



## Der Motor stottert

Von Rainer Fischbach und Stefan Kissinger | 23.01.2019 (ediert am 07.02.2019)

Innovation ist nicht alles. Sie muss zu effizienter Technik führen, die in großem Maßstab umgesetzt wird. Doch Durchbrüche, die unsere Verkehrsstruktur grundlegend verändern könnten, stehen noch aus.

Dass man mit diversen Sharing-Modellen, wenn sie nur irgendwie »post-fossil sind und intelligent vernetzt« werden, die ökologischen Probleme des Verkehrs lösen könnte, ist eine groteske Fehleinschätzung. Im Gegenteil – es ist das Rezept für ein ökonomisches und ökologisches Fiasko.

Durchbrüche, die das Lagebild grundlegend veränderten, stehen derzeit noch aus. Der effektivste Ansatz, um die noch weitgehend ungelöste Frage der ungleichmäßig anfallenden Energie aus erneuerbaren Quellen in den Griff zu bekommen, besteht zunächst darin, die Aufgabe von vornherein zu verkleinern. Nämlich, sofern es um den Verkehr geht, solchen möglichst zu vermeiden. Wo das nicht geht, muss auf Fortbewegungsweisen umgestiegen werden, die wesentlich wirtschaftlicher mit Energie und Material umgehen als der Automobilverkehr. Zu diesen gehört vor allem der schienengebundene, elektrisch angetriebene öffentliche Verkehr.

Ein solcher Umstieg hätte nicht nur den Vorzug, Emissionen auf einfachere Weise und umfassender zu vermeiden als durch die Elektrifizierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV), sondern könnte auch die städtischen Räume den Menschen wieder zurückzugeben. Dies wird Investitionen erfordern, die jedoch deutlich geringer sein dürften als die Pufferung von Strom für die heutigen Muster des Energieverbrauchs. Zudem würde den Investitionen durch den weitgehenden Wegfall der Beschaffung von Autos beziehungsweise deren Ersatz durch wesentlich wirtschaftliche und umwelt-

gerechtere Fahrzeuge eine Verminderung der Aufwendungen für Verkehrsmittel gegenüberstehen.

Es nutzt allein wenig, wie in einer Studie von Timo Daum, die »Kommunen als Motoren der Verkehrswende« auszurufen, wenn einem dazu, außer ein bisschen Fahrverbot für Diesel, nicht viel mehr einfällt als »Car-Sharing-Programme« und die »Ladeinfrastruktur für die E-Mobilität« [Daum 2018, 78, 79]. Die in den Worten von Claudia Kemfert vorgetragene Forderung, dass der öffentliche Personennahverkehr »elementar« ist und dieser daher »flächendeckend gefördert« werden sollte [Daum 2018, 79], steht völlig zusammenhanglos und ohne jegliche Konkretisierung innerhalb eines Papiers, dessen Grundkonzept genau am Gegenteil orientiert ist. Die Bemerkung, dass »die Individual-Elektro-Mobilität [...] ein Baustein von vielen [ist]« fungiert dann als bloße Beschwichtigung.

Zumal die hochgelobten Kommunen im Rahmen ihrer durch Schuldenbremsen und knappen Einnahmen geprägten Situation vor allem zu einem nicht in der Lage sind: die Investitionen durchzuführen, die gefordert sind, um dem Verkehr eine menschenfreundlichere und weniger umweltschädliche Gestalt zu geben. Man muss sich keine Illusionen machen, die Mittel dazu können nur vom Bund kommen. Und auch dieser wird sich dazu vom Dogma der schwarzen Null und – auf der nationalen wie europäischen Ebene – von einem völlig dysfunktionalen gesetzlichen Rahmen für die Fiskal- und Geldpolitik verabschieden müssen.

Was wäre zu tun, um wenigstens in den 80 deutschen Großstädten und deren Peripherie einen attraktiven ÖPNV zu entwickeln, der den MIV signifikant reduzieren könnte? Wie könnte der ÖPNV in die Lage versetzt werden, den dadurch hinsichtlich Linienführung und Frequenz zu erwartenden steigenden Anforderungen gerecht zu werden? Denn nur so würde auch die Idee eines kostenlosen ÖPNV einen praktischen Sinn bekommen.

Hier noch nicht beziehungsweise unvollständig adressiert sind die Megaagglomerationen, also die urbanen Großräume, die meist mehrere Großstädte umfassen, wie etwa der Raum Rhein-Ruhr, der Raum Rhein-Main-Neckar oder der Großraum München. Dort stellt sich insbesondere das Problem der großen Verkehrsachsen, die den Bereich des ÖPNV überschreiten und deshalb eines ergänzenden Programms bedürfen.

Es kann nicht allein darum gehen, die Luft in den Städten ein bisschen weniger schlecht zu machen, indem man Fahrverbote für bestimmte Typen von Dieselfahrzeugen erlässt. Vielmehr muss die Verkehrs- und Siedlungsstruktur unter der Leitfrage »wie wollen wir in den wachsenden urbanen Räumen in 30 Jahren leben?« geplant werden. Der öffentliche Raum muss zum Bewegungsraum für Menschen umgestaltet, der Ressourcenverbrauch und die Emissionen um eine Größenordnung verringert werden.

Mit anderen Worten: will man die Risiken begrenzen, die aus den unkontrolliert wachsenden Umweltlasten resultieren, dann muss der Pfad verlassen werden, auf dem sich das globale soziotechnische System heute bewegt.

Doch nicht nur die Vermeidung solcher absehbaren Negativauswirkungen machen den Umbau der bestehenden Verkehrs- und Siedlungsstruktur notwendig. Er ist auch Voraussetzung dafür, die Funktionsfähigkeit der urbanen Verdichtungsräume aufrecht zu erhalten. Zumindest dann, wenn die Zivili-

sation – hinsichtlich Komfort und persönlicher Freiheit – wenigstens eine gewisse Ähnlichkeit mit den heutigen europäischen Verhältnissen behalten soll.

Die zunehmende Konzentration von Treibhausgasen ist im weiteren Zusammenhang ein zentrales, wenn auch nicht das einzige Problem. Dessen Bewältigung verlangt unter anderem die Zurückführung der Netto-Emissionen von Treibhausgasen auf null. Eine Aufgabe, die allein durch die Ersetzung der aus Kohle beziehungsweise Kohlenstoffverbindungen gewonnenen Energie durch regenerative Quellen nicht zu bewältigen sein wird. Auch die Herstellung von Werkstoffen wie Zement und Stahl ist mit CO<sub>2</sub>-Emissionen verbunden. Schon die zuverlässige Ersetzung eines Teils dieser Energie wird mit immensen Kosten verbunden sein. Bei unverändertem Verbrauch wird das die Energieproduktivität der Volkswirtschaften deutlich herabsetzen und damit deren Leistungsfähigkeit beeinträchtigen. Dieses Szenario lässt sich nur durch den grundlegenden Umbau des soziotechnischen Systems vermeiden. Die Restrukturierung des Verkehrssystems ist ein Teil dieses Umbaus.

Dabei darf es nicht allein um die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen gehen. Der Ressourcenverbrauch und die Belastung durch Emissionen generell müssen entscheidend zurückgenommen werden. Dabei ist es gleichgültig, ob es sich um den Verbrauch von Mineralien, Landschaft oder Stadtraum, die Emission von Lärm und Feinstaub – beides fällt auch bei elektrisch angetriebenen Autos an – oder die Belastung von Erde, Wasser und Luft durch den Abbau beziehungsweise die Verarbeitung von mineralischen Rohstoffen handelt. Auch das ist nur mit deutlich weniger Automobilverkehr und dem Management des Versorgungs- und Entsorgungsverkehrs (Lieferverkehr, Kurier-, Express- und Postdienste) möglich.

So dringend es ist, Güter auf die Schiene zu bringen und auch den Industriebetrieb wieder in größerer Zahl mit Bahnanschlüssen zu versehen, bleibt doch die Reorganisation der gesamten industriellen Logistik von entscheidender Bedeutung. Das immer noch expandierende Volumen des Güterverkehrs muss schrumpfen. Insbesondere die Exzesse der beschleunigten Modellwechsel, der fortschreitend reduzierten Fertigungstiefe sowie der Just-in-Time-Logistik sind zu beschneiden.

Ein ganz neues Problem stellt der durch den zunehmenden Online-Einkauf wachsende Lieferverkehr dar, mit dem auch eine anschwellende Lawine von Verpackungsmüll einhergeht. Dass der Güterverkehr seit Jahren nahezu doppelt so stark wächst wie das BIP, ist Zeichen einer wachsenden Ineffizienz und damit ökonomisch wie ökologisch ein Skandal.

*Im nächsten Teil wird ein Investitionsprogramm skizziert, das den notwendigen Übergang zu einem menschengerechten und umweltverträglichen Verkehrssystem einleiten könnte.*

---

**Daum, Timo 2018: Das Auto im digitalen Kapitalismus: Dieselskandal, Elektroantrieb, autonomes Fahren und die Zukunft der Mobilität. Berlin: Rosa Luxemburg Stiftung. [https://www.rosalux.de/fileadmin/rls\\_uploads/pdfs/-sonst\\_publicationen/Das\\_Auto\\_im\\_digitalen\\_Kapitalismus.pdf](https://www.rosalux.de/fileadmin/rls_uploads/pdfs/-sonst_publicationen/Das_Auto_im_digitalen_Kapitalismus.pdf)**

Veröffentlicht am: 23.01.2019 | Editiert am: 07.02.2019

Erschienen unter: <https://makroskop.eu/2019/01/der-motor-stottert/>