

## Mobilität heute und in Zukunft: Zielkonflikte und Synergien zwischen Sozialem und Ökologie

1. Was ist Mobilität?	147
2. Weitere Verdopplung von Straßen-, Luft- und Güterverkehr	148
3. Mobilitätswahn	150
4. Grüne Lösungen oder Greenwashing?	151
5. Welche Ursachen – welcher Hintergrund? Die Struktur des fossilen Kapitalismus	155
6. Lobby und Verkehrspolitik	157
7. Die Verantwortlichen für den verkehrten Verkehr – damals wie heute	158
8. Ölknappheit, Ölkriege und arabischer Frühling	159
9. Notwendigkeit und Möglichkeit einer Verkehrswende	160

*Winfried Wolf*

*Chefredakteur von  
Lunapark21 – Zeitschrift zur Kritik der  
globalen Ökonomie*

**Auszug aus WISO 3/2012**

**isw**

Institut für Sozial- und Wirtschaftswissenschaften  
Volksgartenstraße 40  
A-4020 Linz, Austria  
Tel.: +43 (0)732 66 92 73, Fax: +43 (0)732 66 92 73 - 2889  
E-Mail: [wiso@akooe.at](mailto:wiso@akooe.at)  
Internet: [www.isw-linz.at](http://www.isw-linz.at)

*Prognose zu  
optimistisch*

Alle reden vom Boom der Elektroautos. Ein Zitat: „Bei den Elektromobilherstellern herrscht Goldgräberstimmung. Die Marktprognosen versprechen bis zu einer Million verkaufter E-Mobile in den nächsten fünf Jahren.“ Das war allerdings 1991 zu lesen – in der VCD-Zeitschrift „Fairkehr“ (3/1991). Heute, zwei Jahrzehnte später und Mitte 2012, gibt es in Deutschland gerade mal 4541 Elektroautos. Und es gibt die Aussage der Berliner Regierung, wonach es – nun aber dalli, dalli! – bis zum Jahr 2020 eine Million E-Mobile geben soll.

In Österreich lautet die aktuelle Zielsetzung 100.000 Elektroautos bis spätestens im Jahr 2020. Tatsächlich gab es in Österreich im Jahr 2004 128 reine Elektroautos; 2009 waren es 130. Der Anteil am Pkw-Park von 4 Millionen österreichischen Pkw lässt sich in Zahlen kaum ausdrücken; er liegt bei 0,00003 Prozent.<sup>1</sup>

*groteske  
Entwicklungen  
der Auto-  
mobilbranche*

Und es wird noch kruder: Vor zwei Jahrzehnten bezog sich die für Deutschland genannte Ziel-Zahl von einer Million E-Autos auf einen Pkw-Park von 30 Millionen, was einem Anteil von 3,3 Prozent entsprochen hätte. Im Jahr 2020 würde sich die eine Million Elektro-Pkw auf eine deutsche Gesamt-Pkw-Flotte von 53 Millionen Pkw beziehen. Der Anteil ist auf 0,9 Prozent gesunken. Selbst wenn all die Träume wahr werden würden, hätten wir dann drei Jahrzehnte Warten auf das erste Milliönchen Elektroautos bei gleichzeitiger Reduktion des versprochenen – ohnehin extrem niedrigen – Anteils der E-Autos am Gesamt-Pkw-Park auf rund die Hälfte.

Dennoch wurde die Internationale Automobilausstellung (IAA) vom September 2011 in Frankfurt am Main als „grüne Autoschau“ gepriesen. Im Zentrum standen der Hype um die „Elektromobilität“, um „neue Nutzungsformen“ des Autos wie „car2go“ und um „Carsharing“. Und dann gab es da die alten und neuen Versprechen einer Reduktion der Pkw-Emissionen durch „Biokraftstoffe“ und „schadstoffarme Motoren“.

Auch in den Verkehrssektoren Schiene, Luft und Güterverkehr stehen grüne Ideen hoch im Kurs: ICE-Verkehre sollen weiter ausgebaut werden; in Österreich ist der Railjet als Vorzeigemodell der ÖBB unterwegs – und es gibt auch eine erste private Bahn auf einer Fernverkehrsstrecke, die Westbahn. Letzteres soll die

Theorie, wonach Wettbewerb förderlich und den Marktanteil der Schiene erhöhen würde, in der Praxis bestätigen.

In Deutschland soll der Luftverkehr durch eine Luftverkehrsabgabe umweltfreundlicher und dessen Wachstum in Grenzen gehalten werden. Glaubt man den Angaben der deutschen Bundesregierung, dann legte der Schienengüterverkehr deutlich zu. Und dann gibt es in Deutschland die Gigaliner: Neue überlange Lastkraftwagen brächten, so der deutsche Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer, Ökovorteile, da bei deren Einsatz aus drei Lkw-Fahrten zwei würden.

*steigender Anteil  
des Schienen-  
güterverkehrs*

Besonders aufgefallen ist mir anlässlich der letzten Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt am Main eine in den großen Tageszeitungen auf zwei Seiten platzierte Werbung der VW-Tochter mit dem Slogan „Vorsprung durch Technik“. „Audi connect“ lautete die Überschrift. Geboten werden sollte ein Blick auf „Die Zukunft vernetzter Mobilität“.

## 1. Was ist Mobilität?

Das wäre doch wirklich eine gute Sache: vernetzte Mobilität. Doch der Hase liegt bereits bei der Definition von Mobilität im Pfeffer. Während in der herkömmlichen Debatte über Verkehr unter Mobilität fast ausschließlich motorisierte Mobilität verstanden wird, sind bei einer sachgerechten Analyse unter Mobilität alle Formen des menschlichen Von-Ort-zu-Ort-Bewegens – also auch die nicht motorisierten Verkehrsarten – zu verstehen. Die lateinischen Worte „mobilitas“ und „mobilis“ sind eben nicht mit „Kilometerfraß“ und „allüberall präsent“ zu übersetzen, sondern mit „um den eigenen Lebensmittelpunkt beweglich sein“ und „die entscheidenden Mobilitätsbedürfnisse in optimaler Reichweite haben“.

*breiteres  
Verständnis  
von Mobilität*

Vor einem guten halben Jahrhundert formulierte der sozialdemokratische jüdische Verkehrsplaner Martin Wagner, der in den 1920er-Jahren in den Berlin den öffentlichen Verkehr organisierte: „Das Verkehrsbedürfnis eines Großstädtlers westlicher Zivilisation beläuft sich pro Jahr und Nase auf etwa 1.000 Zielbewegungen, von denen etwa 650 fußläufigen Charakter hätten, wenn sie vom Städteplaner richtig geplant worden wären. Von denen die

*größere Entfernung je Verkehrsbedürfnis*

restlichen mit Hilfe von privaten und öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sind.“<sup>2</sup> Wagners Feststellung vom „konstanten Verkehrsbedürfnis“ hat bis heute Gültigkeit: Die Zahl der fünf klassischen Verkehrsbedürfnisse, der „Zielbewegungen“, blieb im Wesentlichen konstant. Es handelt sich um Wege erstens zur Arbeit, zweitens zur Ausbildungsstätte, drittens zum Einkaufen, viertens zu Erholungszwecken und fünftens in den Urlaub.<sup>3</sup> Geändert hat sich in erster Linie die Entfernung, die zwischen dem Lebensmittelpunkt und den Zielpunkten all dieser fünf Mobilitätsbedürfnisse liegt.

Während ein deutscher oder ein österreichischer Bürger im Jahr 1965, also zu einem Zeitpunkt, als allgemein von einer Wohlstands- und Konsumgesellschaft die Rede war, rund 7000 Kilometer an so definierten Bewegungen motorisiert zurücklegte, sind es heute mit 13.000 Kilometern fast doppelt so viele.<sup>4</sup>

### **2. Weitere Verdopplung von Straßen-, Luft- und Güterverkehr**

Die Folgen dieser Art gesteigerter motorisierter Mobilität, bei der es sich oft um Zwangsmobilität, hervorgerufen durch zerstörte Strukturen, handelt, sind für Mensch, Umwelt und Klima verheerend. Die verfügbaren Daten für die Mobilität der näheren Zukunft deuten darauf hin, dass dieser desaströse Trend gesteigert wird – und dies auf drei Ebenen.

**(1) Automobilität:** Die Zahl der Pkw hat sich weltweit zwischen 1985 und 2010 von 335 Millionen auf eine knappe Milliarde verdreifacht, während sich die Weltbevölkerung „nur“ von 4,85 auf 6,9 Milliarden Menschen oder um 42 Prozent vergrößerte. Dabei setzte in den letzten Jahren in den Schwellenländern eine massive Beschleunigung der Automotorisierung ein. Für eine weitere Verdopplung der Pkw-Zahl bis 2025 werden gegenwärtig die Investitionen getätigt. Selbst in sogenannten gesättigten Automärkten wächst die Pkw-Zahl – teilweise in absurden Relationen. Hier gibt es derzeit die folgende spannende Relation zwischen menschlicher und Blechkisten-Population: Die Bevölkerungszahl in Deutschland geht Jahr für Jahr um rund 200.000 zurück, während die Zahl der zugelassenen Pkw pro Jahr um 200.000 wächst.<sup>5</sup>

*Wachstum der Automärkte hält an*

**(2) Flugverkehr:** Keine Personenverkehrsart wächst schneller als der Flugverkehr. Im Zeitraum 1995 bis 2010 hat sich der Weltflugverkehr verdoppelt.<sup>6</sup> Bis 2025 soll er sich nochmals verdoppeln. In Peking entsteht derzeit der größte Flughafen der Welt – mit einer Kapazität von 200 Millionen Passagieren pro Jahr – das ist fast so viel, wie heute die drei größten Airports der Welt (Atlanta, Peking und Chicago O’Hare) zusammen bewältigen. In nochmals größerer Form nimmt der Frachtflugverkehr zu. Von den rund 18.000 großen Verkehrsflugzeugen, die es heute weltweit gibt, sind bereits 2000 reine Frachtflugzeuge, also Flugzeuge, die keine Passagiere, sondern ausschließlich Waren transportieren. Diese gigantische Steigerung des Flugverkehrs ist in erster Linie Resultat der enorm gesunkenen Kosten für den Flugverkehr, wobei nicht die realen, sondern die von den Passagieren bzw. von den Spediteuren zu bezahlenden Kosten sanken. Bekannt sind die Billigflugpreise, bei denen gelegentlich der Flug in die Sonne preiswerter ist als die Stunde im Solarium. Weniger bekannt dürfte sein, dass inzwischen das Porto für einen Brief mit einem Kilo Gewicht, der innerhalb Europas – also grenzüberschreitend – versandt wird, teurer ist als die Luftfracht für eine Ware mit einem Kilo von New York nach Frankfurt/Main oder Wien-Schwechat.

*mehr Flugverkehr durch Preisdumping*

Auch hier gilt: Warum in die Ferne schweifen, der Verkehrswahn liegt so nah: Zwischen 1995 und 2010 wuchsen in Deutschland die Inlandsflüge um 60 Prozent, während der Schienenfernverkehr stagnierte. EADS/Airbus präsentierte jüngst Pläne zum Bau eines verlängerten A380 – für bis zu 1.000 Passagiere.<sup>7</sup>

**(3) Güterverkehr:** Auch der Warenverkehr hat sich vom Wachstum der Bevölkerung und des Bruttoinlandsprodukts weitgehend abgekoppelt. Das weltweite Bruttoinlandsprodukt verdoppelte sich zwischen 1980 und 2000. Der Welthandel – in US-Dollar bewertet – hat sich im gleichen Zeitraum verdreifacht. Die physischen Gütertransporte haben sich mehr als vervierfacht. Der Containertransport wächst seit 1990 sogar pro Jahr um rund 10 Prozent; er verdoppelt sich damit in 7,5 Jahren und hat sich in fünfzehn Jahren bereits vervierfacht. Die realen Austauschprozesse haben oft wenig mit Wohlstandsvermehrung zu tun. Deutschland exportiert ebenso viel Tierfutter, wie es importiert. Großbritannien importiert ebenso viel Schweinefleisch, wie es exportiert. Das kleinste und sparsamste VW-Modell, der Fox, hat, wenn er in Europa auf die

*der Gütertransport vom BIP abgekoppelt*

### *Subventionen steigern Trans- portintensität*

Straßen kommt, einen besonders langen Transportweg hinter sich – er wird ausschließlich in Brasilien hergestellt. Die Transportintensität – die in einer Ware von ein und derselben Qualität steckenden Transportkilometerzahl – steigt von Jahr zu Jahr. 1878 beklagte sich der preußische Ministerpräsident Fürst Otto von Bismarck, dass zunehmend Holz aus Ungarn und Schweden den inländischen Holzmarkt ruiniere und dass „ausländisches Holz durch billige Tarifsätze der Eisenbahnen vor dem einheimischen bevorzugt“ würde.<sup>8</sup> Heute wird bayerisches Buchenholz nach China exportiert, dort zu Kinderspielzeug verarbeitet, um erneut nach Europa exportiert zu werden, während die traditionelle Spielzeugwarenindustrie in Deutschland und Österreich weitgehend beseitigt wurde – begünstigt durch einen bei allen Verkehrsarten weltweit extrem subventionierten Transportsektor.

Der Tablet-PC „iPad“ der Kultmarke Apple wird überwiegend in China in den Fabrikhallen des berüchtigten Konzerns Foxconn – der vor zwei Jahren wegen vieler Selbstmorde der dort Beschäftigten in die Schlagzeilen geriet – zusammengestellt. Apple „beschäftigt“ allein zwei Frachtflugzeuge, die zwischen Kalifornien und China pendeln, um diese Produktionskette herzustellen. Dabei spart Apple nach glaubwürdigen Berechnungen je hochwertiges iPad-Produkt gerade mal zwei US-Dollar im Vergleich mit der Herstellung des gesamten Produkts in Kalifornien. Auf dem 11.200 km langen Flug von Hongkong nach Los Angeles wird das 500 g schwere iPad mit einem CO<sup>2</sup>-Fußabdruck von 3 Tonnen belastet.<sup>9</sup>

### **3. Mobilitätswahn**

Die Steigerung irrationaler Mobilität treibt immer absurdere Blüten. Drei aktuelle Beispiele:

### *das Ausmaß unberechen- barer Mobilität*

Als im Juli 2011 in Kalifornien die wichtigste Autobahnverbindung, die Interstate 405, für 53 Stunden komplett gesperrt wurde, bot der Billigflieger JetBlue „Carmageddon-Flüge“ für die 40-Meilen-Distanz vom Flughafen Bob Hope nach Long Beach an. Die Flüge kosteten 4 Dollar; das Kontingent war in 20 Minuten ausgebucht. Der Highway hatte bisher zehn Spuren und wird nun auf zwölf und teilweise 14 Spuren erweitert. Die Verkehrsplaner wissen, dass sich damit zwar die Tageskapazität von 281.000 auf 350.000 Auto erhöht, dass jedoch auch die neuen Spuren „volllaufen“ werden und sich der traditionelle Dauerstau wieder einstellen wird – genau

so wie dies seit einem halben Jahrhundert nach jeder Erweiterung der Straßenkapazität erfolgte.<sup>10</sup> Das Interstate-405-Szenario ist wie geschaffen als Großversuch, um Hermann Knoflachers These zu unterstützen, wonach Fahrzeuge in Wirklichkeit Stehzeuge sind und der Stau nicht die Ausnahme, sondern die Regel des Autoverkehrs ist.<sup>11</sup>

Anfang Juli 2012, nach der Fußball-Europameisterschaft, verkündete der Präsident des Europäischen Fußballverbandes UEFA, Michel Platini, den Plan, die Europa-Fußballmeisterschaft des Jahres 2020 nicht in einem, sondern in einem Dutzend Ländern stattfinden zu lassen. Die Fans würden dann eben zwischen Lissabon und Kiew oder Stockholm und Milano hin- und herjetten. Bedenken wegen der weiten Wege zwischen den Austragungsorten könne er, Platini, nicht erkennen. Schließlich lebten wir „in Zeiten fallender Flugpreise“. Da sei es „doch einfacher, von London nach Paris oder Berlin zu kommen als von Danzig nach Donezk“. Die „Fans können doch einfach eine Billig-Airline buchen.“<sup>12</sup> Platini hat vordergründig recht. Und es sollte nicht verwundern, wenn demnächst sein Kollege auf dem nächsthöheren Treppchen der Fußballhierarchie, Sepp Blatter vom Weltfußballverband FIFA, eine Fußballweltmeisterschaft fordert, deren Spiele verteilt über mehrere Kontinente stattfinden. Es ist längst Usus, dass bei großen Messen, etwa bei der Frankfurter Buchmesse, Messteilnehmer Tag für Tag mit dem Flugzeug in die Messestadt einschweben und dabei jeweils 1000 und mehr Kilometer zurücklegen, weil bei rechtzeitiger Buchung die Airline-Ticketpreise niedriger sind als die Hotelpreise in der Messestadt.

*Mobilität um  
jeden Preis*

„Auto Bild“ brachte zur IAA 2011 einen Bericht über das BMW-Modell M5. Überschrift: „Dezentes Outfit, brutale Leistung“. Das Auto, das im Artikel als „Tarnkappenbomber“ bezeichnet wird, hat 560 PS, die Höchstgeschwindigkeit liegt offiziell bei 250 km/h. „Auto Bild“ verrät seinen Lesern: „Gegen Aufpreis regelt BMW anstatt bei 250 erst bei 305 km/h ab. Der Besuch eines Fahrtrainings ist dann jedoch Pflicht.“<sup>13</sup>

#### **4. Grüne Lösungen oder Greenwashing?**

Wo bitte, mag man mit Erich Kästner fragen, bleibt da das Positive? Was ist mit Elektroautos? Ist Carsharing nicht deutlich im

Kommen? Bieten Biokraftstoffe nicht eine Lösung? Gibt es nicht diesen Rückgang der Pkw-Schadstoffe? Zielt die Verkehrspolitik nicht auf „Null Verkehrstote“?

*kein Rückgang  
der Schadstoffe  
in Sicht*

Leider existiert „das Positive“ nicht bei diesen immer wieder genannten „Klassikern“ einer Reform der bestehenden Massenmobilität. Die Pkw-Schadstoff-Emissionen liegen bei den Pkw-Flotten aller deutschen Hersteller auch im Jahr 2011 deutlich über den von der EU angestrebten Grenzwerten von 130 g CO<sup>2</sup> je gefahrenem Kilometer. Im gewichteten Durchschnitt emittierten die von diesen Herstellern gebauten Pkw im Jahr 2011 150 Gramm CO<sup>2</sup>/km. Die in Deutschland den Markt bestimmenden Premiumhersteller Mercedes, Porsche, BMW und Audi liegen massiv darüber. Selbst der Massenhersteller VW (ohne die VW-Marken Audi, Bentley, Bugatti, Porsche und Lamborghini) liegt bei 142 g CO<sup>2</sup>/km.<sup>14</sup> Vor allem aber gilt: Die Zahl der Pkw nimmt auch in Europa weit schneller zu, als die Schadstoffe je Pkw abnehmen. So stieg auf dem Gebiet der EU mit 27 Mitgliedsstaaten die Zahl der Pkw im Zeitraum 1990 bis 2010 von 163 Millionen auf 255 Millionen oder um gut 50 Prozent, während der Schadstoffverbrauch je Pkw nur um rund 20 Prozent reduziert wurde.<sup>15</sup>

*Biokraftstoff  
fördert Preis-  
anstieg von  
Agrarprodukten*

Biokraftstoffe, die richtigerweise als Agrokraftstoffe zu bezeichnen sind, belasten die Umwelt in der Gesamtbilanz stärker als herkömmliche – aus Öl gewonnene – Kraftstoffe. So steht es in einem internen Papier der EU, das der „Financial Times Deutschland“ vorliegt.<sup>16</sup> Wobei beim Einsatz der Agrokraftstoffe „Peak Oil“ durch „Peak Soil“ ersetzt wird: An die Stelle der Endlichkeit der Ölvorräte tritt die Begrenztheit des für die Gewinnung von Agrokraftstoffen erforderlichen landwirtschaftlich nutzbaren Bodens. Weshalb der inzwischen massenhafte Einsatz der Agrokraftstoffe in Form der Beimischungen zum Tankstellensprit erheblich zum Anstieg der Preise für agrarische Erzeugnisse und damit zur Steigerung des weltweiten Hungers beiträgt.

Der Anteil von Carsharing am gesamten Pkw-Verkehr ist auch dreißig Jahre nach Entdeckung dieser Form der Pkw-Nutzung lächerlich niedrig. In ganz Deutschland gibt es im Jahr 2011 rund 5.000 Pkw in den Carsharing-Pools. Die Zahl der Nutzer liegt bei 190.000 Menschen (von denen jedoch viele Carsharing als Zweit- und Drittwagen-Ersatz praktizieren). Der viel zitierte



Großversuch in Ulm, den Daimler 2010 mit „car2go“ startete, zeigt ebenfalls ernüchternde Ergebnisse. Insgesamt wurden in dieser Stadt Mitte 2011 für car2go 300 Smart-Pkw eingesetzt; 20.000 Menschen sollen als Nutzer im „Mobilitätsclub“ registriert sein. Bereits die realen Fahrtpreise zeigen, dass hier die Mobilität eines gehobenen Mittelstands gefördert und gesteigert wird: Eine Stunde car2go-Nutzung kostet 5,70 Euro oder knapp 10 Cent pro Minute, was mehr als dem Dreifachen der Preise im öffentlichen Verkehr entspricht.<sup>17</sup>

*Carsharing  
als Mobilitäts-  
garant des  
Mittelstandes*

Zu den Elektro-Pkw wurden eingangs bereits einige Grunddaten genannt: Der Bestand von 4.541 Elektroautos in Deutschland entspricht einem Anteil am gesamten deutschen Pkw-Bestand von 0,0001 Prozent. Selbst in China, wo „Elektromobilität“ mit 120.000 Yuan oder 14.300 Euro beim Kauf eines Elektroautos gefördert wird, wurden seit 2009 gerade mal 6.700 Elektro-Pkw verkauft.<sup>18</sup> Das Unternehmen BYD („Build Your Dreams“), auf das nicht nur China, sondern auch Daimler setzt, um eine Automobilität jenseits des Öls zu realisieren, präsentiert eine Neufassung des Märchens „Des Kaisers neue Kleider“. Es gibt praktisch keine marktfähigen BYD-Elektroautos. Der Konzern versucht seit Sommer 2011 krampfhaft, die Existenz des Unternehmens dadurch zu retten, dass fast ausschließlich Pkw mit konventionellen Motoren hergestellt werden.

*Elektromobilität  
liegt weit zurück*

In ganz Europa liegt der Verkauf von Elektro-Pkw bei wenigen Tausend Exemplaren und ist damit prozentual kaum messbar. Damit erweisen sich Elektro-Pkw als Placebo, allerdings als ein medial hochwirksames und finanziell enorm teures. Allein die deutsche Regierung zahlt für die Entwicklung von Elektro-Pkw im Zeitraum 2009 bis 2013 2,0 Milliarden Euro an Autokonzernen.<sup>19</sup> Autowahn auch hier: Im Oktober 2011 präsentierte Nissan erstmals „V2H – Vehicle to Home“, das erste Haus für ein Elektromobil mit Tankstelle.<sup>20</sup>

*Elektroautos  
als mediales  
Placebo*

In allen OECD-Staaten wurden Programme aufgestellt, mit denen die „E-Mobility“ mit Steuergeldern massiv gefördert werden soll. In Österreich gibt es im Rahmen eines 10-Punkte-Programms auf Bundesebene eine „Beschaffungsoffensive“ für Elektroautos und erhebliche steuerliche Vergünstigungen. Insgesamt dürften weltweit rund 50 Milliarden Euro an Steuergeldern zur Förderung

### *Fehlentwicklung der Elektroautos*

der Elektroautos eingesetzt werden. Es wird sich erweisen, dass es sich um eine komplette Fehlentwicklung und Fehlinvestition handelt. Originell ist auch, wen sich die privatkapitalistische Wirtschaft als Hauptabnehmer von Elektro-Autos ausgesucht hat – ausgerechnet die öffentliche Hand, die doch ansonsten sparen oder sich zum Teufel scheren soll: Die Staaten, die die Elektro-Pkw bereits subventionieren, sind zugleich Hauptabnehmer der Ladenhüter-E-Pkw.<sup>21</sup>

Erstaunlich ist bereits, wie im Rahmen des Hypes um die Elektro-Pkw der Begriff „E-Mobility“ systematisch mit Elektroautos gleichgesetzt wird. Die eigentliche – seit mehr als einem Jahrhundert bestehende – sinnvolle und gerade aus heutiger Sicht auszubauende, real existente E-Mobility mit Trams, S-Bahnen und Eisenbahnen wird dabei komplett ausgeblendet.

### *der Blutzoll des Straßenverkehrs*

Die Zahl der Opfer des Straßenverkehrs hat sich zwar in hoch motorisierten Regionen – mit auch hoch entwickelten Rettungsdiensten – deutlich verringert.<sup>22</sup> Der gegenwärtige Blutzoll in der EU mit 38.000 Straßenverkehrstoten pro Jahr ist jedoch weiter enorm. Im Klartext: In jedem Jahrzehnt wird auf dem Gebiet der EU eine Menschenmenge getötet, die der Population der beiden österreichischen Großstädte Salzburg und Linz entspricht.<sup>23</sup> Beinahe noch erschreckender ist die Zahl der im Straßenverkehr schwer Verletzten, die in der EU jährlich bei rund einer Million liegt. Es dürfte nicht übertrieben sein, dass in Europa allein in einem Jahrzehnt mindestens eine Million Menschen im Straßenverkehr so schwer verletzt wurden, dass sie für ihr Leben belastet bleiben und oft auch gezeichnet sind.

### *Kosten der motorisierten Mobilität*

Klaus Gietinger errechnete auf weltweiter Ebene und für das Jahr 2005 die Zahl von 955.892 Menschen, die im Straßenverkehr getötet wurden. Bis zum Jahr 2028 wird die Zahl von zwei Millionen Verkehrstoten pro Jahr überschritten werden. Gietinger: „Das Risiko, in einem Straßenverkehrsunfall getötet oder verletzt zu werden, wird in 25 Jahren zu den höchsten Risiken weltweit gehören.“<sup>24</sup> Es geht dabei, wohlgemerkt, nicht um den „Preis der Mobilität“. Es geht um die Kosten einer spezifischen motorisierten Mobilität. Jeder Schienenverkehr oder auch der Luftverkehr würde umgehend eingestellt werden, wenn er mit einer vergleichbar hohen Zahl von Verkehrstoten und -verletzten

verbunden wäre –, und zwar durchaus bei Berücksichtigung der unterschiedlich großen Verkehrsleistungen.

Die Bilanz lautet: Es gibt keine „innere Reform“ der Automobilität. Vielmehr kommt es zu einem immer raffinierteren Greenwashing. Vorherrschend ist und bleibt die konventionelle Automobilität, mit deren Verallgemeinerung und Intensivierung die bekannten Belastungen dieser Verkehrsart wachsen. Die Verdopplung der Zahl konventioneller Pkw bis 2025 auf weltweiter Ebene ist von den Autokonzernen und Ölmultis fest eingeplant. Sie ist zugleich mit Blick auf die Ölressourcen und die damit verbundenen Emissionen nicht „darstellbar“ – oder nur durch die Auspressung von Öl aus Ölsand, durch Bohrungen immer tiefer unter dem Meeresboden und in der Arktis, was mit bisher nicht gesehenen Zerstörungen verbunden sein wird. Das heißt: Allein auf dem Gebiet des Welt-Verkehrs-Sektors droht ein Kollaps hinsichtlich der Ressourcen und der Belastungen.

*Greenwashing  
stärkt konventionelle  
Mobilität*

### **5. Welche Ursachen – welcher Hintergrund? Die Struktur des fossilen Kapitalismus**

Und es ist nicht „die Menschheit“, die sich auf diese Weise ihr Grab gräbt. Es sind nicht in erster Linie „menschliche Bedürfnisse“, die mit der Automobilität befriedigt werden. Der erste grüne Ministerpräsident in Deutschland, Winfried Kretschmann, redet schlicht Unsinn, wenn er sagt: „Weltweit werden wir bald viele Millionen Autos zusätzlich haben. Das entscheidet der Markt, nicht der (baden-württembergische) Ministerpräsident“.<sup>25</sup>

In Wirklichkeit ist es zu einem erheblichen Teil die konkrete Verkehrspolitik, die diese Art „verkehrten Verkehr“ produziert. In der EU wird das Schienennetz seit Jahrzehnten Jahr für Jahr um rund 500 bis 700 km abgebaut, während das Autobahnnetz um jährlich gut 1000 km erweitert wird. Während in Österreich die Nebenbahnen von Stilllegung bedroht sind, investiert die ÖBB in den Railjet und damit insbesondere in einen Geschäftsreiseverkehr und in sehr schnelle Schienenverbindungen, die zwar die Mobilitätspraxis von Top-Politikern bedienen, die jedoch deutlich defizitärer sind als eben diese Nebenbahnen.<sup>26</sup>

*Abbau des  
Schienennetzes  
ist ein verkehrspolitischer  
Fehltritt*

Vor allem aber sind es in erster Linie Konzern- und Finanzmachtstrukturen, die diese spezifische und zerstörerische Art

*Machtstrukturen werden von den Unternehmen aufrechterhalten*

von Mobilität bewirken, fortgesetzt steigern und erheblich zur beschriebenen konkreten Verkehrspolitik mittels Lobbyarbeit beitragen. Inzwischen entfällt bei den 500 größten Unternehmen der Welt ein knappes Drittel des Umsatzes und der Profitmasse nur auf Konzerne aus den Bereichen Öl (Exploration und Verarbeitung), Autoindustrie und Flugzeugbau. Bezieht man Airlines und Frachtkonzerne und die – ebenfalls stark von fossilen Brennstoffen geprägten – Energiekonzerne mit ein, dann liegt der Anteil dieser Gruppe sogar bei den Profiten sogar bei knapp 40 Prozent (siehe Tabelle). Im übrigen erhöht sich das spezifische Gewicht dieser Gruppe seit Jahrzehnten.

*Tabelle zur Struktur der Öl-Auto-Flugzeuggruppe im Rahmen der „Global 500“ bei Umsatz und Profiten im Jahr 2011*

Branchen / Auswahl	Umsatz		Profite		Beschäftigte	
	in Mio \$	in v.H. von Global 500	in Mio \$	in v.H. von Global 500	absolute Zahlen	in v.H. von Global 500
<b>Öl-Konzerne</b>	6.510.318	22,1	475.917	29,2	6.898.750	10,8
<b>Autoindustrie</b>	2.477.754	8,4	128.829	7,9	5.165.637	81
<b>Flugzeugbau</b>	263.803	0,9	17.952	1,1	946.866	1,5
<b>Rüstung</b>	247.448	0,8	10.475	0,6	658.170	1,0
<b>Airlines und Frachtkonzerne</b>	398.114	1,4	7.188	0,4	1.307.618	2,1
<b>Energieproduktion und -versorgung</b>	1.269.436	4,3	7.743	0,5	2.164.906	3,4
<b>Gesamte Gruppe Öl-Auto-Flugzeug-fossile Energie</b>	<b>11.166.876</b>	<b>37,9</b>	<b>648.104</b>	<b>39,7</b>	<b>17.141.947</b>	<b>26,9</b>
<b>Global 500</b>	<b>29.488.529</b>	<b>100</b>	<b>1.630.069</b>	<b>100</b>	<b>63.660.941</b>	<b>100</b>

Quelle der Berechnungen: Fortune (USA) vom 6. August 2012

\* Neben den als Teil der Global 500 gelisteten Airlines Lufthansa, Air France, Delta und AMR sind hier die Reederei Moeller Maersk und die Frachtkonzerne UPS, Fedex und Nippon Yusen einbezogen, da sie primär Ölderivate (Schweröl, Diesel, Benzin, Kerosin) verbrauchen. Die Global-500-Postkonzerne blieben wegen großer anderer – nicht Öl-affiner – Geschäftsfelder ausgeklammert.

Unter den zwölf größten Unternehmen der Welt befanden sich im Bilanzjahr 2010 acht Ölkonzerne und ein Autohersteller.<sup>27</sup> Ölstaaten und Autoindustrie bzw. Ölstaaten und Airlines gehen enge Verbindungen ein; Katar ist bei VW mit 19 Prozent, Kuwait und Abu Dhabi sind bei Daimler mit 16 Prozent beteiligt.<sup>28</sup> Emira-

tes befindet sich im Steigflug zur größten Airline der Welt. Diese im Eigentum Dubais befindliche Fluggesellschaft platzierte mit 90 Bestellungen den größten Einzelauftrag für das hier bereits debattierte größte Flugzeug der Welt, den Airbus A380. Zusammen mit zwei anderen arabischen Airlines entfallen 45 Prozent aller vorliegenden A380-Bestellungen auf „OPEC-Airlines“. Die Flugzeugindustrie wiederum, die auf das Engste mit Rüstung verbunden ist, ist die am stärksten mit Steuergeldern subventionierte Branche der Welt.<sup>29</sup> EADS wiederum schult die Polizei in Saudi-Arabien und konzipiert ein „Sicherheitssystem“ für Abu Dhabi. Und der Dubai-Staatsfonds Dubai International Capital (DIC) hält seit 2007 einen Anteil von 3,1 Prozent an EADS/Airbus.<sup>30</sup>

*starke Subventionen der Flugzeugindustrie*

## 6. Lobby und Verkehrspolitik

Diese Konzernmacht unterhält eine mächtige Lobby in allen Bereichen der Politik und stellt die mit Abstand größten Werbeetats, was wiederum heißt, dass ein großer Teil der Print- und der elektronischen Medien von dieser Lobby abhängig ist. Womit auch die öffentliche Meinung zu einem erheblichen Maß von dieser Lobby geprägt wird. Im September 2011 wurde bekannt, dass die deutsche Fluggesellschaft Air Berlin rund ein Jahrzehnt lang einer Gruppe von 100 Prominenten gratis eine „Counter Card Premium Plus“ zur Verfügung stellte, mit der diese einschließlich ihrer Familien weltweit kostenlos fliegen durften. Eine nicht bekannte Zahl Bundestagsabgeordneter wurde mit einer „topbonus Gold Card“ bedacht, bei deren Nutzung ihnen als „Gold-Vorteile“ 40 Prozent Bonus auf alle gesammelten Meilen und die bevorzugte Abfertigung beim Check-in und Boarding zugesagt wurden.<sup>31</sup> Dabei ist Air Berlin eine eher kleine Nummer im großen Mobilitätszirkus der Öl-Auto-Flugzeug-Lobby. Man darf füglich davon ausgehen, dass große Airlines und Autokonzerne in vergleichbarer Weise verdeckte Werbung und Lobbying betreiben.<sup>32</sup>

*mächtige Lobby in allen Bereichen*

Damit soll in keiner Weise bestritten werden, dass die spezifische Mobilität, die mit Autos und Flugzeugen vermittelt wird, Bedürfnisse von Millionen Menschen befriedigt. In einer Welt, in der die Menschen zu Recht den Eindruck haben, dass die großen Entscheidungen nicht von ihnen beeinflusst und kaum in Parlamenten, sondern in Konzernzentralen und von „Finanzmärkten“ gefällt werden, kommt einer Mobilität mit PS-starken Fahrten ins

*Entscheidungen von „Finanzmärkten“ gefällt*

Grüne und den vielen Kurztrips zum Shopping nach New York oder zum Sonne-Tanken auf Mallorca usw. eine gewaltige Bedeutung zu. Es handelt sich jedoch in erheblichem Umfang um Ersatzbedürfnisse, die von der konkreten Politik noch äußerst handfest gefördert werden.

Nochmals konkretisiert am Beispiel der Pkw-Motorisierung in Europa und der Entwicklung des Schienen- und Straßennetzes: Im Zeitraum 1990 bis 2008 wurde auf dem Gebiet der 27 EU-Mitgliedsstaaten das Autobahnnetz um 55 Prozent erweitert (von 41.885 auf 65.100 km Länge). Im gleichen Zeitraum stieg die Pkw-Zahl in dieser Region „nur“ um 43,6 Prozent (von 163 auf 234 Millionen Pkw). Es wurde gewissermaßen „vorbetoniert“. Im gleichen Zeitraum wurde das Schienennetz um 8 Prozent abgebaut; der Anteil der Schiene am gesamten motorisierten Verkehr sank kontinuierlich auf inzwischen 6,3 Prozent.<sup>33</sup>

## **7. Die Verantwortlichen für den verkehrten Verkehr – damals wie heute**

Die Verkehrspolitik für die Zukunft wird gelegentlich von den Schatten der Vergangenheit mitbestimmt. Neue Autostädte in China – werden beispielsweise von dem Stadtplaner Albert Speer gebaut. Dieser hält am überkommenen Mobilitätsmodell fest und bemerkte jüngst: „Ich halte nichts von autofreien Innenstädten.“ Speer junior bekannte sich dabei zugleich zu einigen verkehrspolitischen Grundideen von Albert Speer senior: Sein Vater wirkte in führender Position an den Motorisierungsplänen der NSDAP und an der Zielsetzung der Nazis für autogerechte Städte als Voraussetzung für eine „Volksmotorisierung“ mit. Albert Speer junior heute: „Auch seine (des Vaters; W.W.) Idee, die Bahnhöfe herauszulegen (...) und die Innenstadt frei von Schienen zu halten, finde ich sinnvoll.“<sup>34</sup>

*die „Volks-  
motorisierung“*

Die Volksmotorisierungspläne des italienischen und des deutschen Faschismus sollten nach einem Sieg der Achsenmächte im Zweiten Weltkrieg, der auch ein Krieg um Öl war, verwirklicht werden. Tatsächlich kam es zu dieser Volksmotorisierung, wenn auch nach der Niederlage der Regimes in Berlin, Rom und Tokio. Bis in die 1980er-Jahre hinein wurde diese Volksmotorisierung von den US-amerikanischen Öl- und Autokonzernen angeführt. Der

American Way of Life wurde in den OECD-Staaten zum Modern Way of Life. Indem die Volksmotorisierung „nur“ in den hochindustrialisierten kapitalistischen Staaten verwirklicht wurde, konnten die Aspekte „Endlichkeit des Öls“ und „Grenzen der Belastbarkeit des Weltklimas“ bis in die 1990er-Jahre hinein weitgehend aus den öffentlichen Debatten herausgehalten werden. Allerdings konzentrieren sich auch im Jahr 2011 noch 75 Prozent der Welt-Pkw-Flotte auf USA/Kanada, Japan, Australien/Neuseeland und die EU. In diesen Regionen leben allerdings nur rund 16 Prozent der Weltbevölkerung. Trotz beginnender Massenmotorisierung kamen in China und Indien auch im Jahr 2011 noch gerade mal rund 15 Pkw auf 1.000 Einwohner. In den USA gab es bereits im Jahr 2008 750 Pkw auf 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner, in der EU mit 27 Mitgliedstaaten waren es im Durchschnitt 470 Pkw, in Deutschland dann 504 und in Österreich sogar 513 Pkw je 1.000 Einwohner.<sup>35</sup> Oder auch in einem anderen Vergleich: Die Zahl der Autos in den vier deutschen Bundesländern Baden-Württemberg, Bayern, Nordrhein-Westfalen und Sachsen plus in Österreich und der Schweiz – insgesamt rund 25 Millionen – ist größer als die Zahl aller Autos in China und in Indien.

*Motorisierung  
in den Schwellenländern noch gering*

## 8. Ölknappheit, Ölkriege und arabischer Frühling

Vor dem Hintergrund dieser extrem ungleichen Verteilung der Welt-Pkw-Flotte, angesichts von Peak Oil und als Resultat der Unmöglichkeit einer „inneren Reform“ der Autogesellschaft müssen die gegenwärtigen Pläne der international tätigen Autokonzerne zur Motorisierung der Weltbevölkerung zu neuen großen Kriegen um Öl führen. Dabei wird es nicht zuletzt um die Frage gehen, die auch in der aktuellen Finanzkrise und bei der Dollar-Euro-Konkurrenz von großer Bedeutung ist: In welcher Währung wird der Lebenssaft des Weltkapitalismus in Zukunft fakturiert? Wird ein Barrel Öl weiterhin in US-Dollar gehandelt? Oder wird Öl künftig in Euro berechnet – dann vielleicht in der Euro-Währung eines Kern-Europas, nach Wiedereinführung von Drachme, Pesete, Escudo und italienischer Lira? Oder wird Öl doch gleich in chinesischer Währung, in Yuan respektive Renminbi, gehandelt werden?

*Krieg um  
Peak Oil*

Der Krieg zwischen Irak und Iran in den Jahren 1980 –1988 (der Westen unterstützte dabei beide Seiten, weil damit der Ölpreis historisch Niedrigst-Werte erreichte), die Kriege im Irak 1990/91

*Demokratie  
erhöht Ölpreis*

und 2003, der Krieg in Afghanistan, der bereits ein Jahrzehnt lang geführt wird, der neue Krieg in Libyen in den Jahren 2011 und 2012, der Bürgerkrieg in Syrien 2012 und die Zuspitzung des Konflikts mit dem Iran im selben Jahr könnten sich im Rückblick als Vorspiel für diese große und für ein zivilisiertes Überleben der Menschheit auf dem Planeten Erde entscheidende Auseinandersetzung um die letzten großen Ölreserven der Welt erweisen.

Es gilt, diesen verhängnisvollen Lauf der Weltgeschichte zu stoppen. Die arabische Revolte der Jahre 2011 und 2012 hat in vieler Hinsicht Vorbildcharakter. Das heißt jedoch auch: Demokratie in den Ölregionen wird auch den Ölpreis massiv erhöhen und unser Bewusstsein für die Notwendigkeit der Verkehrswende schärfen.

### **9. Notwendigkeit und Möglichkeit einer Verkehrswende**

*öffentliche  
Verkehrsmittel  
als Schlüssel*

Die Alternativen zu der beschriebenen und zerstörerischen Art von Auto- und Flugverkehrs-Mobilität sind seit Langem bekannt. Es geht tatsächlich um „vernetzte Mobilität“, bei der eine „Verkehrspolitik der drei V“, wie ich diese erstmals 1986 beschrieb<sup>36</sup>, entscheidend ist: Eine Politik erstens zur Vermeidung von Verkehren, zweitens zur Verkürzung der Verkehrswege und drittens zur Verlagerung verbleibender Verkehre auf Füße, Pedale und öffentliche Verkehrsmittel. Den nicht motorisierten Verkehrsarten – zu Fuß gehen und Rad fahren – und den öffentlichen Verkehrsmitteln kommt dabei die Schlüsselrolle zu.

*Neuwagen-  
käufer haben  
sich halbiert*

Die Menschen und insbesondere die Jugend dürften nicht der Grund dafür sein, wenn diese Alternativen nur in Ansätzen verwirklicht – und wenn sie in den großen Medien verschwiegen – werden. Die Autoindustrie ist entsetzt über die Tatsache, dass nach Angaben des deutschen Kraftfahrt-Bundesamtes sich im vergangenen Jahrzehnt der Anteil der Neuwagenkäufer im Alter von unter 30 Jahren von 17 auf 7 Prozent mehr als halbiert hat. Es handelt sich um einen Trend, den es in vielen westlichen kapitalistischen Ländern und nicht zuletzt im Autoland Nummer 1 gibt. Obwohl in den USA der Führerschein bereits mit 16 Jahren erworben werden kann, verfügen inzwischen deutlich weniger als die Hälfte der 16- bis 19-jährigen über einen Führerschein. Laut „New York Times“ lag dieser Anteil zehn Jahre zuvor bei zwei Drittel.<sup>37</sup> Den PR-Strategen der car2go- und car2home-Konzepte ist



bekannt, dass in Deutschland bereits 80 Prozent der 20- bis 29-Jährigen der Auffassung sind, dass man in der Stadt aufgrund des Vorhandenseins öffentlicher Verkehrsmittel überhaupt kein Auto brauche. Allein aus diesen Erkenntnissen speisen sich besagte Projekte wie car2go, mit denen die grundsätzliche Infragestellung dieser Art motorisierten Verkehrs relativiert oder vergessen gemacht werden soll. Greenwashing eben.

*Ohnmacht  
gegenüber  
motorisiertem  
Verkehr*

Walter Benjamin schrieb: „Marx sagt, die Revolutionen sind die Lokomotiven der Weltgeschichte. Aber vielleicht ist dem gänzlich anders. Vielleicht sind die Revolutionen der Griff des in diesem Zug reisenden Menschengeschlechts nach der Notbremse.“<sup>38</sup>

Benjamins Bildersprache zum Charakter von Revolutionen im Allgemeinen verdeutlicht überaus überzeugend die Notwendigkeit der Verkehrsrevolution im Besonderen.

Eine andere Welt ist möglich – eine andere Mobilität ist nötig.

*Winfried Wolf ist Chefredakteur von Lunapark21 – Zeitschrift zur Kritik der globalen Ökonomie. Er ist aktiv für die Bahnexperten-gruppe Bürgerbahn statt Börsenbahn und für das Bündnis „Bahn für Alle“. Er verfasste u. a. „Eisenbahn und Autowahn“ (Hamburg 1985, 1986 und 1992; Rasch & Röhring) und „Verkehr. Umwelt. Klima – Die Globalisierung des Tempowahns“ (Wien 2007 und 2009; Promedia). Er ist Mitherausgeber der Bücher „Stuttgart 21 – Wem gehört die Stadt? (Köln 2010) und „Stuttgart 21 plus – Die Antwort auf Heiner Geißler“ (Köln 2011).*

*Winfried Wolf hielt für die Arbeiterkammer Oberösterreich am 16. Februar 2012 ein Referat im Rahmen der AK-Veranstaltung „Fortschritt sozial-ökologisch gestalten“.*

#### **Anmerkungen**

1. Angaben zu Österreich hier und im Folgenden nach: Endbericht Pre-Feasibility-Studie zur Markteinführung Elektromobilität Österreich, herausgegeben von der Österreichischen Energie-Agentur, ohne Jahr (wohl 2010).
2. Wagner, M., „Verkehrter Verkehr“, in: Baukunst und Werkform, Nr. 1/1957. Ausführlicher in: Winfried Wolf, Verkehr. Umwelt. Klima – Die Globalisierung des Tempowahns, Wien 2009, S. 380 und 491.
3. Im Rahmen der – berechtigten! – feministischen Kritik an der oft männlich geprägten Statistik wurde eine zusätzliche und weitgehend neue Zielbewegung ermittelt: die Begleitwege in Form von „Kind zum Kindergarten bringen“, „Kind zur Schule“ oder „in den Musikunterricht“ bringen, die meist Frauen zu bewerkstelligen haben. An den Grundaussagen des genannten „festen

- Verkehrsbedürfnisses“ ändert sich dadurch jedoch nichts. Allerdings ließe sich diese Bewegungsart zu einem größeren Teil als „erzwungener Verkehr“ interpretieren: Die Wege in die Schule wurden immer weiter und – vor allem wegen des Autoverkehrs – immer gefährlicher.
4. Siehe Wolf, W., Eisenbahn und Autowahn, Hamburg 1992 (3. Aufl.), S. 655; Verkehr in Zahlen 2010/2011, hrsg. v. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung, Hamburg 2010.
  5. Die Bevölkerung in Deutschland zählte 2007 = 82,2, 2008 = 82,0 und 2009 = 81,8 Mio. Einwohner; die Zahl der registrierten Pkw betrug 39,9, 41,18 und 41,33 Mio. Einheiten; siehe Verkehr in Zahlen 2010/2011.
  6. Siehe Wolf, W., Globalisierung. Flugverkehr. Gegenwehr, Lunapark21 Extra03, September 2010; Basis: ICAO, Annual Report of the Council 2008 und 2010.
  7. Dass es bei allen bis Juli 2012 hergestellten 75 Exemplaren vom Typ A380 zur Rissbildung bei den Verbindungen zwischen Rumpf und Flügeln kommt, dass die Flugaufsichtsbehörden deswegen strenge regelmäßige Kontrollen dieser Flugzeuge anordneten, dass Airbus bisher kein bewährtes anderes Produktionsverfahren ohne Rissbildung entwickelt hat und deshalb zumindest bis Anfang 2013 weiter Flugzeuge mit Rissbildung baut – um später alle ausgelieferten Modelle nachzubessern ... all das zeigt, dass es einen enormen Konkurrenzdruck im Kampf Airbus (A380) gegen Boeing (Dreamliner) gibt und dass dabei auf problematische Weise mit dem Thema Sicherheit umgegangen wird. Selbst Tom Williams, Chef des A380-Programms, erklärte: „Wir haben (beim A380) die Grenzen antesten müssen.“ (Nach: Handelsblatt vom 12. Januar 2012)
  8. Zitiert bei von der Leyen, A., Die Eisenbahnpolitik des Fürsten Bismarck, Berlin 1914, S. 243f.
  9. Vgl. Vahrenkamp, R., Globale Luftfrachtnetze – Laufzeiten und Struktur, München 2012.
  10. Auf der Website „Carmageddon.com“ wird ein Videospiel angeboten, in dem die Spieler brutal Passanten mit ihren Autos um die Wette jagen. JetBlue benannte das Spezialticket nach dieser Website. Nach: Süddeutsche Zeitung vom 18. Juli 2011.
  11. Siehe Knoflacher H., Stehzeuge: Der Stau ist kein Verkehrsproblem, Wien-Köln-Weimar 2001; Knoflacher, H., Virus Auto. Die Geschichte einer Zerstörung, Wien 2009.
  12. Nach: Frankfurter Rundschau vom 1. Juli 2012.
  13. Auto Bild vom 30. September 2011 (Nr. 39).
  14. Zahlen nach den Angaben der Hersteller. BMW nennt z. B. für seine Pkw-Flotte des Jahres 2011 einen Durchschnittswert von 153,7 g CO<sup>2</sup>/km; Mercedes 168,4 g CO<sup>2</sup>/km. Die realen Werte liegen deutlich höher.
  15. In Deutschland reduzierte sich nach offiziellen Angaben der Durchschnittsverbrauch bei allen Pkw und Kombis (Benziner und Diesel-Pkw) von 9,1 l je 100 km im Jahr 1991 auf 7,5 l/100 km im Jahr 2009 oder um 18 Prozent (Verkehr in Zahlen 2010/2011, S. 302f.). Der Kraftstoffverbrauch je Pkw liegt damit noch deutlich über dem Niveau der 1950er- bis 1970er-Jahre. Seither hat sich das Gewicht je durchschnittlichem Pkw verdoppelt, die PS-Zahl verdreifacht und der Personenbesetzungsgrad um 20 Prozent reduziert. Da sich im genannten Zeitraum der Anteil der Pkw mit Klimaanlage von rund 15 Prozent auf rund 90 Prozent erhöhte und da der Spritverbrauch der Klimaanlage bei den genannten Angaben in der Regel unberücksichtigt bleibt, dürfte der tatsächliche Rückgang des Kraftstoffverbrauchs je Pkw deutlich niedriger ausgefallen sein als offiziell ausgewiesen.
  16. Vgl. Financial Times Deutschland vom 16. September 2011.
  17. Angaben nach: Süddeutsche Zeitung vom 20. September 2011.
  18. Nach: Christiane Kühl, „Raum und Trauma auf Chinas E-Automarkt“, in:

- Financial Times Deutschland vom 24. April 2012.
19. Siehe Christoph Ruhkamp, „Luxus mit Stütze“, in: Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 10. Juni 2011; Jens Tartler, „Ramsauer tauscht Chef für Elektroautos aus“, in: Financial Times Deutschland vom 23. September 2011.
  20. „Eine weiße Wabe steht auf Stelzen. Auf dem Dach sind 488 Solarmodule angebracht. Während das Haus Sonne tankt, lädt unter dem roboterartigen Gebäude ein Auto Strom. Der elektrisch betriebene Kleinwagen namens Leaf kommt von Nissan – und das Haus auch.“ (Financial Times Deutschland vom 6. Oktober 2011)
  21. Das gilt auch für China. Daimler-Chef Dietmar Zetsche äußerte jüngst, man setze beim neuen gemeinsamen – von BYD und Daimler hergestellten – E-Pkw vom Typ „Denza“ „vor allem auf die öffentliche Hand“. (Financial Times Deutschland vom 24. April 2012)
  22. In Deutschland steigt die Zahl der Verkehrstoten allerdings seit Herbst 2011 und im ersten Halbjahr 2012 wieder deutlich.
  23. Verkehrsofferzahlen nach: EU Energy and Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2010, Brüssel.
  24. Gietinger, K., Totalschaden – Das Autohasserbuch, Frankfurt am Main 2010.
  25. Interview mit Winfried Kretschmann in: Handelsblatt vom 14. März 2012.
  26. 90 Prozent aller Zugfahrten finden im Nahverkehr statt (bis 50 km Distanz). Von der gesamten Verkehrsleistung der Deutschen Bahn AG (Summe der Personenkilometer) entfallen noch mehr als 50 Prozent auf den Nahverkehr. Im Segment Fernverkehr werden meist die enorm hohen Infrastrukturkosten „vergessen“, die bei hohen Geschwindigkeiten (Ausbau der Westbahn) und den Großprojekten (Semmering! Koralm!) anfallen. Allein das fragwürdige Koralm-Projekt soll 10 Milliarden Euro teuer werden, was dem Sechsfachen des gesamten Jahresetats für ÖBB-Investitionen entspricht. Im Übrigen weist die Top-Klasse im Railjet („Business“ – zuvor „Premium“ genannt) einen durchschnittlichen Besetzungsgrad von weniger als 20 % aus, wobei dies bei Anrechnung des äußerst großzügigen Flächenbedarfs übertragen auf die Erste Klasse einer Auslastung von 10 Prozent und übertragen auf die Zweite Klasse („Economy“) einer nochmals deutlich niedrigeren Auslastung entspricht. Siehe ausführlich: Winfried Wolf, „Plädoyer für eine Bürgerbahn“, Rede auf der Tagung von Arbeiterkammer Wien und Gewerkschaft vida vom 20. Juli 2012 in Wien; Manuskript (die Rede wird demnächst von der AK Wien veröffentlicht).
  27. Diese Hitliste der zwölf größten Unternehmen der Welt lautet (in Klammern Land, Branche und Umsatzsumme in Mrd. US-Dollar für 2010): 1. Wal-Mart Stores (USA; Einzelhandel; 422), 2. Royal Dutch Shell (GB; Öl; 378), 3. Exxon Mobil (USA; Öl; 355), 4. BP (GB; Öl; 309), 5. Sinopec Group (China; Öl; 273), 6. China National Petroleum (China; Öl; 240), 7. State Grid (China; Versorger; 226), 8. Toyota Motor (Japan; Auto; 222), 9. Japan Post Holdings (Japan; Post; 203), 10. Chevron (USA; Öl; 196), 11. Total (USA; Öl; 186), 12. ConocoPhillips (USA; Öl; 184). Nach: Global 500, Fortune (USA) vom 8. August 2011.
  28. Siehe Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 19. August 2011 (zu Daimler); Handelsblatt vom 16. März 2010 (zu VW/Porsche).
  29. Boeing ist der größte Rüstungskonzern der USA; EADS/Airbus ist der größte Rüstungskonzern Kontinentaleuropas. Die US-Regierung postuliert, dass Airbus in den vergangenen 25 Jahren „illegale Subventionen“ in Höhe von 205 Milliarden US-Dollar erhalten habe. Auf vergleichbarer Höhe soll die Subventionierung von Boeing liegen – so der Vorwurf von EU-Kommission und EADS/wsAirbus gegenüber Boeing. Vgl. Wolf, W., Globalisierung. Flugverkehr. Gegenwehr, a. a. O.
  30. Manager Magazin vom 5. Juli 2007; Süddeutsche Zeitung vom 15. Juli 2011.
  31. Angaben zu Air Berlin nach: Berliner Zeitung vom 11. Oktober 2011 und

- Süddeutsche Zeitung vom 4. Oktober 2011.
32. Jüngst war ich Gast bei einem bekannten Schauspieler, der bekannte, keine Ausgaben für sein teures Pkw-Modell zu haben, da dieses vom deutschen Premium-Hersteller „gestellt“ werde.
  33. Angaben nach: EU Energy and Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2010.
  34. In: Spiegel vom 8. November 1999. Das erste Speer-Zitat in: Financial Times Deutschland vom 9. September 2011. Interessanterweise gibt es beim Projekt „Stuttgart 21“ erhebliche Anleihen bei NSDAP-Plänen. Nach dem Besuch Adolf Hitlers am 1. April 1938 in Stuttgart wurden dort die Pläne zur Neugestaltung der Stadt konkretisiert. Danach sollte der Hauptbahnhof – damals wie heute der Bonatzbau – in den Rosensteinpark verlegt, aus dem Kopfbahnhof ein Durchgangsbahnhof und das bisherige Bahnhofsgelände für eine Bebauung und Straßenerschließung im NS-Stil genutzt werden. Siehe Lösch/Stocker/Leidig/Wolf (Hrsg.), Stuttgart 21 – Oder: Wem gehört die Stadt, Köln 2010.
  35. Aktuelle Zahlen nach: Verkehr in Zahlen, Ausgabe 2010/2011, S. 320.
  36. Wolf, W., Eisenbahn und Autowahn, Hamburg 1986 (und 1987 und 1992); englisch: Wolf, W., Car-Mania – A Critical History of Transport, London 1998.
  37. Winkler, W., „Pioniergeist am Lenkrad“, in: Süddeutsche Zeitung vom 3. April 2012.
  38. Benjamin, W., Gesammelte Schriften, Frankfurt am Main 1999, Band V/2, Das Passagenwerk, S. 1232.

INSTITUT FÜR SOZIAL- UND WIRTSCHAFTSWISSENSCHAFTEN

# WISO

WIRTSCHAFTS-UND SOZIALPOLITISCHE ZEITSCHRIFT

Die Zeitschrift WISO wird vom Institut für Sozial- und Wirtschaftswissenschaften (ISW) herausgegeben. Sie dient der Veröffentlichung neuer sozial- und wirtschaftswissenschaftlicher Erkenntnisse sowie der Behandlung wichtiger gesellschaftspolitischer Fragen aus Arbeitnehmersicht.

Lohnpolitik, soziale Sicherheit, Arbeitsmarkt und Arbeitslosigkeit, Arbeit und Bildung, Frauenpolitik, Mitbestimmung, EU-Integration - das sind einige der Themen, mit denen sich WISO bereits intensiv auseinander gesetzt hat.

WISO richtet sich an BetriebsrätInnen, GewerkschafterInnen, WissenschaftlerInnen, StudentInnen, Aktive in Verbänden, Kammern, Parteien und Institutionen sowie an alle, die Interesse an Arbeitnehmerfragen haben.

Erscheinungsweise: vierteljährlich

Preise:\* Jahresabonnement EUR 22,00 (Ausland EUR 28,00)  
Studenten mit Inskriptionsnachweis EUR 13,00  
Einzelausgabe EUR 7,00 (Ausland EUR 12,00)

(\* Stand 2005 - Die aktuellen Preise finden Sie auf unserer Homepage unter [www.isw-linz.at](http://www.isw-linz.at))

Wir laden Sie ein, kostenlos und ohne weitere Verpflichtungen ein WISO-Probeexemplar zu bestellen. Natürlich können Sie auch gerne das WISO-Jahresabonnement anfordern.

Informationen zum ISW und zu unseren Publikationen - inklusive Bestellmöglichkeit - finden Sie unter [www.isw-linz.at](http://www.isw-linz.at).



Oberösterreich

## BESTELLSCHEIN\*

Bitte senden Sie mir kostenlos und ohne weitere Verpflichtungen

- 1 Probeexemplar der Zeitschrift WISO
- 1 ISW Publikationsverzeichnis

Ich bestelle \_\_\_\_\_ Exemplare des WISO-Jahresabonnements (Normalpreis)

Ich bestelle \_\_\_\_\_ Exemplare des WISO-Jahresabonnements für StudentInnen mit Inskriptionsnachweis

\* Schneller und einfacher bestellen Sie über das Internet: [www.isw-linz.at](http://www.isw-linz.at)

Name \_\_\_\_\_

Institution/Firma \_\_\_\_\_

Straße \_\_\_\_\_

Plz/Ort \_\_\_\_\_

E-Mail \_\_\_\_\_

### BESTELLADRESSE:

ISW  
Volksgartenstraße 40, A-4020 Linz  
Tel. ++43/732/66 92 73  
Fax ++43/732/66 92 73-28 89  
E-Mail: [wiso@akooe.at](mailto:wiso@akooe.at)  
Internet: [www.isw-linz.at](http://www.isw-linz.at)