

ENERGIEWENDE

"Autofahren ist viel zu billig"

Der Mobilitätsforscher Andreas Knie erklärt, warum wir bald zu viel Strom und zu viele Autos haben.

VON Petra Pinzler; Fritz Vorholz | 29. Januar 2015 - 04:34 Uhr

© dpa



Autos und Lastkraftwagen fahren bei Dreenkrögen (Mecklenburg-Vorpommern) durch die Baustelle für die Brücken für das Autobahnkreuz der künftigen Autobahn A 14 zwischen Schwerin und Magdeburg und der Autobahn A 24

DIE ZEIT: Herr Knie, Sie behaupten, dass die Energiewende scheitert, wenn wir den Verkehr nicht eindämmen.

Andreas Knie: Wenn sich nichts ändert, wird die Energiewende an der Masse der Autos scheitern. Wir verschwenden für Autos zu viel Platz und Ressourcen. Schon in wenigen Jahren wird für den Verkehr die Hälfte unserer Energie, meist Öl, draufgehen. Das schadet dem Klima enorm. Deswegen brauchen wir auch eine Verkehrswende.

ZEIT: Die Bundesregierung behauptet, die Energiewende mache gute Fortschritte.

Knie: Beim Verkehr ist das falsch. Ich sehe da nur Rückschritte. Wir haben in Deutschland so viele Autos, dass alle Einwohner auf den vorderen Sitzen Platz nehmen könnten, auch die Babys und Rentner. Und Fortschritte, beispielsweise durch sparsamere Motoren, werden durch die Leistungssteigerung der Fahrzeuge einfach zunichtegemacht. Eine mutige Bundesregierung müsste das ändern.

ZEIT: Sie machen in einer Studie, die der Bundesverband Erneuerbare Energien diese Woche der Kanzlerin übergibt, Vorschläge. Welche sind das?

Knie: Wir fordern Konzepte, die gleichzeitig für weniger Autos und für mehr Mobilität sorgen. Das wäre nicht nur gut fürs Klima. Dadurch würden auch die Städte weniger im Verkehr ersticken.

ZEIT: Warum passiert das nicht?

Knie: Weil die Politik jahrzehntelang den privaten Pkw-Besitz gefördert hat, es heute noch tut und wir das hinnehmen. Warum finden wir es eigentlich normal, dass jeder umsonst oder für wenig Geld im öffentlichen Raum parken darf? Warum bevorzugen wir Car-Sharing nicht stärker? Statt Flächen für geteilte Autos, Radwege, Spielplätze oder Fußgänger zu nutzen, überlassen wir sie den privaten Autofahrern. Das muss sich ändern, es muss richtig viel kosten, wenn einer seine Karre irgendwo abstellt.

ZEIT: Wie teuer sollte das Parken werden?



© privat

ANDREAS KNIE

Andreas Knie ist Geschäftsführer des Innovationszentrums für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) in Berlin. Er ist zudem Professor für Techniksoziologie an der TU Berlin und Bereichsleiter bei der DB Rent GmbH.

Knie: Ein öffentlicher Stellplatz kostet uns alle rund 10.000 Euro im Jahr. Fürs Parken müsste man also jedem Autobesitzer 27 Euro pro Tag berechnen. Denn es gibt kein Menschenrecht auf Parkplätze für umsonst. Auch nicht für Anwohner. Nur weil das in den vergangenen Jahren so war, muss es nicht so bleiben. Wir haben uns ja auch längst daran gewöhnt, dass in öffentlichen Räumen oder im Zug nicht geraucht werden darf.

ZEIT: Mit solchen Ideen würde niemand gewählt.

Knie: Das glaube ich nicht. Die Leute sind nicht blöd. Sie hängen auch längst nicht mehr so am Auto wie früher, als Statussymbol hat es ausgedient. Die Leute wollen mobil sein. Wir müssen ihnen nur Möglichkeiten bieten, auch ohne eigene Kiste überall gut hinzukommen. Dafür muss man den Verkehr anders organisieren.

ZEIT: Das bedeutet?

Knie: Wir müssten die bestehende Flotte besser nutzen, indem mehr Menschen sich Autos teilen und die Verkehrsmittel besser miteinander vernetzt werden. Und mehr Menschen sollten Bahn fahren. Heute nutzen sie für Fernreisen nur zu etwa zehn Prozent die Bahn.

Das kann man leicht auf 25 Prozent steigern. Die Bahn könnte im Fernverkehr viel mehr Menschen transportieren.

ZEIT: Woran scheitert das bislang?

Knie: Eine deutsche Durchschnittsfamilie denkt selten an den Zug, wenn sie eine Reise plant. Bahnfahren gilt als kompliziert. Das beginnt schon mit der Parkplatzsuche vor dem Bahnhof. Die Preisstruktur ist schwierig, die Ticketautomaten sind es auch. Langsam wird das ja verändert, aber da könnte noch viel mehr passieren. Smartphones und Apps können helfen, verschiedene Verkehrsmittel besser zu vernetzen. Sie würden dann ganz einfach auf ihrem Telefon sehen, wie sie am besten von A nach B kommen. Mal mit dem Wagen bis zum nächsten Bahnhof. Mal mit S-Bahn und Mietwagen, mal mit dem Zug oder dem Bus.

ZEIT: Das ist vielen zu teuer.

Knie: Die Leute vergleichen den Preis eines Bahntickets mit den Benzinkosten eines ohnehin vorhandenen Autos. Also nicht die echten Kosten. Um da mitzuhalten, müssten die Preise für die öffentlichen Verkehrsmittel nach einer vergleichbaren Logik aufgebaut werden. Das, was der Kunde vergleicht, die Einzelfahrt, muss günstiger werden. Außerdem, Autofahren ist viel zu billig – auch weil ökologische Kosten nicht vollständig berechnet werden. Ich würde ein deutliches CO₂-Limit einführen: Kein Motor darf mehr als 50 Gramm pro Kilometer vom Jahr 2025 an produzieren.

ZEIT: Das wäre ein Verbrauch von gut 2 Litern pro 100 Kilometer. Würden dann Millionen Menschen ihr Alltagsverhalten ändern?

Knie: Je teurer das Autofahren würde, desto seltener wäre es das erste Verkehrsmittel der Wahl. Viele Menschen spüren doch schon heute, dass die vielen Autos nicht wirklich gut sind.

ZEIT: Manche kaufen Elektroautos, um etwas fürs Klima zu tun.

Knie: Das ist der Beginn des Umdenkens. Mit einem E-Auto kommen Sie nicht so einfach von Hannover zum Gardasee. Also steigen Sie in die Bahn. Wäre die Vernetzung zwischen Bahn und Straße besser, dann würde das attraktiver. Gut wäre, wenn die Regierung die Nachteile von E-Autos stärker ausgleichen würde: Bei Firmenfahrzeugen durch Abschreibungsmöglichkeiten, bei Privatleuten durch eine Kaufprämie.

ZEIT: Sie behaupten, E-Autos seien auch für die anderen Bereiche der Energiewende unverzichtbar.

Knie: Wir haben nicht nur zu viele Autos, sondern bald auch zu viel Strom – wenn alle Windräder arbeiten und die Sonne scheint. Der so produzierte Strom könnte in den Batterien der Elektroautos gespeichert und später wieder ins Netz gespeist werden. Das klingt utopisch. Doch es wird Dienstleister geben, die diese Vernetzung organisieren.

ZEIT: Woran scheitert das alles bisher?

Knie: Am mangelnden Mut der Politiker. Die unterschätzen, was alles möglich wäre, wenn sie die Deutschen für etwas begeistern. Die Verkehrswende könnte ein gigantisches Modernisierungsprogramm und dann auch ein Exportprodukt werden.

COPYRIGHT: ZEIT ONLINE

ADRESSE: <http://www.zeit.de/2015/03/energiewende-auto-verkehr-benzin-strom>