

Mobilität ist viel mehr als das Auto

Interview mit Andreas Knie

TUP: Ist Mobilität ein individuelles Gut?

Andreas Knie: Mobilität ist kein Gut, sondern eine Notwendigkeit, sie ist Teil des Lebens.

Inwiefern?

Mobilität ist vor allem Beweglichkeit im Kopf. Menschen sind neugierig, interaktiv und gedanklich sozusagen immer unterwegs. Dementsprechend ist Mobilität also Teil des Lebens.

Aber jede*r denkt doch individuell, oder?

Selbstverständlich. Wir sprechen in der Forschung in diesem Zusammenhang auch gerne von der Topografie des jeweiligen Möglichkeitsraumes, dem geistigen Horizont. Manche Horizonte sind weiter als andere, manche flacher und andere wiederum tiefgründiger.

Im Mittelpunkt zahlreicher Diskussionen zum Thema Mobilität steht immer wieder das Auto. Warum ist das so?

Das Auto ist ein Vehikel, um diese Horizonte zu weiten. Mit dem Auto kann man sich räumlich fortbewegen und an der gesellschaftlichen Entwicklung teilhaben. Grundelement ost- wie westdeutscher und europäischer Politik in den 1950er-/1960er-Jahren war die Überwindung von Grenzen für Menschen und für Güter. Das zentrale Vehikel dafür war immer das Automobil.

War das quasi „naturgegeben“ oder steckte schon damals eine einflussreiche Autolobby dahinter?

Nein, es kam tatsächlich ohne die Autolobby zustande. Die Grundidee, dass das Automobil das Maß der Dinge wird, stammt aus den 1920er-Jahren und ist quasi eine Erfindung von Architekten. Deren Überlegung damals: Die Zukunft der Städte kann nur in der Zerstörung der Städte liegen. Die Funktionen Arbeiten, Leben, Vergnügen sollten räumlich auseinandergerissen werden, damit die Menschen Licht, Luft, Sonne haben. Die Verbindung dieser räumlich getrennten Orte sollte das Automobil schaffen; und das Automobil war flexibel genug, um diese Reintegration über den Verkehr zu leisten. Diese Idee aus den 1920er-Jahren wurde praktisch weltweit zum Maß der Dinge. Kurzum: Die Autoindustrie musste gar nichts tun, sondern die Städte und Straßen wurden so gebaut, dass entsprechende Räume für die Autos entstanden, noch bevor es eine Lobby überhaupt gab.

Nicht selten wird der Besitz eines Autos oder das Autofahren an sich mit einem hohen Maß an Autonomie verbunden. Welches Freiheitsverständnis verbirgt sich eigentlich dahinter und mit welchen Konsequenzen für Mobilitätsfragen der Zukunft?

Das Auto ist oder war tatsächlich ein Freiheitsversprechen. Man konnte jederzeit überall dort hinfahren, wo man wollte. Man hatte seinen eigenen Raum immer dabei. Das entsprach

natürlich auch der großen Leitidee moderner Gesellschaften. Natürlich hätte man auch alles zu Fuß oder mit dem Fahrrad erledigen können, aber das Auto bot mehr Komfort und eine höhere Reichweite und die Infrastruktur war überall vorhanden. So ist das Auto bis heute das Maß der Dinge geblieben.

Was steckt dahinter, dass es immer noch einen so hohen Wert hat? Ist das eine Art von Mentalitätsfrage?

Nein, das ist politisch gewollt, das Auto sollte Vorteile haben und hat diese auch bekommen. Jetzt sehen wir mehr und mehr die Schattenseiten dieses Freiheitsversprechens. In den großen Ballungsräumen Europas, der USA, in Mittel- und Südamerika, in weiten Teilen Afrikas oder auch in den asiatischen Mega-Citys scheitert dieses Freiheitsversprechen schon allein daran, weil einfach zu viele Autos unterwegs sind. Selbst in Berlin, in München, in Hamburg, im Ruhrgebiet kann dieses Freiheitsversprechen aus diesem Grunde immer weniger erfüllt werden.

Ist das bei den Menschen so auch schon angekommen?

Interessanterweise wird es vor allem den Autofahrer*innen immer klarer. Viele merken, dass sie nicht mehr so wie früher fahren können, sondern immer öfter im Stau stehen oder keinen Parkplatz finden. Aber auch jene, die kein Auto besitzen, sehen die Dominanz des Autos im öffentlichen Raum, weil es nach wie vor fast zwei Drittel der öffentlichen Flächen einnimmt. Die Einzigen, die sich nicht trauen, das in politische Programme zu übersetzen, sind tatsächlich die Bundes- und Landespolitiker. Sie sind noch nicht in der Gegenwart angekommen; trauen sich nicht, glauben immer noch, dass alle Menschen am Auto kleben und ohne Auto die Welt untergehen wird. Dem ist aber nicht mehr so.

Warum braucht eine Mobilitätswende, von der immer wieder die Rede ist, vor allem weniger Autos?

Weil das Auto für das, was es leistet, zu viele Ressourcen verbraucht. Es braucht erstens einmal unglaublich viel Energie. Der Verbrennungsmotor, der das Auto antreibt, ist nach wie vor auf fossile Brennstoffe angewiesen, die wiederum klimarelevant sind und deren Bezugsquellen in politisch sehr instabilen Regionen liegen. Zweitens ist der Wirkungsgrad eines Verbrennungsmotors katastrophal niedrig: er liegt bei unter 40 Prozent. Ebenso okkupiert das Auto dafür, dass es in der Regel eine Person fährt und zu 95 Prozent seiner Zeit einfach nur steht, zu viel öffentlichen Raum.

Wenn wir alles auf E-Autos umstellen sollten, hätten wir ja immer noch zu viele Autos. Die Parkplatzfrage ist dann auch noch nicht gelöst. Was ist – jenseits der Klimafragen – der Vorteil, wenn wir auf E-Autos umsteigen?

Das stimmt. Wir brauchen also nicht nur eine Veränderung des Antriebes, sondern vor allen Dingen eine Reduzierung der Autoanzahl, eine vernünftige Nutzung des Autos. Nicht mehr das Eigentum ist das Maß der Dinge; nicht mehr die exklusive Nutzung, sondern „Nutzen statt Besitzen“ ist die eigentliche Erfolgsformel der Zukunft.

Wie wird Mobilität dann möglich sein mit weniger Autos? Was für Transportmittel müssen gefördert und attraktiver werden, damit sie für möglichst viele Menschen nutzbar und bezahlbar sind?

Erstens ist das Nutzen eines Autos natürlich immer billiger, weil ich kein ganzes Auto kaufen muss, um es permanent bevorraten zu müssen, sondern ich es nur nutze, wenn ich es brauche. Und das sind in der Regel fünfzehn Minuten am Tag. Mehr ist es nicht. Vielleicht einmal eine längere Fahrt – aber dafür brauche ich kein ganzes Auto zu kaufen und im öffentlichen Raum exklusiv abzustellen. Dieser Ansatz ist aber derzeit in der deutschen Straßenverkehrsordnung noch nicht vorgesehen. Dort ist das Abstellen eines privaten Wagens erwünscht, Sharingangebote als gewerbliche Dienstleistungen müssen dagegen zahlen.

Das bedeutet genau was?

Große Teile Deutschlands sind überhaupt noch nicht parkraumbewirtschaftet. Ein sinnfälliges Beispiel dafür ist Berlin. Dort ist nur ein Bruchteil der Fläche an Parkraum überhaupt zu bezahlen. Der Rest ist für Privatbesitzer*innen kostenfrei. Dienstleister für Sharingangebote hingegen zahlen im Schnitt etwa 100 Euro im Monat für Stellflächen. Anders gesagt: Wir brauchen eine Umkehrung dieser Logik in der Straßenverkehrsordnung. Das, was gemeinschaftlich genutzt werden kann, wo ich also etwas fahre und dann wieder abstelle, wo ich viel mehr Wünsche auf ein und dasselbe Auto sozusagen packen kann, das muss bevorzugt werden. Dort, wo jemand sein Auto im öffentlichen Raum abstellt, das nur ihm gehört und keinem anderen, das muss teuer bezahlt werden.

Wäre ein kostenloser ÖPNV eine Alternative?

Nein. Der gegenwärtige ÖPNV ist bestimmt von dem alten Daseinsvorsorgeansatz, wonach es in Deutschland immer ein Grundangebot an Bussen und Bahnen gibt. Die ÖPNV-Unternehmen sind aber kein Dienstleister, die von A nach B fahren, sondern die Leute müssen zu einer Haltestelle laufen oder fahren, steigen ein und werden auch wieder an einer anderen Haltestelle „ausgespuckt“. Das mag in großen Städten funktionieren, weil dort alle 500 bis 600 Meter eine Haltestelle steht. Aber sobald sie die großen Ballungsräume verlassen haben und in die klassischen, typisch deutschen Siedlungsgebiete kommen, ist der ÖPNV aufgrund der zu niedrigen Haltestellendichte, der geringen Frequenz seiner Takte nicht in Ansätzen in der Lage, die modernen Bewegungswünsche der Menschen zu erfüllen. Die verschiedenen Lebens- und Arbeitsverläufe lassen sich nicht mehr bündeln, der Wunsch nach individueller Bewegung ist zu groß. Da spielt der Preis dieser Dienstleistung keine bedeutende Rolle. Für rund zwei Drittel der Deutschen ist der ÖV überhaupt keine Option mehr, egal wie teuer die Fahrt ist.

Was wäre notwendig, damit die zwei Drittel im Idealfall wieder ÖPNV nutzen?

Der Kunde müsste Einfluss auf das Produkt haben. Die Kundin muss sagen können: Ich möchte heute von A nach B und ein entsprechendes Angebot wahrnehmen. Der Service-dienstleister muss sich also um mich als Kunden kümmern. Das klingt trivial, ist aber im Rahmen der derzeitigen ÖPNV-Denke nahezu unmöglich. Die Betriebslogiken bestimmen das Angebot, der Fahrgast hat sich bitte an den Umlaufplänen der Busse und Bahnen auszurichten.

Wieso ist das immer noch so?

Als es das Auto noch nicht gab, waren die Leute froh, wenn der Bus kam. Jetzt haben viele Menschen Autos und fahren auch damit. Der ÖV ist nur noch für Menschen, die kein Auto haben oder sich keines leisten können.

Was sind also die Alternativen?

Man muss die Anreizstrukturen des öffentlichen Verkehrs ändern. Das heißt, bezahlt wird nach der Menge der transportierten Kunden und nicht nach irgendwelchen Streckenkilometern, die man durch die Lande fährt. Für die Kunden braucht es Angebote auf Abruf – sozusagen „on demand“. Diese Verkehre gibt es schon, man muss sie nur konsequent ausbauen. Sie fahren dann natürlich nicht mehr quer durch das Land, sondern immer nur zum nächsten großen Knotenpunkt (Hub). Zwischen diesen Hubs gibt es dann in hoher Taktzahl weitere Verbindungen, die sie an ihr eigentliches Ziel bringen.

Oft werden Mobilitätsfragen vor allen Dingen für urbane Räume diskutiert. Bevor wir zu ländlicheren Siedlungsstrukturen kommen, von denen auch schon die Rede war, noch eine Frage: Gibt es Städte mit verkehrspolitischen und umweltpolitischen Innovationen, die sehr nachahmenswert erscheinen?

Eine Modellstadt, in der alles gut gemacht wird, gibt es in der Tat nicht. Im Vorteil aber sind jene Städte, die noch von einer alten Substanz leben, die im Zweiten Weltkrieg nicht zerstört wurde, und die es jetzt schaffen, sich tatsächlich von der Autolast zu befreien. Ich denke vor allem an die oberitalienischen Städte; die spanischen Städte; die französischen Städte. In den Niederlanden wurde bereits in den 1970er-Jahren entschieden, in den Innenstädten das Fahrrad als Maß aller Dinge zu nehmen und nicht das Auto. Es gibt also gute Beispiele, in aller Regel aber nicht in Deutschland, weil wir hier immer noch um das goldene Kalb des Autos herumtanzen.

Welche Rollen sollten Kommunen oder auch Unternehmen in den Diskussionen spielen, um eine Mobilitätswende zu fördern?

Kommunen sind die Leidtragenden. An sie wenden sich die Bürger*innen als Erstes, um sich zu beschweren. Aber die Autodominanz ist rechtlich sozusagen festgeschrieben. Es gibt in den einzelnen Gesetzen zwar Experimentierklauseln, und insgesamt sind die Bewegungsräume der Gemeinden in den letzten zwei Jahren größer geworden, auch anderen Verkehrsmitteln wie dem Fahrrad oder den Füßen mehr Raum zu geben. Insgesamt brauchen die Kommunen aber eine größere Unterstützung, da sie es aus ihrem eigenen Bestand heraus schlecht schaffen werden.

Das große Problem bei vielen Unternehmen besteht dagegen darin, dass sie immer noch glauben, insbesondere Spitzenpersonal durch die Zurverfügungstellung von sogenannten Dienstwagen zu gewinnen. In Deutschland waren 2021 zwei Drittel aller neu zugelassenen Fahrzeuge solche Dienstwagen. Firmen geben ihren Mitarbeiter*innen Autos umsonst, und die müssen sie wiederum nur mit einem Prozent vom Listenpreis versteuern. Wir haben hier also ein Autoverschenkungsprogramm, das steuerlich für den Arbeitnehmer gut und auch für das Unternehmen attraktiv ist. Oder eine andere Zahl: In Deutschland kostet das motorisierte Individualverkehrssystem, also Autos, laut EU in etwa 110 Milliarden Euro jedes Jahr. Über die

Mineralölsteuer und die Kfz-Steuer kommen etwa 60 Milliarden Euro in die Haushaltskassen. Das bedeutet aber, dass sich die Gemeinschaft 50 Milliarden Euro gönnt, um dieses System am Laufen zu halten. Viel schlimmer aber: Wir glauben, dies sei schon immer so gewesen. Das ist aber nicht so. Wir müssen also eine ehrliche Debatte darüber führen, wie letztlich die Gemeinschaft diese enorme Automenge finanziert. Anders gesagt: Das Auto muss steuerlich endlich entprivilegiert und mit anderen Verkehrsmitteln gleichgestellt werden.

Niemand möchte die Autos komplett abschaffen, aber wir wollen sie wieder dort hinstellen, wo sie einmal hergekommen sind, nämlich in das Gesamtkonzept von vielen Verkehrsmitteln. Dazu gehört das Fahrrad. Dazu gehören die Füße. Dazu gehören Busse und Bahnen – und eben auch das Auto.

Wie wollen Sie denn jemanden, der unbedingt ein Auto besitzen möchte – aus welchen Gründen auch immer –, überzeugen?

Die Leute haben immer noch das Auto im Kopf. Vor diesem Hintergrund werden die Arbeits- und Lebensbiografien entworfen. Am Rande der Stadt ist das Bauland billiger, und ich kann mit dem Auto bequem zu meiner Arbeitsstelle kommen und vielleicht auch meine Frau, meinen Mann oder meine Kinder noch mitnehmen. Wenn die Kleinen dann älter sind, so 18 oder 19 Jahre, haben plötzlich fast alle im Haushalt ein Auto; und dann wird irgendwann auch der Platz im ländlichen Bereich fürs Parken knapp. Dieser Lebensstil wird staatlicherseits noch zu sehr gefördert. Es muss jedoch allen klar sein: Den Raum zu überwinden, kostet nicht nur Mühe und Aufwand, sondern schlichtweg auch Geld. Wir müssen uns so organisieren, dass wir sagen: Ich lebe mein Leben so, dass ich die Zahl der Autos im Haushalt begrenzen kann und vor allem auch die gefahrenen Kilometer nicht endlos ausbauen kann. Alles und jedes immer mit dem Auto zu machen, ist doch sehr anstrengend – das merken die Leute jetzt mittlerweile schon.

Wie bekommt man den ländlichen Raum mobil flott gemacht?

Der ist ja mobil flott. Das ist ja genau das Drama. Eben weil der Raumwiderstand so abgesenkt ist, werden die Dörfer und Siedlungen zu reinen Schlafstätten. Morgens verlassen Kind und Kegel mit allen möglichen Verkehrsmitteln, in der überwiegenden Zahl leider mit dem Auto, die Siedlungen, und abends kommen wieder alle zurück. Das war früher einmal anders, und das ist jetzt die neue Herausforderung für Staat und Gesellschaft. Sprich: Man muss die Aufenthaltsqualität der Dörfer wieder erhöhen. Man muss überlegen: Muss ich zum Einkaufen wirklich in die Shoppingmall? Muss ich jeden Tag tatsächlich zur Arbeit fahren? Kann ich mir nicht örtliche Coworking-Spaces vorstellen oder muss ich immer in die Stadt? Diese Debatte beginnt jetzt. Durch die Digitalisierung können natürlich alle möglichen zusätzlichen Optionen mitgedacht werden. Die Leute haben ja die Dörfer verlassen, weil einfach nichts los war. Ob und wie man das kompensieren kann, das ist jetzt die große Aufgabe.

Wie zuversichtlich sind Sie da?

Ich bin da sehr zuversichtlich, weil die Menschen sehen: Raumüberwindung ist gut. Sie wollen nicht mehr so oft lange Strecken mit dem Auto unterwegs sein oder gar permanent mit dem Auto weite Strecken fahren. Wenn wir jetzt schlau sind und die Arbeitszeitordnungen

verändern und die gesetzlichen Rahmenbedingungen so gestalten, dass man auch ein Anrecht hat, diese Flexibilität leben zu können, und wenn die Arbeitgeber verstehen, dass man Arbeitnehmer*innen hat, die wirklich motivierter sind, wenn man da das richtige Maß findet, dann bin ich sehr optimistisch.

Wir haben im Moment eine bedrückende Gemengelage mit dem Krieg in der Ukraine. Dies wirkt sich ja auch auf Ressourcen- oder Rohstofffragen aus. Unabhängig davon, glauben Sie, dass drastisch erhöhte Preise, etwa von Benzin, ein Hebel wären?

Ja. Man versucht ja aus den schlimmsten Krisen noch etwas Positives zu entwickeln. Selbst die Überschwemmung 2021 im Ahrtal, die uns wirklich überrascht hat und sehr viele Leben kostete, hat gezeigt: Zersiedlung und Versiegelung der Landschaft ohne Ende geht nicht mehr. Der Krieg in der Ukraine-Krise zeigt, dass die fossilen Rohstoffe, die wir aus Russland beziehen, den Krieg finanzieren. Man hätte früher und konsequenter die erneuerbaren Energien ausbauen müssen. Ich hoffe, dass wir jetzt schneller und konsequenter anfangen, unsere Energie, die wir brauchen, auch bei uns selber im wahrsten Sinne des Wortes entweder einzusparen oder selbst zu produzieren.

Abschließend: Was wären zentrale Punkte, damit wir eine verkehrsgerechte, klimagerechte und soziale Mobilitätswende hinbekommen?

Da würde ich mir wünschen, dass sämtliche Privilegien, die dem Auto zuteilwurden – umsonst überall parken, der Sprit hoch subventioniert und Besitz und Fahren steuerlich nochmals gefördert –, alle einfach abgeschafft werden. Worüber wir dabei noch gar nicht gesprochen haben: Die Automobilförderung hat immer nur die höher Verdienenden im Auge, die profitieren am meisten, weil die Einkommensteuer gesenkt werden kann. Bei den unteren Lohngruppen kommt da wenig bis gar nichts an. Das heißt, Autopolitik ist vor allen Dingen immer auch eine Politik für die Reichen.

Kürzlich gab es eine Untersuchung, wonach offenbar die besser Gebildeten und besser Verdienenden immer mehr ÖPNV benutzen. Stimmt das?

Das ist Blödsinn. Es ist doch immer das Gleiche: Wenn wir eine Umfrage machen, finden alle den ÖPNV gut. Fakt ist: Gegenwärtig sitzen in den U-Bahnen und Bussen vor allem die unteren Einkommenschichten.

Was ist für eine zukünftige klima- und sozialpolitische Wende noch nötig?

Wir brauchen einen sofortigen Stopp des Ausbaus der Straßeninfrastruktur. Ebenso den Stopp des Braunkohletagebaus. Und: Bei den vielen Verkehrs- und bei den Binnenschiff-fahrtsverkehrsprojekten genau hinsehen, ob da wirklich alles sinnvoll ist.

Interview: Peter Kuleßa

Prof. Dr. Andreas Knie

ist Leiter der Forschungsgruppe „Digitale Mobilität und gesellschaftliche Differenzierung“ am Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung – WZB (in Zusammenarbeit mit Weert Canzler).

E-Mail: andreas.knie@wzb.eu