

HALT!

Klimawandel, Verkehrswachstum und Platzmangel werden für das Ende der automobilen Gesellschaft sorgen, prophezeien die Politiker **Cem Özdemir und Michael Cramer**. Sie fordern: einen neuen Verkehrsmix und die Wandlung der Autokonzerne hin zu umfassenden Mobilitätsanbietern.



Manchmal reicht ein bisschen Mathematik, um die Dimension eines Problems darzustellen. Wir zählen 15 Pkw pro 1000 Einwohner in China, schon 170 in Russland. In der EU sind es 450, in Deutschland 550. Schließlich die motorisierte Gesellschaft in den USA: 800 Autos pro 1000 Einwohner – oder anders gesagt: Im Durchschnitt besitzt nahezu jeder fahrtüchtige Amerikaner ein Auto. In der westlichen Welt ist die automobilen Gesellschaft längst Realität – und die Schwellenländer eifern dem kräftig nach: In den vergangenen fünf Jahren hat sich die Anzahl der Autos in Asien verdoppelt. Die Prognosen der chinesischen Regierung gehen davon aus, dass es jedes Jahr einen Zuwachs von sieben Millionen neuen Autos im eigenen Land geben wird. Erreicht China eines Tages die Auto-Dichte Deutschlands, gäbe es dort 600 Millionen Autos. Zum Vergleich: Derzeit gibt es weltweit insgesamt nur 600 Millionen.

Es ist erstaunlich, dass bei diesem Gedankenspiel selbst bis in die Spitzen der Automobilkonzerne keine rechte Euphorie aufkommen mag. Denn es bedarf nicht unbedingt grüner Politiker, um darauf hinzuweisen: Wenn es soweit kommt, Inder, Chinesen, Südamerikaner und Russen nur annähernd soviel Auto fahren wie wir, fährt bald niemand mehr.

Das Öl geht aus, sicher

Denn Öl ist nach wie vor ein knappes Gut. Noch im Jahr 2007 hatte allein China den Verbrauch des schwarzen Goldes um 25 Prozent gesteigert. Zudem steht der Klimawandel im engen Zusammenhang mit unserer Auto-Mobilität. Weltweit ist der Verkehr allein für 20 Prozent aller CO₂-Emissionen verantwortlich – Tendenz steigend.

Der Blick nach Europa macht klar, welche Probleme auf den Rest der Welt zukommen werden, sollten sie unser Mobilitätsverhalten kopieren. In der Europäischen Union ist der Verkehr bereits für ein Drittel der CO₂-Emissionen verantwortlich. Schlimmer noch: Seine Emissionen haben seit 1990 um mehr als 35 Prozent zugenommen, während sie im selben Zeitraum in der Industrie oder durch die Wärmedämmung bei den Häusern um etwa 10 Prozent reduziert werden konnten. Der Verkehr frisst also doppelt und dreifach all das auf, was in anderen Sektoren mit Milliarden-Investitionen erreicht wurde.

In der EU leben 80 Prozent der Menschen in Städten oder städtischen Agglomerationen. In den Städten ist der Verkehr sogar für 70 Prozent aller klimaschädlichen Emissionen verantwortlich. Und gerade in diesen dichtbesiedelten Räumen wird deutlich, dass es nicht nur um Emissionen geht, wenn wir über die Zukunft unserer Mobilität nachdenken. „Das Automobil ist so erfolgreich, dass es nur einen wirklichen Feind hat, nämlich sich selbst. Seine massenhafte Verbreitung ist eine Herausforderung an die Zukunft des Straßenverkehrs“, sagte seinerzeit schon der langjährige Vorstandsvorsitzende von BMW, Eberhard von Kuenheim.

Wären es die Emissionen allein, die durch den Autoverkehr entstehen, könnten wir womöglich in der Tat auf Ingenieurleistung und technischen Fortschritt hoffen. Sparsamere Motoren und Elektro-Autos könnten dann theoretisch eine Lösung sein – gesetzt den Fall, dass der weltweite Autobestand nicht signifikant steigt. Wobei gerade die europäische Autoindustrie in den vergangenen zehn Jahren an dieser Stelle kläglich versagt hat. Statt auf sparsamere Modelle haben die Konzerne auf schwere und große Spritschleudern gesetzt und ihre eigene Selbstverpflichtung, bis 2012 den Flottendurchschnittsverbrauch auf 120 Gramm pro Kilometer zu senken, zum „Weiter so“ benutzt und deshalb deutlich verfehlt.

Gewaltige Probleme

Doch selbst wenn wir das Problem der Emissionen in den Griff bekämen, hätten wir nur eines von sechs Problemen gelöst, die das Auto mit sich bringt. Gerade in dichtbesiedelten Regionen zählt zweitens der gesundheitsschädliche Lärm dazu, drittens die Zahl der Unfälle, die jedes Jahr in der EU mehr als 40.000 Todesopfer fordern. Viertens der Flächenfraß, weil der Autoverkehr immer mehr Raum für sich beansprucht – in Deutschland und Europa gerade in den wirtschaftlich prosperierenden Gegenden ein knappes Gut.

Und fünftens: die Wandlung vom Fahrzeug zum „Stehzeug“. Die permanenten Staus sind ein Phänomen, das nach Berechnungen der EU-Kommission für den Verlust von einem Prozent des Bruttoinlandsprodukts verantwortlich ist. Mehr Straßen dürften das Problem kaum lösen. Anfang der 90er Jahre zitierte das damalige VW-Vorstandsmitglied Daniel Goeudevert Hans-Jochen Vogel, der schon 1972 sagte: „Das Auto mordet unsere Städte. Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten“. Goeudevert musste kurz Zeit später seinen Posten verlassen.

Schließlich bleiben sechstens die Kosten. Auch wenn die regelmäßigen Seufzer über Mineralölsteuer und andere Abgaben anderes vermuten lassen: Jedes Auto wird pro Jahr mit 3.000 Euro durch die Öffentlichkeit subventioniert, wenn die Folgekosten wie Mietminderung, Fassadenschäden, Unfall- und Arbeitsausfallkosten mit einbezogen werden. Würden die Klimakosten berechnet, würde diese Zahl explodieren.

Ein verheerendes Gleichgewicht

Vor welcher Herausforderung stehen wir also? Es muss darum gehen, zwei Ziele miteinander zu vereinbaren: unser Bedürfnis nach Mobilität mit dem Prinzip der Nachhaltigkeit. Die Politik macht unverständlicherweise einen großen Bogen um die Herausforderung des Verkehrs. Schon beim Kyoto-Protokoll blieb der Sektor unerwähnt. Paradoxe Weise wurde ausgerechnet einer der umweltfreundlichsten Verkehrsträger, nämlich die Bahn, über →

den Emissionshandel an den Klimakosten beteiligt (und damit auch für die Kunden verteuert), während Straßen- und Luftverkehr außen vor blieben. Es bleibt abzuwarten, ob die Klimakonferenz in Kopenhagen diesen Fehler für das Kyoto-II-Abkommen korrigieren wird. Auch im Bereich der politischen Rahmenbedingungen auf deutscher und europäischer Ebene haben wir ein verheerendes Ungleichgewicht, das auf folgenden Nenner gebracht werden kann: Verkehr im Allgemeinen ist in Europa zu billig, jedoch der umweltfreundliche Verkehr ist zu teuer – und das ist politisch gewollt!

Das umweltfreundlichste Verkehrsmittel muss, so schreibt es die EU seit Jahren vor, in Form der Trassenpreise für jede Lokomotive auf jedem Streckenkilometer eine Maut abführen. Sie ist in der Höhe nahezu unbegrenzt. Für den Lkw-Verkehr leisten sich die EU und ihre Mitgliedsstaaten im Vergleich dazu eine Reihe von Privilegien: Eine Maut kann – sie muss nicht – erhoben werden. Wenn sie erhoben wird, dann ist sie meist auf Autobahnen beschränkt und gilt nur für Lkw ab 12 Tonnen. Damit ganz Europa seine Güter billig durch Österreichs enge Täler transportieren kann, hat die EU die Mauthöhe in Europa durch ein Limit begrenzt. Das führt zur Verlagerung des Verkehrs – aber nicht von der Straße auf die Schiene sondern umgekehrt. All das macht es der Bahn schwer, mit anderen Verkehrsträgern zu konkurrieren. Zum Vergleich: Im Highway-Land USA werden 40 Prozent der Güter auf der Schiene transportiert, in der EU sind es bescheidene 17 Prozent.

Die falschen politischen Rahmenbedingungen haben sicherlich auch dazu geführt, dass sich die großen Automobilkonzerne jahrelang um eine Antwort auf die ökologische Herausforderung gedrückt, notwendige Veränderungen wie den Katalysator oder den Rußfilter bekämpft beziehungsweise positive Ansätze früherer Jahre wieder fallen gelassen haben. Das jüngste Beispiel ist die Abwrackprämie, ein konjunkturelles Strohfeuer, das die Allgemeinheit sechs Milliarden Euro kosten und schon auf mittlere Sicht keinen einzigen Arbeitsplatz retten wird – geschweige denn auch nur in irgendeiner Weise eine zukunftsweisende Antwort auf die genannten Herausforderungen darstellt.

Neue Betätigungsfelder

Die Abwrackprämie zementiert die Fehler der Autokonzerne. Denn sie müssen auf diese Weise erst einmal nicht Abschied nehmen von ihrer verfehlten Produktpalette. Sie sind zudem nicht gezwungen, über die Verbreiterung ihres unternehmerischen Handelns und über neue Produkte nachzudenken. Wer denkt heute noch beim Namen Mannesmann an die Produktion von Röhren? Oder bei Preussag an Stahl? Was anderen Tankern der deutschen Unternehmensgeschichte gelungen ist, sollte für die Autobauer nicht unmöglich sein. Straßenbahnen von Volkswagen, Fahrräder von Daimler oder moderne Lagerlogistik von Opel:

Mit den sechs Milliarden Euro für die Abwrackprämie hätte der Staat eher einen Umbau in diese Richtung unterstützen müssen. Daimler war vor 20 Jahren bereits auf dem Weg, sich selbst zu einem umfassenden Mobilitätskonzern umzubauen. An der Spitze stand damals Edzard Reuter – und Daimler baute nicht nur Pkw, sondern auch Straßenbahnen, Regionalzüge, U-Bahnen und sogar Fahrräder. Mit der Besonderheit übrigens, dass diese statt einer Kette einen Keilriemen hatten. Nach dem Visionär Reuter kam der Manager Schrempp, der die „artfremden Sparten“ verkaufte, Boni einkassierte und so dafür verantwortlich ist, dass heute Arbeitsplätze in Gefahr sind.

Dass sich unser Mobilitäts-Mix verändert, wird schon heute klar: London und Stockholm haben per City-Maut das Auto de facto zum unerwünschten Objekt in ihren Innenstädten erklärt. Der Fahrradanteil steigt allerorten – in Berlin zum Beispiel hat er sich in den letzten zehn Jahren von 6 auf 15 Prozent mehr als verdoppelt. In Dänemark wird mehr Fahrrad gefahren als in den Niederlanden und dort radelt man doppelt so viel wie in Deutschland. Die Vision einer zukunftsgerechten Mobilität bedeutet, dass das Auto eine weniger wichtige Rolle spielen muss – und spielen wird. In den Städten sind 90 Prozent aller gefahrenen Autostrecken kürzer als 6 km. Das sind Entfernungen, die bestens geeignet sind, um umzusteigen auf Bus, Bahn, Rad und Zu-Fuß-Gehen.

Gutes Beispiel: Deutsche Bahn

Mobilität muss heute viel stärker durch die Verzahnung verschiedener Verkehrsträger gewährleistet werden. Ein Konzern, der dies – übrigens ungeachtet vieler Fehler in anderen Bereichen – im Prinzip verstanden hat, ist die Deutsche Bahn. Ihr Logo findet sich heute nicht mehr nur auf Zügen, sondern auch auf Lkw, Bussen, Car-Sharing-Autos und Mietfahrrädern. Gerade diese Mobilitätskette ist es, die auch die Autokonzerne als Ziel anstreben sollten.

Für das Auto gibt es in diesem Szenario übrigens auch eine Zukunft: auf dem Land, für Taxis und Car-Sharing. Allerdings wird seine Wichtigkeit für unsere Mobilität sehr stark abnehmen, wollen wir nicht die Fahrt in den globalen Verkehrskollaps riskieren. Wer jetzt der Automobilindustrie keine Rosskur abverlangt, tut ihr keinen Gefallen. Denn ihr Scheitern wird bei einem „Weiter so“ unvermeidlich sein. □

CEM ÖZDEMİR
UND MICHAEL CRAMER

Cem Özdemir ist Bundesvorsitzender von Bündnis 90/Die Grünen.
Michael Cramer ist Europaabgeordneter von Bündnis 90/Die Grünen und Sprecher im Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr des Europaparlaments.