



# EINE ERFAHRUNG DES MÖGLICHEN

## Die Corona-Krise und die Verkehrswende

In Krisenzeiten ist stets von Gewinnern und Verlierern die Rede – und von Chancen. Hoffnung und Verzweiflung liegen nah beieinander. Des einen Freud ist des anderen Leid. Das gilt auch für die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf das individuelle Mobilitätsverhalten sowie auf die übergeordnete Verkehrspolitik.

**I**nzwischen ist es rund ein halbes Jahr her, dass das öffentliche wie private Leben in Deutschland eingeschränkt wurden, um die Ausbreitung des Corona-Virus einzudämmen. Der frühlingshafte März und April, als fast alle Institutionen und Geschäfte geschlossen waren, bleiben dabei in besonderer Erinnerung. Kollektive Verunsicherung, aber auch tiefe Solidarität lagen in der Luft. Vielerorts war die Rede von einem individuellen wie gesellschaftlichen Innehalten; von einem Moment der Reflexion und Stille. Wer vor die Haustür trat, erlebte ruhige

Stadtviertel und leere Straßen. Eine Messung in Nordrhein-Westfalen an einem Wochenende im März zeigte, dass der Verkehr in dem Bundesland um 70 Prozent im Vergleich zum Vorjahr zurückgegangen war.<sup>1</sup> In Köln waren in der letzten Märzwoche 50 Prozent weniger Autos auf den Straßen unterwegs als im Vorjahr.<sup>2</sup> Für viele Menschen bedeutete dies eine Verbesserung der Lebensqualität: Mit dem Verkehr gingen auch Lärm und Luftverschmutzung zurück. Stattdessen waren zwitschernde Vögel zu hören, und die Wege frei für spielende Kinder und flanierende Personen.



SDOT Photos/ Flickr (CC BY-NC 2.0, <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/2.0/>)

## Erfahrungen einer anderen Welt, die Spuren hinterlassen

Diese Erinnerung bleibt – auch als Erleben einer anderen Welt. Die Corona-Krise hat unmittelbar aufgezeigt, was möglich ist und wie angenehm verkehrsberuhigte Straßen und Viertel sind. Wichtiger aber noch: Die Corona-Krise hat entgegen aller neoliberalen Erzählungen die Handlungsmöglichkeiten der Politik, der Staats- und Stadtregierenden, erfahrbar gemacht. Auf Bundesebene zeigt sich dies an der endlich über Bord geworfenen schwarzen Null. Der Staat kann milliardenschwere Kredite aufnehmen, um dringend notwendige Unterstützung zu leisten sowie zukunftsfähige Investitionen zu tätigen. Wo ein (Gestaltungs-)Wille ist, ist auch ein Weg. Dies hat sich auf lokaler Ebene ebenfalls in unterschiedlichen Bereichen gezeigt, darunter in der Verkehrspolitik. In Berlin sind die zahlreichen Pop-up-Radwege ein beliebtes Beispiel. Mittels gelber Linien und Baustellenbaken wurden rechte Fahr- oder Parkstreifen kurzerhand zu Radwegen umgewidmet. So wurde in einigen Bezirken effektiv und rasch Platz umverteilt vom Auto hin zum Fahrrad. Möglich wurde dies durch die Verordnung zur Eindämmung der Covid-19-Pandemie und der darin genannten Mindestabstandsregelungen. Für die Überführung in permanente Radverkehrsinfrastruktur müssen nun neue straßenverkehrsbehördliche Anordnungen erfolgen und damit auch einige der Versprechen des Berliner Mobilitätsgesetzes (2018), das einen Vorrang von Fahrrad, Fuß, Bahn und Bus gegenüber dem Auto vorsieht, endlich eingelöst werden. Ein Rückbau der Pop-up-Radwege scheint un-

vorstellbar – zu verheerend wäre diese Symbolik in Zeiten der sich verschärfenden Klimakrise. Klima- und Fahrrad-AktivistInnen würden mit Sitzblockaden um jeden Meter Radweg kämpfen. Bereits jetzt hat die politische Bewegung für eine Verkehrswende und spezifisch für breit ausgebaute, sichere Radinfrastruktur, durch die Corona-Krise Fahrtwind aufgenommen. Der Protest ist sichtbar und kreativ: In einem Bezirk wurde mit einer Menschenkette ein Pop-up-Radweg gebildet, in einem anderen haben AktivistInnen nachts einen Radweg auf die Straße gemalt.

## Fahrrad-Boom und ÖPNV-Crash

Diese Forderungen werden untermauert von Statistiken, die zeigen, dass das Fahrrad zu den eingangs erwähnten Krisengewinnern zählt. „Ausverkauft: Der unglaubliche Fahrrad-Boom“, titelt die Deutsche Welle im Juni 2020.<sup>3</sup> Mitunter kam und kommt es zu Engpässen bei der Lieferung von Rädern oder Ersatzteilen. Der Mai war der umsatzstärkste Monat, den die Branche je erlebt hat. Aus Angst vor erhöhter Ansteckungsgefahr in Bussen und Bahnen sind viele Menschen auf das Fahrrad umgestiegen – und erfahren dabei sowohl, wie viel Spaß es machen kann, auf zwei Rädern unterwegs zu sein, als auch, wie viele Hindernisse einem dabei in den Weg gelegt werden. Diese Hindernisse rühren von einer Verkehrspolitik, die das Auto in das Zentrum stellt. Ihm wird am meisten Platz zugestanden und es wird auf vielfältige Art und Weise subventioniert (z. B. durch zu geringe Parkraumbewirtschaftung, Dieselsubventionen oder Dienstwagenprivileg). Und nun erfährt

ausgerechnet das ohnehin schon privilegierte Auto erneut mehr Zuspruch. Denn wer aus Infektionsschutzgründen nicht (mehr) Bus und Bahn oder Fahrrad fahren möchte, steigt wieder verstärkt in den eigenen oder gemeinsam genutzten Wagen.

Zu den Verlierern der Krise gehört somit der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV). In ländlichen Regionen war die Nachfrage zwischenzeitlich um 90 Prozent eingebrochen, in Städten um bis zu 80 Prozent.<sup>4</sup> Auch wenn die Nutzung wieder etwas zugenommen hat – insbesondere durch die Wiederöffnung der Schulen nach den Sommerferien – ist vielerorts nur ein Bruchteil der sonst üblichen Fahrgäste unterwegs. Der Fahrplan bleibt jedoch meist unverändert, um das Angebot zu wahren. So sind Einnahmen gesunken, doch die laufenden Kosten bleiben. Unter dieser Diskrepanz leiden die zumeist ohnehin leeren Kassen der öffentlichen wie privaten Verkehrsunternehmen, die bis Jahresende mit Verlusten von fünf bis sieben Milliarden Euro rechnen.<sup>5</sup> In dem Anfang Juni beschlossenen Konjunkturpaket der Bundesregierung sind zweieinhalb Milliarden Euro als Beihilfe aus dem Haushalt des Bundes vorgesehen; die Bundesländer wollen dieselbe Summe beisteuern.<sup>6</sup>

### Konjunkturpaket für Klimakiller statt klimaverträgliche Mobilität

Hingegen wurden im selben Konjunkturpaket der Lufthansa insgesamt neun Milliarden Euro versprochen – und dies ohne Auflagen etwa für eine Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen. Und während in anderen Staaten längst ein Datum für das Verbot von Verbrenner-Autos beschlossen wurde (z. B. in Norwegen 2025 oder in Frankreich 2040), debattierten die Verantwortlichen in Deutschland noch im Jahr 2020 über eine Kaufprämie für Autos mit Diesel und Benzinern. Dass diese Diskussion überhaupt so lange geführt wurde, zeigte erneut die Macht der Automobilindustrie und ihres Interessenverbandes. So legt die Corona-Krise den Finger in die Wunde und offenbart die hiesigen Macht- und Kraftverhältnisse.

„Wer übernimmt die Lobby von 14 Millionen Haushalten (also etwa 28 Millionen Menschen), die kein Auto haben wollen, keines fahren oder es sich schlichtweg nicht mehr leisten können?“, fragt die Mobilitätsexpertin Katja Diehl pointiert.<sup>7</sup> Die fünf Milliarden Euro für den ÖPNV werden, wenn überhaupt, die größten Löcher in den Budgets der Verkehrsunternehmen stopfen können. Doch was es eigentlich braucht, ist bereits jetzt ein besseres Angebot, das für alle Menschen bezahlbar bzw. am besten kostenlos ist. Das ist, neben Fuß- und Radverkehr, die Basis für klimaverträgliche Mobilität – und für diese müssen jetzt die Weichen gestellt werden. Ähnlich wie bei den Radwegen bietet die Corona-Krise hier eine Chance, die insbesondere im Hinblick auf den nahenden Herbst und Winter ergriffen werden muss: Um den Mindestabstand von eineinhalb Metern zu gewähren, müssten wesentlich mehr Busse und Bahnen fahren. Zumindest für erstere könnten vergleichsweise rasch neue Kapazitäten geschaffen werden. Diese Kapazitäten blieben auch dann, wenn, so die Hoffnung, die Corona-Krise eines Tages überstanden sein wird – und wieder mehr Menschen ÖPNV statt Auto fahren wollen. Und das wird spätestens dann der Fall sein, wenn das Auto

endlich entsprechend seinen ökologischen Kosten bepreist sowie in seinem Platzanspruch zugunsten anderer Mobilitätsformen zurückgedrängt wird. Beides – der Ausbau der Alternativen und der Rückbau der Autoinfrastruktur – ist ein Erfordernis klimagerechter Verkehrspolitik.



Merle Groneweg

Die Autorin ist freie Referentin für Rohstoff- und Mobilitätspolitik bei PowerShift e.V. Zu ihren Publikationen gehört u. a. „Weniger Autos, mehr globale Gerechtigkeit“ (Brot für die Welt, Misereor und PowerShift, 2018).

- 1 [https://rp-online.de/nrw/panorama/coronavirus-in-nrw-70-prozent-weniger-verkehr-als-im-maerz-2019\\_aid-49821203](https://rp-online.de/nrw/panorama/coronavirus-in-nrw-70-prozent-weniger-verkehr-als-im-maerz-2019_aid-49821203).
- 2 <https://www1.wdr.de/nachrichten/rheinland/autoverkehr-in-koeln-wegen-corona-zurueckgegangen-100.html>.
- 3 <https://www.dw.com/de/ausverkauft-der-unglaubliche-fahrrad-boom/a-53898806>.
- 4 <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/corona-krise-rad-auto-bahn-die-verkehrswende-steht-vor-dem-aus-16746069.html>.
- 5 <https://www.tagesschau.de/inland/corona-krise-nahverkehr-101.html>.
- 6 <https://www.busundbahn.de/nachrichten/politik-recht/detail/news/rettungsschirm-fuer-den-oepnv-beschlossen.html>.
- 7 <https://katja-diehl.de/corona-und-verkehrswende-was-verbindet-sie/>.

# RUNDBRIEF



Forum Umwelt und Entwicklung

3/2020

## NO NEW NORMAL DIE WELT PROBT DEN AUSNAHMEZUSTAND

### **GESUNDHEIT VOR SCHULDENDIENST**

Die globale Corona-  
und Schuldenkrise

› Seite 2

### **ENDSTATION LIBERALISIERTE WELT**

Treibt Corona die  
Probleme des Welthandels  
auf die Spitze?

› Seite 14

### **COVID-19 & DIE KRISEANFÄLLIGKEIT DES GLOBALEN ERNÄHRUNGSSYSTEMS**

Chance für grundlegende  
Veränderungen?

› Seite 17

### **UNTERBEZAHLT, UNPOPULÄR, WEIBLICH**

In der Krise verhärten  
sich Ungleichheiten

› Seite 29

ISSN 1864-0982