

Mehr Mobilität wagen Die Alternativen zum privaten Auto sind bekannt

Weert Canzler

Im Verkehr gibt es seit Jahrzehnten keinen Fortschritt bei der Verringerung der Treibhausgasemissionen. Alle Effizienzgewinne werden durch mehr und größere Autos wieder aufgefressen. Nun soll es die schnelle Elektrifizierung richten. Volkswagen ist vorgeprescht, einige in der Branche ziehen nach. E-Autos, von erneuerbaren Energien gespeist, sollen den CO₂-Ausstoß schnell und kräftig reduzieren – bis Mitte des 21. Jahrhunderts auf null. Sonst soll alles bleiben wie gehabt. Keiner muss sein oder keine ihr Verkehrsverhalten verändern. Doch das ist eine große Illusion. Eine Mobilitätswende und ein erfolgreicher Kampf gegen die Klimakrise geht nur mit weniger Autos, also mit mehr Verhaltensänderungen.

Selbst wenn Klimaschutz durch einen Technikwechsel beim Antrieb funktionierte – woran es erhebliche Zweifel gibt, weil 48 Millionen E-Autos gewaltige Rohstoffressourcen und enorme zusätzliche Strommengen benötigen –, wäre das andere große Problem im Verkehr überhaupt nicht gelöst: der Platzbedarf privater Autos. Sie stehen im Durchschnitt 23 Stunden am Tag herum, und wenn sie genutzt werden, erzeugen sie häufig Staus.

Eine Mobilitätswende ist viel mehr als nur eine Antriebswende. Sie braucht vor allem Effizienz, also weniger Autos. Doch darüber gibt es keinen Konsens. Denn weniger Autos hieße: das Ende des bisherigen verschwenderischen und auf Wachstum ausgerichteten Mobilitätsmodells. Mehr noch: Infrage steht das gesellschaftliche Versprechen, durch das Auto Teilhabe und sozialen Aufstieg zu erhalten. Nun ist das automobiler Partizipationsversprechen ohnehin längst hohl geworden. Das Narrativ vom Auto als Teil des gelingenden Lebens hat seine Kraft verloren. Ein neues, postautomobiles, multimodales Narrativ zeichnet sich jedoch erst schemenhaft ab.

In dieser Übergangszeit zwischen automobiler Selbstverständlichkeit und nach-automobilem Aufbruch werden nicht nur die Diskurse brüchig. Auch die realen Entwicklungen sind widersprüchlich und teilweise gegenläufig: So nimmt die Zahl der zugelassenen Fahrzeuge zwar zu, die einzelnen Vehikel werden aber weniger gefahren. Wir sehen einen Sättigungseffekt. Selbst in der Pandemie-Krise, in der das Auto zunächst wie der Sieger aussah, weil es vor Nähe und damit vor Infektionen schützen konnte, gab es keinen Run auf die Autohäuser. Während der Anteil der SUVs an den Autoverkäufen jedes Jahr neue Rekordmarken erreicht und die neuen Fahrzeuge insgesamt größer, breiter und schwerer werden, wächst vor allem in den Städten der Unmut darüber, dass überproportional viele Verkehrsflächen von Autos belegt werden. Die Zustimmung zu auch radikaleren Maßnahmen, die Autos aus den Städten zurückdrängen sollen, nimmt seit Jahren zu. In dieser Situation lassen sich mehrere verkehrspolitische und verkehrswissenschaftliche Herausforderungen ausmachen.

Das Weiterso entzaubern

Allein die Antriebe zu elektrifizieren und ansonsten in der automobilen Hegemonie so weiterzumachen wie bisher, ist eine verführerische Perspektive – für diejenigen, die Autos herstellen, ebenso wie für viele, die sie fahren. Die Verführung wird genährt durch steigende Reichweiten der Elektroautos und ein engeres Netz von Ladestationen. Diese Perspektive kommt dem Bedürfnis vieler Autofahrer*innen entgegen, eingeübte Mobilitätsroutinen weiter ausleben zu können. Sie bedient die Erwartungen einer Branche, die über Jahrzehnte erfolgsverwöhnt Autos gebaut hat und nach wie vor mit digitalen Mobilitätsdienst-

Summary: A mobility turnaround is much more than just a turnaround in drive technology. A successful fight against the climate crisis is only possible with fewer cars. But there is no consensus on this. No wonder, since the consequences reach far: The dismantling of previous privileges of the private car must go hand in hand with improving the opportunities for alternatives. Investments in transport infrastructure must be reversed. The external costs of transport have to be internalized, and the governance of public transport needs to be reformed fundamentally.

Kurz gefasst: Eine Mobilitätswende ist viel mehr als nur eine Wende in der Antriebstechnik. Ein erfolgreicher Kampf gegen die Klimakrise geht nur mit weniger Autos. Doch darüber gibt es keinen Konsens. Kein Wunder, denn die Konsequenzen sind weitreichend: Der Abbau bisheriger Privilegien des privaten Autos muss damit einhergehen, die Chancen für Alternativen zu verbessern. Die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur sind umzukehren. Die externen Kosten des Verkehrs müssen in die Rechnung einbezogen werden und die Governance des öffentlichen Verkehrs braucht eine grundlegende Reform.

leistungen fremdelt. Schließlich ist die Weiterso-Perspektive eine Beruhigung für all diejenigen, die sich auf entfernungsintensive Siedlungs- und Raumstrukturen eingelassen haben und ihre Autoabhängigkeit vielleicht ahnen, aber sich oft nicht eingestehen wollen.

Nun ist dieses Weiterso nicht nur aus Klimaschutzgründen problematisch. Es passt auch nicht zu den Potenzialen, die die Digitalisierung bietet. Die Büchse der digitalen Pandora ist längst geöffnet. Es gibt gut begründete Einwände gegen unregulierte digitale Fahrdienste, aber die Software von Uber, Lyft und anderen ist in der Welt. Sie funktioniert auf beeindruckende Weise. Digitale Plattformen erlauben längst ein Car- und Ridesharing, das an Flexibilität und Zuverlässigkeit mit dem privaten Auto locker mithalten kann – und bei den Kosten sowieso. Zusätzlich kommt das Fahren mit „autonomen Shuttles“. Damit zieht das Prinzip des individuellen Gefahrenwerdens in die automobilen Welt. Wieso sollte ich denn ein privates Auto vorhalten, wenn ich mich jederzeit fahren lassen kann?

Schließlich könnte sich das Weiterso schon bald als Illusion entpuppen, weil die Akzeptanz für die Dominanz des Autos gerade in den Städten sinkt. Schon heute lassen sich mit der Forderung, den Verkehrsraum neu zu verteilen, Wahlen gewinnen. Das haben verschiedene Kommunalwahlen in Europa gezeigt. Mehr Platz für das Radfahren und Zufußgehen wird zunehmend zum Standortfaktor im internationalen Wettbewerb der Städte und Regionen um Firmen und ortsunabhängig arbeitende Professionals. Paris, Mailand oder Helsinki sind deshalb so ambitioniert, öffentliche Parkplätze zurückzubauen und das Einfahren privater Fahrzeuge durch eine City-Maut spürbar zu belasten. Sie wollen vorne sein im Wettbewerb um Lebensqualität und um einen Markt innovativer Mobilitätsanbieter.

Die Privilegien des privaten Autos abbauen

Eine ehrgeizige Verkehrs- und Stadtentwicklungspolitik setzt darauf, die Privilegien des Autos, die aus den Zeiten des Ideals von der autogerechten Stadt stammen, abzubauen. Seit der Mitte des 20. Jahrhunderts war es das von einem breiten Konsens getragene gesellschaftspolitische Ziel, das „Autofahren für alle“ zu ermöglichen. Dazu gehörten eine autozentrierte Infrastruktur, aber eben auch das Recht zum Parken auf öffentlichen Verkehrsflächen (vergleiche hierzu den Artikel von Andreas Knie in diesem Heft). Möglichst vielen sollte es ermöglicht werden, mit ihrem eigenen Auto unterwegs zu sein und so am gesellschaftlichen Leben und am steigenden Wohlstand teilhaben zu können.

Auch steuerlich wurden Vorteile für das Auto geschaffen. Dienstwagenregeln erlauben es Unternehmen und (hoch entlohnerten) Beschäftigten, Steuern und Sozialabgaben zu sparen. Die Entfernungspauschale als steuerabzugsfähige Kilometerpauschale für Fahrten zwischen Wohnsitz und Arbeitsstätte gibt es bereits seit Mitte der 1950er-Jahre. Die Entfernungspauschale wurde und wird bis heute als sozialpolitische Kompensation für Berufspendler*innen dargestellt, obwohl sie einseitig vor allem den Besserverdienenden zugutekommt. Denn wer keine oder wenig Steuern zahlt, spart durch die Entfernungspauschale nichts.

Wie bei allen Privilegien ist auch bei den Privilegien für das private Auto mit Widerstand bei den Nutznießern zu rechnen, wenn sie abgeschafft werden sollen. Sie werden als angestammtes Recht reklamiert. Sie sind aber Teil des Problems einer systematisch und umfassend geförderten und in ihrem Erfolg in der Massenmotorisierung dysfunktional gewordenen Automobilvorherrschaft. Deutlich wird diese dysfunktionale Dynamik auch beim reduzierten Steuersatz für Diesel. Dieser wurde eingeführt, um den im Verhältnis zum Otto-Motor relativ verbrauchsgünstigen Dieselantrieb zu fördern und Dieselmotoren gegenüber dem Benzin zu bevorzugen. Mit Folgen für die Steuerhaushalte: Seit Bestehen des Dieselprivilegs sind mehr als 200 Milliarden Euro Steuereinnahmen verloren gegangen. Weiterer Effekt dieser selektiven Steuerreduktion war eine einseitige Ausrichtung der Antriebstechnik der deutschen Autobauer auf den Dieselmotor. Sie wurden in ihrer jahrelangen Blockade der Entwicklung alternativer Antriebe, vor allem des Elektroantriebs, bestärkt. Die steuerpolitische

Botschaft war klar: Der Diesel ist die Antriebstechnologie der Zukunft, sie wird sich ökologisch und kostenmäßig lohnen.

Alternativen zum privaten Auto schaffen

Bisherige Privilegien des privaten Autos abzubauen, muss vor allem damit einhergehen, die Chancen für Alternativen zu verbessern. Das passiert nicht automatisch, wenn Parken mehr kostet und das Dienstwagenwesen grundlegend reformiert wird. Schauen wir auf den öffentlichen Verkehr, der nach den Planungen des Klimaschutzgesetzes seinen Anteil verdoppeln soll: Solange er so unflexibel ist wie bisher, kann er kaum das Rückgrat der Verkehrswende sein. Das liegt nicht zuletzt an der Finanzierung: Bislang muss sich der öffentliche Verkehr nicht konsequent an den Kund*innen orientieren, da er sich auf öffentliche Mittelzuwendungen verlassen kann. Die fließen, sobald die vereinbarten Busse und Nahverkehrszüge fahren, ob nun jemand darin sitzt oder nicht. Diese Vertrags- und Ausschreibungslogik färbt ab auf die Organisationskultur. Wenn Geschäftsführer*innen und Vorstände von öffentlichen Verkehrsunternehmen bei ihren Vertragsverhandlungen wie selbstverständlich einen Dienstwagen fordern, dürfte das Vertrauen in die eigenen Produkte begrenzt sein.

Ohne mehr Wettbewerb um die Nutzer*innen und neue Akteure, die digitale Mobilitätsdienstleistungen professionell anbieten können, wird es der öffentliche Verkehr nicht schaffen, neue Kund*innen aus den Autos zu locken. Ebenso wird kaum jemand vom Auto auf das Fahrrad umsteigen, wenn er oder sie nicht sicher und schnell mit dem (zunehmend häufiger vertretenen E-)Bike unterwegs sein kann. Geschützte Radwege, lückenfreie Streckennetze und entschärfte Kreuzungen sorgen dafür, dass Leute auf das Rad umsteigen, die sich bisher nicht trauten oder höchstens in der Freizeit gefahren sind. Das zeigen Beispiele wie Kopenhagen oder die erfolgreichen Fahrradstädte in den Niederlanden und in Belgien.

Es gibt also eine umfangreiche Agenda für die Mobilitätswende. Die Infrastrukturprioritäten und damit die Investitionsströme müssen umgekehrt werden. Die externen Kosten des Verkehrs müssen in die Rechnung einbezogen werden, die Governance des öffentlichen Verkehrs braucht eine grundlegende Reform. Der öffentliche Verkehr braucht neben gesetzlichen Rahmenbedingungen, die unternehmerisches Handeln erlauben, auch eine andere Organisationskultur, die die Kund*innen ins Zentrum stellt. Es braucht außerdem mehr Platz für das sichere Radfahren und Zufußgehen. Zu mehr Sicherheit im Verkehr gehören auch Tempolimits, vor allem Tempo 30 auf innerstädtischen Straßen als Regel, und höhere Bußgelder für Raser und Falschparkerinnen. Alles beginnt jedoch mit der Anerkennung der Tatsache, dass es für eine Mobilitätswende weniger Autos braucht. Ein neuer Konsens ist nötig: Weniger Autos bedeuten mehr Mobilität.

Literatur

Canzler, Weert: „Abschied vom Auto? Verkehrshandeln zwischen Disruption und Pfadabhängigkeit“. In: SONA-Netzwerk Soziologie der Nachhaltigkeit (Hg.): *Soziologie der Nachhaltigkeit*, 2021, Jg. 1. Bielefeld: transcript, S. 403–415, DOI: 10.14361/9783839451991-021.

Canzler, Weert/Knie, Andreas: „Wohin des Weges? Neue Mobilität als eine Agenda des Wandels“. In: Weert Canzler/Andreas Knie (Hg.): *WSI-Mitteilungen, Schwerpunkttheft „Wohin des Weges? Neue Mobilität als eine Agenda des Wandels“*, 2021, Jg. 74, H. 3, S. 182. DOI: 10.5771/0342-300X-2021-3-182.

Ruhrort, Lisa: „Vom öffentlichen Verkehr zur multioptionalen Mobilität? Regulierung digitaler Mobilitätsangebote im Kontext der Klimaschutzziele“. In: Weert Canzler/Andreas Knie (Hg.): *WSI-Mitteilungen, Schwerpunkttheft „Wohin des Weges? Neue Mobilität als eine Agenda des Wandels“*, 2021, Jg. 74, H. 3, S. 216–225. DOI: 10.5771/0342-300X-2021-3-216.

ZDF-Magazin Royale: Warum hört der Fahrradweg einfach hier auf? Online: <https://www.youtube.com/watch?v=nqF9chK05YM> (Stand 5.11.).



Weert Canzler ist Co-Leiter der Forschungsgruppe Digitale Mobilität und gesellschaftliche Differenzierung und Sprecher des Leibniz-Verbundes Energiewende. [Foto: David Ausserhofer]

weert.canzler@wzb.eu