

## 5 Verkehrswende

Politisch korrekt bzw. *ökologisch korrekt* ist für die “Öko-Korrekten”, wenn man – zum Klimaschutz – die Emissionen in Verkehr senkt. Das alles bündelt in einer *Verkehrswende*. Dazu haben die ökologisch Bewegten viele Ideen.

### *Die Feindschaft gegen das Auto*

Das Haupt-Angriffsziel ist das persönliche Auto. Die Ökos möchten am liebsten den *Individualverkehr* mit dem eigenen Auto mehr oder weniger abschaffen, durch Sanktionen gegen Autofahrer.

Z. B. sollen die Parkgebühren in den Städten extrem erhöht werden, dafür die Pendlerpauschale erniedrigt. In manchen Städten sind die Gebühren für einen Parkausweis beim Anwohnerparken um das 10fache gestiegen. Man könnte von einer *Diskriminierung des Autos* sprechen – oder deutlicher von modernem Raubrittertum.

Angeblich zum Klimaschutz, aber wohl eher zur Abschreckung der Autofahrer, soll es immer mehr *Geschwindigkeitsbeschränkungen* geben. Von der Emissions-Einsparung bringt das nicht viel, aber zur Reglementierung des Autofahrers. Am liebsten hätten die Grünen, die Autofahrer dürften auf allen Autobahnen nur noch mit Tempo 100 bummeln, allein die FDP leistet hier in der Regierung dankenswerter Weise noch Widerstand.

Es werden immer wieder irgendwelche seltsamen, wohl frisierten Umfragen zitiert, nach denen angeblich über die Hälfte der Menschen für ein generelles Tempolimit auf Autobahnen ist. Was mich nur dabei wundert: Wenn ich auf der Autobahn 100 km/h fahre, werden ich von ca. 90-95% der PKWs überholt, mit ca. 130 - 140 km/h im Durchschnitt. Wenn die Autofahrer wirklich für Tempo 100 auf der Autobahn wären, wenn sie das wirklich für das Klima so wichtig fänden, warum fahren sie dann nicht mit 100 km/h? Sie brauchten doch nicht darauf zu warten, dass es gesetzlich vorgeschrieben ist.

Übrigens, die meisten Autobahnen sind ja ohnehin schon – ständig oder durch dynamische Anzeigen – in der Geschwindigkeit limitiert, es gibt immer weniger Autobahnstrecken, auf denen man überhaupt noch unlimitiert schnell fahren

darf. Andererseits, die meisten Autofahrer halten sich nicht streng an die Geschwindigkeitsbeschränkungen.

In den Städten soll es nach den Grünen möglichst durchgängig ein Tempolimit von 30 km/h geben. Das ist für Autofahrer natürlich sehr nervend. Aber es ist auch fragwürdig, ob damit wirklich die Abgase und der CO<sub>2</sub>-Ausstoß reduziert werden.

Das gilt insbesondere für Verkehrsinseln oder andere unsinnige Maßnahmen einer sogenannten *Verkehrsberuhigung*, z. B. „Stolperfallen“ für Autos wie hohe Buckel. Die Autofahrer schalten vor den Hindernissen runter, zockeln daran vorbei oder darüber (was durchaus mit mehr Lärm verbunden ist) und beschleunigen dann wieder. Manchmal bilden sich auch Staus infolge dieser Fahr-Hindernisse. Das Ergebnis ist nicht weniger CO<sub>2</sub>-Ausstoß, sondern deutlich mehr.

Ich selbst fahre (meistens) in gemäßigtem Tempo. Aber ich jammere nicht, sondern freue mich, wenn ein rassiger, stromlinienförmiger Supersportwagen auf der Autobahn vielleicht mit 200 km/h an mir vorbeizieht. Ich bewundere die Ästhetik solcher Autos, vor allem von Ferrari, Lamborghini, Jaguar u. ä.; es sind wirkliche moderne Kunstwerke.

Dass es einfach Spaß machen kann, mit dem Auto flott unterwegs zu sein („Ich geb Gas, ich will Spaß“), das können sich viele dieser Auto-Feinde gar nicht vorstellen. Und sie finden es auch einfach obszön, wenn jemand so etwas ausspricht, fast wie Pornographie.

SUV-Fahrer werden von fanatisierten Umweltschützern wirklich diskriminiert. Und Menschen, die Freude daran haben, ihr Auto individuell zu tunen, werden lächerlich gemacht. Wo bleibt denn hier das Motto der Korrekten, dass man niemanden diskriminieren soll?

### *Autos oder Lastenfahrräder – oder Kröten?*

Man muss doch berücksichtigen, dass es eine Jahrzehnte lange *Auto-Kultur* gibt, dass das individuelle Auto seit der Industrialisierung zum Leben dazugehört, dass sich das Auto mit vielen Geschichten von Reisen, Umziehen, Freundschaft, aber auch Flirten verbindet, dass es unzählige Filme gibt, z. B. Roadmo-

vies oder berühmte Verfolgungsjagden (wie in *Bullitt*), in denen Autos eine Rolle oder sogar die Hauptrolle spielen (wie der „Käfer“ *Herbie*), dass einen schön gestylte Karosserien einfach faszinieren können, sogar der satte Klang einer Sportauspuffanlage.

Das ist aber den „Korrekten“, diesen meistens biedereren, spießigen, lustlosen Leutchen, die sich allenfalls für die Funktionalität ihres Lastenfahrrads erwärmen können, einfach nicht zugänglich. Übrigens glaube ich nicht, dass es einmal eine vergleichbare Kultur des Lastenfahrrads – mit dem sich der Mensch zu seinem eigenen Lastesel macht – geben wird.

Viele von den Auto-Kritikern (Auto-Hassern?) besitzen eben auch kein Auto, nicht einmal einen Führerschein; und wenn doch, vermute ich, dass sie herzlich schlechte Autofahrer\*innen sind. (Das ist aber nur eine Vermutung). Jedenfalls, da die Grünlinge selbst nicht gerne Auto fahren, sollen es andere eben auch nicht. Basta. Aber „Freie Fahrt für freie Bürger“, das gehört auch zu den oft beschrieben westlichen Werten, zu „unseren Werten“.

Die Grünen wollen dagegen lieber „freien Gang für freie Kröten“. Da werden Autobahnen gesperrt, weil angeblich eine *Krötenwanderung* stattfindet. Und beim Neubau von Autobahnen müssen u. U. aufwendige Umgehungen vorgenommen werden, weil angeblich eine seltene Tierart bedroht ist.

### *Schiene vor Auto*

Entsprechend wehren sich die Grünen überhaupt gegen den Ausbau von Autobahnen, obwohl damit Staus abgebaut werden könnten, wodurch nachweisbar weniger CO<sub>2</sub> emittiert würde – denn im fließenden Verkehr ist die Luftbelastung deutlich geringer. Letztlich sperren sich aber die autofeindlichen Korrekten auch deshalb gegen den Neubau von Autobahnen, weil sie das Auto möglichst Stück für Stück aus dem Verkehr ziehen wollen.

Dagegen soll der *Schiene* der absolute Vorrang gegeben werden und die Bahnnetze weiter ausgebaut werden, auch Waren sollen mehr mit der Bahn statt dem Lkw transportiert werden. Das ist natürlich eine ziemlich törichte Idee.

Nur die allerwenigsten Firmen haben einen eignen Eisenbahnanschluss und Geschäfte haben das erst recht nicht. Also müssen alle Waren und Güter auf dem

letzten Stück der Transportstrecke doch mit dem LKW angeliefert oder abgeholt werden. Zwischendurch alles erst auf die Güterbahn zu verladen und dann wieder zurück auf den LKW, macht auch ökologisch gar keinen Sinn.

### *Hauptgegner der Grünen: Der Verbrenner*

Am meisten angefeindet bei den Autos wird der *Verbrenner*, weil er nicht klimaneutral ist, sondern klimaschädliche Abgase ausstößt, insbesondere CO<sub>2</sub>. Das betrifft vor allem den *Benziner*, denn der stößt etwa 15% mehr Kohlendioxid aus als der *Diesel*.

Jedenfalls dürfen in der EU ab 2035 keine neuen, mit fossilem Diesel oder Benzin betankten Pkw mehr neu zugelassen werden. Eine Ausnahme vom Verbrenner-Verbot soll es beim Tanken von *E-Fuels* geben. Sie sind als eine mögliche Alternative für den Antrieb von Verbrennern im Gespräch. Es sind synthetische Treibstoffe, die klimaneutral sind, somit mit E-Autos mithalten können.

Sicher, E-Fuels sind bis heute keine realistische Alternative für den PKW, auch weil sie noch zu teuer sind und es kaum Wagen gibt, die damit fahren. Aber warum soll man sie für die Zukunft ausschließen? Wie die FDP immer wieder richtig betont: wir brauchen eine *Technologieoffenheit*.

Derzeit gibt es mehrere unterschiedliche Antriebstechnologien: Benzin, Diesel, Gas, Hybrid und Elektro, teils auch schon Wasserstoff. Warum sollte man sich jetzt unnötig auf *eine* Technologie festlegen? Wer weiß, was die Zukunft bringt. Vielleicht gibt es einmal große Probleme mit der Erzeugung von Strom, dann wären wir mit der Festlegung auf E-Mobilität in größten Schwierigkeiten.

### *Das E-Auto, Hätschelkind der Grünen*

Gnade vor dem strengen Blick der Autogegner findet allenfalls das *E-Auto*, das Auto mit Elektroantrieb.

Irgendwann hat sich die Politik einmal darauf festgelegt, dass Elektroautos so ökologisch seien. Leider nur stimmt das nicht: die E-Autos besitzen viele – ökologische – Probleme, die aber bis heute gerne verschwiegen oder bagatellisiert werden.

Es ist absurd: einerseits werden die Autohersteller in Europa gedrängt bzw. rechtlich gezwungen, sich (nur noch) auf die Produktion von E-Autos einzustellen. Andererseits sind die E-Autos aber bis heute nicht technisch ausgereift. Sie sind für die meisten Bürger viel zu teuer. Es gibt viel zu wenige Ladestationen im Land. Nach aktuellen Umfragen findet nicht einmal 1/5 der Befragten (also weniger als 20%) E-Autos für sich eine gute, realistische Idee.

Es gibt verschiedene konkrete technische bzw. ökologische Probleme von E-Autos. So ist vor allem die Herstellung von Batterien sowie deren Entsorgung mit großen Umweltbelastungen verbunden, die von den Befürwortern oft nicht in die Ökobilanz eingerechnet werden.

Die Befürworter der E-Autos argumentieren gerne mit Rechen-Tricks und auf der Grundlage von Gefälligkeitsgutachten, dass E-Autos einen wesentlich geringeren Energieverbrauch hätten als die klassischen Benziner.

Es gibt aber einige Schwierigkeiten mit der Energie-Bilanz der E-Autos, z. B.:

- Genau wie die Autohersteller den Benzin- oder Dieserverbrauch ihrer Fahrzeuge zu niedrig angeben, so geben sie den Stromverbrauch ihrer E-Autos zu niedrig bzw. andererseits die Reichweite ihrer E-Autos viel zu hoch an, wie viele Tests gezeigt haben.
- Die Batterien der E-Autos sind sehr anfällig für Kälte. D. h. konkret, dass E-Autos im Winter etwa 30-50% ihrer Reichweite einbüßen.
- Die Gesamt-Emissionen eines E-Autos richtig zu berechnen ist entscheidend, denn die Herstellung der Batterien ist ein wichtiger CO<sub>2</sub>-Faktor.

### *Viele Probleme mit E-Autos*

Weitere Probleme der E-Autos werden in der folgenden Sendung genannt:  
*„Elektromobilität: Wie umweltfreundlich sind E-Autos wirklich?“*, ZDF,  
12.09.2021, von Erik Hane.

„Dass Elektroautos umweltfreundlicher sind als moderne Verbrenner, ist nämlich keineswegs erwiesen. Auch die Studienlage ist durchaus unterschiedlich:

Eine hohe Klimafreundlichkeit bilanzierte 2020 eine viel zitierte Studie der TU Eindhoven, die im Auftrag der Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen erstellt wurde.

Eine Studie des Karlsruher Instituts für Technologie im Auftrag des Vereins Deutscher Ingenieure (VDI) kam dagegen Ende 2020 zu dem Schluss, dass moderne Verbrenner oft CO<sub>2</sub>-ärmer unterwegs sind als die Stromer.

Offenbar kommen Studien zu höchst unterschiedlichen Ergebnissen, je nach Auftraggeber und den Annahmen für die Rahmenbedingungen. Unterschiedliche Annahmen - unterschiedliche Studienergebnisse.

Stefan Bratzel ist Direktor des Auto-Instituts in Bergisch Gladbach. Er nennt wichtige Parameter, die maßgeblich für die Beurteilung eines E-Fahrzeugs sind: die Größe der Batterie, die Jahreskilometerleistung, der aktuelle Energiemix im Stromnetz.

Und damit lässt sich gut tricksen. VW kommt bei einem Vergleich seines neuen ID3 mit einem Golf 8 Diesel und einem Golf 8 Benziner zur Schlussfolgerung, dass der vollelektrische ID3 das klimafreundlichste Fahrzeug ist. Allerdings rechnet der Konzern in seinem Beispiel mit dem europäischen Strommix. Der erzeugt aber rund 30 Prozent weniger CO<sub>2</sub> als der deutsche Strommix. Ein mit dem deutschen Strommix gefahrener ID3 schneidet dagegen deutlich schlechter ab als ein aktueller Golf 8 Diesel (jeweils bezogen auf 200.000 Fahrkilometer und inklusive der Emissionen bei der Herstellung).

So die Sendung „*Elektromobilität: Wie umweltfreundlich sind E-Autos wirklich?*“

### *Bilanz E-Autos*

Es gibt also gegensätzliche Untersuchungen über die E-Autos und ihren Vergleich mit Verbrennern; abschließend kann man hier noch nichts sagen, und die Verhältnisse ändern sich eben auch. Aber sicher kann man heute noch nicht definitiv behaupten, dass E-Autos weniger klimaschädlich sind.

Man findet aber auch noch ganz andere Probleme von E-Autos, über die kaum gesprochen wird. E-Autos sind extrem leise, das wird von deren Befürwortern hoch gelobt. Die andere Seite ist aber, dass durch diese Autos viel mehr Unfäl-

le, vor allem mit Fußgängern, passieren können, weil die Menschen diese Autos eben nicht hören. Das ist besonders für blinde Menschen ein Problem. Zwar hat man den E-Autos schon künstlich Geräusche eingebaut, aber Blindenverbänden reicht das nicht. Sie fordern, dass ein E-Auto so klingen soll wie der gewohnte Verbrenner.

Seien wir ehrlich, E-Autos sind (abgesehen von Firmenwagen für Geschäftsleuten) bisher vor allem etwas für wohlhabende Besitzer mit eigenem Haus und eigener *Wallbox* – und dann oft auch nur als Zweitwagen – gerne als Elektro-SUV, was ja auch nicht im Sinne der Klimaschützer ist. Das E-Auto ist letztlich ein "Fakemobil". Anders gesagt: Es geht beim E-Auto mal wieder vor allem um Symbolpolitik, wie so oft bei den Korrekten.

Ein letztes: Der Abbau von seltenen Erden für Batterien ist wie man hört teils mit massiver Ausbeutung und Gesundheitsgefährdung der Arbeiter verbunden. Die Gewinnung von Kobalt im Kongo soll sogar auf Kinderarbeit beruhen. Ist das etwa politisch korrekt? Sind die Grünen bereit für ihr Projekt E-Auto auf alle ethischen Maßstäbe zu verzichten?

Nun sagen die Befürworter des E-Autos: In der Zukunft würde man weitgehend auf Kobalt verzichten; und außerdem würde Kinderarbeit nicht nur für das Kobalt anfallen, das für Batterien für E-Autos verwendet wird, sondern auch für das sonst benötigte Kobalt. Eine sehr zynische Argumentation.

### *Der Kompromiss: Plug-in-Hybrid*

Von der Theorie her wären Hybrid-Fahrzeuge ein guter Kompromiss. Aber durch die doppelte Technologie: Verbrenner + Elektro, gibt es mehr Fehlermöglichkeiten und entsprechend mehr Reparaturkosten. Außerdem sind die Hybrid-Autos relativ schwer, sie verbrauchen gerade im Benzin-Modus ziemlich viel Energie. Und man hat z. B. beim Laden der Batterie entsprechende Probleme wie bei einem E-Auto.

So verwenden die meisten Fahrer von Hybrid-Autos doch überwiegend den Benzin-Motor, weil er eben so viel praktischer ist.

### *Ablehnung des Individualverkehrs*

Aber welches Fahrzeug auch immer, es bleibt bei der *Ablehnung des Individualverkehrs* durch die Grünen, außer bei Fahrrädern, Rollern u. ä.

Übrigens ist die Ablehnung des individuellen Autos auch eine Form von *Altersdiskriminierung*. Alte Menschen sind oft nicht mehr gut zu Fuß, können auch nicht gut Fahrradfahren, auch nicht in vollen Bussen stehen, aber fahren noch gut und gerne Auto. Wenn das Autofahren immer mehr verteuert wird, das Parken in den Städten immer mehr eingeschränkt wird, dann raubt man diesen Menschen die Mobilität, die ihnen so wichtig ist.

Und da komme man nur nicht mit der Argumentation, diese Alten könnten doch E-Bikes fahren. Gut, man muss da weniger strampeln und kann die Knie vielleicht schonen. Aber z. B. Gleichgewichtsprobleme sind beim E-Bike eher noch schlechter, weil diese Geräte so schwer sind. Und überhaupt sind diese E-Bikes gerade für alte Menschen – auch durch die hohen Geschwindigkeiten – sehr unfallträchtig, wie Statistiken zeigen. Ähnliches gilt natürlich für den E-Roller, sei es im Eigenbesitz oder als Leih-Roller.

### *Öffentlicher Verkehr mit Bussen und Bahnen*

Busse und Bahnen gelten als klimafreundlich, weil eben Massen von Menschen auf beengtem Raum gleichzeitig transportiert werden und nicht z. B. *ein* Fahrer allein in seinem Auto fährt. Außerdem, vielfach werden Busse und Bahnen mit Elektrizität angetrieben, manche auch schon mit Wasserstoff, obwohl es auch noch die alten Dieselbusse gibt.

Gerade der *öffentliche Nahverkehr* ÖPNV gilt als klimagünstig und wird in den Städten immer mehr bevorzugt, z. B. durch eigene Spuren. Wer dagegen auf dem Land wohnt, wundert sich, dass mancher Bus nur einmal am Tag kommt. Beim Fernverkehr müssen aber alle das Warten lernen: Denn die Bahn ist chronisch unpünktlich. Und sie wird häufig bestreikt.

Außerdem bedeutet das Warten auf den Bus oder Bahn oft genug, sich an einer zugigen Haltstelle im platschenden Regen die Beine in den Bauch stehen, denn Überdachung oder Sitzplätze sucht man meist vergeblich. So sitzt mancher doch lieber im seinem eigenen Auto im Stau, als dass er mit der Bahn gar nicht



ankommt – bzw. gar nicht erst losfährt. Und auch mit Bahn und vor allem Bus kann man im Stau stehen.

Busse und Bahnen sind schon in “normalen” Zeiten Virenbomber oder Bakterienbomber, in Corona-Zeiten waren sie Corona-Schleudern. Ich weiß nicht, welche pfiffige Betreiber eines Nahverkehrssystems die Mär erfunden hat, im ÖPNV hole man sich keine Corona-Infektion. Das ist natürlich grundfalsch. Die öffentlichen Verkehrsmittel sind – vor allem zur Rushhour – oft brechend voll, die Luft steht, da kann man sich trotz Maske kaum vor einer Ansteckung schützen. Im vollen Bus ist es ja oft so, dass was der eine ausatmet, der andere direkt einatmet ...

Und wie die Zeitschrift MAD schon vor vielen Jahren klarmachte: Wer im Bus sitzt zwischen zwei Leuten, von denen einer eine Knoblauch-Pizza gegessen hat und der andere einen Zwiebel-Kuchen, der weiß, was ein *Gaskrieg* ist.

### *Gruppensex im Bus*

Aber auch in Sinne von „sexueller Selbstbestimmung“, „MeToo“ u. ä. ist das Fahren in Bus und Bahnen zu „Stoßzeiten“ sehr gewöhnungsbedürftig (für manche vielleicht allerdings auch anregend). Denn man/frau hat in Bus und Bahn so viel Körperkontakt wie sonst nur mit seinem Sexualpartner.

Die Intimzone (also der Abstand, den man normalerweise fremden Menschen gegenüber einhält), schwindet von ca. 1 Meter auf 0 cm. Bei einer längeren Fahrt kann man verschiedenste Sexstellungen durchprobieren und nimmt automatisch an Gruppensex teil – nur eben alles gegen den eigenen Willen!

Merkwürdig, dass die Korrekten, die doch ständig auf der Suche sind nach Situationen, wo eine sexuelle Belästigung stattfindet (um sich dann darüber zu empören), sich über Bus und Bahn nicht beschweren – wahrscheinlich weil der Klimaschutz eben über alles geht, auch über den Schutz der sexuellen Autonomie.

Obwohl das zeitweilige, extrem günstige 9 € Ticket doch nicht allzu viele Autofahrer in den ÖPNV gelockt hat – oder nur für die Freizeitfahrten, nicht für die Berufsfahrten – versuchte man im Mai 2023 durch Einführung eines dauerhaften 49 €-Ticket dasselbe wieder, mit fragwürdigem Erfolg. Das 49 € Ticket kann

jedenfalls nur ein Baustein sein, den ÖPNV attraktiver zu machen. Und so lange es nicht mehr Busse und Bahnen eingesetzt werden, macht ein billigerer Fahrpreis die Fahrzeuge nur noch voller – und das kann dann gerade abschrecken.

Fazit: Wer einigermaßen sicher pünktlich ankommen will, ohne von Streiks ausgebremst zu werden, ohne auf endlos verspätete Bahnen zu warten, ohne unliebsame sexuelle Nähe, ohne eine Gasvergiftung zu erleiden, und ohne sich den aktuellen Virus einzufangen, der fährt eben doch lieber mit dem eigenen Auto. Dieses Ergebnis ist sicher nicht „politisch korrekt“, aber dafür realistisch.

(Übrigens: Flugzeuge und Kreuzfahrtschiffe gehören auch zum öffentlichen Verkehr, gelten aber gerade nicht als klimafreundlich – man denke nur an die „Flugscham“.)

### *Verkehrsmittel: eigene Beine*

Fortbewegung zu Fuß oder auf dem Fahrrad, Roller, aber auch im Wasser mit Tretboot, Ruderboot oder Paddelboot. o. ä. – hier ist das Verkehrsmittel also der eigene Körper bzw. sind es die normalerweise eigenen Beine oder eigenen Arme. Bewegung durch Muskelkraft. Und diese Selbst-Bewegung gilt natürlich als „superkorrekt“.

So wird dem Fahrrad immer mehr der Vorrang gegenüber dem Auto gegeben. Da wird eine viel befahrene Autostraße in der Weite fast halbiert, damit man einen überbreiten Fahrradweg neben der Autostraße bauen kann. Die Autos drängeln sich dann in der Enge, und auf dem Fahrradweg fahren oft nur wenige Fahrradfahrer – völlig dysfunktional.

Aber hier hat man an eine Bevölkerungsgruppe nicht gedacht. Nämlich die alten Menschen, die sich nicht mehr so gut bewegen können, vor allem nicht sicher Fahrrad fahren können. Oder aber auch behinderte Menschen.

Die sind alle in doppelter Hinsicht Opfer: erstens, weil sie selbst nicht Fahrrad fahren können oder nicht gut zu Fuß sind. Zweitens, weil sie, z. B. als Fußgänger, von der zunehmenden Anzahl von Radfahrern bedroht werden. Vor allem weil Radfahrer leider oft Rad-Rambos sind, die sich nicht an Verkehrsregeln halten, auf Bürgersteigen fahren usw.

Aber auch überzeugte Radfahrer greifen mehr und mehr zum *E-Fahrrad* oder auch zum *E-Roller*. Diese fahren wesentlich schneller und sind z. B. für alte Menschen, die nicht so schnell reagieren und nicht so schnell zur Seite springen können, eine noch größere Gefahr als die normalen Räder. Ähnliches gilt für die E-Scooter.

Seien wir ehrlich: Radfahren macht eigentlich nur Sinn auf Fahrradwegen oder autoleeren Straßen wie Fahrradwanderwegen. Im normalen Straßenverkehr, vor allem in der Großstadt, sind Fahrradfahrer ernsthaft bedroht; und wenn sie mit einem Auto zusammenstoßen ... Räder haben keine Knautschzone. Besonders gefährlich sind übrigens die hochgepriesenen Lastenfahrräder, da sie sehr schwer und unhandlich sind, sich nicht gut manövrieren lassen.

Andererseits sind Fahrradfahrer für die Autofahrer eine Störung, ein Verkehrshindernis. Autofahrer müssen heute mit solchem Abstand an einem Radfahrer vorbeifahren, dass sie auf die Gegenfahrbahn geraten und es leicht zu seinem Unfall mit dem Gegenverkehr kommen kann. Daher sieht man oft genervte Autofahrer in Schlange hinter einem Radfahrer (oder auch zweien nebeneinander) herzockeln, und natürlich wird durch diesen zähflüssigen Verkehr auch mehr Kohlendioxid produziert.

Generell: Radfahren wird ideologisch gefordert, ist aber in seiner Nützlichkeit völlig überschätzt. Z. B. ist sein Nutzen extrem abhängig vom Wetter: bei großer Kälte, Schnee und Eis ist es unangenehm, gesundheitsschädlich und u. U. (lebens)gefährlich. Bei großer Hitze oder starkem Regen ist es zumindest unkomfortabel. Räder sind *Schönwetterfahrzeuge*.

Bei starken Steigungen ist das Radfahren anstrengend, wenn man nicht ein E-Bike hat, bei steilen Abfahrten ist das Radfahren riskant, nur für geübte Radfahrer sinnvoll. Insgesamt ist das Fahrrad – bis auf den CO<sub>2</sub>-Ausstoß – dem heute so gescholtenen PKW in fast allem unterlegen. Als Freizeitvergnügen auf schönen, autofreien Naturwegen gut, aber als wirkliches Verkehrsmittel kann man es im Grunde vergessen.