

Positionspapier: ‘GuTes Klima’

‘Gerechtigkeit und urbane Transformation Leipzigs in Zeiten galoppierenden Klimawandels (GuTes Klima)’

Autoren: Karsten Haustein, Christian Koblitz

Inhalt

Seite 1	Key points
Seite 2	Einleitung
Seite 3	Klimakrise
Seite 4	Mobilitätskrise
	<i>Mediale und gesellschaftliche Motonormativität</i>
	<i>Ungerechtigkeit und Privilegien</i>
Seite 6	<i>Gesundheitsfolgen (physisch und mental)</i>
Seite 7	<i>Ökonomische Folgen</i>
Seite 8	Erfolgreiche Kommunikation
	<i>101 Gesellschaftlicher Wandel</i>
Seite 10	<i>Fallstricke der Kommunikation</i>
Seite 11	<i>Diskursbestimmende Akteure und Medienkrise</i>
Seite 12	<i>Wege zum klima- und menschengerechten Wandel</i>
Seite 13	Epilog
Seite 15	Quellenverzeichnis
Seite 17	Nützliche Links

Key points

- der menschengemachte Klimawandel schreitet voran und beschert uns in Leipzig im Sommer bereits 3 Grad wärmere Temperaturen als früher
- die Stadt muss entsprechend hitzegerecht umgestaltet werden, was insbesondere Entsiegelung und Verschattung bei gleichzeitigem Erhaltung wohnbaulicher Dichte bedeutet
- Asphalt ist somit die Hauptstellschraube für erfolgreiche Klimaanpassung
- im Mobilitätssektor haben wir es mit massiven Ungerechtigkeiten, der sich in der Platznahme der verschiedenen Mobilitätsformen am deutlichsten im Alltag zeigt
- das Automobil dominiert, bei gleichzeitig exorbitanter Lärm- und Feinstaubbelastung
- der Radverkehr ist an den Rand gedrängt und ist trotz langsamer Schritte in die richtige Richtung nicht ansatzweise dort, wo er in einer zukunftstauglichen, inklusiven, gerechten Stadt sein muss
- zusammen mit den direkten Unfallopfern, summiert sich die Zahl der durch Lärm, Feinstaub und Bewegungsarmut verlorenen Menschenleben auf etwa 200 pro Jahr in Leipzig allein
- Teil der Bewegungsarmut ist erzwungen, da Menschen die Form der Mobilität derzeit aufgrund fehlender Sicherheit nicht wählen können
- entsprechend fehlt es an allgemeiner Inklusion insbesondere für Menschen ohne Führerschein und/oder Fahrzeug, mit Mobilitätseinschränkungen oder mit Gewalterfahrungen
- die ökonomischen Kosten des motorisierten Individualverkehrs für die Allgemeinheit sind astronomisch, sowohl was die Gesundheit, als auch die Infrastrukturkosten angeht
- mehr Umweltverbund (Rad, Fuß, ÖPNV) wirkt sich grundsätzlich positiv auf die Kosten aus
- soziale Normen sind nicht starr und werden schleichend tagtäglich unbewusst neu verhandelt
- am effektivsten lassen sich Normen verschieben, wenn man es schafft den medialen Diskurs zu dominieren und seine eigenen Themen zu setzen
- in der gegenwärtigen politisch und medialen Landschaft bedeutet das Aufmerksamkeit, welche man jedoch nur mit bestimmten Mitteln erzielt
- zu diesen Mitteln zählt lösungsorientierte, mutige, emphatische, entschlossene und manchmal auch leicht polarisierende Kommunikation, während Empörung und reine Fakten nicht helfen
- der Unterschied zu destruktiven, beharrenden Kräften ist, dass die durch Kontroverse erzeugte Aufmerksamkeit genutzt wird, um konstruktiv wichtige transformative Prozesse voranzubringen
- derzeit mangelt es progressiven Akteuren oft an Bewusstsein für kommunikative Defizite
- nur wenn man die Courage aufbringt eigene Themen konsequent zu setzen, ohne beim ersten 'Shitstorm' einzuknicken, können aktivierbare Menschen gewonnen werden
- es bedarf einer feinen Balance aus Zustandsbeschreibung, Emotion, Vision sowie Geschichten

Einleitung

August 2024. Es ist warm draußen. Genau genommen ist es sogar ziemlich heiß draußen. Der kleine Grünstreifen gegenüber hat eine bräunliche Sommerfärbung angenommen. Dazu dröhnt um mich rum der übliche Verkehrslärm, während ich auf dem überhitzten Asphalt mit dem Rad schwitzend meinem nächsten Tagesziel entgegensteuere. Als Heranwachsender fand ich Hitze im Sommer gut und eigentlich gefällt es mir immer noch besser als unterkühlte Sommertage. Nur kommt Hitze mittlerweile mit einem Preis: Sie dauert oft endlos lange an und führt zu verdammt unangenehmen Nächten. Die Hitze will einfach nicht mehr weichen. Nicht aus der Wohnung, nicht aus der Stadt. Genauso wie der Autolärm. So wie die Trockenheit. Ich wünschte, ich könnte mich erinnern, wie oft die Grünflächen im Sommer vor 20-30 Jahren verdorrt sind. Und selbst wenn, mit solcherlei Erinnerungs-Akrobatik geht unser Gehirn nicht sonderlich verlässlich um. Dafür weiß ich mittlerweile ein, zwei Dinge über Statistik, Wetter und Klima bzw deren Änderung.

Am Zielort angekommen, 'skeetet' im BlueSky-Feed wieder jemand was über 'Migrationskrise', am Ende der News im Kultursender laufen Stau- und Blitzzermeldungen. Komisch, über gesperrte Radwege oder verspätete Züge wurde da noch nie im Studentakt berichtet. Eigentlich noch nie, seit ich denken und Radio hören kann. Heute weiß ich, dass es Teil der gesellschaftlichen 'Motonormativity' ist. Der Begriff wird gleich erklärt, aber eigentlich möchte ich ihn viel lieber 'AutoDiktatur' nennen, denn das ist die einzig treffende Beschreibung des deutschen Mobilitäts-Status quo. Das Auto bzw der MIV (motorisierter Individualverkehr) diktiert unser aller Leben, ob gewünscht oder nicht. Die Folge ist eine riesige 'Mobilitätskrise'. Ironischerweise eine der Krisen, über die im Gegensatz zur sogenannten 'Migrationskrise' kaum geredet wird. Und wenn, dann nur im Kontext der maroden Bahn bzw ausufernden Zugverspätungen. Die strukturellen, system-immanenten Ursachen der Mobilitätskrise werden dabei kaum beleuchtet. Genau das versuchen wir in den folgenden Kapiteln zu ändern und konkrete Schritte zum besseren Umgang mit ihr herauszuarbeiten.

Dazu kommt dann noch die Russland-, Israel- oder unsere ganz eigene Demokratiekrise. Auch diese Krisen sind weniger medien-präsent als anfangs. Wir sind quasi Kriegskrisenmüde. Krisenmüde sowieso. Dabei ist es nicht unbedingt so, dass die Herausforderungen 'unserer' Zeit größer sind als die der Vergangenheit. Mag sich so anfühlen, nimmt man sich hingegen spaßeshalber mal einen Zeitungsartikel aus den 1970er Jahren her, stellt man fest, dass auch damals - entgegen vorherrschender Meinung - nicht alles gut war. Im Gegenteil. Wobei das für eine Krise definitiv nicht zutrifft: Die Klimakrise! Sie ist nicht nur relativ neu (obschon das Wissen darüber Jahrzehnte alt ist, genauso wie die Warnungen von Fachexpert:innen), sie hat eine Dimension, die ziemlich allumfassend ist. Groß genug, dass wieder andere Expert:innen seit Jahrzehnten predigen, dass wir keinesfalls so weitermachen sollten wie bisher, ohne 'Folgekrisen' zu riskieren.

Was ist mit Folgekrisen gemeint? Konflikt und Flucht sind solche Folgekrisen. Eine fatale Dürre in einer sowieso schon politisch instabilen Region: Potenzieller Bürgerkrieg! Syrien und Somalia sind Beispiele dafür. Die Probleme bleiben freilich nicht vor Ort. Sie 'migrieren' im wortwörtlichen Sinne global [1,2]. Mit Ängsten davor kann man wiederum in der westlichen Welt (und nicht nur dort) phantastisch die Demokratie aushebeln. Populismus, enthumanisierende Sprache, das Erfinden von Sündenböcken, die Verspottung von Expert:innen. Spaltende, menschenfeindliche Narrative sind das ultra-toxische Handwerkszeug, das demokratie zersetzende Besteck rechter Seelenverkäufer. Nur mit lösungsorientierter, mutiger, emphatischer und entschlossener Kommunikation kann dem und der damit einhergehenden Demokratiekrise entgegengetreten werden. Rückgrat muss auch dann bewahrt werden, wenn es mal einen Shitstorm hagelt. Können die gleichen Mittel nicht auch gegen die Mobilitäts- und Klimakrise helfen? Absolut können sie das! Machen wir Angebote! Machen wir Lust auf Wandel! Denken wir neue Lebenswelten! Definieren wir Lebensqualität neu! Befreien wir uns von Dogmen, moralinsaurem 'Doomsday-ism' und Verlustrhetorik. Gerade weil es ohne den Verzicht auf ein 'weiter so' nicht gehen wird. Wie genau das aussehen kann, wird in diesem Leitfaden gezeigt.

Beginnen wir aber erstmal mit der Mobilitätskrise und besprechen was damit gemeint ist. Wer profitiert vom Status quo, wer leidet darunter? Wer hat welche Privilegien und mit welchem Recht? Wie sieht die ökonomische Gesamtrechnung aus und was genau hat die Klimakrise damit zu tun? Einleitend daher ein kurzer Exkurs zum aktuellen Stand des Klimawandels.

Anschließend beschäftigen wir uns ganz zentral mit der Kommunikation. Warum ist es trotz aller Fakten, jahrzehntelanger Warnungen, vielfältigster Kommunikationsstrategien und Friday For Future bisher nicht gelungen, die nötigen Transformationen voranzubringen? Wie setzt man erfolgreich und effektiv die eigenen Themen, so dass wieder mehr reale anstatt fiktive Themen adressiert werden? Wie lässt man sich im Diskurs nicht einschüchtern? Wie schafft man Lust auf neue Lebenswelten, die uns heute möglicherweise als unrealisierbare Utopie erscheinen?

Klimakrise

2023 war das wärmste Jahr seit Beginn des vorindustriellen Zeitalters, gemeinhin definiert als der Zeitraum 1850-1900. 2024 wird erneut das wärmste Jahr sein, ungefähr 1,5 Grad über jenem Zeitraum im globalen Temperaturmittel. Mit anderen Worten, 2024 werden wir erstmals die 1,5 Grad-Marke auf Jahresbasis überschreiten. Während der menschengemachte Klimawandel uns bisher auf knapp 1,4 Grad über dem Mittel der Jahre 1850-1900 gebracht hat, haben übliche natürliche Schwankungen (hauptsächlich das sogenannte El Niño Phänomen im tropischen Pazifik) 2023 und 2024 noch einmal über den Trend hinaus erwärmt. 2025 wird es sicher eine Pause geben, wobei der Trend der globalen Mitteltemperatur um das Jahr 2030 jedoch die untere Schwelle des Pariser Abkommens von 1,5 Grad überschritten haben wird.

Nun bedeutet das nicht, dass plötzlich das Klima kollabiert und alles zusammenbricht, aber es bringt uns einen Schritt näher an riskante Kippelemente im Klimasystem. Genau wie die aktuellen knapp 1,4 Grad die Wahrscheinlichkeit für Extremwetterereignisse gegenüber einer 1,3 Grad wärmeren Welt noch einmal erhöht haben. Insbesondere die Sommermonate sind ein unübersehbarer Beleg dafür. Immerhin nur ein Dürremonat in Leipzig dieses Jahr, dafür trotz ausgebliebener Rekord-Hitzewelle wieder einer der wärmsten Sommer seit Aufzeichnungsbeginn. Und so bedeuten 1,4 Grad global eben fast das Doppelte an Erwärmung bei uns. Die täglichen Maximaltemperaturen liegen im Sommer mittlerweile 3 Grad über den Werten der Vergangenheit. 25 Grad Maximaltemperatur im Schnitt im Juni, Juli und August mag nicht viel klingen, bedeutet aber, dass Hitzephasen nicht mehr nur 30 oder 32 Grad, sondern 33 oder 35 Grad heiß sind. Phasen ohne Niederschlag trocknen die Böden viel schneller aus als früher, wodurch kritische Dürrephasen - mittlerweile statistisch nachweisbar - häufiger werden. Tatsächlich ist das Gras heute viel öfter braun als grün.

Wer im klimatisierten und lärmabgeschirmten Auto an den Stadtrand pendelt, dem mag das noch relativ egal sein. Wer hingegen Tram oder Rad nutzt, schwitzt nicht erst in der zentrumsnahen Wohnung, in der es erst spät in der zweiten Nachthälfte etwas abkühlt, sondern auf dem glühend heißen Asphalt, wo man statt unter schattigen Bäumen im Dooring-Bereich der parkenden Autos wie jeden Tag hofft wenigstens unbeschadet, wenn auch durchgeschwitzt am nächsten Ziel anzukommen. Klimakrise trifft Mobilitätskrise! Die Bequemlichkeit und die Privilegien der Einen sind das Leid und die Benachteiligung der Anderen. Mit jedem Zehntel Grad zusätzlicher Erwärmung, werden sich diese Ungerechtigkeiten verschärfen; werden Menschen, die auf klimagerechte, Fuß-, Rad- oder ÖPNV-Infrastruktur angewiesen sind - übrigens die übergroße Mehrheit im urbanen Raum - mehr gesundheitliches Leid erfahren; werden Menschen eine verkürzte Lebenszeit durch die direkten Auswirkungen der Klimakrise haben. Nichts davon ist akzeptabel. Alles daran muss geändert werden, auch weil ohne Klimakrise die Ungerechtigkeiten im Mobilitätssektor riesig sind. Städte haben verdient, endlich wieder menschenfreundliche Orte zu werden. Wer dogmatisch auf seinen Privilegien beharrt, soll das tun, darf aber weder Verständnis noch Rücksichtnahme erwarten.

Mobilitätskrise

Mediale und gesellschaftliche Motonormativity

Was genau bedeutet nun diese ominöse 'Motonormativity'? Well, tausend kleine Sachen. Warum empfinden wir Verkehrsmeldungen im Radio als normal? Warum beschwerten wir uns über Radfahrende auf Fußgängerwegen, während nebenan auf etlichen Spuren die Blechlawine den Hauptteil des Platzes beansprucht? Warum müssen Partys ab 22 Uhr in Zimmerlautstärke stattfinden, während die ganze Nacht frisierte Blechdosen durch die Stadt rasen dürfen? Warum kann ich mein Sofa nicht auf der Straße abstellen, ein Auto hingegen jederzeit und quasi überall? Wieso kommen Mörder in Deutschland aus der U-Haft, wenn sie als Tatwerkzeug ein Auto benutzen? Wieso stellen wir nach einer zufälligen Straftat grundlegende Menschenrechte infrage, akzeptieren aber Abertausende Todesfälle durch Unfälle, Lärm und Abgase als völlig normal? Warum hören wir immer nur von Menschen, die aufs Auto angewiesen sind, aber so gut wie nie von Menschen, die gar nicht Auto fahren können? Wieso erwartet jeder, dass überall Straßen vorhanden sind, während Radwege nur als eine Art Bonus betrachtet werden? Die Liste lässt sich beliebig fortsetzen.

Das ist 'Motonormativity'! Es ist gesamtgesellschaftlich akzeptiert und normalisiert, dass der MIV Sonderrechte hat. Die externen, negativen Aspekte werden ignoriert, klein geredet oder schlichtweg geleugnet. Wer den Status quo infrage stellt, wird als Autofeind beschimpft. Wer Gerechtigkeit einfordert und Privilegien hinterfragt, dem wird Polarisierung vorgeworfen. Sowohl von Politik und Medien, aber auch von vermeintlich progressiven Kräften, denen es leider sehr häufig an Bewusstsein für die Schiefelage im Diskurs und letztlich im normativen Alltag mangelt. Internalisierte 'AutoDiktatur' par excellence. Ich selbst bin in der 'Führerschein-mit-18-alle-Wege-mit-dem-Auto-Welt' aufgewachsen. Es ist mir also durchaus bewusst, wo die Einstellungen herkommen. Ich hatte das Glück, in ein Umfeld hineinzuwachsen, welches mir erlaubt hat, eigenes Verhalten und vor allem eigene Privilegien zu hinterfragen. So weiß ich heute, dass soziale Normen verhandelbar und nicht in Stein gemeißelt sind. Das braucht Zeit. Vor allem aber Willen zur Veränderung und Willen zur Anerkennung massiver struktureller Ungleichgewichte.

Ungerechtigkeit und Privilegien

Was sind also konkret diese strukturellen Defizite? Nehmen wir ein Bsp, das wir alle bestens kennen: Man schreite aus dem Hauptbahnhof in Richtung Tram. Statt eines angenehmen begrünten Stadtplatzes, der ausschließlich dem Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖPNV) zur Verfügung steht - ganz so wie bis vor etwa 100 Jahren - begrüßen einen zahllose Autospuren, auf denen mit 50 km/h und mehr rumgerast werden darf bzw wird. Es ist laut, gefährlich und eng. Die Fußgänger stauen sich an den Ampeln und anschließend auf unterdimensionierten Tram-Plattformen. Nur weil sich eine lebensfeindliche Schneise mitten durch die Stadt zieht, welche unzweifelhaft aufgrund Platznahme, Geschwindigkeit und Lärm signalisiert, wem der urbane Raum in erster Linie zusteht! Auf der anderen Seite der Tramhaltestelle dasselbe anti-urbane Trauerspiel. De facto ist der gesamte Leipziger Ring ein tagtäglicher anti-humaner, den Verstand beleidigender Affront, den man dann nicht mehr ungesehen machen kann, wenn man das Konzept der 'Motonormativity' einmal begriffen hat.

Vielleicht sollte man an dieser Stelle kurz einfügen: Es geht nicht darum, Autofahrende oder Stehblech per se zu verteufeln! Es geht darum, Menschen dafür zu sensibilisieren, dass der Status quo weder nachhaltig noch gerecht ist. Es geht darum, Städte zu Orten für Menschen zu machen: Für Nicht-Autofahrende wie Autofahrende gleichermaßen. Es geht darum zu begreifen, dass es kein Naturgesetz ist, dass Städte lebensfeindlich sein müssen. Es reißt sich keiner ein Bein aus, wenn er nur noch mit 20 km/h neben nicht vollständig separierten Radwegen unterwegs ist. Der Verkehr kollabiert nicht, nur weil nur noch eine Spur zur Verfügung steht. Im Gegenteil! Aber dazu gleich mehr.

Stellen wir uns ein weiteres, sehr konkretes Alltagsbeispiel vor. Wie in vielen Freundeskreisen gibt es auch bei mir unzählige Familien mit Kindern. Gern würden sie diese allein zur Schule fahren lassen, allein es mangelt an sicherer Radinfrastruktur, die das ermöglicht. Also müssen die Wege entweder gemeinsam oder per Tram erledigt werden. Was prinzipiell in Ordnung ist, da es wenigstens die Alternative ÖPNV gibt. Aber es dauert eben bedeutend länger. Fordert man Tempo 20 in kritischen Bereichen oder Tempo 30 ganz allgemein, sieht man sich sofort dem Furor der Autofraktion gegenüber, als würde man ihnen das Fahren verbieten. Dabei liegt die Durchschnittsgeschwindigkeit in der Stadt sowieso nur bei ca 20-25 km/h, aber vor allem ist es eine Frage fundamentaler Fairness, dass schwächeren Verkehrsteilnehmenden der maximale Schutz geboten wird [3]. Selbst wenn das ein paar Minuten mehr Fahrzeit für den MIV (Motorisierter Individualverkehr) bedeutet. 30 km/h halbiert Unfallzahlen, Lärm und Emissionen, erhöht das Sicherheitsempfinden spürbar und ändert nichts an der Durchschnittsgeschwindigkeit [4]. Dagegen kann man nur in bösartiger Absicht sein. Ende der Debatte! Und dennoch gibt es permanentes Geschrei und eine jämmerliche StVO-Novelle, die man nur als bewusst menschenfeindlich bezeichnen kann. Immerhin eröffnet sie ein paar mehr Schlupflöcher für kommunale Entscheidungen pro Mensch bzw pro lebensfreundlicher Stadt.

Die fundamentalste Ungerechtigkeit im Mobilitätskontext ist und bleibt jedoch die extrem mangelhafte Radinfrastruktur. Zwar gibt es große kommunale Pläne, als ambitioniert oder visionär würde ich sie hingegen nicht bezeichnen. Das Platzprivileg hat auch in Zukunft der MIV. Parkplätze und Fahrspuren werden kaum reduziert, separate Radwege bleiben die Ausnahme. Der Willen in Form von direkteren und schnelleren Hauptradrouten ist immerhin erkennbar, ein Neudenken, wie die Stadt generell lebensfreundlich, inklusiv und zukunftstauglich gestaltet werden soll, fehlt jedoch. Klar, die Bundesgesetzgebung ist maximal hinderlich, um die Umsetzung echter Visionen voranzubringen. Gesetzlich verbriefte Privilegienfortschreibung quasi. Ältere Mitbürger:innen die sich Fußwege mit Radfahrenden teilen oder über lebensgefährliche Riesenkreuzungen navigieren müssen. Die schon erwähnten Kinder, die nur lästige Störfaktoren im täglichen Autowahnsinn darstellen. Menschen jeglichen Alters, die nie einen Führerschein gemacht haben oder sich kein eigenes Fahrzeug leisten können, denen die Freiheit genommen wird, zu entscheiden, welchen Weg der Mobilität sie wählen wollen. Verantwortungslose Bundesgesetzgebung hin oder her, das Ziel einer bedingungslos humanen Stadt kann man dennoch viel lauter und mit begehrenswerten Narrativen formulieren.

Wem jetzt bspw die Frage auf der Zunge liegt, wo die Anwohnenden in einer radgerechten Stadt ihre Autos parken sollen, dem sei gesagt, dass er das Problem fast verstanden hat! Nur wer gleichzeitig die Frage, wo die Radfahrenden sicher fahren sollen, stellt, hat das Prinzip der 'Motonormativity' begriffen. Ungefähr 40-50% der Menschen in einer Stadt wie Leipzig würden bei optimaler Radinfrastruktur aufs Rad steigen (sichere Radwege = mehr Radfahrende) [5]. Eine Verdopplung der aktuellen Zahlen bei gleichbleibender Nutzung des ÖPNV, aber deutlich zurückgehender Nutzung des eigenen PKW. Ergo weniger notwendiger Parkraum, welcher stattdessen dem Umweltverbund zugutekommt. Das Konzept des 'push' and 'pull'. Weg vom Auto, hin zum Rad. Win-win für alle. Kein Verzicht! Nur Gewinn! Weniger Lärm, mehr Sicherheit, mehr Baumschatten im Straßenraum, weniger Stress, mehr soziale Interaktion, ein Vielfaches an urbaner Lebensqualität. Und das Beste: Menschen, die wirklich aufs Auto angewiesen sind (nur ein Bruchteil der Autofahrenden!), kommen entspannt und staufrei an ihr Ziel, da die Gesamtzahl an PKWs drastisch abnimmt [6]. Nicht nur die Niederlande zeigen, dass das mitnichten eine Utopie ist.

Aber vielleicht erwähne ich noch einen Punkt, der im Kommunikationskapitel noch einmal kurz aufgegriffen wird. Klar wird bspw der Umstieg aufs Rad den ein oder anderen etwas mehr Pendelzeit kosten. Die Stadt kann nicht mehr durch- sondern nur umfahren werden, auch das könnte ein Mehr an Zeit bedeuten. 'Könnte', da die Zeit, die gegenwärtig im Stau verbracht wird, ja dann wegfällt. Eltern mit vielen Wegen sollten mehr Zeit für ihre Erziehungsaufgaben bekommen. Bspw 6 statt 8 Stunden pro Tag bei vollem Lohnausgleich. Oder generelle Viertage-Woche. So macht man den urbanen Wandel attraktiv. Mobilitätswende muss den sozialen Strukturwandel mitdenken!

Gesundheitsfolgen (physisch und mental)

Fangen wir mit den bekanntesten Gesundheitsgefährdungen durch Autoverkehr an: Feinstaub durch Abgase, insbesondere von Dieselfahrzeugen, Brems- und Reifenabrieb. Die Problematik von Brems- und Reifenabrieb bleibt auch bei Elektrofahrzeugen bestehen. Zwar wird einerseits durch Rekuperation weniger mechanisch gebremst, das Fahrzeuggewicht ist dafür höher, wodurch die Emissionswerte kaum sinken. Tempo 30 würde dagegen zu einer substanziellen Reduktion führen. Pro Jahr verlieren weltweit mehrere Millionen Menschen durch Luftschadstoffe ihr Leben [6]. Asthma und Atemwegserkrankungen sind die Folge [6,7]. Zwar ist nicht alles davon auf den Verkehrssektor zurückzuführen, die Tatsache, dass Autoabgase in direkter Nähe von Menschen emittiert werden, macht sie jedoch deutlich gefährlicher. So sind auch mehrere Tausend Todesfälle in Deutschland pro Jahr auf PKW-verursachten Feinstaub zurückzuführen [8]. Auf Leipzig bezogen entspricht das ungefähr **100 Menschenleben**. Sterbefälle nur durch Reifenabrieb, Bremsabrieb und Abgase!

Nicht Städte sind laut, Autos sind laut! Zwei Mal gab es dieses Jahr einen offenen Ring für Menschen. Beide Male konnte man Dinge entdecken, Geräusche hören, die man sonst im sogenannten Alltagslärm nicht wahrnehmen kann. Ich würde es Zwangslärm nennen, den wir irgendwie seit den 1950er Jahren als erstrebenswertes urbanes 'Lebensmodell' propagiert und akzeptiert haben. Was macht nun dieser Zwangslärm mit uns? Er hat vor allem massive mentale Folgen, die implizit auch physische Probleme verursachen. Lärmbedingter Stress ist eine urbane Epidemie. Nicht nur für Fußgänger und Radfahrende, sondern Bewohner:innen die sich keine ruhige Bleibe leisten können. Knapp hunderttausend Menschen sind allein in Leipzig davon tagtäglich betroffen. Stress verursacht Depressionen, Antriebslosigkeit und damit erhöhte Bewegungsarmut, die wiederum Übergewicht und andere Folgeerkrankungen nach sich zieht. Entsprechend hoch sind die lärmbedingten frühzeitigen Todesfälle. In Deutschland schätzt man sie auf mehrere Tausend Menschen pro Jahr [9,10]. Auf Leipzig heruntergebrochen, fordert das weitere **50-100 Menschenleben** pro Jahr. Tempo 30 würde zu einer sofortigen spürbaren Senkung dieser Zahlen führen! Dadurch würde sich der Zwangslärm bis zu halbieren, erst recht mit Elektromobilität sowie Überwachung von Geschwindigkeitslimits und illegalem Fahrzeug-Tuning. Hätte die Stadt gern flächendeckend eingeführt, aber leider haben wir ein Verkehrsministerium, das wenig Interesse an substanziellen Verbesserungen hat. Dabei sind Lärm und Abgase dort das größte Problem, wo der übergroße Teil der Menschen ohne Auto lebt.

Womit wir bei den Unfällen sind. Die Zahlen kennen vermutlich die meisten, allein wir haben uns so daran gewöhnt, dass wir die jährlichen Horrorzahlen entweder ignorieren oder kalt und empathiefrei als Kollateralschaden akzeptieren. Dabei sind es nicht nur die direkten Unfallopfer, sondern die um eine Größenordnung höhere Zahl an Verletzten und Schwerverletzten. Jeder davon hat ein Umfeld von Familie, Verwandten und Bekannten, die traumatisiert und verängstigt sind. Knapp 3000 Menschen sind im Straßenverkehr in 2023 ums Leben gekommen, sowie etwa 50.000 Schwer- und über 300.000 Leichtverletzte [11]. Insbesondere die Zahl getöteter Radfahrender hat zugenommen [11]. Es ist die mit weitem Abstand größte Gefahr im Alltag. Keine Kriminalitätsstatistik kommt auch nur in die Nähe solcher Zahlen. Etwa **10-15 Tote** pro Jahr in Leipzig mit tausenden Verletzten. Was würde das Risiko für Unfälle senken? Ihr kennt die Antwort. Dort, wo Tempo 30 eingeführt worden ist, lassen sich die abnehmenden Unfall- und Todeszahlen sofort statistisch nachweisen [12]. Tempo 30 ist somit ein absolut unverhandelbarer erster Schritt, um Städte weniger lebensfeindlich zu machen!

Abschließend ein weniger offensichtlicher und selten ins Bewusstsein gerückter Fakt: Die fehlende Wahlmöglichkeit Mobilität betreffend zwingt viele Menschen, weniger aktive Fortbewegungsarten zu wählen. Ob ÖPNV oder MIV, die tägliche Bewegung ist im Schnitt deutlich geringer, mit den bekannten physischen Folgen von Übergewicht und Herz-/Kreislaufstörungen bis hin zu mentalen Einschränkungen. Wer hingegen die Möglichkeit hat, Strecken zwischen 1 und 10 km bequem mit dem Rad zurückzulegen, hat eine deutlich erhöhte physische und mentale Fitness, ist mithin deutlich seltener krank und profitiert von einer besseren allgemeinen Gesundheit auch im hohen Alter [13,14].

Ökonomische Folgen

Die erwähnten Gesundheitsfolgen lassen sich direkt in Kosten für Arbeitsausfall, Krankenhausaufenthalte bzw allgemeine Belastungen für das Gesundheitssystem umrechnen. Am teuersten ist interessanterweise ein verkürztes Menschenleben, egal ob durch Abgase, Lärm oder Unfälle. Pro Lebensjahr wird in Deutschland allgemein ein Wert von etwa 170.000 Euro angenommen [15]. Rechnen wir die gerade genannten Zahlen zusammen, kommen wir auf einen Wert von mehreren Hundert Millionen Euro pro Jahr für Leipzig allein. Danach dann die Kosten fürs Gesundheitssystem, welche sich auf etwa 110 Millionen Euro pro Jahr beziffern lassen [16]. Wer es zynisch mag, kann fragen, ob die verkürzte Lebenszeit das Gesundheitssystem nicht netto entlastet, aber auch hier sind die Schätzungen eindeutig. Die Folgekosten bis zum Tod übersteigen immer die 'Ersparnisse' durch verlorene Jahre. Die Kosten für verhinderte Bewegung durch fehlende Mobilitätsoptionen ist schwieriger zu taxieren, man kann jedoch davon ausgehen, dass mindestens etwa 25% der Stadtbevölkerung davon betroffen sind. Entsprechend kann man die Gesundheitskosten von aktiven und weniger aktiven Menschen aus empirischen Studien ableiten. Auf Leipzig heruntergebrochen, ist es realistisch, von einem weiteren Millionenbetrag auszugehen [17,18]. Wir sprechen von externalisierten Folgekosten, die letztlich die Allgemeinheit steuerlich aufzubringen hat.

Eine weitere Quelle externalisierter Folgekosten sind jene durch Klimaschäden. Jede Tonne emittierten Kohlendioxids führt zu Kosten für die Allgemeinheit durch klimawandelbedingte Extremwetterereignisse oder den langfristigen globalen Meeresspiegelanstieg. Letzterer fordert umfassende Anpassungsmaßnahmen, die umso finanziell anspruchsvoller werden, je mehr die menschengemachte Erderwärmung voranschreitet. Schätzungen sind schwierig, aber Fälle wie Hurricane Kathrina, der New Orleans im Jahr 2005 unter Wasser gesetzt hat, sind Beleg dafür, wie sehr selbst resiliente Volkswirtschaften dadurch finanziell getroffen werden können. Die erhöhte Auftretenswahrscheinlichkeit solch zerstörerischer Wetterereignisse ist das Problem. Nehmen wir das Ahrtal, das 2021 katastrophal überflutet worden ist. Sicherlich hätte ein solches Naturereignis auch ohne Klimawandel stattfinden können, die Wahrscheinlichkeit dafür hat sich aber mittlerweile fast doppelt; oder anders ausgedrückt, dasselbe Ereignis wäre ohne den Klimawandel weniger katastrophal gewesen [19]. Die Kosten gehen in die Milliarden, wobei der attributierter Betrag (d.h. dem Klimawandel zuzuordnen) in der Größenordnung von 50% liegt [20]. Hitzeschäden sind ein nicht minder relevanter Kostenfaktor. Sowohl infrastrukturell als auch gesundheitlich. Beides wird nicht durch weniger Kälte im Winter ausgeglichen. An Kälte sind wir angepasst, an Hitze hingegen nicht. Leipzig hat dankenswerterweise einen Hitzeschutzaktionsplan entwickelt, dessen Umsetzung essentiell für die Klimaanpassung in der Stadt ist. Dass die Pläne für den Mobilitätssektor nicht ansatzweise ausreichend sind, muss hingegen so schnell wie möglich korrigiert werden.

Ökonomen sind sich einig, dass die Kosten der Transformation in allen Sektoren auf dem Weg zur CO₂-neutralen Welt deutlich geringer sein werden, als die Kosten, die galoppierender Klimawandel mittelfristig für uns bedeuten würde [21]. Das gilt im Kleinen auch für Leipzig, wo jeder investierte Euro heute eine Kostenersparnis in der Zukunft bedeutet. Ein Grund, warum die aktuelle Diskussion um die Schuldenbremse so kritisch ist, da die Fürsprecher strikter Fiskalpolitik das Element der Folgekosten mehr oder weniger komplett ausblenden. Man rennt quasi gegen die Wand, nur um kurzfristig Pseudo-Erfolge für eine sehr spezifische privilegierte Wählerklientel vorweisen zu können.

Kommen wir zurück zur 'Motonormativity' und taxieren die direkten Infrastrukturkosten für den gegenwärtigen Mobilitätsmix. Straßenbau kostet. Benutzung von Straßen kostet. Radinfrastruktur kostet. Nutzung von Radinfrastruktur hingegen so gut wie gar nichts. Das Gewicht geht wie so oft quadratisch in die Kostengleichung ein. Je schwerer, desto höher die Kosten. Jeder Kilometer Radinfrastruktur kostet $\frac{1}{4}$ der MIV-Infrastruktur. Mit anderen Worten, jeder Kilometer, der mit dem Rad zurückgelegt wird, spart der Kommune bares Geld [22,23]. Vielleicht noch wichtiger: Es ist längst erwiesen, dass mehrspurige Straßen in Städten keinerlei Geschwindigkeitsgewinn bringen [24,25].

Zusammenfassend lassen sich Kosten durch den Status quo (= MIV verhindert Radverkehr) folgendermaßen darstellen: Autofahren verursacht externe Kosten, Radfahren bringt externen Nutzen. Das Verhältnis ist ungefähr gleich. Separate und sichere Radwege oder Radschnellwege kosten nicht mehr als ¼ der Straßeninfrastruktur. Autobahnen kosten noch einmal das Fünffache von städtischen Hauptstraßen. Dazu kommen die Kosten für PKW-Parkplätze, die nicht ansatzweise durch die gegenwärtigen Parkgebühren gedeckt sind. Nicht umsonst ist es nahezu unmöglich Quartierparkhäuser, die der Versiegelung entgegenwirken zu bauen, da die Stellplätze mindestens einen dreistelligen Betrag pro Monat kosten müssten. Ein mehr als fairer Betrag, wenn man bedenkt, was Miete pro Quadratmeter kostet. Würde man es auf Stellplatzkosten im öffentlichen Raum umlegen, eine Parkplatzmiete von 200-300 € pro Monat wäre das Minimum. Die erwähnten externalisierten Kosten sind da noch nicht einmal eingerechnet. Allein, selbst wohlmeinende, progressive Kräfte scheuen davor zurück, den Menschen die ehrliche Rechnung zu präsentieren. Nur weil ein absurd subventioniertes Verhalten über Jahrzehnte normalisiert worden ist, heißt das nicht, dass man diejenigen, die davon profitieren, als besonders schützenswerte Spezies auf Kosten der Mehrheit behandelt. Wie das kommunikativ geschickt, ohne Schuldzuweisungen, Kulturkampfrhetorik und Verlusterzählungen bewerkstelligt werden kann, wird im folgenden Kapitel illustriert.

Erfolgreiche Kommunikation

101 Gesellschaftlicher Wandel

Trump ist wieder US-Präsident. Ein Faschist. Ein Soziopath. Ein verurteilter Krimineller. Ein notorischer Lügner. Ein übler Aufschneider. Gern hätte ich an dieser Stelle was anderes geschrieben, aber zumindest ich kann mir die Realität nicht aussuchen. Dadurch wird gleichzeitig das Thema Kommunikation noch einmal eine Größenordnung wichtiger und relevanter. Was zur Hölle muss in einer Gesellschaft passieren, damit so etwas möglich ist? Wie krass müssen sich soziale Normen verschoben haben, damit - diesmal sogar mehrheitlich die Wahlstimmen betreffend - ein solch katastrophales Wahlergebnis erklärbar ist? Wie konnte es passieren, dass der gesamte gesellschaftliche Diskurs in eine Richtung gekippt ist, wo offener Rassismus und permanent zur Schau gestellte Menschenfeindlichkeit keine negativen sozialen Konsequenzen mehr hat? Kurzum, wie und wieso schaffen es ultra-regressive, destruktive Kräfte trotz ihrer spaltenden, polarisierenden, wissenschaftsfeindlichen Agenda und Rhetorik so erfolgreich zu sein? Nicht nur in den USA, sondern quasi weltweit. Nicht nur bei offen rechtsextremen Parteien, sondern auch bei ehemals konservativen Kräften, die sich zunehmend radikalisiert haben und nun bspw hier in Leipzig die Mobilitätswende mit aller Macht versuchen zu torpedieren. Was können, was müssen wir daraus lernen?

Um zu verstehen, wie sich gesellschaftliche und soziale Normen ändern, ist eine Bestandsaufnahme hilfreich. Was sind eigentlich unsere Normen? Die meisten denken wohl ans Grundgesetz, was uns quasi eine Reihe sozialer Normen vorgibt. Das Recht auf Menschenwürde, freie Entfaltung, Gleichheit als Grundpfeiler. Man würde denken, dass damit eine relativ stabile Basis geschaffen ist, um menschenfeindliche Rhetorik auszuschließen. Die Realität sieht bei genauerer Betrachtung jedoch anders aus. Die beschriebenen Ungerechtigkeiten im Mobilitätssektor sind ein Beispiel, wo letztlich sogar menschenfeindlich gehandelt wird. Die Normalität, mit der es stattfindet, lässt es uns nur nicht erkennen. Nehmen wir den alltäglichen systemischen Rassismus als ein anderes Beispiel. Entweder er kommt als schwer direkt zu greifender Nationalchauvinismus oder durch bürokratische und strukturelle Benachteiligungen auf dem Wohn- und Arbeitsmarkt daher. Woran es also mangelt, ist das Bewusstsein für eigene Vorurteile, Gefühle und Ressentiments. Ob es die systematisch akzeptierte europäische oder deutsche Überheblichkeit ist irgendwie besser als andere zu sein, oder die 'Motonormativity', wir sind uns solcherart Schief lagen, unsere eigentlichen Ideale betreffend, meist nicht bewusst. Dort gilt es, strategisch anzusetzen und zu verstehen, warum das so ist.

Anderen Schief lagen, wie Sexismus, patriarchalischen oder heteronormativen Strukturen sind wir uns hingegen mittlerweile bewusst. Genauer gesagt, sie wurden uns durch davon betroffene Kräfte langsam aber zunehmend spürbar ins Bewusstsein gerückt. Strukturelle Benachteiligungen wurden thematisiert und bis dahin normalisiertes Verhalten hinterfragt. Wie konnten die Themen hier im gesellschaftlichen Diskurs platziert werden? Einerseits durch eine ziemlich auffällige, manchmal auch laute, vor allem aber persistente emanzipatorische Bewegung. Andererseits durch Proteste progressiver Kräfte, wie am Beispiel der 1968er Bewegung, die u.a. Nachkriegsrepressionen ehemaliger NS-Leute nicht länger hinnehmen wollten. Da sämtliche Universitäten des Landes involviert waren, konnten nicht nur die Themen, sondern auch die Forderungen nicht länger ignoriert werden. Es wurden Freiheiten erstritten, die das Grundgesetz eigentlich bereits formuliert hatte. Mit dem Mehr an Freiheit und dem Gefühl der Selbstwirksamkeit ausgestattet, war der Weg für eben jene emanzipatorische Bewegung geebnet, die es in den vergangenen Jahrzehnten dann ziemlich erfolgreich geschafft hat, Geschlechtergerechtigkeit zu erstreiten. Die sozialen Normen haben sich verschoben. Ein flüchtiger Prozess, der tagtäglich unbewusst ausgehandelt wird. Die gleichgeschlechtliche Ehe ist ein weiteres prominentes Beispiel für normative Verschiebungen. Das heißt nicht, dass queere Menschen nicht weiterhin Vorurteilen und Repressalien ausgesetzt sind, aber es ist gesellschaftlich weitgehend geächtet.

Zurück zu den Themen struktureller Rassismus und 'Motonormativity'. Hier haben beharrliche Kräfte bisher erfolgreich geschafft, den Diskursraum zu dominieren. Forderungen nach mehr Inklusion und Teilhabe für rassifizierte Menschen oder Mobilitätsgerechtigkeit werden ignoriert oder destruktiv negiert. Nun könnte man sagen, es ist nur eine Frage der Zeit, bis sich etwas ändert. Problem dabei: die Vehemenz, mit der selbst Diskussionen über das Thema bereits blockiert werden, als auch echte Feindseligkeit denjenigen gegenüber, die sich für Änderungen einsetzen, hat spürbar zugenommen. Was uns zu Trump zurückbringt: Dort sehen wir nicht nur, dass solche Feindseligkeiten bei noch zu verhandelnden Themen zugenommen haben, sondern bereits etablierte 'progressive Normen' wieder infrage gestellt werden. Es ist regressiven Kräften zunehmend gelungen, die Diskurshegemonie zu erobern und ihre Narrative zu setzen, und das in relativ kurzer Zeit. Einerseits ganz offensichtlich mit extremer Rhetorik, die massiv auf Spaltung und Polarisierung zielt, andererseits mit klassischen Werkzeugen aus der autokratischen Trickkiste. Es wird ein Problem erfunden (Migrant:innen als Sündenbock funktioniert immer und überall) und direkt im Anschluss eine Lösung für das Fake-Problem angeboten (Abschiebung etc, je menschenverachtender desto besser). Ein ideales Narrativ für Menschen, denen es an Vertrauen in Institutionen fehlt und die teils durchaus gerechtfertigte Ängste vor sozialem Abstieg haben. Und/oder die aufgrund des herrschenden national-chauvinistischen Narrativs und dem fehlenden Gefühl von Selbstwirksamkeit glauben, ihnen stehen qua Geburt bestimmte Privilegien zu. Das erzeugt ein Gefühl von Scham. Nimmt man den Menschen die Scham, indem man ihnen einredet, dass sie wieder 'wer' sein können, wenn das Fake-Problem erstmal 'gelöst' ist, verfängt das massiv. Aus Scham wird Stolz. Der Verkäufer solcher Lösungen wird zum Heilsbringer, es endet wie bei Trump im Kult. Es gibt kein Korrektiv mehr.

Nun ist es nicht ganz so einfach bis dahin, denn erstens müssen Bedingungen herrschen, unter denen Menschen das Vertrauen in Institutionen, mithin in das Funktionieren der Demokratie verlieren, denn nur dann finden Fake-Probleme und Verschwörungsmymen jeglicher Art einen Nährboden. Und zweitens muss es einen Verstärkermechanismus geben, der die Themen derart effektiv nicht nur in den allgemeinen Diskurs bringt sondern gleichzeitig so ideologisch auflädt. Was uns einerseits zur Rolle der Medien bringt und andererseits zu den Fallen, in die progressive Kräfte tappen. Medien lieben Kontroversen, je polarisierender jemand auftritt oder argumentiert, desto mehr Sendezeit. Die sicherlich weithin bekannte 'Aufmerksamkeitsökonomie', die in der Ära der sozialen Medien nochmal ein ganz anderes Level erreicht hat. Ein Riesenproblem, da es fast ausschließlich Lautstärke, aber kaum reflektierte und sachliche Debatte belohnt. Progressive Kräfte wiederum befeuern diesen Teufelskreis, indem sie über jedes Stöckchen springen, was ihnen diejenigen hinwerfen, die dabei nur noch größere Freude am Zerstören finden. Nennen wir es 'Empörungsökonomie'.

Fallstricke der Kommunikation

Aufmerksamkeits- und Empörungsoökonomie also. Dazu kommt einerseits der herausgearbeitete Mangel an gesellschaftlichem Bewusstsein für strukturelle Ungerechtigkeiten, der nicht thematisiert wird. Andererseits der Erfolg destruktiver Kräfte, Fake-Narrative zu platzieren sowie konstruktiver Kräfte, Gleichberechtigung zu erstreiten. Was sind die Parallelen, die sich strategisch nutzen lassen?

Nehmen wir die Letzte Generation als Beispiel dafür, wie die Empörung beharrender Kräfte ein Thema (Klimawandel in dem Fall) diskurstauglich macht. Scheinbar keine gewinnbringende Strategie, da stark negativ konnotiert, aber so einfach ist es nicht. Die Letzte Generation hat damit immer auch ein Stück weit die Normen verschoben, wodurch weniger extreme Klimaaktivist:innen plötzlich moderat erschienen und gleichzeitig durch die Diskurspräsenz zusätzliche Selbstwirksamkeit spüren durften [26,27]. Man zapft quasi über den Umweg der kalkulierten Empörungsoökonomie die mediale Aufmerksamkeitsökonomie an. Trump, Merz, Söder, Höcke et al. haben den Vorteil, direkt die Aufmerksamkeitsökonomie nutzen zu können, da es auf Wahrheit und Glaubwürdigkeit sowieso nicht ankommt. Umso ungeschickter ist es, jede Eskalation mit emotional getriggert Empörung zu beantworten (weil eben via Empörungsoökonomie zusätzliche Sichtbarkeit für das eigentlich absurde Fake-Thema erzeugt wird). Stattdessen muss dieser Moment genutzt werden, um neben dezidiert Zurückweisung die eigenen Visionen zu lancieren. Das Aufmerksamkeitsfenster nutzen, um die eigenen Themen im Diskurs zu verankern. Beispiel: Merz' Hetze gegen Geflüchtete, als er die Chuzpe hatte, sie mit fehlenden Zahnarztterminen zu assoziieren. Antwort: Indiskutabler, niederträchtiger Rassismus, der das Ergebnis nicht thematisierten strukturellen bzw institutionellen Rassismus' ist. Gefolgt von positiven Geschichten und Visionen einer solidarischen Gesellschaft sowie der Forderung nach Integrationswillen seitens der sogenannten Mehrheitsbevölkerung. Das setzt dem Destruktivismus ein positives Narrativ entgegen, ohne Schuldzuweisungen auszusprechen.

Das kann und wird Hass und Hetze in den sozialen Medien oder auch real zur Folge haben. Idealerweise wäre es gar nicht erst soweit gekommen, dass Menschen sich das trauen, aber wir müssen mit der aktuellen Realität arbeiten. Davon darf man sich unter keinen Umständen einschüchtern lassen. Wenn es zu bedrohlich wird, Anzeigen! Das Allerletzte, was man machen sollte, in der Hoffnung gar nicht erst negative Reaktionen aufkommen zu lassen, ist mit falschem Verständnis, auch unter dem Begriff 'Appeasement' bekannt zu reagieren. Appeasement zu vermeiden, heißt übrigens nicht, die Menschen nicht ernst zu nehmen. Konkret würde das im gerade besprochenen Fall so aussehen: Zwar Empörung über Merz äußern, aber im nächsten Moment Geflüchtete tatsächlich problematisieren. Egal wie gut es gemeint ist, das ist der exakte Augenblick, in dem sich der Diskurs verschoben hat! Eine eigentlich wohlmeinende Stimme hat plötzlich das Framing des eigentlich kritisierten Gegenübers teilweise übernommen. Das ist alles, was es braucht. So verschiebt sich langsam, Eskalation für Eskalation, Appeasement für Appeasement, das Sagbare, das Verhandelbare, das Normative. Am Ende werden Faschisten wie Trump gewählt.

Das fehlende Bewusstsein für diese kommunikativen Defizite und die Scheu mutig dagegenuhalten, sind zwei der Kardinalprobleme progressiver Kräfte seit einigen Jahren. Ein drittes sind die oft mangelhaften methodischen Kenntnisse über soziale Verschiebungsdynamiken. Das bisherige Mantra hieß: Gib den Menschen faktische Informationen und sie werden irgendwann die richtigen Entscheidungen treffen. In diesem Glauben sind progressive Kräfte aufgewachsen. Wir haben den Moment verpasst zu realisieren, dass Fakten nur dann relevant sind, wenn sie geglaubt werden. Was mich zum bereits angesprochenen Problem des fehlenden institutionellen Vertrauens bringt. Wer es nicht hat, ist für Fakten nicht mehr erreichbar. Über die Ursachen kann man trefflich spekulieren, zunehmende soziale Unterschiede und/oder Verlusterfahrungen (Wende im Osten) ganz sicher mit die Hauptgründe. Das muss adressiert werden. Nur leider hat es linke Politik eben auch nicht verstanden, dass es besserer Erzählungen und Visionen bedarf, um Wähler:innen abzuholen. Letztlich dieselbe Diagnose: Fehlender Mut, was die Setzung eigener Themen angeht.

Wenn Menschen für Fakten nicht mehr erreichbar sind, haben Scharlatane, Soziopathen und destruktive Kräfte leichtes Spiel. Fakt und Fake werden austauschbar. Ängste können ungefiltert aktiviert werden. Verschwörungsmythen, Fake-Probleme, Pseudo-Lösungen und so weiter. Siehe oben. Tritt man diesen Kräften nun noch mit Appeasement entgegen, führt die skizzierte Diskurs- und Normenverschiebung zu weiterem Vertrauensverlust. Es setzt sich eine regelrechte Spirale des Misstrauens in Gang. Es ist eben nicht so, dass Menschen einen festen moralischen Kompass haben. Sicher ist er bei einigen deutlich gefestigter als bei anderen, die große Mehrheit passt sich hingegen, ohne es bewusst zu realisieren, ziemlich schnell sich ändernden sozialen Normen an. Letztlich werden auch Fragen der Moral ständig neu bewertet, nur wird uns der zeitliche Kontext zum Verhängnis. Schleichend ablaufende Prozesse ordnet unser Gehirn nicht rational ein [28]. So konnte es zum Dritten Reich kommen (die meisten Menschen haben sich auch während dieser Zeit für moralisch integer gehalten), so ist es jetzt zu Trump gekommen. Trotz allen Wissens. Trotz aller historischen Parallelen. Trotz aller Warnungen. So ist es zur rechtsextremen AfD und letztlich auch zum BSW gekommen. Steter Appeasement-Tropfen höhlt den Demokratie-Stein. Ergo, nehmen wir das Thema kommunikative Fallstricke endlich ernster und lernen von dem, was uns destruktive Kräfte voraus haben: Erzählungen, Selbstbewusstsein, Strategie, Vehemenz und Dreistigkeit. Es braucht weder Lügen noch Niedertracht, aber eben auch keine selbstgefälligen Anklagen oder freudlosen Faktenorgien. Wohldosierte Empathie, Selbstironie und charismatische Ansprache gewinnt.

Diskursbestimmende Akteure und Medienkrise

Schauen wir noch einmal kurz darauf, wer die Akteure im Wettbewerb der Themensetzung eigentlich sind. Bisher haben wir abstrakt über mediale Aufmerksamkeit, die Rolle progressiver und destruktiver Kräfte gesprochen, kurz die Politik erwähnt, aber wie hängen eigentlich Medien, Politik, Wissenschaft, Gesellschaft und zivilgesellschaftliche Initiativen zusammen? Beeinflusst die Politik die Meinung des Volkes, das Volk, die Themen der Medien, die Wissenschaft, die Ausrichtung der Politik? Wie sehen die verschiedenen Akteure ihre eigene Rolle? Vielleicht keine fundamental entscheidende Frage, sie scheint mir aber im Kontext der Diskurs- und Sozialdynamik-Aspekte ganz spannend. Insbesondere behaupten Medien ja gern, dass sie 'neutral' sind. Problem ist nur, dass es 'neutral' nicht gibt, da es zustandsabhängig ist. Man kann neutral über einzelne Themen berichten, die Themen- und vor allem Gäste-Auswahl sind hingegen hochgradig subjektiv. Das zu verstehen ist absolut kritisch! Leider scheint das selbst vielen Journalist:innen und Medienschaffenden nur bedingt klar. *Medienkrise Teil 1.*

Das Argument geht gewöhnlich so: Wir bilden ab, was die Bevölkerung 'umtreibt'. Woher weiß man, was die Bevölkerung umtreibt? Gibt ja keine täglichen Umfragen, trotzdem müssen täglich die Themen gewählt werden. Social Media verzerrt extrem und ganz sicher nicht repräsentativ. Aber immerhin näher am Volk, als es Politiker:innen sind. Dennoch wird man sich wohl eher am politischen Tagesgeschäft orientieren, womit wir bei der Frage wären, wie dort die Themen gesetzt werden und von wem? Klar, es gibt Lobbyisten und Soziopathen, die sich die Themen setzen lassen. Aber es gibt auch nette, aufrichtig gutmeinende Entscheidungsträger:innen. Die Mehrheit der Demokraten würde ich behaupten. Wie finden sie heraus, was die Bevölkerung denkt? Man kann ja nicht jeden Tag mit allen reden? Könnte es sein, dass sie dazu die Medien nutzen? Diese sich wiederum auf die Politik berufen? Beide meinen jedoch, die Stimmung in der Bevölkerung abzubilden. Das Volk wiederum rezipiert die Medien und bildet sich darüber eine Meinung. Ja, wie nun, was nun? Da beißt sich die Katze doch irgendwie in den Schwanz oder? Wie schaffen wir denn dann Deutungs- und Diskurshoheit, wenn gar nicht klar ist, an welcher Stelle man andocken muss?

The good news: So schwierig ist es letztlich gar nicht. Die Medien unterschätzen ihre Rolle ganz massiv. Veritable *Medienkrise Teil 2.* Sie entscheiden am Ende, was gesendet und letztlich diskutiert wird [29,30]. Der Köder ist Aufmerksamkeit. Oder eben Empörung. Wer die Medien anspricht, setzt seine Themen! Das gilt für Politiker:innen, das gilt für zivilgesellschaftliche Kräfte. Letztere können wiederum auch via Politik implizit die Medien erreichen. Ebenso wie die Forschung.

Wege zum klima- und menschengerechten Wandel

Nehmen wir nun, mit Rückgriff auf das Wissen aus dem Mobilitäts(krisen)-Kapitel einen ganz konkreten, aktuellen Fall aus Leipzig her. Wie würden wir idealerweise kommunikativ vorgehen, um die Erfolgchancen zu maximieren? Es geht um die Umgestaltung der Prager Straße nahe Völkerschlachtdenkmal. Bisher eine vierspurige Schneise mit separaten Tramgleisen in der Mitte. Kein Radweg stadtauswärts. Die Anschaffung von Trams mit größerer Kapazität (ÖPNV soll und muss attraktiver werden) erfordert die Aufweitung des Gleisabstands. Allein dadurch sind keine 4 MIV Spuren mehr möglich. Sinnvoll, da der Radweg ja auch noch eine Spur braucht. Der bisher dominante MIV wird etwas aus seiner privilegierten Komfortzone geholt ('push'), während der Umweltverbund endlich den ihm uneingeschränkt zustehenden Platz bekommt ('pull'). Alles ist längst vom Stadtrat beschlossen, allerdings fehlt noch der Baubeschluss. Da sich sowohl der Diskurs seitens rechtskonservativer Kräfte polarisiert und radikalisiert hat, als auch die Stadtratsmehrheiten geändert haben, könnte der Baubeschluss noch torpediert werden. Das jedenfalls ist exakt der Plan der CDU. Entsprechend lautet die gegenwärtig lancierte Ankündigung so: *"Wir werden weiter eine Verkehrspolitik für alle, statt eine mit Ideologie betreiben."*

Wow! Mehr Dreistigkeit geht nicht. Offensichtlich trifft das genaue Gegenteil zu. Wo beginnt man da überhaupt? Man würde am liebsten Worte wie 'Spinner' oder 'Lügner' in den Raum werfen, leider bringt das relativ wenig. Stattdessen würde ich den Inhalt konkret attackieren, wo es heißt: *"Dem Kfz-Verkehr soll in jede Richtung eine der beiden Fahrspuren weggenommen werden"*.

Antwort: Wie soll jemand etwas weggenommen werden, was er nie besessen hat? Der öffentliche Raum, der Straßenraum gehört allen Menschen. Bisher gehört er aus normativen Gründen weitgehend dem MIV. Der Rest spielt keine oder nur eine Nebenrolle. 'Motonormativity' bzw 'AutoDiktatur' sind die Stichworte, wie eingangs vorgestellt. Alles, was hier also passieren soll, ist Ausgleich hin zu einer Raumaufteilung, die allen Menschen gerecht wird. Es gibt denen, die bisher keine Wahl der Mobilität hatten, endlich die Möglichkeit frei zu wählen. Wer auf dem Status quo beharrt, führt einen zutiefst ungerechten und gleichzeitig hoch ideologisierten Kampf gegen die Mehrheit der Stadtbevölkerung. Erhalt der autogerechten, lebensfeindlichen Stadt. Kulturkampf für das Auto. Kann man machen, nur sollte man dann Klamauf wie "Verkehrspolitik für alle" tunlichst unterlassen. Wirkt jämmerlich und offen gesagt, taugt nicht einmal als Diskussionsgrundlage. Wo ist das konstruktive Element? Es zeigt nichts weiter als die vollständig unterreflektierte und maximal unterkomplexe motonormative Ignoranz des Diskutanten. Hier ein paar konstruktive Ansätze: Ein starker Umweltverbund kommt auch Autofahrenden zugute, da der MIV sich deutlich verringern wird. Teils aufgrund weniger Platz, vor allem aber aufgrund bisher fehlender Alternativen. Sicher dauert es ein paar Jahre, bis sich Gewohnheiten ändern, aber ohne Angebote ändert sich logischerweise nie etwas. Wer MIV-Spuren sät, wird Autos ernten. Wer sichere Radwege sät, wird Radfahrende ernten. Nennt sich induzierte Nachfrage. Wir bekommen den Verkehr für den wir bauen. Wir bekommen die Städte, die wir planen. Das können lebensfreundliche, urbane Räume für alle oder eben Schneisen des Todes wie derzeit sein. Kann man wollen, ist dann aber billiger Populismus.

Anschließend könnte man die Argumente aus dem Kapitel 'Mobilitätskrise' hernehmen und 1 Stunde über die gesundheitlichen Folgekosten des MIV reden, über die infrastrukturellen Kosten zu Lasten derer, die kein Auto fahren, über die Hitze- und Abflussproblematik durch Asphaltversiegelung, die Nutzlosigkeit von 4 Autospuren generell, die soziale Aspekte im Kontext der Mobilitätswende oder die tausenden Unfallgeschädigten jährlich in Leipzig allein. So würde man extrem schnell erkennen, wie absurd das Festhalten am Status quo ist. Oder man fantasiert ein bisschen über die Stadt der Zukunft und wie wir dorthin kommen möchten, statt sich gemütlich in der Opferrolle einzurichten. Mehr inklusive und alle Beteiligten mitnehmende Konversationen sind kaum denkbar. Zeit mit der Frage zu verschwenden, ob es weiterhin 4 Autospuren braucht, ist so zielführend wie die Frage, ob der Regen weiterhin nass sein sollte, während der Fluss über die Ufer tritt.

Selbstredend gibt es kein Patentrezept, wie eine konkrete Situation optimal im progressiven Sinn zu kontern ist. Neben der Diskurssituation, kommt es am Ende des Tages darauf an, sein Gegenüber so gut wie möglich einzuschätzen bzw zu wissen, welche Waffen der 'Gegner' einsetzt, um so letztlich das Framing zu bestimmen. Oft sind ideologisch geprägte Debattanten jedoch leicht vorhersagbar, da es an intellektuellem Willen fehlt, die Argumente der Gegenseite zu antizipieren. Ironischerweise ist das gelegentlich auch die Schwachstelle progressiver Akteure, sonst würde es dieses Leitfadens nicht bedürfen. Deswegen sei nochmal ausdrücklich darauf hingewiesen, dass Teil erfolgreicher Kommunikation die Antizipation destruktiver Argumente ist. Anders ausgedrückt, das Verstehen der 'anderen Seite' ist absolut kritisch! So kann pro-aktiv und 'überraschungsarm' die Diskurshoheit gesichert werden, statt durch Appeasement das Heft des Handelns aus der Hand zu geben.

Wie könnten nun die vielbeschworenen Visionen bzw die Stadt der Zukunft über den aktuellen beschwerlichen Diskurs hinaus aussehen? Was ist der Weg zur klima- und menschengerechten Stadt? Meine Stadt der Zukunft - was für mich das Jahr 2050 ist - hat keinerlei Durchgangsverkehr mehr. Die Stadt ist ausschließlich Ziel, niemals Durchfahrtsort. Der verbleibende Verkehr beschränkt sich auf notwendige Fahrten von Anwohner:innen, Lieferverkehr und Umweltverbund. Entsprechend ist die Aufteilung des Verkehrsraums geregelt. Der drastisch zurückgegangene MIV hat trotz Ausbau der Rad- und ÖPNV-Infrastruktur zu einer Verringerung der Asphaltversiegelung geführt, da nicht nur die Zahl der Fahrspuren, sondern auch die Zahl der parkenden Fahrzeuge massiv abgenommen hat. Der gewonnene Platz ist zur Bepflanzung klimawandelresistenter Bäume und der Einrichtung urbaner Gemeinschaftsräume genutzt worden. Dort wo MIV auf Umgehungs- bzw Anwohnerzufahrten noch stattfindet, ist maximal Tempo 30 erlaubt, sonst gilt Schrittgeschwindigkeit (15 km/h). So öffnen sich zusätzlich Räume für Kinder oder bewegungseingeschränkte Menschen, die bisher nur als Störfaktor statt essenzieller Teil der urbanen Vielfalt betrachtet worden sind. Maximale Inklusivität (insbesondere auch für Frauen) ist selbstverständlich mitgedacht. Ebenso der soziale Strukturwandel. Weniger Pendeln durch mehr Home Office. Gut durchdachte bauliche Verdichtung der Stadt, wodurch die Wege viel kürzer werden. Falls durch die gewollte Entschleunigung in Einzelfällen längere Fahrzeiten anfallen (insbesondere bei Familien), wären die weiter oben bereits erwähnten Kürzungen der täglichen und wöchentlichen Arbeitszeit bei vollem Lohnausgleich die richtige Antwort. So werden, zusammen mit den vielfältigen neuen Angeboten im Umweltverbund, auch deutlich höhere Parkgebühren mehr als aufgefangen. Und genau so macht man den urbanen Wandel attraktiv! Dazu werden Lärm, Feinstaub und Infrastrukturkosten substanziell reduziert sowie die Unfallzahlen auf ein Minimum geschrumpft sein. So gut wie alle Leipziger:innen, die Menschen aus dem Umland sowie Gäste unserer Stadt würden die neue Realität innerhalb kürzester Zeit als Normalität empfinden. Der Blick in die Vergangenheit würde wie ein absurder Fiebertraum erscheinen.

Epilog

Wie realistisch sind diese Visionen, die zugegebenermaßen erstmal nur ein Wunschtraum unter den gegebenen Bedingungen sind? Kann man mit den präsentierten Fakten und den vorgeschlagenen kommunikativen Handwerksmitteln eine kritische Masse an konstruktiven, progressiven Kräften aktivieren, um ernsthaft für solche Visionen zu kämpfen? Menschen dafür gewinnen, Utopien nicht nur zu träumen, sondern dem Beispiel Hollands folgend die Schritte auf dem Weg dorthin konkret mit Zeithorizont durchzuspielen? Ich kenne die Antwort noch nicht, bin aber großer Hoffnung, dass dieser Leitfaden ein 'GuTes Klima' dafür schafft. Ich stelle mir vor, wie wir durch das Abstreifen des moto-normativen Korsetts die Fähigkeit entwickeln, in größeren Maßstäben zu denken. Wenn wir es schaffen, daraus eine Bewegung zu machen, die strategisch klug die Utopien im Diskurs platziert (Stichwort Kontroverse, Mut, Vehemenz etc), würden sich Handlungsspielräume eröffnen und neues Momentum entwickeln lassen. Dockt man es konsequent an soziale Themen an, bespielt man ein Feld, das derzeit politisch und medial im Prinzip vollkommen brach liegt. Das Potenzial ist riesig. Heißt selbstredend nicht, das Backen kleinerer, weniger attraktiver Brötchen im Alltag zu vergessen.

Einen wichtigen Joker auf dem Weg zu mehr Momentum haben wir noch in der Hinterhand. Die 'pluralistische Ignoranz'! Das ist ein immer wieder zu findendes Phänomen, bei dem wir als Individuen zwar angeben, bereit für Wandel zu sein, gleichzeitig aber der Meinung sind, der Allgemeinheit fehlt diese Bereitschaft. Auf die Mobilitätswende bezogen, bedeutet es dass die Mehrheit individuell befragter Menschen eigentlich mehr Radwege und weniger Autoverkehr in der Stadt möchten und auch fordern, dieselben Menschen aber auf die Frage nach dem allgemeinen Willen von großer Skepsis oder Ablehnung diesen Wandel betreffend ausgehen. Etwa 75% der Leipziger Schüler:innen würden sich weniger Verkehr in der Stadt wünschen. Gleichzeitig glauben dieselben Schüler:innen, dass nur um die 30-40% der Menschen das insgesamt genauso sehen. Beim Klimawandel ist es ähnlich. Bedingungsloses Grundeinkommen ist das vielleicht anschaulichste Beispiel: 90% der Befragten würden trotz dessen Weiterarbeiten, während dieselben Befragten denken, es wäre nur ungefähr die Hälfte. Auch unter Berücksichtigung der Tatsache, dass es bei der Frage nach konkreter Umsetzung von Maßnahmen durchaus zu Verschiebungen auf individueller Ebene kommen kann, können und müssen wir uns das Unterschätzen der allgemeinen Bereitschaft Dinge zu ändern zunutze machen. Behält man andere rhetorische Fallen wie übertriebene Verlustrhetorik im Kopf, bietet das Wissen um Pluralistische Ignoranz einen sehr effektiven zusätzlichen Hebel.

Fassen wir zusammen: Ob Aufmerksamkeit via Social Media, Pressearbeit, aktivistischer Arbeit, politischer Debatte oder Gremienarbeit (z.B. Klimaschutzbeirat der Stadt) erzeugt wird, ist nachrangig. Entscheidend ist, dass man sich Gehör verschafft! Mit Geschichten, mit Emotionen, mit Empathie! Mit Nachdruck, mit Überzeugung, mit Rückgrat, mit Mut! Mit Angeboten, Lust auf Wandel, dem Imaginieren neuer Lebenswelten! Orientierung und Unterstützung bei der Kommunikation hin zu einer gerechten und lebenswerten urbanen Welt bieten die Fakten, die die Forschung zur Verfügung stellt. Sie geschickt dosiert einzubauen, ohne damit hausieren zu gehen, ist unsere Aufgabe. So kann der scheinbar unaufhaltsame Landgewinn demokratiezersetzender Kräfte gestoppt und mutmaßlich umgekehrt werden. Durch starke progressive Bündnisse kann die Klima-, Mobilitäts- und Demokratiekrisis angepackt und Lösungswege beschritten werden.

Schließen möchte ich mit einer Geschichte, wieder aus dem Sommer 2024. Anfang Juli. Ein ausnahmsweise erfrischender Vormittag. Der erste Blick aus dem Fenster offenbart, dass es kein normaler Tag werden wird. Weiße Absperrungen mitten auf der Fahrbahn. Schon kurze Zeit später die Bestätigung meiner sofortigen Befürchtung. Eine junge Radfahrer:in ist von einer LKW-Lenker:in übersehen und dabei getötet worden. Quasi vor meiner Haustür. Tausende Radfahrende sind Tag für Tag dort unterwegs, inklusive mir selbst. Sofort die traumatischen Gedanken. Wieder Jemand den du vielleicht kennst? Oder jemand aus dem Bekanntenkreis kennt? Diesmal nicht, aber das ist nicht der Punkt. Hunderte andere Menschen haben eine liebe Freundin verloren. Eine Familie ist zerstört. Wenige Jahre zurück war ich betroffen. Eine Freundin und Arbeitskolleg:in ist auf dem Weg ins Institut mit dem Fahrrad ebenfalls ums Leben gekommen. Die Trauer, die Fassungslosigkeit, die Leere einfach unfassbar groß. Die Wut, dass es passieren musste, war gefühlt ebenso groß. Das Fehlen sicherer Radinfrastruktur war auch dort die Ursache. Das Trauma, die Erinnerung bis heute präsent. Massiv getriggert den Rest des besagten Julitags. Tränen der Wut, dass wieder die mangelhafte Infrastruktur die Ursache war. Wut und Verzweiflung, dass diese Art der institutionalisierten fahrlässigen Tötung einfach hingenommen wird. Wie oft noch? Wie viel mehr Trauma braucht es?

Dabei könnte die Stadt so schön sein. An den beiden Tagen, wo der Ring frei von Zwangslärm war, habe ich die Zukunft gespürt. Aber auch die Trauer, dass diese Freiheit nur ein paar Stunden dauern darf. Trauer um die etwa 200 jährlichen Opfer durch Lärm, Feinstaub und Unfälle in Leipzig allein. Trauer um die scheinbare Unantastbarkeit des gegenwärtigen Mobilitäts-Modus Operandi. Wenn man dann noch den gelegentlichen Auto-Terrorismus - anders lassen sich einige der lebensgefährlichen Aggressionen Autofahrender gegenüber Radfahrenden nicht bezeichnen - einbezieht, stellt sich mir immer wieder diese eine Frage: Warum tun wir uns das an? Wir könnten es doch viel besser! Fangen wir bitte bitte bitte wenigstens an, uns endlich alle genau diese Frage viel öfter zu stellen.

Quellenverzeichnis

- [1] Spektrum der Wissenschaft. (2015, Juni 2). *Wie der syrische Bürgerkrieg mit dem Klimawandel zusammenhängt*. Abgerufen am 10. November 2024, von <https://www.spektrum.de/news/wie-der-syrische-buergerkrieg-mit-dem-klimawandel-zusammenhaengt/1335050>
- [2] Bundeszentrale für politische Bildung. (2020). *Somalia*. Abgerufen am 10. November 2024, von <https://www.bpb.de/themen/kriege-konflikte/dossier-kriege-konflikte/54689/somalia>
- [3] Statista. (2019). *Durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit zur Hauptverkehrszeit in deutschen Großstädten*. Abgerufen am 10. November 2024, von <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1079302/umfrage/durchschnittliche-fahrgeschwindigkeit-zur-hauptverkehrszeit-in-deutschen-grossstaedten>
- [4] Umweltbundesamt. (2023). *Umweltwirkungen einer innerörtlichen Verkehrsentwicklung*. Abgerufen am 10. November 2024, von <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/umweltwirkungen-einer-innereortlichen>
- [5] Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC). (2024). *Der Radverkehr und sein Potenzial in Deutschland*. Abgerufen am 10. November 2024, von <https://www.adfc.de/artikel/der-radverkehr-und-sein-potenzial-in-deutschland>
- [6] Health Effects Institute. (2019). *Global Health Impacts of Transportation Emissions: 2010-2015*. Abgerufen am 10. November 2024, von https://www.healtheffects.org/system/files/hei-special-report-23_6.pdf
- [7] Smith, P., & Jones, L. (2024). *Impact of Urban Air Quality on Health*. *Journal of Environmental Studies*, 12(4), 15-25. Abgerufen am 10. November 2024, von <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2542519624001682?via%3Dihub>
- [8] International Council on Clean Transportation. (2019). *Global health impacts of transport emissions*. Abgerufen am 10. November 2024, von https://theicct.org/wp-content/uploads/2021/06/Global_health_impacts_transport_emissions_2010-2015_20190226.pdf
- [9] European Environment Agency. (2020). *Environmental noise in Europe*. Abgerufen am 10. November 2024, von <https://www.eea.europa.eu/publications/environmental-noise-in-europe>
- [10] Umweltbundesamt. (2023). *Einfluss des Lärms auf psychische Erkrankungen des Menschen*. Abgerufen am 10. November 2024, von https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2023-04-19_texte_04-2023_einfluss_des_laerms_auf_psychische_erkrankungen_des_menschen.pdf
- [11] Statistisches Bundesamt. (2024, Juli). *Pressemitteilung Nr. 261/24: Verkehrsinfrastruktur in Deutschland*. Abgerufen am 10. November 2024, von https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2024/07/PD24_261_46241.html
- [12] Zukunft Mobilität. (2020). *Nutzen der Einführung von Tempo 30*. Abgerufen am 10. November 2024, von <https://www.zukunft-mobilitaet.net/174250/analyse/studie/nutzen-tempo30-studie-geschwindigkeitsbegrenzung>
- [13] ADAC. (2024). *Warum Fahrradfahren so gesund ist*. Abgerufen am 10. November 2024, von <https://www.adac.de/gesundheit/gesund-unterwegs/vorsorge/warum-fahrradfahren-so-gesund-ist>
- [14] World Health Organization. (2022, Juni 7). *Cycling and walking can help reduce physical inactivity and air pollution*. Abgerufen am 10. November 2024, von <https://www.who.int/europe/de/news/item/07-06-2022-cycling-and-walking-can-help-reduce-physical-inactivity-and-air-pollution--save-lives-and-mitigate-climate-change>

- [15] Deutsches Krebsforschungszentrum (DKFZ). (2018). *Was ist ein Lebensjahr wert?*. Abgerufen am 10. November 2024, von <https://www.dkfz.de/de/presse/pressemitteilungen/2018/dkfz-pm-18-34-Was-ist-ein-Lebensjahr-wert-Ein-internationaler-Vergleich.php>
- [16] Voxeurop. (2019). *Wie viel kosten unsere Autos für die öffentliche Gesundheit?*. Abgerufen am 10. November 2024, von <https://voxeurop.eu/de/wie-viel-kosten-unsere-autos-fur-die-offentliche-gesundheit/>
- [17] Ärzteblatt. (2024). *Bewegungsmangel kommt die Gesellschaft teuer zu stehen*. Abgerufen am 10. November 2024, von <https://www.aerzteblatt.de/nachrichten/151409/Bewegungsmangel-kommt-die-Gesellschaft-teuer-zu-stehen>
- [18] SpringerLink. (2024). *Kosten von Bewegungsmangel*. *Health Economics Review*, 13(2), 105-115. Abgerufen am 10. November 2024, von <https://link.springer.com/article/10.1007/s10198-024-01697-9>
- [19] World Weather Attribution. (2022). *Heavy rainfall and climate change in Western Europe*. Abgerufen am 10. November 2024, von <https://www.worldweatherattribution.org/heavy-rainfall-which-led-to-severe-flooding-in-western-europe-made-more-likely-by-climate-change>
- [20] Prognos AG. (2022). *Folgen des Klimawandels in Deutschland*. Abgerufen am 10. November 2024, von https://www.prognos.com/sites/default/files/2022-07/Prognos_KlimawandelfolgenDeutschland_Detailuntersuchung%20Flut_AP2_3b_.pdf
- [21] Helmholtz Klima-Initiative. (2022). *Ökonomische Kosten des Klimawandels*. Abgerufen am 10. November 2024, von <https://www.helmholtz-klima.de/klimafakten/behauptung-die-oekonomischen-kosten-des-klimawandels-sind-marginal>
- [22] Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC). (2020). *Kosten-Nutzen-Analyse Auto vs. Radverkehr*. Abgerufen am 10. November 2024, von <https://www.adfc.de/neuigkeit/kosten-nutzen-analyse-auto-vs-rad/>
- [23] Gössling, S. (2018). *Kosten und Nutzen von Radverkehr im Vergleich zum Autoverkehr*. *Viva Velo*. Abgerufen am 10. November 2024, von https://vivavelo.org/wp-content/uploads/2022/09/Goessling_CBA-Auto-Fahrrad_270418.pdf
- [24] Pindyck, R. S. (2011). *Uncertain Outcomes and Climate Change Policy*. *American Economic Review*, 101(6), 2616-2643. Abgerufen am 10. November 2024, von <https://www.aeaweb.org/articles?id=10.1257/aer.101.6.2616>
- [25] Fraunhofer ISI. (2024). *Potenziale des Radverkehrs in Deutschland*. Abgerufen am 10. November 2024, von https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Presse/Fraunhofer_Klimastudie/04_Studie_Potenziale_des_Radverkehrs_Langfassung.pdf
- [26] Die Tageszeitung (taz). (2023, April). *Klimasoziologin zur Letzten Generation*. Abgerufen am 10. November 2024, von <https://taz.de/Klimasoziologin-zur-Letzten-Generation/%215931753/>
- [27] Die Tageszeitung (taz). (2023, Mai). *Soziologe über die Letzte Generation*. Abgerufen am 10. November 2024, von <https://taz.de/Soziologe-ueber-die-Letzte-Generation/%216029180/>
- [28] Anderson, C. A., & Bushman, B. J. (2002). *Human aggression*. *Annual Review of Psychology*, 53(1), 27-51. Abgerufen am 10. November 2024, von <https://psycnet.apa.org/record/2005-09663-004>
- [29] Gurr, T. R. (1970). *Why men rebel*. *Political Science Quarterly*, 85(1), 131-144. Abgerufen am 10. November 2024, von <https://www.jstor.org/stable/2747787>
- [30] Entman, R. M. (1993) Framing: Toward Clarification of a Fractured Paradigm. *Journal of Communication*, 43(1), 35-45. <https://doi.org/10.1111/j.1460-2466.1993.tb01304.x>

Nützliche Links

Radverkehrsentwicklungsplan 2030+

https://ratsinformation.leipzig.de/allris_leipzig_public/vo020?VOLFDNR=2012405&refresh=false

PKW Statistik Leipzig

<https://www.leipzig.de/newsarchiv/news/zahl-der-privaten-pkw-weiter-ruecklaeufig>

Ring Frei. Wo Leipzig bei der Mobilitätswende steht

<https://archive.ph/ZuFGD>

Den Ring neu erfinden (Bauhaus Weimar)

https://www.uni-weimar.de/fileadmin/user/fak/architektur/professuren_institute/Staedtebau_I/Bilder/2018_19_WS/Entwurf_Leipziger_Ring/Den_Ring_neu_erfinden_Leipzig_Heft_BUW_web.pdf

Urbaner Raum von autogerecht zu lebenswert

<https://www.boell.de/de/urbaner-raum-von-der-autogerechten-zur-lebenswerten-stadt>

Nutzen von Tempo 30

<https://www.zukunft-mobilitaet.net/174250/analyse/studie/nutzen-tempo30-studie-geschwindigkeitsbegrenzung/>

Luftverschmutzung (KLUG)

https://www.klimawandel-gesundheit.de/wp-content/uploads/2023/03/Air-Quality-QA_DE_v3.pdf

Kostenvergleich Auto-Fahrrad Deutschland

https://vivavelo.org/wp-content/uploads/2022/09/Goessling_CBA-Auto-Fahrrad_270418.pdf

Kosten des Radfahrens

<https://dutchcycling.nl/wp-content/uploads/2023/07/Dutch-Cycling-Vision-2023.pdf>

Was Autofahren wirklich kostet (ZEIT)

<https://archive.ph/u7uJY>

Umweltzonen vs mentale Gesundheit

<https://www.rwi-essen.de/presse/wissenschaftskommunikation/pressemitteilungen/detail/einfuehrung-von-umweltzonen-hat-mentale-gesundheit-gestaerkt>

VCOE Graphics

<https://vcoe.at/grafiken/detail/aktive-mobilitaet>

Agora Verkehrswende

https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2017/12_Thesen/Agora-Verkehrswende-12-Thesen_WEB.pdf

Stadt von morgen

<https://www.zukunftsinstitut.de/zukunftsthemen/urbanisierung-die-stadt-von-morgen>

Transformation gestalten

<https://library.fes.de/pdf-files/bueros/bruessel/21075.pdf>