

STANDPUNKT

Das Auto ist schwer zu schlagen

Von Stephan Muschick und René Mono

Nun sag, wie hast du's mit dem privaten Pkw“, so lautet die Gretchenfrage der Verkehrswende. Denn eine vorausschauende, zukunftsgerichtete Verkehrspolitik lässt sich nur formulieren, wenn man klar Stellung bezieht: Geht es „nur“ darum, den Personenverkehr klimaneutral zu machen? Oder wollen wir als Gesellschaft auch wegkommen vom sogenannten motorisierten Individualverkehr? Muss das eigene Auto also der Vergangenheit angehören, selbst wenn es keine CO₂-Emissionen verursacht und auch sonst vollkommen sauber (und leise) ist? Begründen ließe sich dies damit, dass Autos zu viel Platz wegnehmen und die Straßen verstopfen.

Glaubt man an die Vision von autonom fahrenden Autos, die in Sekundenschnelle oder automatisiert streckenweise gemietet werden können, dann ist vorstellbar: Der gleiche oder sogar ein deutlich gehobener Mobilitätsanspruch im Vergleich zu heute lässt sich auch mit deutlich weniger Pkw befriedigen. Jedenfalls gilt dies für Städte und stark verdichtete Ballungsräume. Wie die Mobilität auf dem Land aussehen wird, steht hingegen auf einem ganz anderen Blatt.

Die Unsicherheit macht sich auch in Szenarienanalysen bemerkbar: So prognostiziert eine Studie für das Bundesmi-

nisterium für Wirtschaft und Energie, dass es in Deutschland im Jahr 2050 30 Millionen Autos gebe. Es könnten nach Meinung der Gutachter aber auch 40 Millionen sein. Dies ist zwar deutlich weniger als heute, da das Kraftfahrt-Bundesamt 48 Millionen Pkw zählt. Bezogen auf die Bevölkerung wären dies aber immer noch 0,4 bis 0,5 Autos pro Kopf, verglichen mit fast 0,6 heute.

In beiden Szenarien setzt der Rückgang erst weit nach 2035 ein. Damit stellt sich konkret die Frage, ob es noch Sinn macht, heute neue Straßen zu bauen. Fünfzehn Jahre sind für Infrastrukturprojekte keine lange Zeit; fünfzehn Jahre lang den Bürgerinnen und Bürgern Stau zuzumuten, ist aber auch keine überzeugende Perspektive.

Das Dilemma ließe sich umgehen, wenn der motorisierte Individualverkehr schneller überwunden werden könnte. Doch dafür müsste man sich anschauen, was für das Privatauto aus Sicht der Fahrer spricht. Nur dann können alternative Angebote, ob nun der ÖPNV oder Carsharing, zu funktionalen Äquivalenten entwickelt werden.

Bis dahin ist ein weiter Weg zu gehen. Dies verdeutlichen empirische Ergebnisse des Projekts „Spurwechsel“, das die E.ON Stiftung zusammen mit Partnern durchgeführt hat. Hier wurde zum ersten Mal der Ansatz gewählt, Alternativen zum privaten Auto auf der Basis von Bedürfnissen der Nutzer zu entwickeln. Das wichtigste Ergebnis: Für den Pkw sprechen klare Vorteile des Verkehrsmittels: Anders als alle anderen Alternativen ist das Auto vielleicht nicht immer die beste, aber fast nie die schlechteste Wahl: Ob es regnet oder heiß ist, ob man nach der Arbeit noch die Kinder zum Turnen fahren will oder einen Wocheneinkauf tätigen muss, ob man 5 oder 50 Kilometer weit fährt –

anders als wenn man auf das Fahrrad setzt, spielen alle diese Fragen beim Auto keine Rolle. Und im Unterschied zum Carsharing oder dem ÖPNV ist das eigene Auto immer verfügbar, und man muss nie auf es warten, bis es beförderungsbereit ist.

Will man die Dominanz des privaten Autos brechen, gilt: Die Alternativen müssen sich an den Stärken des privaten Autos – der Vielseitigkeit, der Flexibilität und der unbegrenzten Verfügbarkeit – messen lassen. Dies erfordert nach augenblicklichem Stand der Technik einen Mix aus unterschiedlichen Verkehrsmitteln. Denn nur dann ist es möglich, die sich ja nach Situation verändernden Bedürfnisse der Mobilitätsnutzerinnen und -nutzer wirklich zu befriedigen.

Es geht also zum Beispiel um das richtige Angebot, wenn es regnet, um das richtige Angebot, wenn man abends die Schwiegermutter abholen muss, um das richtige Angebot, wenn man nach der Arbeit noch ein Bücherregal im Möbelhaus kaufen oder zur Abkühlung in den Baggersee springen will. Algorithmen können für die jeweiligen Fahrer die Ver-

kehrslösung ermitteln, die am besten passt.

Machbarkeitsstudien, die im Rahmen des Projekts „Spurwechsel Zollverein“ durchgeführt wurden, zeigen: Ein solches intelligentes multimodales Verkehrsangebot, das Leistungen des ÖPNV mit Sharing-Optionen (Elektroautos verschiedener Größe, traditionelle Fahrräder, Lastenfahrräder, E-Bikes, E-Roller) ergänzt und sie bestmöglich kombiniert, ist möglich. Aber die Entwicklung und Realisierung ist komplex und auch teuer. Trotzdem spricht viel dafür, dass diese Investitionen sinnvoller sind, als einfach Straßen immer weiter auszubauen.

Neben dem Ressourcenverbrauch durch die Straße selbst sprechen auch die Lärm- und Schmutzbelastung dagegen. Doch an (kommunal-)politischem Willen zur Entwicklung solcher Innovationen scheint es zu mangeln. Dies ist unverzeihlich, denn viel spricht dafür, dass Mobilitätsintelligenz und nicht das Herstellen von Fahrzeugen die ökonomisch wertvollere Tätigkeit darstellt. Hier liegt also die volkswirtschaftliche Zukunft für die Autonation Deutschland. Zeit, es anzugehen.

Stephan Muschick ist Geschäftsführer der E.ON Stiftung.

René Mono ist Geschäftsführer der 100 Prozent erneuerbar Stiftung.