

Bild in Printausgabe
verfügbar

Wie viel Mobilität ist genug?

Suffizienz im Mobilitätsalltag und als verkehrspolitische Strategie

Von Dr. Michael Kopatz

Benzinpreise sind ein Dauerthema. Manche Autofahrer unterhalten sich darüber genauso häufig wie über das Wetter. Die meisten denken sich auch, dass es langfristig nicht so weiter gehen kann wie bisher. Öl steht schließlich nicht unendlich zur Verfügung. Auch Klimaschutz ist beim Abendessen mit Freunden ein Thema. Einigkeit besteht meist darin, dass etwas gegen die globale Erwärmung getan werden muss. Nach dem Abendessen fahren die Gäste dann mit dem Auto heim, womöglich keine drei Kilometer. Man muss ja nicht gleich sofort und bei sich selbst anfangen. Außerdem bringt es quasi nichts, wenn

einer sein Auto stehen lässt, aber alle anderen weiter machen wie bisher. Und wenn man dann auch noch an die Entwicklung in China oder Indien denkt. Das bisschen CO₂, das man selbst, ja selbst ganz Deutschland verursacht, fällt da doch kaum ins Gewicht.

Individuell betrachtet, ist das eine ganz rationale Überlegung. Schließlich kann der zum Klimaschutz geneigte Bürger seine Nachbarn nicht zwingen, auf das Auto zu verzichten. Auch werden es nur wenige wagen, ihn darauf anzusprechen. Wer möchte schon als Miesepeter dastehen. Und so führt das individuell rationale Verhalten zu einem kollektiv irrationalen Ergebnis. Denn niemand will

den Klimawandel. Und wer verschwendet schon gern Ressourcen?

Das ist gar kein Problem, erwidern viele Experten aus der Autobranche. Unsere Wagen werden ja immer effizienter und klimafreundlicher. Das hilft allerdings weniger, wenn die Kraftfahrzeuge immer schwerer und zahlreicher werden. Allein zwischen 2009 und 2015 stieg die Zahl der angemeldeten PKW um drei Millionen.¹ Die Neuzulassungen von Kleinwagen verringerten sich zwischen 2009 und 2014 um fast 20 Prozent, während die Zahl der SUVs und Geländewagen um 122 Prozent zunahm. Im Schnitt hatte im Januar 2011 jeder Neuwagen 133,6 PS unter der Haube. Im Jahr 1995

waren es noch 95 PS.² Diese Entwicklung wird sogar politisch befördert durch das sogenannte Dienstwagenprivileg.³ Mehr als die Hälfte aller Pkw werden in Deutschland als Dienst- bzw. Firmenwagen gekauft.⁴

Zugleich nahm der Straßengüterverkehr dramatisch zu, weil Unternehmen ihre Lager auf die Straße verlegt haben – »Just in Time« auf Kosten der Steuerzahler. Weil wir Kartoffeln aus Ägypten kaufen, statt bei den Bauern aus der Region, weil an den Flug- und Seehäfen immer mehr Überflüssiges landet und ins Land gekarrt wird. Weil selbst die Herstellung einer einfachen Lasagne auf fünfzehn Nationen verteilt ist. Damit hat sich übrigens ein System der organisierten Verantwortungslosigkeit etabliert, in dem jeder die Schuld auf den anderen schiebt und man kaum noch rausfindet, wer das Pferdefleisch reingemischt hat.

Eine Politik für Verkehrssuffizienz sorgt u. a. für kurze Wege zu Einkaufsmöglichkeiten für den alltäglichen Bedarf, sorgt für eine exzellente Anbindung zum kostengünstigen Nahverkehr, verlängerte Wege zum Auto, schrittweise reduzierte Stellplätze und den Einsatz von besonders sparsamen Personewagen. Wichtig ist zudem die Abschaffung der steuerlichen Begünstigung von Dienstwagen und Dieselkraftstoff. Bei entsprechenden Rahmenbedingungen kann es gelingen, dass die Bürgerinnen und Bürger durch moderat suffizientes Verhalten den Primärenergieverbrauch und die entsprechenden Treibhausgasemissionen mehr als halbieren.

Straßenbaumoratorium

Zuvorderst ist es an der Zeit, dass wir uns vom Aus- und Neubau von Straßen verabschieden. Das spart zugleich viel Geld, wie die Petition »Straßenbaumoratorium« vorrechnet. Schon jetzt sei ein gewaltiger Sanierungsstau aufgekommen. Mit jeder weiteren Straße stiegen die Unterhaltungskosten.⁵ Das Moratorium würde auch die Finanzhaushalte der Kommunen entlasten. Denn allen Klagen über klamme Kassen zum Trotz, werden allorts noch Gelder für Erweiterungs- und Umgehungstraßen eingestellt. Und dies, obwohl die öffentlichen Haushalte schon jetzt kaum in der Lage sind, die Bestandsstraßen in einem verkehrssiche-

ren Zustand zu lassen, weil viel zu wenig Geld für die Instandhaltung vorhanden ist.

Fliegen

Ein weiteres Konzept, um die Bürger in der Wahrnehmung ihrer gesellschaftlichen Verantwortung zu unterstützen, ist die Einführung von Limits für Starts und Landungen auf Flughäfen. Möglich wäre auch die Limitierung der Passagierzahlen pro Flughafen. Ziel ist zunächst, den Flugverkehr auf das gegenwärtige Niveau zu begrenzen. Da die Flieger zugleich immer effizienter werden, gingen die extrem klimawirksamen Treibhausgase zurück. Gegenwärtig geschieht das Gegenteil, begründet mit den immer gleichen Plattitüden: Das schafft Arbeitsplätze und ist wichtig für den Wirtschaftsstandort. Freiwillig und aus innerer Motivation beschränken sich weder Kommunen noch Bürger. Billigtarife und Angebotsausweitung signalisieren den Konsumenten zugleich, dass es ruhig noch etwas mehr sein darf. Außerdem begeben sich manche Kommunen in ein schwieriges Abhängigkeitsverhältnis eines einzelnen Flugunternehmens und werden damit erpressbar. So können die Fluggesellschaften mit dem Umzug zu einem anderen Flughafen drohen und für den Betreiber unwirtschaftliche Konditionen erzwingen.

Tempo 30

Darüber hinaus ist endlich das überfällige Tempolimit für Autobahnen einzuführen. Es ist eine Selbstverständlichkeit, die einzufordern wir nicht müde werden dürfen. Weniger in der Öffentlichkeit diskutiert, aber genauso wichtig: In der Straßenverkehrsordnung ein generelles Tempolimit von 30 Kilometer pro Stunde innerhalb geschlossener Ortschaften einzuführen. Warum das nicht schon längst Realität ist, scheint unbegreiflich, wenn man die Faktenlage betrachtet: Die Sicherheit

¹ Von 41,321 auf 44,403 Millionen, Kraftfahrtbundesamt 2016

² Kraftfahrt-Bundesamt

³ Beim Dienstwagen können die laufenden Betriebskosten (inklusive Abschreibung) im Rahmen der jährlichen Einkommenssteuererklärung geltend gemacht und so Steuern eingespart werden.

⁴ Laut Kraftfahrt-Bundesamt gab es 2014 63,8 Prozent gewerbliche Halter. Das sind 1,9 Millionen Fahrzeuge.

⁵ Eingereicht als öffentliche Petition beim Petitionsschuss des Deutschen Bundestags am 13.10.2011 (Petition 20526).

Die Zukunft der Mobilität ist multimodal, postfossil und smart. Die Tagung »Zukunftsfähige Mobilitätskultur – Wie kann sie gelingen?«, 15.-16. Januar, untersuchte Veränderungsprozesse, die auf dem Weg zu diesem Ziel gestaltet werden müssen. Viele wissen, was zu tun wäre, aber die individuellen und gesellschaftlichen Widerstände gegen weniger Auto sind massiv. Die Psychologie kennt wirksame Interventionsstrategien, um individuelles Mobilitätsverhalten zu beeinflussen. Neue Rahmenbedingungen unterstützen diese notwendigen Verhaltensänderungen. Dazu gehören attraktive Alternativen zum Auto, Vorrang für Bus und Bahn, aber auch städtebauliche Entwicklungen wie Rad- und Fußgängerwege mit Aufenthaltsqualität, der Rückbau von Strukturen der autogerechten Stadt der 1970er Jahre und die Stadt der kurzen Wege. Die Gestaltung dieser Strukturen erfordert mutige und weit-sichtige Zielsetzungen und langfristige Strategien. Daran fehlt es noch. Dr. Michael Kopatz vom Wuppertal Institut war einer der Referenten.

erhöht sich schon allein dadurch drastisch, dass sich der Bremsweg fast halbiert – lebensrettende Meter in Gefahrensituationen.⁶ Die Zahl der Radfahrer nimmt zu – im britischen Bristol zum Beispiel um zwölf Prozent –, weil sich ihr Sicherheitsgefühl erhöht. Der Verkehr wird flüssiger und Beschleunigungs- und Bremsvorgänge verringern sich. Das mindert deutlich die Abgas- und Lärmemis-

Bild in
Printausgabe
verfügbar

sionen. Der Lärm reduziert sich um subjektiv bis zu 50 Prozent.⁷ Weniger Schadstoffe, Lärm und mehr Radfahrer, all dies ist gut für die Gesundheit. Und da die Durchschnittsgeschwindigkeit etwa in Berlin ohnehin weit unter 24 km/h liegt⁸, kommen die Städter fast genauso schnell ans Ziel.

Das Argument, jede Kommune könne doch selbst bestimmen, wo 30-Zonen und Straßen liegen sollen, ist wohlfeil. Denn die bürokratischen Hürden sind enorm zeitaufwendig. Nur in ausgewählten Bereichen dürfen die

Dr. Michael Kopatz ist
Projektleiter am Wuppertal
Institut für Klima, Umwelt,
Energie.

Das Wuppertal Institut

Nachhaltige Entwicklung bedarf eines integrierten Politik- und Wissenschaftsansatzes. Denn die Fragestellungen einer zukunftsfähigen Entwicklung sind häufig nicht innerhalb von Ressortgrenzen oder einzelner wissenschaftlicher Disziplinen zu beantworten. Hier setzt das Forschungsprogramm des Wuppertal Instituts an. Es ist transdisziplinär und am Systemverständnis orientiert. Die Forschung des Wuppertal Instituts richtet sich auf die Gestaltung von Übergängen (»Transitions«) zu einer nachhaltigen Entwicklung. Prof. Dr. Uwe Schneidewind ist seit 2010 Präsident des Wuppertal Instituts, das 1991 unter der Leitung von Prof. Dr. Ernst Ulrich von Weizsäcker gegründet wurde. Ein internationaler wissenschaftlicher Beirat berät das Institut in grundsätzlichen strategischen Forschungsfragen, sichert die wissenschaftliche Qualität und die Unabhängigkeit der Forschung. Das Wuppertal Institut wird in der Rechtsform der gemeinnützigen GmbH geführt und erhält eine Grundfinanzierung vom Land Nordrhein-Westfalen. Aus: www.wupperinst.org/de/das-wuppertal-institut/

Kommunen das Limit vorgeben. Viel einfacher ist es, wenn sich die Ausgangssituation umdreht und für ausgewählte Straßen Tempo 50 zugelassen werden muss. Dass der Vorschlag nicht abwegig ist, zeigte die österreichische Stadt Graz schon vor 20 Jahren. Hier waren zu Anfang des Großprojektes erst rund 40 Prozent der Bevölkerung vom generellen Tempo 30 überzeugt, was sich dann nach vier Jahren auf rund 80 Prozent erweiterte.

Wo bleibt die Freiheit

Auf solche Vorschläge werden einige entgegen, es sollte im eigenen Ermessen der Bürgerinnen und Bürger liegen, ob sie rasen oder fliegen. Vertreter dieser liberalen Argumentationslinie stützen sich auf Artikel 2 des Grundgesetzes: »Jeder hat das Recht auf die freie Entfaltung seiner Persönlichkeit, soweit er nicht die Rechte anderer verletzt.« Doch der Auto- und Flugverkehr unterdrückt massiv die Freiheitsrechte der Anwohner und das Recht auf körperliche Unversehrtheit von Fußgängern und Radfahrern. Und ganz offensichtlich ignoriert unsere Lebensweise die Freiheitsrechte der zukünftigen Generationen. Absolute Grenzen für Ressourcenverbrauch und CO₂-Ausstoß sind geradezu zwingend notwendig, wenn man den Freiheitsgrundsatz zu Ende denkt. Gute liberale Politik hat den Bürger nicht nur als Konsumenten im Blick, sondern als Staatsbürger, meinen Uwe Schneidewind und Angelika Zahnrt.⁹ Wer die individuellen Freiheitsrechte zu schützen sucht, wird zugleich um deren Begrenzung nicht umhin kommen. Nur so kann vermieden werden, dass unsere Freiheit zugrunde geht. Andernfalls bleibt nur ein Überlebenskampf, bei dem die Stärksten überleben. Bis zur Barbarei ist es dann nicht mehr weit. Unsere Zivilisationsgeschichte stünde vor dem Abgrund.

Siehe auch Tagungsvorschau:
»Elektromobilität«, S. 24

⁶ Vgl. Umweltbundesamt (2007): Verbesserung der Umweltqualität in Kommunen durch geschwindigkeitsbeeinflussende Maßnahmen auf Hauptverkehrsstraßen – Abschlussbericht und Anlagenband. S.11.

⁷ Vgl. 20's plenty for us (2012): Wide Area 20 mph Limits Raise Cycling and Walking Levels By Up To 12%

⁸ Statista 2016

⁹ Schneidewind, Uwe / Zahnrt, Angelika (2013): Damit gutes Leben einfacher wird. München, S. 23.