– erste verabschiedete Fassung vom 27.4. 2012 –

Problem und Ansatz
Was bedeutet das konkret?
Charakter und Arbeitsweise der Initiative
Zur Liste der UnterzeichnerInnen/UnterstützerInnen

Ständig hören wir, die Mobilität nehme weiter zu, wir seien heute so mobil wie noch keine Generation vor uns. Diese Behauptung ist einfach falsch: Zweifellos fahren und fliegen wir heute viel weiter als alle Generationen vor uns, aber wir erreichen keinesfalls mehr Ziele, Orte, Gelegenheiten oder Freunde als frühere Generationen. Alle Forschungen zum Verkehrsverhalten zeigen: In allen Gesellschaften und zu allen Zeiten haben sich die Menschen ihre Dörfer und Städte so eingerichtet, dass man im Mittel ungefähr drei Wege am Tag unternimmt und dafür ca. eine Stunde unterwegs ist. Das war vor hundert Jahren genauso wie heute, das ist in Afrika genauso wie in Los Angeles.

Was sich aber in den letzten Jahrzehnten stark verändert hat ist unser Verkehr: Wir reisen heute oft, vor allem aber weit, und auch unsere Nahrungsmittel und Güter werden immer weiter transportiert. Unser Leben spielt sich an immer weiter voneinander entfernten Orten ab. Im täglichen Leben ist das Auto zur Triebfeder dieses Lebensstils geworden; vielen ist kaum noch bewusst, dass man auch zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit Bus und Bahn mobil sein kann. Das ist auf die fatale Gleichsetzung von Mobilität und (motorisiertem) Verkehr zurückzuführen. Aber: Es geht bei Mobilität um die Erreichbarkeit von Arbeitsplatz, Einkaufen, Arztpraxis, Schule usw.

Mit der Entwicklung der motorisierten Transportmittel in den letzten 200 Jahren gingen uralte Menschheitsträume in Erfüllung: vom Fliegen, vom Reisen, von unabhängiger individueller Mobilität. Es wurde immer mehr Menschen möglich, bequemer, sicherer und mit mehr Gepäck oder Gütern auch größere Entfernungen in kürzerer Zeit zurückzulegen. Es wurde aber von Anfang an versäumt, diese auch sozialen Errungenschaften in Bahnen kollektiver Nutzung zu lenken. Fortschrittsglaube, individuelle Wünsche und die Interessen der Fahrzeug-, Straßenbau und Mineralölindustrie verbanden sich dann mit den Jahren zu einer unheiligen Allianz: Der

Verkehr wurde so individualisiert, beschleunigt und verbreitet, dass wir heute in erster Linie Getriebene dieser Entwicklung sind. Der heutige Verkehr ist mit hohen gesellschaftlichen Kosten und Umweltbelastungen verbunden und verschlechtert die Lebensqualität zusehends:

- Wir steuern auf eine Klimakrise kaum abschätzbaren Ausmaßes zu, und der Verkehr hat erheblichen Anteil daran. Betroffen vom Klimawandel sind alle Menschen, aber ganz besonders auch solche, die überhaupt nicht am modernen Verkehr teilnehmen.
- Der Energiehunger unserer Verkehrssysteme (etwa 25% des fossilen Energieverbrauchs weltweit!) ist nicht mehr mit nachhaltiger Entwicklung vereinbar: Das Fördermaximum bei Erdöl ist überschritten, fossiler Treibstoff wird zukünftig immer teurer werden. Auch sogenannte „Bio-Kraftstoffe“ können diese Probleme nicht lösen, tragen aber dazu bei, den Hunger weltweit zu verschärfen.
- Verkehrslärm und Luftverschmutzung verursachen Erkrankungen der Menschen, und oft sind vor allem ärmere Teile der Bevölkerung betroffen. Bei Verkehrsunfällen kommen weltweit mehr als eine Million Menschen jährlich ums Leben; mehrere Millionen Menschen werden verletzt und tragen oft bleibende Schäden davon.
- Schon jetzt sind fünf Prozent von Deutschland (16.000 km²) durch Verkehrsflächen versiegelt, und immer noch mehr Parkraum und Straßen reduzieren die verfügbaren Flächen für Parks, Erholungsgebiete, Spielflächen, Stadtbild und Natur.

Das „Entwicklungsmodell“ unserer Gesellschaft beruht vor allem darauf, dass immer mehr Verkehrswege für immer schnellere und größere Fahrzeuge, Züge, Schiffe, Flugzeuge usw. geschaffen wurden: Das Wachstum des Personen- und Güterverkehrs wurde massiv gefördert. Einkaufszentren „auf der grünen Wiese“ entstanden; nahräumliche Strukturen „an der Ecke“ verschwanden. Für kleine Mobilitätsbedürfnisse muss man heute oft weit fahren, verbraucht viel Kraftstoff, Geld, Fläche sowie Zeit und erzeugt Abgase und Lärm: Viel Verkehr für wenig Mobilität. Eine Fortsetzung dieser Verkehr erzeugenden Politik bedient unter dem Vorwand von Wirtschaftsförderung und Beschäftigungssicherung starke Einzelinteressen und vergrößert damit gleichzeitig die automobile Abhängigkeit und die Schwierigkeit eines notwendigen Paradigmenwechsels.

Das Netzwerk Solidarische Mobilität will dieses Politik- und Entwicklungsmodell beenden. Eine Weiter-so-Politik in Deutschland, die pures Verkehrswachstum um des Wachstums willen verfolgt, verliert die konkreten Mobilitätsbedürfnisse der Menschen, um die es eigentlich geht, aus dem Blick und gefährdet sogar künftige Mobilität: Wenn die Kraftstoffpreise wie absehbar weiter steigen, stecken Millionen Menschen in der Sackgasse, weil keine Alternativen zum Autoverkehr aufgebaut wurden. Mit der Fixierung auf Straßenbau und Autoverkehr werden die heutigen, nicht nachhaltigen Strukturen betoniert und zukünftig viele Menschen von der Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ausgeschlossen, ‚Mobilitätsarmut‘ wird immer alltäglicher. Wir setzen uns für eine grundsätzlich andere Politik ein:

□□□□□ Wir wollen eine solidarische und ökologische Mobilitätspolitik!

Die Gleichsetzung von Mobilität und Verkehr führt uns in eine Sackgasse – mehr Verkehr bedeutet heute nicht mehr, sondern weniger Lebensqualität. Ein Weg aus der Sackgasse ist möglich: Viel Mobilität mit wenig Verkehr ist z.B. in einer Stadt möglich, in der alle Läden, Geschäfte, ÄrztInnen, Apotheken und Freizeiteinrichtungen in der Nähe erreichbar sind – am besten mit dem Fahrrad oder zu Fuß. Sind die Wege kurz, spielt die Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs keine Rolle mehr; Verkehr wird vermieden – ohne dass die Mobilität eingeschränkt wird!

Mobilität ist ein Menschenrecht.. Mobilität muss daher auch noch für unsere Kinder und Enkel und sie muss weltweit möglich sein. Dazu aber muss der Verkehrsaufwand unserer heutigen Generation reduziert werden. Wir brauchen eine konsequente Ausrichtung der Politik an Mobilität: Mobilität ist zu sichern, Verkehr hingegen zu reduzieren.

Was bedeutet das konkret?

1. Bewegungsfreiheit und faire Mobilität

Unsere Initiative will Mobilität sichern, nicht Verkehrswachstum erzeugen. Verkehr und Verkehrswachstum sind weder wünschenswerte Ziele einer Gesellschaft noch unvermeidlich. Wir wollen den Profiteuren dieses Wachstums entgegentreten, das oft aus angeblichen Zwängen resultiert. Wir wollen die Wirtschaftsweise, die Städte und die Infrastrukturen so gestalten, dass mehr Mobilität als heute möglich wird: Nahräumliche Stadt- und Regionalstrukturen erleichtern eine geschlechtergerechte Teilung der Erwerbs- und Sorgearbeit. Armut darf ebenso wenig vom Zugang zu Mobilität ausschließen wie Alter oder gesundheitliche Einschränkungen. Wenn wegen kommunaler Sparzwänge die Mobilitätsalternativen zum Auto wegfallen, nimmt die Abhängigkeit vom Auto zu – auch für die steigende Zahl älterer Menschen. Mobilität ermöglicht gesellschaftliche Teilhabe. Es ist ein Gebot der Gerechtigkeit, möglichst überall gute, barrierefreie und günstige öffentliche Mobilitätsangebote zu schaffen: Wenn uns das nicht gelingt, wird die Polarisierung und Aufteilung der Gesellschaft voranschreiten, dann werden zunehmend Menschengruppen von Teilhabe ausgeschlossen.

Ein Schlüsselanliegen unserer Initiative ist deshalb vor allem die Schaffung von weitgehender Barrierefreiheit: Allein schon aus Gründen der demographischen Entwicklung ist dies geboten. Mobilität ist auch künftig dort zu sichern, wo nur noch wenige wohnen und wo Bus und Bahn wenig attraktiv sind. Und Finanzierung und Gestaltung unserer Verkehrsstrukturen müssen fairer werden: Derzeit werden teure Strukturen, die vor allem von den „kaufkräftigen“ Bevölkerungsteilen genutzt werden, vor allem aus Steuern (und damit von allen Einwohnern)

finanziert. Wir wollen Verkehrsstrukturen grundsätzlich nach dem **Verursacherprinzip** finanzieren: Wer viel und weit fährt und wer viel Lärm, Abgas und Treibhausgase ausstößt, muss mehr zur Finanzierung beitragen als RadfahrerInnen oder FußgängerInnen, die kaum Kosten verursachen, aber von den Abgasen geschädigt werden.

2. Lebenswerte Städte und Dörfer

Städte und Gemeinden sollen für alle lebenswert sein. Umweltgerechtigkeit bedeutet für uns das Menschenrecht auf körperliche Unversehrtheit, auch der Schutz von AnwohnerInnen von Hauptstraßen vor Verkehrslärm und Luftverschmutzung. Flächen zum Spielen und für Naherholung können wir dann zurückgewinnen, wenn wir Mobilität nahräumlich, also mit weniger Verkehr anbieten. Dazu wird eine neue Philosophie der Stadt- und Raumplanung benötigt, die sich an der Mobilität und nicht am Verkehr orientiert. Die beeindruckenden Beispiele vieler Kommunen auf dem Weg zu einer mobilitätsorientierten und verkehrssparsamen Stadt können als Ansporn und Anregung dienen: Sie zeigen, dass sich mit den entsprechenden Angeboten auch die Lebensstile der Menschen ändern – hin zu mehr Nachhaltigkeit und Lebensqualität.

3. Klimawandel bremsen an die globale Zukunft denken

Der weltweite Klimawandel, zu dem der heutige Verkehr in erheblichem Maße beiträgt, muss möglichst rasch gebremst werden, und neue Globalisierungskonzepte sind zu entwickeln. Die Zunahme der weltweiten Warenströme ist auch darin begründet, dass die Luft- und Seeverkehre die durch sie verursachten Schäden in keiner Weise decken: Unsere Gesellschaften subventionieren derzeit in großem Maße gerade die Verkehre, die besonders umweltschädlich sind und die unsere Wirtschafts- und Sozialstrukturen gefährden. Profiteure sind auch global agierende Konzerne, die sich jeglicher Verantwortung entledigt haben. Nur Aufgrund dieser Auslagerung der tatsächlichen Kosten ist es bislang so billig, Waren rund um den ganzen Globus zu transportieren und die Produktion auf viele weit voneinander entfernte Orte zu verlagern, um geringere Sozial- und Umweltstandards in anderen Ländern auszunutzen. Wir brauchen stattdessen wieder eine stärkere Regionalisierung der Produktion, um Transportwege zu minimieren.

4. Mehr Platz für Fuß- und Radverkehr

Rad- und Fußverkehr sind umweltfreundliche und sozialverträgliche Formen von Verkehr; sie bringen Menschen mit wenig Lärm, Abgasen, CO_2, fossiler Energie und Flächenbedarf ans Ziel. Wir fordern eine Politik, die Fuß- und Radverkehr Vorrang gewährt und attraktiver macht. Dazu gehört auch eine ausreichende Finanzierung, die sich an der Verkehrsleistung orientiert.

5. Ausbau und Vorrang des Öffentlichen Verkehrs

Nur mit einem guten Bus- und Bahnsystem kann die Mobilität für (wirklich) alle Menschen auch zukünftig sichergestellt und können AutofahrerInnen zum Umsteigen bewegt werden. Angesichts langfristig stark steigender Mobilitätskosten bietet der Öffentliche Verkehr eine für jedeN bezahlbare Alternative. Ein attraktiver Nahverkehr reduziert zudem (auch dank guter Auslastung der Verkehrsmittel) die ökologischen Belastungen und schafft mehr Lebensqualität und Freiräume. Bus und Bahn ist deshalb Priorität vor dem motorisierten Individualverkehr zu geben, sowohl in Hinblick auf die Finanzierung als auch auf Platz. Als erster Schritt sind die diversen Hemmnisse und Barrieren, die eine Nutzung des öffentlichen Verkehrs derzeit massiv erschweren, abzubauen. Zu diesen Barrieren zählen vor allem die hohen Kosten und die unübersichtliche Tarifstruktur.

6. Güterverkehr reduzieren

Die Transportleistung im Güterverkehr hat sich allein in den letzten 25 Jahren mehr als verdoppelt, aber die Transportmenge ist nahezu unverändert. Ursache für die Zunahme des Güterverkehrs sind unter anderem die geänderten Produktionsabläufe. Gleichzeitig werden die Liefer- und Transportketten immer komplexer. Der Transport von Gütern, speziell auf der Straße, hat negative Folgen für Umwelt, Gesundheit und Lebensqualität, denn der Lkw-Verkehr produziert Treibhausgase, Lärm und gesundheitsschädliche Stickoxide und Rußpartikel.

Es geht darum, den Verkehr wieder auf den ursprünglichen Zweck zu reduzieren: zielgerichtet mobil zu sein. Das gilt für Menschen und Güter gleichermaßen. Das setzt allerdings einen Wertewandel und ein neues Bewusstsein von Lebensqualität voraus, in dem andere Prioritäten gesetzt werden, als Güter aller Art um die Welt zu bewegen und überall im Supermarkt-Regal zu haben. Wir müssen uns darüber klar sein, dass wir als Verbraucherinnen und Verbraucher die Nachfrage steuern, die dieses irrsinnige Aufkommen nach sich zieht, besonders im Bereich der Verbrauchsgüter und Nahrungsmittel. Es müssen aber auch gesetzgeberische und fiskalische Maßnahmen ergriffen werden, damit es zur Reduzierung von unsinnigen Transporten, zur Verlagerung auf Bahn und Schiff und zu mehr Effizienz von Transporten kommt.

7. Bürgerteilhabe ist unverzichtbar

Unsere Initiative tritt dafür ein, dass bei der Mobilitäts- und Infrastrukturplanung alle Beteiligten und Betroffenen von Anfang an einbezogen werden müssen – denn um deren Mobilität geht es! NutzerInnen und Betroffene wissen am besten, welche Mobilität sie brauchen und was beispielsweise als AnwohnerInnen auf sie zukommt. Große Infrastrukturprojekte müssen nach umfassender und frühzeitiger Bürgerbeteiligung basisdemokratisch entschieden werden.

8. Sozialökologischer Umbau der Wirtschaft

Angesichts der zunehmenden Knappheit des leicht förderbaren Erdöls und der resultierenden Verteuerung sind Krisen in der Fahrzeug-, Luftfahrt- und Mineralölindustrie unabwendbar. Mittelfristig ist es unsinnig, deren Umbau durch Subventionen zu verschleppen, und es ist nicht mit den Klimazielen vereinbar, ihn durch Erschließen unkonventioneller Ölvorkommen wie etwa Teersänden zu verzögern. Dagegen setzen wir auf Transformation: den planmäßigen Ausbau von Bahn und (Elektro-) ÖPNV, Stadtumbau, regionale Wirtschafts-kreisläufe, Konversion, Reparatur- und Recyclingoffensiven. Dazu kommt eine Arbeitsmarkt- und Arbeitszeitpolitik, die die Neuorientierung der Beschäftigten unterstützt und soziale Absicherung garantiert.

Charakter und Arbeitsweise der Initiative

Das Netzwerk Solidarische Mobilität versteht sich als Netzwerk für alle, die Mobilität für wichtiger als Verkehrswachstum halten. Wir wollen Akteure, Erfahrungen und Fähigkeiten bündeln, um die derzeitige Situation und Politik zu verändern. Dazu benötigen wir keine besondere theoretische, weltanschauliche, religiöse oder ideologische Basis. Wir verstehen die Vielfalt unterschiedlicher Blickwinkel und Zugangsformen vor allem als Stärke; wobei immer die Menschen (und nicht die Fahrzeuge) im Vordergrund stehen müssen.

Die Initiative hat eine offene Struktur: Verbände, Einzelpersonen, Bürgerinitiativen, lokale Gruppen, NGOs, Gewerkschaften, Aktionsgruppen, Kampagnen-Teams und sonstige Initiativen können mitwirken. Die Mitgliedschaft von Parteien ist nicht möglich, um Vereinnahmungen zu vermeiden. MandatsträgerInnen sind aber willkommen. Es gibt allerdings auch Grenzen der Offenheit: rassistische, menschenfeindliche oder chauvinistische Positionen und Akteure haben keinen Platz.

Die Grundlage unserer Zusammenarbeit sind Kooperation, Motivation und Konsenskultur. Dazu gehört das Prinzip der Gewaltfreiheit auch in der Kommunikation. Meinungsverschiedenheiten sollen offen und respektvoll austragen werden, wobei unterschiedliche Positionen in Detailfragen auch nebeneinander stehen können. Im Rahmen des Grundkonsenses sind die jeweils agierenden Gruppen autonom. Über Koordination, Außenvertretung, Schwerpunkt-Aktivitäten und den Einsatz der Mittel wird basisdemokratisch beraten und entschieden – mit Rücksicht auf die Besonderheiten der beteiligten Organisationen. Aufklären, Wissen vermitteln, motivieren, vernetzen und politischen Druck entfalten sind Ziele und Elemente unserer Arbeitsweise. Von Publikationen über Workshops, Konferenzen, Öffentlichkeitsarbeit und Politikbeeinflussung bis zu phantasievollen Performances, Kampagnen, Demonstrationen und Aktionen des zivilen Ungehorsams ist alles möglich und

erwünscht. Dabei legen wir Wert auf demokratischen und kulturvollen Charakter der Aktivitäten. Wir suchen Kontakt und Austausch mit Aktiven, Gleichgesinnten in anderen Ländern und unterstützen die internationale Vernetzung.

UnterzeichnerInnen/UnterstützerInnen

Folgende Personen haben an der Erarbeitung der Erklärung mitgearbeitet und/oder unterstützen sie. Wenn Sie die Erklärung auch unterzeichnen wollen und hier als Unterstützer/in mit Ihrem Namen und ggf. Ihrer Organisation erscheinen wollen, dann schreiben Sie eine Mail an info@solimob.de .

Dr. Torsten Bähr, GRÜNE LIGA e.V. - Bundeskontaktstelle Verkehr
Petra Beck, Allgem. Behindertenverband in Deutschland, ABiD
Dominik Fette
Dr. Axel Friedrich, ehem. Leiter der Abteilung Verkehr und Lärm im UBA Julia Fröbel, Green City e.V. Martin Glöckner, Green City e.V.
Wolfram Günther, Sprecher im Bundesnetzwerk Verkehr mit Sinn
Christof Hertel, European Institute for Sustainable Transport (EURIST)
Dr. Bernhard Knierim, Bahn für Alle
Stephan Kühn, verkehrspol. Sprecher der Bundestagsfraktion B‘90/Grüne
Dr. Conrad Kunze, Sprecher im Bundesnetzwerk für Verkehr mit Sinn
Monika Lege, Robin Wood, Verkehrsreferentin
Sabine Leidig, verkehrspol. Sprecherin der Bundestagsfraktion DIE LINKE.
Stefan Lieb, Umkehr e.V., FUSS e.V.
Karl-Heinz Ludewig, FUSS e.V.
Dr. Wolfgang Neef, wiss. Beirat von Attac, NaturwissenschaftlerInnen-Initiative (Vorstandsmitglied), verdi
Dr. Werner Reh, BUND, Verkehrsreferent
Sebastian Rüter, EVG, Gewerkschaftssekretär für Verkehrspolitik und Internationales
Klaus Schotte, Robin Wood, Verkehrsreferent Andreas Schuster, Green City e.V. und Netzwerk Slowmotion
Heidi Tischmann, VCD, Referentin für Verkehrspolitik
Dr. Manfred Treber, Germanwatch, Klima- und Verkehrsreferent
Michael Ziesak, VCD, Bundesvorsitzender

Von weiteren Personen steht das Einverständnis für diese Liste noch aus.