

Die Maximierung von Grenzwerten führt dazu, dass ein wichtiger technologischer Träger des Verkehrssystems in Deutschland aufs Spiel gesetzt wird. Wird das Auto zum exklusiven Gut?

Die Leistung des Automobils

10. August 2017

Unversehens sind wir in eine Dynamik geraten, an deren Ende das Automobil für die Mehrheit der Menschen als Verkehrsmittel nicht mehr existieren könnte. Denn es läuft gegenwärtig eine Kettenreaktion ab, in der ein „Sachzwang“ zum nächsten führt: Die Belastungen, die man jetzt dem Dieselmotor vorwirft, lassen sich auch gegen andere Formen des Verbrennungsmotors finden. Da aber die Alternative „E-Auto“ auf absehbare Zeit weder sozial bezahlbar noch ökologisch verträglich ist, läuft der Schlag gegen den Diesel auf einen Schlag das Automobil selber hinaus. Am Ende der Kettenreaktion wird das Auto nur noch als exklusives Gut vorhanden sein. Der motorisierte Individualverkehr wird zum Privileg werden. Das aber wäre ein Einschnitt in die gesamte räumliche Organisation der Wirtschaft und der persönlichen Lebensführung. Die Alternativen und Ausweichmöglichkeiten, die es heute für private, wirtschaftliche und politische Standortentscheidungen gibt, würden fundamental eingeschränkt. Das wäre eine Einschränkung unserer Freiheit, wie wir sie uns heute noch kaum vorstellen können.

Ja, hier steht viel auf dem Spiel. Deshalb ist die Diskussion viel zu eng, solange es nur um Grenzwerte und Arbeitsplätze geht. Das sind zweifellos wichtige Größen, aber sie sind keineswegs so zentral, dass man auf ihrer Grundlage jetzt schnelle Entscheidungen treffen darf. Wirklich zentral ist die Frage nach der spezifischen **Verkehrsleistung** des Trägers, der in der Fachsprache als „motorisierter Individualverkehr“ (MIV) bezeichnet wird. Hier muss geprüft werden, welche Alternativen für diese Leistung zur Verfügung stehen – und ob es realitäts-taugliche Alternativen sind.

Es gibt ja den Präzedenzfall der deutschen „Fukushima“-Energiewende, wo die Regierenden – in einer Kombination aus Hysterie und Opportunismus – mit der Kernenergie eine tragende Säule der deutschen Energieversorgung gekippt haben, die zudem noch für das angebliche Hauptproblem „CO₂“ gar nicht verantwortlich war. Und wo die Folgekosten und -belastungen bis heute immer noch wachsen. Eine weitere Wende von diesem Typ kann sich Deutschland nicht leisten.

Ein Blick auf eine Verkehrsprognose für Berlin-Brandenburg

Sprechen wir also von der Verkehrsleistung des Automobils. Ich will das einmal anhand der „Gesamtverkehrsprognose 2025 für die Länder Berlin und Brandenburg“ tun. Dieser Bericht (Auftraggeber waren die Landesregierungen von Berlin und Brandenburg) vermittelt ein Bild der Größenverhältnisse des Verkehrs im Einzugsgebiet einer großen Metropole. Und er enthält eine langfristige Prognose, die nahe an den Zeitpunkt heranhöhrt, der für das „Verbot des Verbrennungsmotors“ diskutiert wird. Der Bericht ist etwas älter (2009) und geht von einem **sinkenden** Verkehrsdruck aus - was man aus heutiger Sicht bezweifeln muss, angesichts einer gesteigerten Mobilität der Arbeits- und Lebensführung und angesichts des Siedlungsdrucks auf die Metropolräume. Aber gerade, weil der Bericht noch nichts vom „Berlin-Boom“ ahnte, sind die konstant hohen Verkehrsanteile des Automobils, die er errechnet, ein guter Orientierungspunkt. Sie sind das Mindeste, womit wir rechnen müssen. Der Bericht führt vor Augen, worüber wir eigentlich reden, wenn wir das Automobil in Frage stellen. Da er **den Berlin-**

Brandenburger Verflechtungsraum in sehr Gesamtheit betrachtet, kann man aus ihm herauslesen, welche große Lücke sich ergeben würde, wenn es hier zu Fahrverboten oder unbezahlbaren Fahrzeugkosten käme. Der Bericht ist auch ein Gegenmittel gegen die Betriebsblindheit mancher Innenstädter, die allzu selbstgewiss davon ausgehen, „die Großstädter“ zu sein.

Die Anteile an der Verkehrsleistung

Die folgenden beiden Tabellen, die ich vereinfachend aus einer Abbildung der „Gesamtverkehrsprognose“ (S. 65) errechnet habe, zeigen die **Prozent-Anteile** der Verkehrsmittel „Automobil“, „Bus und Bahn“, „Fuß und Fahrrad“ an der **Verkehrsleistung im Personenverkehr** – zum einen den Stand des Jahres 2006, zum anderen die Prognose für das Jahr 2025. Räumlich wurde unterschieden zwischen einem Kernbereich und einem Außenbereich in Berlin und einem Brandenburger Umland.

Anteile an der Verkehrsleistung Stand 2006	Berlin Kernbereich	Berlin Außenbereich	Brandenburg Umland
Automobil	44,1 %	60,1 %	81,8 %
Bus und Bahn	45,4 %	30,6 %	11,7 %
Fuß und Fahrrad	10,5 %	9,3 %	6,5 %

Anteile an der Verkehrsleistung Prognose 2025	Berlin Kernbereich	Berlin Außenbereich	Brandenburg Umland
Automobil	39,1 %	54,5 %	75,1 %
Bus und Bahn	47,8 %	32,6 %	15,7 %
Fuß und Fahrrad	14,1 %	12,9 %	9,2 %

Die Tabellen zeigen: Das Automobil hat selbst im Kernbereich Berlins einen Anteil von über 40%. Dieser Anteil wächst, je weiter man an die Peripherie geht. Die Bedeutung des Automobils sinkt auch bis 2025 nur unwesentlich. Selbst wenn man von einem wachsenden Anteil von Bus und Bahn ausgeht, ist eine Ersetzung des motorisierten Individualverkehrs durch den Öffentlichen Personen-Nahverkehr nicht einmal annähernd in Sicht. Das gilt erst recht für eine Ersetzung durch das Fahrrad.

Dabei ist ein Punkt wichtig. Ich habe die Messgröße „**Verkehrsleistung**“ zugrunde gelegt und nicht die Messgröße „**Verkehrsaufkommen**“. Beim Verkehrsaufkommen wird nur die Wege-Zahl mit einem Verkehrsmittel gezählt, bei der Verkehrsleistung wird die bewältigte Distanz (in Kilometer) gezählt. Beim Verkehrsaufkommen wird also das Entfernungsproblem, das ja für die Menschen ganz wesentlich für die Verkehrsmittelwahl ist, ausgeblendet. So kommt es, dass in dieser Messung der Anteil von Fuß und Fahrrad 39,7% beträgt (im Gesamt- raum Berlin), während er im gleichen Raum bei der Messgröße „Verkehrsleistung“ nur 10,1% beträgt!

Die Distanzen der dispersen Siedlungsstruktur sind auch der Hauptgrund, warum der Automobilgebrauch mit wachsender Entfernung vom Zentrum steigt. Das Fahrrad stößt hier ebenso an seine Grenzen wie die öffentlichen Verkehrsmittel, die nicht flächendeckend ausgelegt werden können – insbesondere beim Schienenverkehr. Die Messgröße „Verkehrsleistung“ bildet also die Härten des Alltagslebens der Menschen besser ab und zeigt die Grenzen einer „Verkehrswende“. Noch realistischer wäre es, wenn man auch die Sachleistung des Transports (mitgeführte Dinge, z.B. bei Großeinkauf) einbeziehen würde. Spätestens, wenn man

den Gewerbeverkehr von Handwerk in die Betrachtung mit einbezieht, wird diese Sachdimension des Verkehrs deutlich.

Auch Auto-Zahlen sind menschliche Zahlen

Hinter den konstant hohen Zahlen des Automobilverkehrs steht also keine Lebensverachtung, sondern die räumliche Ausdehnung der Lebenswirklichkeit. Es geht nicht um Bequemlichkeit, sondern um existenzielle Fragen: Ist ein bestimmter Wohn-, Erwerbs- oder Dienstleistungsstandort haltbar? Ist eine Schule oder sonstige öffentliche Einrichtung haltbar? Die Behauptung, dass es den einen bloß um „Blechkasten“ ginge, während es den anderen um „die Menschen“ ginge, ist ebenso dumm wie polemisch. Wenn man also in einer Statistik sieht, wie viele tägliche Kilometer in einem Verflechtungsraum per Automobil zurückgelegt werden, sollte man daran denken, dass da elementare Bedürfnisse und Notwendigkeiten im Spiel sind. Wer einfach mal verordnet, dass Berlin nun „Fahrrad-Hauptstadt“ werden soll, geht arrogant über die Millionen täglichen Kilometer hinweg, die bewältigt werden müssen. Natürlich gibt es Zuwächse beim Fahrrad, aber ebenso deutlich zeichnen sich harte Grenzen ab, an denen auch der gute Wille für das Fahrrad (oder für die flächendeckende Einrichtung neuer Bahnlinien) heute schon scheitert.

Man sollte aber auch nicht den Umkehrschluss ziehen und dem Teil der Bevölkerung, der sich ausschließlich mit dem Öffentlichen Nahverkehr und dem Fahrrad bewegt, weil er dafür den passenden Wohn- und Arbeitsstandort oder die zusätzliche Zeit hat, herabsetzen. Eher sollte man von **zwei Realitäten** ausgehen, die heute in den Ballungsräumen nebeneinander bestehen. Es gibt die Auto-Fraktion und die Bahn-Bus-Fahrrad-Fraktion (und dazwischen viele Mischformen). Das Verkehrssystem einer Metropolen-Region muss auf beiden Beinen stehen. Es muss dual sein und sich dazu auch offen und positiv bekennen. Der Zusammenhalt unserer Ballungsräume hängt davon ab, dass diese beiden Fraktionen sich gegenseitig respektieren, und dass keine Fraktion zur Alleinherrschaft strebt. Die berühmte urbane Toleranz muss heute darin bestehen, dem jeweils anderen Arbeits- und Lebensmodell gute Gründe zuzubilligen. Und unter „guten Gründen“ sollte man nicht nur pragmatische Gründe („anders geht es nicht“) verstehen, sondern auch Leidenschafts-Gründe: Beide Mobilitätsmodelle haben ihre eigenen Freiheits-Leidenschaften, für die sie ihre jeweiligen Verkehrsmittel lieben.

Eine brisante Kombination: Wohnungsknappheit und Autoverbote

Es gibt aber auch eine ganz aktuelle Dringlichkeit, die für die Zukunft des Automobils in Ballungsräumen spricht. Es gibt gegenwärtig eine starke Siedlungsbewegung, der sich auf diese Räume richtet. Viele Menschen suchen dort einen Arbeitsplatz und eine Wohnung, viele Gewerbe suchen dort einen Standort. In der Mitte der Ballungsräume steigen die Preise exorbitant. Damit ist klar, dass die Zuzugsbewegung **nicht in der Stadtmitte** bewältigt werden kann. Oder anders gesagt: Sie kann nicht monozentrisch bewältigt werden. Bezahlbarer Wohn- und Gewerbebaum kann nur multizentral gewonnen werden. Das hat eine Konsequenz für das Verkehrssystem. Seine Leistungsfähigkeit kann auch nur weiträumig und multizentral gesteigert werden. Damit aber werden genau dort Zuwächse erzeugt, wo das Automobil hohe Verkehrsanteile hat. Es ist also völlig unrealistisch, wenn man die gegenwärtige Zuwanderungswelle, die eine Dehnung des Siedlungssystems erfordert, durch ein Verkehrssystem bewältigen will, das das Verkehrsmittel schwächt, das im Außenbereich weder durch das Fahrrad noch durch einen flächendeckenden (unbezahlbaren) Schienenverkehr zu bewältigen ist. Was mit den angespannten innerstädtischen Wohnungsmärkten geschieht, wenn die Ausweichmöglichkeiten an die Peripherie ausfallen, weil das Kettenglied „motorisierter Individualverkehr“ zerstört wird, mag man sich gar nicht vorstellen.

Eine Fata Morgana namens „E-Auto“

Mit einem Wort: Die jetzt ausgerufenen und angeheizten „Automobilkrise“ ist völlig weltfern und hochgefährlich. In dieser Situation wird auf einmal ein Rettungsmittel herbeigezaubert, das ganz und gar Wunderbares leisten soll. Es soll die Fahrleistungen des Automobils haben, aber ohne jede Belastung der Umwelt – weder Abgase, noch Lärm, noch Ressourcenverbrauch. Kurzum, es soll ein „Automobil“ sein, ohne die Stofflichkeit des Autos anzunehmen. Das Wundergefährt heißt „E-Auto“. Dabei existiert dieses Gefährt real nur in marginalen, hochsubventionierten Stückzahlen. Das Unternehmen „Tesla“ hat im 1. Halbjahr 2017 47.000 Stück verkauft (zum Vergleich: der VW-Konzern verkaufte im gleichen Zeitraum 4.809.000 Fahrzeuge). Nach marktwirtschaftlichen Kriterien ist das E-Mobil um ein reines Fake-Produkt. Aber es wird vom Management etlicher Automobilkonzerne und Regierungen als die sichere Zukunft beschworen und ist in den Medien so präsent, als gehörte das Wundertier schon überall zum Straßenalltag. Das alles geschieht, um die Lücke, die die Abschaffung der realen Automobile in unsere Welt reißen würde, symbolisch zu füllen. Und damit zu verhindern, dass die Menschen diese Lücke einmal wirklich ansehen und ausmessen.

Und doch wird dieser Moment kommen, an dem sich herausstellt, dass das E-Auto auf absehbare Zeit keine Alternative ist. Dass es für den massenhaften Gebrauch weder bezahlbar noch ökologisch tragbar ist. Dass es also gar nicht als Säule eines allgemein zugänglichen Verkehrssystems in Frage kommt. Aber wenn diese Stunde der Wahrheit kommt, wird es darauf ankommen, wie viel von der bestehenden Autoindustrie und dem bestehenden Automobilkapital der Bürger schon zerstört wurde. Dass in Deutschland die regierenden Parteien und die amtierende Kanzlerin zu einem industriellen Kahlschlag fähig sind, haben sie bei der Energiewende bewiesen.

Noch einmal zurück zum Ursprung der „Autokrise“

Damit sollten wir noch einmal zurückkommen zum Ausgangspunkt dieser ganzen bizarren „Autokrise“. Womit hat die ganze heillose Baustelle eigentlich angefangen? Was war der erste Beweggrund, der uns dazu getrieben hat, diese Fundamental-Wende zu versuchen? Man schaut, man denkt nach... Ja, es ist kaum zu fassen: Es war ein „Grenzwert“. Diesel-Autos haben einen bestimmten Emissions-Grenzwert nicht eingehalten. Einen Grenzwert, der dem Schutz von Leib und Leben der Menschen dienen sollte. Eine einzelne Norm, die zum Absolutum erhoben wurde und in deren Namen eine ganze Antriebsmotoren-Technologie stillgelegt wurde – mit gravierenden Folgen für die Leistungsfähigkeit des ganzen Verkehrssystems. War es vielleicht ein großes Ereignis, das für diese Anhebung eines Grenzwerts zum zwingenden Grund wurde? Eine Katastrophe? Eine tödliche Krankheit, die die Menschen am Straßenrand wie die Fliegen sterben ließ? Nichts dergleichen ist vorgefallen. Die verkehrsbedingten Stickoxid-Emissionen sind in den vergangenen 25 Jahren in Deutschland um circa siebenzig Prozent zurückgegangen. Die Grenzwerte wurden nur gebrochen, **weil sie verändert wurden** und die Toleranzschwellen immer weiter gesenkt wurden. Diese Senkung geschah nicht etwa, weil einschlägige Erkrankungen der Atemwege in Deutschland zugenommen hätten oder weil gar die Lebenserwartung in deutschen Städten zurückgegangen wäre. Im Gegenteil, der Maximierungswahn der Gesundheitsgrenzwerte findet in einem Land statt, in dem die Lebenserwartung nach wie vor steigt. Dazu kommt die Willkür der Messstationen: Sie stehen am Straßenrand, wo kein Mensch dauerhaft steht. Und sie werden von einer machtbesessenen Umwelt-Bürokratie oft an Ecken aufgestellt, wo der Frischluft-Durchzug schlecht ist. Am Stuttgarter Neckartor würden, so heißt es, die Messwerte sofort viel besser ausfallen, wenn man die Mauer zum mittleren Schlossgarten einreißen würde.

So borniert war der Anfangspunkt. Aber wer hätte den Mumm, das Diktat des Normen-Radikalismus anzugehen und die Grenzwerte wieder auf ein haltbares Maß zurückzuführen?

(erschieden bei „Tichys Einblick“ am 11.8.2017 und bei „Die Achse des Guten“ am 14.8.2017)