften Radwege-Bau auch da, wo es weder nötig noch sinnvoll ist, aber EU-gefördert wird) als Emissionsverzicht bzw. -senkung gelten.

Im Verkehrssektor dürften folgende Akteure zu den größten Emittenten gehören, v.a. wenn man die angestrebten Wachstumsziele in Europa und weltweit einbezieht: Der Schiffsfrachtsektor, das Flugwesen und das Militär. Dazu kommt der Güter-Fernverkehr, der zumindest in der BRD heute zu ca. 90% auf der Straße abgewickelt wird. (Selbst die

Logistik-Sparte der Deutschen Bahn, die DB Schenker, operiert mit LKW-Flotten!) Es würde sichtbare Effekte zeitigen, an diesen Stellen über Emissionsvermeidung durch Wachstumsreduzierung, Synergieeffekte, Korrektur der Fehlallokationen (kostenlose bzw. zu günstige öffentliche Straßen, die das Just-in-Time-Unwesen anstelle der Lagerhaltung hervorgebracht haben), Dezentralisierung (von Produktion und Distribution) usw. nachzudenken. Allein das Herumgefliege zu alljährlichen Klimakonferenzen sollte einem im Zeitalter der digitalen Video-Kommunikation zu denken geben!

Aber stattdessen tobt der Mainstream sich angesichts des Indiviualverkehrs aus, wobei ein Großteil dessen auf den Zwang zum Pendeln (Marktversagen beim Wohnen!) und auf sinnlose (Vertreter- u.ä.)Beschäftigungen („Bullshit-Jobs“ – David Graeber) zurückzuführen ist.

Dazu kommt das idiotische, mittlerweile komplett vernunftbefreite fundamentalistische Festhalten an der neoliberalen Markt-Ideologie, dergemäß die öffentliche Hand selbst bei größtem anzunehmenden Gemeininteresse in ökonomisch relevante (d.h. profitable) Vorgänge niemals steuernd eingreifen darf, geschweige denn als eigenständiger Akteur und womöglich noch anleihefinanziert (als Zukunftsinvestition – Schuldenbremse und „schwarze Null“ behüten uns ja zum Glück vor diesem kommunistischen Gottseibeiuns).

Das führt etwa zu Folgendem: In strukturschwachen Peripherien wie M-V wird der ÖPNV outgesourct. In den Rest-Ballungsräumen (etwa rund um HRO oder im länderspezifischen Regionalverkehr) findet man dafür privatwirtschaftliche Akteure, weil die „Marktbedingungen“ hinreichende Gewinnanreize bieten. Für die Fläche gilt das nicht; so bleibt der ÖPNV hier eine öffentliche Rest-Aufgabe, die zu ständigen Klagen führt, wie teuer der einzelne Landbewohner vom armen Steuerzahler subventioniert werden muß. Teilweise bilden sich ehrenamtliche Initiativen, die mit Senior-/innen die weiten Strecken zu Ärzten, Ämtern, Apotheken und zum Einzelhandel auf sich nehmen. Kaum sind die etabliert, kommt dieselbe öffentliche Hand, die sich zu einer Grundversorgung nicht in der Lage sieht, und verfolgt sie wegen Schwarzarbeit, Illegalität und Steuerhinterziehung (erst recht, wenn womöglich freiwillige kommunale Aufgaben oder der 2.Arbeitsmarkt involviert sind): Da hier eine Nachfrage vorliegt, hätte die Dienstleistung von regulären privaten Wettbewerbern vorgehalten werden müssen. Man kommt sich schlicht verar***t vor!

Dasselbe Argument wird auch zur Zerschlagung von Experimenten des kostenlosen ÖPNV wie etwa in der Stadt Templin (Merkel-City!) vorgetragen: Es könne dem Steuerzahler nicht zugemutet werden, wirtschaftliche Aktivitäten zu subventionieren, für die schließlich gewinnorientierte privatwirtschaftliche Wettbewerber da wären. (Sie sind eben NICHT da!)

Bevor man also weiter über Preissubventionen im ÖPNV nachdenkt, muß grundsätzlich die Frage beantwortet werden, inwieweit Staat und gemeinnützige Träger zur Daseinsvorsorge verpflichtet sind – und wieviel neoliberalen Irrsinn dieses Land und dieser Planet noch ertragen kann, ohne daß die Gesellschaft endgültig zerreißt. Die Antwort auf diese Frage erfordert mMn inzwischen allerdings einen radikalen Elitenwechsel, da ein Umdenken oder auch nur die Mindestbereitschaft zur Kenntnisnahme der Probleme und zu einer Kurskorrektur im derzeitigen politisch, wirtschaftlich, kulturell usw. verantwortlichen Spektrum nicht zu erkennen ist. Die Initiative #NieMehr*Kürzel-einer-pseudodemokratischen-Verantwortungsverweigerungspartei* der europäischen Jugend kann in dieser Hinsicht zumindest etwas Hoffnung machen.

Also: JA zum kostenlosen ÖPNV; da würde mit den Schäuble-Scholz-Billionen wenigstens mal was Sinnvolles gemacht. Noch besser wär’s, wenn Länder und Kommunen bei natürlichen Monopol-Aufgaben (wie etwa dem Schienenverkehr) direkt die wirtschaftliche Aktion übernehmen – mögen die Profitgeier noch so sehr gegen den pöhsen „Sozialismus“ krakeelen.

Herzlichst,

Ihr
Matthias Jehsert

P.S.: Hinweisen möchte ich noch auf die Beiträge der allermeisten Zeitungen von heute (etwa: Nordkurier, Berliner Kurier u.a.) zur jede Intelligenz vermissen lassenden und eigentlich schon rassistisch zu nennenden Hetze des Bürgers Gauck gegen seine Landsleute aus der ehemaligen DDR in einer ZDF-Doku!

---

9. Leserbrief

Sehr geehrter Herr Berger,

können Sie die Studien sowie Warnungen von renommierten Umweltverbänden oder die des Club of Rome aus den 70er bzw. 80er bzgl. der Thematik der Umweltproblematik oder Biosphärenzerstörung zitieren? Und können Sie eine Bilanz aufzeigen was seitdem unternommen wurde, um zum Positiven für die Menschheit zu führen? Was wurde seit ungefähr 40 Jahren konkretes in die Tat umgesetzt das man als weltweite Referenz nehmen kann, um zu zeigen „so muss es aussehen!“, oder haben wir nur ausgiebig auf der Titanic

bis zur Verblödung amüsiert und geglaubt uns kann auf dem Dampfer nichts passieren?

Dies wäre sehr aufschlussreich für die junge Generation die bisher von den Warnungen wenig bis nie etwas gehört haben.

Da wir schon mal beim Bild der Titanic sind, sinnbildlich steht diese Metapher für das ganze System in dem wir uns befinden, und den Eisberg haben wir schon längst gerammt.

Aber anstatt den Dampfer zu verlassen, streiten wir uns darüber, ob man den auf elektrischen Antrieb umrüsten sollen oder können, wegen der Kohleverschmutzung sowie Ökobilanz.

Dann stecken wir Zeit und Lebensenergie in den Versuch hinein mit „Boardmitteln“ wie Umgestaltung der Regeln, Umlageverfahren, Verbote, Gebote etc. den Dampfer „zu reparieren“.

Ich weiß nicht ob es sinnvoll und vernünftig ist, Wahnsinn mit Grotesk sowie Zynismus zu begegnen.

Um noch eindeutigeres Bild zu zeigen: am Montag lief im vietnamesischen Fernsehen der Bericht über die Luftverschmutzung in den asiatischen Metropolen und natürlich von Hanoi. Also den Widerspruch oder „Hirnrissigkeit“ muss man sich vor Augen führen lassen.

Hier wurden die Ursachen der Luftverschmutzung und deren Folgen (Atemwegerkrankungen, Lungenkrebs) faktisch richtig dargelegt und auch das WHO zitiert, jedoch parallel dazu propagiert man den Wachstumswahn der Industrie v.a. die des Baus sowie der Logistik, umgangssprachlich „mehr zubetonieren und mehr Lkw-Lieferverkehr“.

Und wie können Bürger für Abhilfe gegen diesen Wahnsinn sorgen? Die Antwort darauf lautet wieder Industrie, indem man in jedem Haushalt Luftreinigungsgeräte anschafft. Und für das „Ökoherz“? Vielleicht ein Paar Zimmerpflanzen mehr aufstellen.

Also den Vietnamesen kann man zu Gute kommenlassen, dass während hier in Deutschland die Relotius-Medien mit ihren drei Professoren und den 100 Lungenärzten die Stickstoffoxide bzw. deren überhöhten Werte die zu Erkrankungen führen, leugnen, wird dort offen bestätigt, dass dem nicht zu widersprechen ist und daher auch keine Debatte bedarf.

Das ist aber auch das einzig Positive hierzu.

Wenn diese ganzen katastrophalen Auswüchse in exponentieller Form in so kurzer Zeit vor unseren Augen ablaufen, stellt sich für mich nur die Frage:

„Haben wir noch Zeit um darüber zu debattieren, oder müssen wir schon längst im Tätigen sein?“

Mit freundlichen Grüßen
Son

---

10. Leserbrief

Hallo Herr Berger,

ob ein kostenloser Nahverkehr der Ausweg aus der Sackgasse des Individualverkehrs sein kann?

Ganz klar nein. Warum?

Weil dies mit der Notwendigkeit der Zentralisierung verbunden ist. ÖPNV funktioniert nur einigermaßen zuverlässig in den Großstädten und Metropolen.

Ich wohne auf dem Lande, im tiefsten Mecklenburg Vorpommern. Hier wurde “privatisiert” im großen Stil und der öffentliche Nahverkehr und das Schienennetz samt Bahnhöfen platt gemacht. Die Deutsche Bahn und die Verantwortlichen aus den Ostländern (CDU-FDP-SPD-Grüne-LINKE) haben die ehemalige flächendeckende Infrastruktur des öffentlichen Nahverkehrs der DDR mit Bus und Bahn fast komplett stillgelegt. In ganz Dunkeldeutschland.

Deshalb heißt es ja auch Dunkeldeutschland.

Keine Bus, keine Bahn und Nachts brennt kaum Licht, wenn man durchfährt ;-)

Realistisch ist der moderne “Arbeitnehmer” ein Arbeitsnomade der den Jobs hinterherläuft.

Ich habe beruflich erst im Ruhrpott, dann 3 Jahre in Berlin gewohnt. Meine jetzige Wahlheimat Meck-Pomm muss ich wiederum nach 3 Jahren aufgeben, denn der Job ist wieder “nach Westen gewandert”.

Ohne Auto kann ich meine beruflichen Verpflichtungen nicht erfüllen und meine sozialen Kontakte nicht pflegen.

Ohne Auto ist man außerhalb großer Städte beruflich am Ende und kann kaum am öffentlichen Leben teilnehmen.

Der Bedarf von einer Kiste Wasser und 2-3 vollen Einkaufstüten wird dort zu einer organisatorischen, zeitaufwendigen Herausforderung.

Wie soll man bezüglich des Arbeitsplatzes dauernd flexibel sein und bleiben – aber bezüglich der Fortbewegung zum wandelnden Arbeitsplatz auf Individualverkehr verzichten können?

Und die ganzen berufstätigen Eltern, die heutzutage täglich ihre kleinen Kinder in Ganztageskrippen, -kitas, -schulen zur “Verwahrung” bringen und abholen müssen. Hat der Chef kein Verständnis, wenn man öfter später kommt, oder früher gehen muss, weil man das ohne Auto einfach nicht mehr schafft.

Welches Unternehmen fühlt sich, anstatt dem Gewinn, dem Wohl der angestellten Eltern und ihren Kindern verpflichtet?

Vereinzelte Ausnahmen bestätigen die Regel.

Voraussetzung für die Ablösung des Individualverkehrs wären zumindest:

Öffentlicher Nah- und Fernverkehr müssen in Deutschland erst mal flächendeckend, gut vernetzt und überall leicht erreichbar zur Verfügung stehen. Dann müssten die Betriebe und Arbeitsstädten dort angesiedelt werden, wo die Menschen wohnen (und es sich auch leisten können).

Beide Voraussetzungen sind aber absolut unrealistisch, weil politisch nicht gewollt.

Nach Umweltschutz rufen, aber Kapitalismus propagieren, das geht nicht. Sind widerstrebende Geister.

Mit freundlichen Grüßen, Udo Pfeiffer

---

11. Leserbrief

Liebe NDS,

ich bin schon gespannt auf die nächsten Folgen euer Serie über den Verkehr. Der Einstieg war schon klasse.

Hier noch ein Tipp zum Vergleich von verschiedenen Verkehrsträgern anhand der Städte Bremen, Kiel und Kassel. Die Untersuchung ist von der Uni Kassel.

Es ist wohl kein Spoiler, wenn ich es vorwegnehme: Das Auto kommt die Gemeinschaft teurer als der ÖPNV. Im Anhang ein Vergleich der relativen Zuschüsse und der realen Kostendeckung.

Die Uni hat sogar ein kostenfreies Tool für die Kommunen entwickelt!

Schöne Grüße,
H. Weidemann
Hamburg

---

12. Leserbrief

lieber herr berger,

das war ja ein verdammt langer artikel. wieviele sollen dann ncch folgen?

sie haben sicher recht, daß es keine patentlösungen gibt.

die debatte um kostenlosen öpnv ist ja schon alt. wir hatten in hannover ende der 60er die große rote punkt aktion und haben zumindest für eine gewisse zeit erreicht erreicht, daß die fahrtkosten nicht weiter anstiegen.

in ihrem artikel fehlt eine untersuchung, wer fährt in die stadt, was treibt einen in die stadt (arbeit, vergnügen, kaffeetrinken, einkaufen, konsum ….).

ich bin grundsätzlich dafür, daß der öpnv kostenlos ist bei gleichzeitiger änderung unserer verhaltensweisen.bzw. ein nachdenken darüber (z.b. konsumgewohnheiten).

geldquellen zur finanzierung des öpnv fallen mir genügend ein, zb. erhöhung der einkommenssteuer für superreiche ab 250.000 euro, reduzierung des

bundeswehrhaushalts, parallel zur einführung eines mindestlohns von 13 euro die festsetzung eines höchstlohnes von sagen wir max. 100 euro/std.. wer mehr will soll halt ins ausland gehen, zb saudi arabien.

mfg
reinhard wiecha

---

13. Leserbrief

Liebe Nachdenkseiten,

vielen Dank für eure unermüdliche langjährige Arbeit für ein bisschen Licht im Informationsdschungel unserer Tage. Die Nachdenkseiten sind ein fester Bestandteil meiner täglichen Nachrichtenschau.

Ich denke, dass die Optimierung des ÖPNV in Deutschland mindestens so wichtig ist, wie über Elektroautos und autonomes Fahren zu diskutieren. Mein Ansatz wäre der folgende:

Nötig sind der Ausbau der Nahverkehrssysteme, Erhöhung der Taktzeiten, mehr Komfort etc. und allmähliche Senkung der Ticketpreise in gleichen Maße wie der Ausbau voranschreitet. Einsatz von Technologie für das autonome Fahren von U- S- und Straßenbahn. Was liegt eigentlich näher, als beim ÖPNV damit anzufangen? Das wäre jedenfalls sinnvoller als autonom mit dem Auto im Stau zu stehen. Eventuell kann man das zu einem späteren Zeitpunkt auch auf Busse erweitern. Ebenso wäre es sinnvoll, die ÖPNV Systeme mittels künstlicher Intelligenz zu steuern, so dass immer dort viel Kapazität vorhanden ist, wo sie gebraucht wird.

Die Finanzierung ist simpel. In dem Maße wie der ÖPNV ausgebaut und modernisiert wird, werden die Steuern auf Treibstoff erhöht, und/oder eine CO2 Steuer eingeführt. Weiterhin kann schrittweise die Pendlerpauschale abgeschmolzen werden. Der Bund muss diese Steuern nur weiterreichen. Und lassen sie uns endlich diese alberne Schuldenbremse abschaffen, dann können die Kommunen auch wieder investieren.

Wichtig ist meiner Meinung nach eine langfristige Strategie. Ich glaube da muss man 5 bis 10 Jahre anpeilen. Aber diesen Zeitraum überblicken unsere auf die Legislaturperiode fixierter Politiker wahrscheinlich nicht.

Mit freundlichen Grüßen
Kind regards,
i. A. Karsten Koop

---

14. Leserbrief

Sehr geehrter Herr Berger,

sehr geehrtes NachDenkSeiten-Team,

vielen Dank für den Artikel „Lassen Sie uns doch mal über Verkehr reden – Teil 1: Kostenloser ÖPNV?“ Ihre Einladung zur Beteiligung an der Verkehrsdebatte nehme ich mit dem größtem Enthusiasmus an. Ich pflichte Ihnen bedingungslos bei, dass die grundsätzlichen Fragen nach einer Neustrukturierung des Verkehrs für ein Gelingen des Klimaschutzes dringend beantwortet werden müssen. Allerdings befürchte ich, dass es auch damit noch nicht getan sein wird, und verweise gern zurück auf den Artikel „Greta Thunberg kritisieren?“ von Peter Nowak auf Telepolis vom 02.04.2019, in dem er das Problem des Verwertungszwangs des Kapitalismus‘ selbst anspricht.

Aus den Debattenbeiträgen der vergangenen Wochen und Monate sowie aus weiteren Büchern und individuellen Gesprächen habe ich versucht, einige Lösungsansätze zu extrahieren und in dem beigefügten Papier unter vier Hauptaspekten zu bündeln. Es versteht sich von selbst, dass ich mir den überwiegenden Teil der zusammengetragenen Ideen nicht selbst ausgedacht habe, sondern mir nur erlaube, ihn in dieser gestrafften Form zu arrangieren. Angesichts der Aussagen von Andreas Scheuer scheint mir, augenblicklich könne ein jeder sein persönliches Konzept für den Klimaschutz zur Diskussion veröffentlichen; da soll es doch auf eines mehr nicht ankommen.

Über Ihre kritische Lektüre würde ich mich sehr freuen, wobei Sie sich selbstverständlich nicht verpflichtet fühlen sollen, dazu auch Stellung zu nehmen. Möglicherweise finden Sie in dem zweiseitigen Thesenpapier ja sogar noch einige Anregungen für einen kommenden Teil Ihrer geplanten Artikelserie.

Hochachtungsvoll
Eva Sprengel

---

15. Leserbrief

Hallo Herr Berger,

vielen Dank für den recht differenzierten Artikel zu dem wichtigen Thema “Mobilität”, weil es die Lebensqualität vieler Menschen beeinflusst. Ich möchte ein paar Anregungen geben.

1. Zu dem Themenbereich Mobilität dringen einige Aspekte noch zu wenig in die Diskussion. Teilweise berühren Sie diese. Ich möchte Sie aber zusammenhängend darstellen.

1. *Kostenwahrheit*

Wir machen uns zu wenig klar, was die unterschiedlichen Mobilitätsformen tatsächlich kosten. Jede rationale Verkehrspolitik sollte das Ziel haben, dass die kostengünstigen Mobilitätsformen stärker zum Einsatz kommen als die teuren. Einige Verkehrsplaner sprechen in diesem Zusammenhang von der umgekehrten Verkehrspyramide (die breite Seite oben, die Spitze unten). Dann ergibt sich folgende Reihenfolge:

a) Fußverkehr
b) Radverkehr
c) Lastenräder
d) ÖV
e) Taxi/Lieferverkehr
f) Carsharing
g) privater PKW-Verkehr
h) Flugverkehr

Details finden Sie hier: eine Studie zu “„Welche Kosten verursachen verschiedene Verkehrsmittel wirklich?“ und kam zu einer klaren Antwort: Der Radverkehr erhält die geringsten Zuschüsse.

Der PKW-Verkehr in einer deutschen Großstadt kostet die öffentliche Hand und die Allgemeinheit etwa das Dreifache wie der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV).”

internationales-verkehrswesen.de/studie-autoverkehr-kosten-kommunen/

Privater Kfz-Verkehr und Flugverkehr wird aktuell massiv subventioniert. Die Kosten (Infrastruktur und die Folgeschäden dieses Verkehrs) für die Gesellschaft und Umwelt sind

enorm. Diese Kosten müssen möglichst schnell internalisiert werden, durch Maut-Systeme, Road-Pricing, Kerosinsteuern, Flugverkehrsabgaben, Stellplatzabgeben usw.

Hierzu gehört auch: Kfz-Verkehr und Flugverkehr haben einen großen Anteil am CO2-Ausstoß von Deutschland. Wenn beide Verkehrsarten nicht durch Internalisierung der Kosten reduziert werden, gibt es kaum Möglichkeiten, dass Deutschland seine Verpflichtung, den CO2-Ausstoß bis 2030, 2040 und 2050 entsprechend reduzieren wird. Das Ziel für 2020 ist – nicht zuletzt wegen des Verkehrs – schon unerreichbar. (Für 2030 hatte man sich das Ziel gesetzt die Emissionen gegenüber 1990 um mind. 40 % zu reduzieren.

Tatsächlich ist die CO2-Menge des Verkehrs zwischen 1990 und 2016 um 0,5 % angestiegen, nicht gesunken. Ursache ist die höhere Anzahl gefahrener Kilometer. Pro Kilometer ist der CO2-Ausstoß etwas gesunken.)

2. Eine in der Öffentlichkeit zu wenig beachtete Größe ist hierbei:

***Flächeneffizienz*.**

In einer Stadt sind in aller Regel die flächeneffizienten Verkehrsmittel die günstigen, die flächeneffizienten Verkehrsmittel die teuren Verkehrsmittel.
Dabei ist nicht nur der Flächenverbrauch des fahrenden Verkehrs zu betrachten, sondern auch des ruhenden Verkehrs. Fußverkehr ist nicht zuletzt auch deshalb so günstig, weil er kaum Fläche verbrauchen. Fußgänger benötigen keine Parkplätze. Die Stellfläche eines Fahrrads beträgt höchstens 1/10 der eines PKW (Betrachtet man noch Rangierfläche (mehr als die Hälfte der Fläche einer Tiefgarage/eines Parkhauses ist keine Stellfläche) und durch das Abstellen von PKW nicht anderweitig nutzbare Fläche (neben einem parkenden PKW kann in 1m Breite kann wegen der Dooring-Problematik kein sicherer Radweg verlaufen) ist der Flächenverbrauch der PKW gegenüber Fahrrädern eher 20-fach so groß. Angesichts der Bedeutung, die Grund und Boden in Städten haben, ist dies grotesk. Dies gilt auch für die Kapazität des Verkehrs: Eine Kreuzung mit einer Kapazität für 10.000 PKW in einer bestimmten Zeit hat eine um ein Vielfaches höhere Kapazität, wenn man das Verkehrsmittel Fahrrad betrachtet. Aus den Gründen “geringe Stellfläche” und “bessere Ausnutzung der Fläche bei Fortbewegung” ist auch der ÖV dem PKW weit überlegen (aber im Betrieb deutlich teurer als Fußverkehr und Radverkehr).

3. Zu wenig beachtet im Themenbereich “Mobilität” wird auch: Lebensqualität.

Städte sind Städte, weil in ihr Menschen leben. Dann sollten sie auch primär Orte für

Menschen sein. In den letzten 70 Jahren (“autogerechte Stadt”) sind aber viele Räume in Städten zunehmend unttraktativ für Menschen geworden.

Die geringe Aufenthaltsqualität (v.a. Lärm, Abgase, Unfallgefahren und durch PKW zugestellte Fläche) halten Menschen ab, sich an von Kfz dominierten Straßen, die einen großen Teil der Fläche einer Stadt ausmachen, direkt aufzuhalten. Die geringe Aufenthaltsqualität führt fatalerweise selbst auch wieder zu zusätzlichem Kfz-Verkehr, um zu attraktiveren Orten außerhalb der Stadt zu gelangen und indem die Mobilitätsformen Fußverkehr und Radverkehr wegen geringer Attraktivität gemieden. Auch führt auf das Auto ausgerichtete Infrastruktur zu längeren Wegen insbesondere für Fußgänger (Umwege wegen fehlenden Querungsmöglichkeiten von mehrspurigen Straßen) und zu unattraktiven Radverkehrsführungen.

4. Ein Problem der Vergangenheit: Verkehrserzeugung durch ungünstige Infrastruktur

Infrastruktur erzeugt oder vermeidet Verkehr, denn Verkehr entsteht, weil es ein Bedürfnis gibt, das im gegebenen Fall nur durch Mobilität erfüllt werden kann. Da Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeit zunehmend räumlich getrennt worden ist, hat man Verkehr und oftmals Pkw-Verkehr überhaupt erst erzeugt. Das beste Beispiel sind die in den letzten Jahrzehnten entstandenen Einkaufszentren am Stadtrand oder an großen Einfallstraßen. Fußläufig sind diese oft kaum erreichbar. Oft wurde zu diesen Zielen keine ÖPNV-Anbindung angedacht. Radverkehrsanlagen fehlen. Hier sind in der Vergangenheit große Fehler gemacht worden.

5. Wie wollen wir leben?

Da der Bau von Infrastruktur auf lange Zeiträume ausgelegt ist, muss die Gesellschaft nicht nur diskutieren: Was darf der ÖPNV kosten? Brauchen wir mehr Parkplätze? Brauchen wir Radwege auf dem Bürgersteig oder auf der Straße? Es geht um das große Ganze: Wie wollen wir leben?

Ich empfehle in diesem Zusammenhang den Film über den Städteplaner Jan Gehl: The Human Scale.

Beste Grüße
J. S.

16. Leserbrief

Sehr geehrte Nachdenkseiten,

vielen Dank für den Artikel. Sie haben damit ein Dauerthema adressiert, das bereits seit Jahren aktuell ist und immer mal wieder in den Vordergrund rückt. Wie Sie aus meiner Sicht richtig schreiben, ist das Thema sehr viel komplexer, als nur die Kosten des ÖPNV zu betrachten.

Wenn ich mir allerdings die Kosten für den ÖPNV bei mir im Ort anschaue, frage ich mich natürlich schon, warum auch hier keine Kostendeckung erreicht wird.

Ich wohne im Außenbezirk einer Großstadt und bin sehr gut an den ÖPNV angebunden (S-Bahn, Tram, Bus). Das Ticket für eine einfache Fahrt von 12 Minuten in die Innenstadt kostet ermäßigt 2,70€. Wenn ich mit meiner Frau hin und zurück fahre, zahle ich entsprechend 10,80€. Das ist für die Länge der Fahrt sehr teuer. Wenn ich das Auto nehme, dauert es nicht viel länger, kostet mich aber im günstigsten Fall 1,00€ je Stunde für das Parkhaus, also bei vier Stunden Parkdauer 4,00€. Der ÖPNV bedeutet für mich keinen Zeit- und Kostenvorteil. Hinzu kommt, dass mich mein Auto auch Geld kostet, wenn es vor der Tür steht und gar nicht bewegt wird. Ich nutze den ÖPNV trotz der hohen Kosten. Natürlich spielen sie wie die Taktung, Fahrtdauer oder Verfügbarkeit eine große Rolle. Es geht mir aber nicht nur um die Kosten. Mir geht es übrigens auch nicht um unsere Klimaerwärmung, da ich große Zweifel habe, das unsere Klimaveränderungen menschengemacht sind. Ich merke aber, wie schlecht die Luft auf den Straßen ist. Der Verkehr nimmt überhand und wie sie richtig schreiben, sitzt meist nur eine Person im Fahrzeug. Das ist nicht sinnvoll und schadet der Umwelt (und damit uns).

Für mich stellt sich allerdings mehr die Frage: was wollen wir als Gemeinschaft? Ich denke, dass wir eine breit aufgestellte Diskussion darüber bräuchten, wie wir unseren Personen- und Güterverkehr insgesamt zukünftig regeln wollen. Da können die Antworten eines “kostenlosen ÖPNV” oder “Elektroautos” bestenfalls Fragemente einer Lösung sein.

Wir müssten das Thema komplett neu denken und gestalten. Dabei müssten wir gewaltige Hürden überwinden und alte Gewohnheiten über Bord werfen. Denn wir sollten nicht vergessen, dass wir uns heute dem wirtschaftlichen Dauerwachstum verpflichtet fühlen, das sich z.B. in massenhaften Autoverkäufen und den dazu gehörigen Kraftstoffen inklusive der darin enthaltenen Steuern wiederspiegeln. Wer unserer sogenannten Eliten hätte ein

Interesse, die Diskussion neuer Verkehrsmodelle zu treiben? Außerdem ist unser Auto nach wie vor ein Statussymbol, das wir überwinden müssten. Wer von uns Normalbürgern hätte daran ein Interesse?

Hinsichtlich der Kosten ist die Lösung wie bei vielen heutigen Entscheidungen sehr einfach: gebt weniger Geld für unnütze Dinge wie Rüstung, Einwanderung oder fragwürdige Invest-Projekte (wie in Stuttgart, Berlin oder Hamburg) aus und steckt das Geld dort hinein, wo es für den Bürger Sinn macht. Dann ist alles gut finanziert.

Stattdessen wird beim ÖPNV wie auch bei der Fernbahn eher gespart. Personalknappheit hat einen Grund und auch über die Investitionen in diesem Bereich kann man eher müde lächeln.

Da kein Politiker ein Interesse hat, diese Diskussion zu fördern und sie ja auch allein schon mit den Kostenargumenten unterbunden wird, glaube ich nicht, dass wir von der Seite großartige Veränderungen im ÖPNV erleben würden.

Es müsste also ein Anstoss von “unten” kommen. Ihr Artikel könnte dazu ein erster Schritt sein.

Weiterhin viel Erfolg!
Mit freundlichen Grüßen
Stefan Nier

---

17. Leserbrief

Liebes Redaktionsteam,

wieder einmal liegt die Urasche im System. Um keinen Roman schreiben zu müssen, hier ein paar Stichpunkte.

Kosten: Krux des Föderalismus, Wettbewerb, Lobby

Handel/Transport: Zentralisierung und Monopolisierung, Haltbarkeit bei Lebensmitteln, Wettbewerb bei Zulieferern

Sicherheit: Schulwege- Polizei mit Überstunden vom Fußball

u.v.a.m.

und in Deutschland allem voran: Wer kauft denn dann noch PKWs ?

Ihr treuer Leser
I.Drechsel

---

18. Leserbrief

Sehr geehrter lieber Herr Berger!
Herzlichen Dank für den heutigen 2.Teil zur Verkehrsproblematik. Ihre Analyse zum Thema Pendelitis teile ich vollauf.
Im massiven Ausbau von „Heim-Arbeit“ vermag ich jedoch keine sinnvolle Alternative zu sehen!
Ich gehöre zu Jenen, die von ihrer Profession her immer noch einer herkömmlichen Residenzpflicht unterliegen – d.h., die gezwungen sind, an ihrem Arbeitsplatz (Amtsräume und Büros) eine Dienstwohnung zu bewohnen. Bin also zu wesentlichen Teilen zu „Heimarbeit“ gezwungen. Formal sind Wohn- und Dienstbereich zwar zu trennen; das fürchterliche Management (auch hinsichtlich der Bundessteuergesetzgebung!) wirkt sich aber eher doppelt katastrophal aus, so daß unsereins keine Ansprüche wie ein Mieter stellen kann, sondern höhere (zwangsweise) Kosten hat und das Wohnen noch selbst managen muß.
Ich kann Ihnen sagen, daß im Zeitalter der entfremdeten Erwerbsarbeit die vielgerühmte „Heimarbeit“ sich in psychosozialer Hinsicht noch ebenso fatal auswirkt wie zu Zeiten der „Schlesischen Weber“! Es gibt keinen Unterschied mehr zwischen Dienst- und Privatsphäre. Das eigene Zuhause wird zum Arbeitsplatz; alle zermürbenden Probleme und Konflikte, die man sonst „auf Arbeit“ lassen kann, nisten sich zuhause ein. Familienleben wird unmöglich. Es mag Personen geben, die bei straffer Selbstführung damit umgehen können (oder Kreative, bei denen der Entfremdungseffekt sich nicht so stark auswirkt), aber „Heimarbeit“ bedeutet unter neoliberalen Verhältnissen nichts als die Zerstörung jeden Restes an einigermaßen selbstbestimmtem und würdevollem Leben!
Wer auch nur für 2 Stunden mal „zu sich selbst finden“ will, muß dazu wegfahren. Das ist auch im Sinn der Verkehrsproblematik wenig hilfreich.
Was wir brauchen, sind sichere und am Menschen orientierte Arbeitsverhältnisse. Leben und Arbeiten muß sich räumlich einander annähern; das ist richtig. Städtebau- und Raumnutzungs-Konzepte haben sich daran auszurichten. Aber daß die Arbeitswelt das private Leben und Wohnen kapert – das kann nicht die Lösung sein.

Mit herzlichen Grüßen,
Ihr
Matthias Jehsert

---

19. Leserbrief

Hallo liebe nds Redaktion,
ich möchte in aller Kürze ein paar Ideen zur Diskussion stellen – aus dem Blickwinkel eines Großstadtbewohners- und als Beitrag zum Aufruf vom Wochenanfang.

-Stoßzeiten:

Man muss die Pendlerzeiten entzerren , um die Öffis attraktiver zu machen. Wie?

– zeitliches Entzerren des Schul- und KiTa Beginns
– mehr Gleitzeit für Arbeitnehmer wo unsetzbar
– ja dazu gehört evtl auch ein Aufweichen von Ladenschlusszeiten -aber evtl. Mit einer begrenzten tagesstundenzahl?

Pendeln/verringern:

– Home und Remote Office wo umsetzbar
– Betriebswohnungen in Betriebsnähe und Betriebskindergärten

Man muss die “letzte Meile” attraktiver gestalten:

– Fahrradverleihe
– hier können selbstfahrende öff.taxis helfen – auch wenn ich sehr skeptisch auf die Entwicklung autonomer Automobile schaue
– Infrastruktur an Fußgängern und Radfahrern ausrichten für diese letzte Meile

VG
A. aus M.

---

20. Leserbrief

Hallo,
Home Office besser zu etablierten sollte auch politisch gestärkt werden, da es dann einfach mehr Potential entwickelt. Ihr Beitrag trägt hoffentlich auch dazu bei, es ins gesellschaftliche Bewusstseins zu bringen. Danke dafür.

Bei den Zahlen wurde übersehen, dass, wenn jetzt 11 % Home-Office in Anspruch nehmen, nicht jedes vierte Auto wegfällt, da es ja nur 14 % und nicht 25 % Differenz zum jetzigen Verkehr wären.

---

21. Leserbrief

Sehr geehrter Herr Berger:

Wie groß ist eigentlich der Anteil der Arbeitsplätze, die man so “auslagern” kann? Kassierer bei ALDI etc müssen an der Kasse sitzen und können dies sicher nicht zu Hause machen. Gerade solche Menschen haben ja auch kein hohes Einkommen. Es gab ja auch Zeiten, in denen Krankenschwestern , die in München arbeiteten, weit draussen wohnen mussten, weil die Miete in München so hoch waren (oder sind). In einem Film über die Dieselthematik in Stuttgart wurde ein Mann vorgestellt, der von auswärts mit seinem Diesel nach Stuttgart fuhr, weil er dort im Sicherheitsdienst arbeitet.

Gruss
KR

---

22. Leserbrief

Liebe Nachdenkseitenredaktion,

Eine nicht zu vernachlässigende Alternative zum Autofahren liegt zweifellos in der E Bike Mobilität. Förderkonzepte hier zu entwickeln wäre sehr sinnvoll. Warum z.B. gibt es keine Abwrackprämie für Menschen die ein Auto zu Gunsten eines E Bikes abmelden? Wo sind denn attraktive steuerliche Abschreibungsmöglichkeiten für Lohnabhängige bei Nutzung eines E Bikes auf dem Weg zur Arbeit? Und warum darf ich in Hamburg mein Fahrrad nicht zu den Stoßzeiten in die S Bahn mitnehmen? Und warum muss ich bei Mitnahme eines Fahrrads bezahlen? Wo sind denn schon Aufladestationen zu finden?

Und warum werden noch keine großangelegten Pläne zum Ausbau von Fahrradhighways geschmiedet? Diese könnten ganz Europa durchziehen. Nutze ich ein E Bike bis 45 kmh so kann ich beachtliche Distanzen in relativ kurzer Zeit bewältigen.

Auf jeden Fall sind sowohl die zu erreichenden Geschwindigkeiten als auch die Reichweiten schon beim heutigen Stand der Technik beachtlich. Geht man davon aus, dass sich die Technik noch weiter entwickelt so wäre es höchste Zeit für Investitionen in eine bessere Infrastruktur für Fahrrad und E Bike Nutzer.

MfG. A. Nitz.

---

23. Leserbrief

Hallo liebe Nachdenkseiten,

den Ausführungen zum kostenlosen Nahverkehr kann ich mich insoweit anschließen. Allerdings ist mir unverständlich, wie Sie Folgendes übersehen konnten:

Sie sprachen davon, dass zu wenig Mittel für den Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel bereit stehen. Ohne dafür zu einer Lösung zu kommen, obwohl Sie die Kosten im Kraftverkehr ansprechen. Dabei ist die Lösung ganz einfach. Man muss nur 1+1 zusammen rechnen.

“Um die öffentlichen Zuschüsse für den LKW- und PKW- sowie die externen Kosten dieser Verkehre durch eine City-Maut auszugleichen, müsste Bremen 36,7 Cent je LKW-Kilometer berechnen, Kassel 55,9 Cent je Kilometer und Kiel 28,7 Cent je Kilometer. Für den PKW-Kilometer müsste die Maut in Bremen 12,9 Cent, in Kassel 12,2 Cent und in Kiel 6,6 Cent betragen.”
unikims.de/de/newsarchiv/der-autoverkehr-kostet-die-kommunen-das-dreifache-des-oepnv-und-der-radverkehr-erhaelt-die-geringsten-zuschuesse

Da sind die fehlenden Mittel. Sie sind da – aber werden in den falschen Verkehrsträger gesteckt. Je nach Studie, die man heranzieht, reden wir hier über 50 bis 120 Milliarden Euro jährlich. Davon können wir mehr als nur den öffentlichen Verkehr massiv ausbauen. Den Radverkehr nämlich auch. Und wir hätten immer noch Mittel übrig.

So einfach kann es sein.

Möglich und meiner Meinung nach besser wäre aber, Verkehr gar nicht mehr zu subventionieren. Die Folge wäre:

1.) Autofahren würde erheblich teurer. Dies ließe sich aber von den Konsumenten leicht kompensieren. Niemand geriete in Not.Es würden weniger Strecken mit zunehmend sparsameren Kraftfahrzeugen gefahren. Zwei Drittel aller mit Auto gefahrenen Alltagsstrecken liegen unter 10 km.

2.) Öffis würden teurer. Aber die Nutzer hätten mehr Geld, da sie den Kraftverkehr nicht mehr subventionieren müssten. Unterm Strich also eine Entlastung. Da aber Öffis nicht mehr subventioniert würden, würde es auch hier keine übermäßige Schädigung geben. Sondern einen bedarfsgerechten Ausbau.

3.) Radverkehr würde hingegen erheblich billiger, da Radverkehr derzeit negativ subventioniert wird. Radfahrer bräuchten darüber hinaus weder Kraftverkehr noch Öffis subventionieren, und eben auch keine Strafsubventionen auf die Radfahrerei bezahlen. Und stünden damit wohlverdient erheblich besser da. Radfahren würde die Masse des Verkehrs ausmachen. Mit Fahrrädern, die so geil sind, wie sie sich die wenigsten Leute vorstellen können.

4.) Aufgrund der massiven Schädigung der Öffis und des radverkehrs durch den Kraftverkehr sollte in einer Übergangsphase dennoch eine Subventionierung stattfinden – Mittel aus dem Kraftverkehr 10 Jahre lang umleiten in Öffis und Radverkehr. Fertig.

Tatsache ist, dass der Autoverkehr in seiner derzeitigen Form ein Umverteilungsmechanismus von unten nach oben ist. Eine Subventionswirtschaft im negativst möglichem Sinne. Obige Studie zeigt ja auf, dass dies vor allem zu Lasten der Kommunen geht. Diese Mittel fehlen dann zum Beispiel hinterher bei der Bildung, die auch von den Kommunen bezahlt werden muss:

“Wie in Abbildung 1 dargestellt summieren sich die Folgekosten im Laufe des Lebens eines heute geborenen Kindes mit insgesamt 2,8 Billionen Euro auf mehr als das gesamte heutige BIP von 2,5 Billionen Euro.”

bertelsmann-stiftung.de/fileadmin/files/BSt/Presse/imported/downloads/xcms_bst_dms_30242_31113_2.pdf

2,8 Billionen €, weil wir Kraftprotzerei den Vorzug vor Bildung geben. Ein teures Vergnügen. Auch ist der Kraftverkehr als Mittel des Machterhaltes (Brot und Spiele) in nicht unwesentliche Art dafür verantwortlich, dass wir uns an Kriegen beteiligen. Denn das Benzin muss billig sein, Brot und Spiele.

Kommen wir zur Wirtschaftsfrage: die lieben Arbeitsplätze der Automobilindustrie:

Meine drei Fahrräder kosten ungefähr so viel wie ein gut ausgestatteter VW Golf. Sie wiegen aber nicht 1,5 Tonnen, sondern nur 40 kg. Im Umsatz meiner Fahrräder ist maßgeblich Arbeitskraft, im Umsatz des VW Golf hauptsächlich Ressourcen. Ressourcenumsätze sind aber volkswirtschaftlich bestenfalls neutral, tatsächlich eher schädlich. Was zählt sind die Umsätze, die aus Arbeitskraft resultieren. Und da sieht es beim Auto schlecht aus. Eine Umsatzverlagerung zu anderen Verkehrsträgern könnte zwar vielleicht einen Umsatzrückgang bedeuten – aber dieser beträfe nicht den Umsatz aus Arbeitskraft. Der würde steigen. Mithin also volkswirtschaftlich ein Gewinn.

Dauersubventionsveranstaltungen, wie der Kraftverkehr, sind volkswirtschaftlich schädlich.

MfG
Sascha Schneider

---

24. Leserbrief

Hallo,

ja, home-office, kein leichtes Thema.

Kann man aus vielen Perspektiven sehen. Volkswirtschaftlich und betriebswirtschaftlich, mag es, wie in dem Artikel, beschrieben, Sinn machen.

Technisch, ist es ohnehin kein Problem (in den Berufsfeldern, wo es organisatorisch möglich ist und die Prozesse, dementsprechend sind).

Ich habe das einmal für ein halbes Jahr gemacht und kann jedem nur empfehlen, das gründlich für sich zu prüfen.

Nach sechs Monaten habe ich wieder aufgehört und zwar deshalb, weil für mich die soziale Komponente entscheidend war.

Ich hatte das Gefühl zu vereinsamen, mir fehlte der Café, das Mittagessen, die informellen Treffen, mit den Kollegen, etc.

In meiner persönlichen Kosten-Nutzen-Rechnung, habe ich dann entschieden, home-office nur für einen Tag in der Woche zu machen.

Es wird viele andere Beispiele geben, wo das blendend funktioniert, aber man sollte wissen, das ein VPN oder Videoanrufe, keinen Ersatz für persönlichen Kontakt darstellt.

Das sind meine cinco pesetas oder five Cents, aber home-office ist nicht nur das Paradies auf Erden.

Ein schönes WE,
MP

Anmerkung zur Korrespondenz mit den NachDenkSeiten

Die NachDenkSeiten freuen sich über Ihre Zuschriften, am besten in einer angemessenen Länge und mit einem eindeutigen Betreff.

Es gibt die folgenden Emailadressen:

- leserbriefe(at)nachdenkseiten.de für Kommentare zum Inhalt von Beiträgen.
- hinweise(at)nachdenkseiten.de wenn Sie Links zu Beiträgen in anderen Medien haben.
- videohinweise(at)nachdenkseiten.de für die Verlinkung von interessanten Videos.
- redaktion(at)nachdenkseiten.de für Organisatorisches und Fragen an die Redaktion.

Weitere Details zu diesem Thema finden Sie in unserer „Gebrauchsanleitung“.