

„Rückstand: 30 Jahre“

Verkehrsforscher Helmut Holzapfel moniert, das Deutschland die Mobilitätswende verschlafen hat und fordert ein schnelles Umsteuern

Die EU-Kommission hat erkannt: Es braucht eine Verkehrswende, um die Pariser Klimaziele zu erreichen. Der Mobilitätsforscher Helmut Holzapfel kritisiert im FR-Interview, die Vorschläge gingen nicht weit genug. Es brauche auch Konzepte zum „Kilometersparen“.

Professor Holzapfel, die EU-Kommission hat Pläne für eine Verkehrswende vorgestellt. 2030 sollen EU-weit 30 Millionen Autos ohne Abgase unterwegs sein, der Verkehr in Hochgeschwindigkeitszügen soll sich verdoppeln, 2035 sollen saubere Flugzeuge marktreif sein. Die richtige Vision?

Sie ist viel zu schwach und verfehlt die Richtung. Damit kann man die Klimaziele von Paris nicht einhalten. Wenn von den mehr als 300 Millionen Autos in Europa zehn Prozent elektrisch betrieben werden, die Fahrleistungen wie bisher weiter zunehmen und die Autos auch immer größer und schwerer werden, ist das keine Verkehrswende. Da nützen auch mehr und schnellere ICE-Strecken nichts. Wenn zudem der Flugverkehr nach Corona wieder kräftig wächst, wird er bis 2035 ein Niveau erreichen, das nicht klimafreundlich abgewickelt werden kann. Und ob dann „saubere Flugzeuge“ mit genügend Öko-Kerosin da sind, ist, Stand heute, mehr als fraglich.

Der Verkehr hat bisher praktisch nichts zum Klimaschutz beigetragen.

Das ist leider so, obwohl seit Jahrzehnten klar ist, dass hier eine Zeitbombe schlummert. Als junger Wissenschaftler habe ich 1985 zusammen mit dem Atomphysiker Klaus Traube das Buch „Autoverkehr 2000“ publiziert, in dem bereits auf das CO₂-Problem im Verkehr hingewiesen wird. Heute kommt in Europa rund 30 Prozent des CO₂-Ausstoßes aus dem Transport von Menschen und Waren. Er nimmt sogar weiter zu, und alle technischen Sparbemühungen werden dadurch zunichte gemacht.

Was haben Sie damals vorgeschlagen?

Das ging von „Tempo 30“, das wir damals quasi erfanden, bis zu kleineren und sparsamen Motoren und der Kritik am intensiven Straßenbau. Das Verkehrsvolumen sollte reduziert werden, etwa durch einen besseren Städtebau und ein Umlegen der Umweltkosten auf den Spritpreis. Die „Fußgängerstadt“ hatte ein eigenes Kapitel.

Was sind die Ursachen dafür, dass so wenig geschah?

Zuerst hatten die damals aktiven Verkehrs-Bürgerinitiativen durchaus Erfolge. Doch Autoindustrie, ADAC und Politik erzeugten dann gemeinsam die Illusion, alle Verkehrsprobleme seien durch autotechnische Lösungen zu beheben. Verkehr zu verringern, war kein Thema, und die Infrastrukturpolitik förderte



Die Liebe zum Auto erkaltet, glaubt Holzapfel. Immer mehr junge Menschen wollten gar keinen eigenen Wagen mehr haben. IMAGO

den Autoverkehr. Es gibt heute 20 Prozent weniger Schienen, aber 18 Prozent mehr Autobahnen als 1995 und einen Bundesverkehrswegeplan, der den Straßenbau bis 2030 weiter intensiv fördert. Zudem glauben immer noch viele Finanzpolitiker, es sei sozial, die Autonutzung durch Steuermittel zu fördern. Das Gegenteil ist der Fall: Insbesondere bei der Förderung großer Dienstwagen profitieren die Gutverdiener, und die E-Auto-Prämien werden auch aus den Steuergeldern derjenigen bezahlt, die gar kein Auto besitzen. Zudem: Die Preise für Sprit und Autounterhaltung sind in den letzten Jahren weit weniger gestiegen als die für Fahrkarten für Bus und Bahn.

Gibt es überhaupt eine Chance gegen diese starken Kräfte?

Nötig ist ein echter Paradigmenwechsel, so wie wir das aus anderen Bereichen kennen. Energiesparen zum Beispiel ist längst positiv besetzt, doch Autokilometer sparen, gilt immer noch als absurde Idee. Keine Chance wird es für eine echte Mobilitätswende geben, wenn die Kilometerleistung im Güter- und Personenverkehr weiter steigt, statt zu sinken. Auch in der Autobranche

wird das debattiert. Toyota-Chef Akio Toyoda warnte jüngst davor, dass in Japan der Strom knapp würde, wenn alle Autos mit der heutigen Kilometerleistung elektrisch führen. Tatsache ist: Wenn wir E-Autos klimaneutral mit Ökostrom versorgen sollen, reichen die produzierten Mengen noch auf Jahre nicht – und Wärmepumpen für Hausheizungen sind dann gar nicht mehr drin. Das heißt: E-Autos dürfen nicht groß und schwer sein, und sie müssen sparsam genutzt werden.

Aber die Liebe zum Automobil ist weiterhin stark. Die Zulassungszahlen sind in den letzten Jahren stark gestiegen, trotz Staugefahr, Parkplatzmangel, Dieseltgate. Wollen Sie die Menschen umerziehen?

Nein. Aber die Liebe erkaltet doch. Alle Umfragen zeigen, und das verunsichert die Autoindustrie, dass gerade unter jungen Menschen die Affinität zu Auto und Führerschein abnimmt. Angesichts der massiven Förderung des Autoverkehrs ist es andererseits kein Wunder, wenn Menschen einen Pkw kaufen, wenn sie ihn sich leisten können. Wir sind im Vergleich zu den Verkehrswende-Vorreitern im Ausland mindestens 30 Jahre im Rückstand. In Städten wie Kopenhagen oder Paris stärkt man die öffentlichen Räume, nicht die Parkplätze.

Das geht nicht ohne Rückhalt bei den Bürger:innen.

Es ginge auch bei uns, denn auch in Deutschland ist eine Mehrheit für eine Mobilitätswende vorhanden. Vielleicht kommt der Wandel aber auch aus unerwarteter Richtung. Auf den Aktienmärkten schwindet das Interesse an Unternehmen mit hohem CO₂-Ausstoß, das könnte bald auch die Autokonzerne treffen. Mercedes erklärt nicht umsonst, 2039 klimaneutral sein zu wollen, Volvo peilt 2040 an. Das reicht natürlich nicht, ist aber ein Anfang.

INTERVIEW: JOACHIM WILLE

ZUR PERSON



Helmut Holzapfel leitet das Zentrum für Mobilitätskultur in Kassel. Der Bauingenieur, Stadtplaner und Verkehrswissenschaftler war bis 2015 Professor am Institut für Verkehrswesen der Universität Kassel. Er ist Mitglied im Beirat für Integrität und Unternehmensverantwortung des Autobauers Daimler und berät Gewerkschaften sowie Umweltverbände. Holzapfel ist Autor des neu erschienen Sachbuchs zur Mobilitätswende: „Urbanismus und Verkehr“. jw