



Was nottut, wird auch wehtun

Von Rainer Fischbach | 12.03.2019 (editiert am 15.03.2019)

»Verkehr« klingt altmodisch. Angesagt ist heute »Mobilität«, ja es ist gerade schick, von einem Grundrecht auf Mobilität zu reden. Das klingt großartig. Doch wie sinnvoll ist es?

Die größte Schwierigkeit liegt darin, dass dieses Recht inhaltlich unbestimmt bleibt. Worin soll es genau bestehen? In welcher Form wäre es zu gewährleisten und wie soll man es etwa einklagen können? Besteht es darin, für ein Eis im Pappbecher mal schnell nach L.A. zu jetten, oder doch eher darin, mit der Trambahn zum Biergarten fahren zu können? Unbedingt mit dem SUV auf den Feldberg, um das Alpenpanorama zu genießen? Mit dem Bike durch die Fußgängerzone? Oder doch nicht?

Die Initiativen, die sich auf jenes Grundrecht berufen, haben meist bescheidenere Ziele: Bedürftigen den Anspruch auf ein Sozialticket für den meist unzureichenden ÖPNV zu gewähren zum Beispiel. Das ist nicht viel im Vergleich zum großartigen Klang der Forderung. Und vor allem auch zu wenig gemessen an dem, was erstrebenswert wäre – zum Beispiel der fahrscheinlosen Nutzung eines entscheidend verbesserten ÖPNV durch alle.

Anders gesagt: Es geht um die geordnete Bewegung in und zwischen den Siedlungsräumen. Für alle, die darauf angewiesen oder bereit sind, dazu einen Beitrag zu leisten. Das, was daraus, insbesondere wenn es massenhaft erfolgt, resultiert, ist Verkehr – Bewegung, die raumzeitlichen Mustern folgt. Diesen auf möglichst effiziente und unschädliche Weise sowohl zu gewährleisten als auch zu lenken, gehört zu den Aufgaben des Staates. Er kann Einfluss auf die Verfügbarkeit und Wahl der Wege und Mittel sowie die der für ihre Nutzung zu entrichtenden Beiträge nehmen.

Aus diesem Zusammenhang ergibt sich kein Grundrecht auf Mobilität, sondern ein beschränktes Angebot von Wegen und Mitteln des Verkehrs. Das bedeutet, dass der Kurztrip nach L.A. es eher verdient, mit Hindernissen – etwa mit einem entsprechenden Preis – zu versehen, als die Fahrt zur Arbeit, die Besorgung oder die Erholung in der Nähe. Für solche massenhaften und vitalen Bewegungen wären möglichst effiziente und unschädliche Mittel nicht nur bereitzustellen, sondern auch nahezulegen.

Es geht um Verkehrspolitik. Das heißt, Naturverbrauch und Emissionen, insbesondere die von klimawirksamen Gasen, müssen in den nächsten drei Jahrzehnten, entscheidend reduziert werden. Verkehr ist zu vermeiden und – wo das nicht oder noch nicht geht – auf möglichst unschädliche Weise abzuwickeln.

Eine Linke, die das Problem primär im Diesel sieht, sich ansonsten für intelligent vernetzte, multimodale, autonome Elektromobilität begeistert und nebenbei über die Gelbwesten echauffiert, die gegen eine Spritpreiserhöhung demonstrieren, braucht niemand.

Pseudoalternativen

Wenn [Timo Daum](#) nun eine Position beanstandet, die »so lange am E-Auto, an Sharing-Modellen, an digitalen Services und Automatisierung herum[-kritisiert], bis am Ende der Status Quo fossiler Automobilität genauso gut dasteht«, dann verdreht er damit den entscheidenden Sachverhalt: Der Punkt ist nicht, dass der Status quo irgendwie gut wäre, sondern dass jene Dinge Pseudoalternativen sind. Mit der Begeisterung für sie geht eine grundlegende Erkenntnis verloren: dass das technische Universum in seiner heutigen Gestalt nicht beizubehalten ist. Auch nicht dadurch, dass man Verbrennungsmotoren durch elektrische ersetzt, diese mit Strom aus regenerierbaren Quellen antreibt und sonst alles lässt wie es ist.

Wie man regenerierbare Quellen in der dazu nötigen Quantität und vor allem der geforderten beständigen Leistung zu ökonomisch und ökologisch vertretbaren Bedingungen zur Verfügung stellen könnte, ist bis heute nicht geklärt. Und es wird noch unklarer, wenn man das für 10 Milliarden Menschen tun möchte. Deshalb muss in der technischen Sphäre das vordringliche Ziel darin bestehen, den Ressourcen- und den Energieverbrauch entscheidend zu reduzieren.^[1] Wobei man sich darüber im Klaren sein muss, dass technische Lösungen allein nicht helfen, solange es keine globale Übereinkunft gibt, die Menge der bereitgestellten Rohstoffe kontrolliert zu reduzieren.

Auf eine Technik zu setzen, die bei wohlwollender Betrachtung – also bei optimistischen Annahmen über die Lebensdauer der Autos und die Herkunft des Stroms – ein wenig CO₂ vermeidet, stellt keine kluge Handlungsweise dar. Erst recht, da deren Skalierbarkeit in die Dimensionen schon des heutigen oder gar eines anwachsenden Automobilverkehrs völlig unklar ist.

Das E-Auto benötigt keinesfalls »weniger Arbeitsstunden, Rohstoffe und Energie zur Herstellung«, wie Daum behauptet. Weniger Arbeitsstunden fallen zwar bei der Produktion im Automobilwerk an, doch die in den Erzminen bleiben größtenteils ungezählt. Energie braucht man bis zur fertigen Batterie und zum fertigen Elektromotor ungleich mehr.

Es ist auch nicht so, dass die Automobilkonzerne das E-Auto prinzipiell nicht wollten. Sie schätzen nur angesichts seiner gegenwärtigen Kosten die zu erwartende Nachfrage und angesichts der zu erwartenden Ressourcenengpässe die Skalierbarkeit der Fertigung realistisch ein. Doch etwas E-Auto werden sie kurzfristig schon machen und mittelfristig auch etwas mehr. Denn das ist unter den geltenden EU-Gesetzen der Weg, auf dem sich weiterhin Massen von SUVs verkaufen lassen – weil die nominalen Null-Emissionen der E-Autos die Flottenbilanz im Durchschnitt unter die strenger werdenden Grenzwerte ziehen. Das ist nämlich deren wahre Funktion: sie ermöglichen die Fortsetzung des Irrsinns bei geschönten Zahlen.

Wer sich darin gefällt, auf die Industrie einzuschlagen, weil sie nicht schnell genug auf das E-Auto umstellt, verzettelt sich mit einem Nebenaspekt. Deren Unternehmen werden in den nächsten Jahren die entsprechenden Aktivitäten merklich hochfahren und ihre Chancen, dabei Newcomer wie Tesla in die Schranken zu verweisen, stehen nicht so schlecht. Das liegt daran, dass sie Disziplinen wie die modulare Konstruktion, den Aufbau entsprechender Fertigungslinien sowie schließlich die Skalierung in die erforderlichen Dimensionen ungleich besser beherrschen.^[2] Ungelöst bleiben dabei immer noch die Verkehrs- und Umweltprobleme.

Ernüchternd fällt auch ein genauerer Blick auf die »digitalen Services« aus: anders als Daum meint, ist unerheblich, wie viele Menschen angeben, »dass ihnen der Besitz des eigenen Fahrzeugs nicht mehr wichtig sei«, genauso wie die von einer noch größeren Anzahl gemachte Aussage, dass sie jetzt »weniger mit dem eigenen Auto fahren«. Der entscheidende Punkt ist, dass die verfügbaren Daten bestätigen, was auch schon systematische Überlegungen nahelegen: dass die Zahl der Autofahrten und die der Staus zunehmen.

Die »Sharing-Ökonomie« zeichnet sich dadurch aus, dass sie dort besonders gut funktioniert, wo man sie nicht nur nicht braucht – sondern sie sogar Schaden anrichtet, indem sie den öffentlichen Verkehr aushöhlt – und dort nicht funktioniert, wo man sie brauchen könnte. Dann und dort, wo der Bedarf dem auf Massentransport ausgerichteten Verkehr nicht entspricht, steht sie nicht bereit, weil dafür die Anreize fehlen. Dazu braucht man Lösungen, die genau auf diesen Bedarf zugeschnitten und durch die öffentliche Hand zu organisieren sind. Dass in Deutschland wie in den USA die Anzahl der zugelassenen PKW immer noch stärker steigt als die Bevölkerung, deutet darauf hin, dass hier etwas falsch läuft. Das war [die Botschaft](#), die ich zusammen mit dem leider verstorbenen Stefan Kissinger zu vermitteln versuchte.

Die Frage lautet: Ist es zu vertreten, bei der bestehenden Organisationsform des Individualverkehrs zu bleiben und auf eine Technik zu warten, deren technische, ökonomische und ökologische Machbarkeit vor allem ungeklärt ist und von ungewissen technologischen Durchbrüchen abhängt? Eine Technik, die beim Fortbestand der heutigen Organisationsform den Städten keine Entlastung bringt, die zu viel Raum beansprucht, zu viele Unfälle verursacht und auch weiterhin Lärm und Feinstaub produziert?

Oder ist es nicht doch sinnvoller, eine Technik und eine Organisationsform zu bevorzugen, die einerseits bewährt ist, andererseits auch noch Potential für Leistungs- und Qualitätsverbesserungen bietet und vor allem den nachgewiesenen Vorzug hat, den Raumbedarf, den Ressourcenverbrauch und

die Emissionen auf einen kleinen Bruchteil der bisherigen zu reduzieren?

Nicht Asphalt und Batterie, sondern Schiene und Fahrleitung

Eine solche Technik wäre in der Tat der elektrische Antrieb – jedoch nicht im Individualverkehr, sondern im Öffentlichen Verkehr, nicht auf Asphalt, sondern auf Schienen, nicht mit Batterie, sondern mit Fahrleitung. Wege zur Durchsetzung dieser Technik und Organisationsform aufzuzeigen war die Motivation des kürzlich [hier vorgelegten Vorschlags](#). Damit ist ein Ziel formuliert, von dem man sich nicht ablenken lassen sollte. Das betrifft nahezu alle verkehrspolitischen Themen, die gerade die Gemüter bewegen.

Generelle Geschwindigkeitsbeschränkungen sind ein Mittel, um den Verkehr zu regulieren, das heißt seinen Fluss zu verstetigen, Energie einzusparen, Anzahl und Schwere von Unfällen zu verringern. Nicht zustande brachte das die Bundesrepublik: weder als sich in den 1960er Jahren die Zahl der Verkehrstoten auf 20.000 pro Jahr zubewegt noch als sich 1973 das Gespenst der Ölknappheit gezeigt hatte. Während letzteres sich als flüchtiges Phänomen erwies, bleibt die [Schadenbilanz des Automobilverkehrs](#) erschreckend. Dass die Zahl der Verkehrstoten abgenommen hat, ist auch auf eine verbesserte passive Sicherheit der Fahrzeuge, doch vor allem auf die Anschnallpflicht, verbesserte Rettungsdienste und Intensivmedizin zurückzuführen. Und darauf, dass, wer mehr als 30 Tage nach dem Unfall stirbt, nicht mehr als dessen Opfer gilt.

Doch so viel auch für ein Tempolimit spricht: der Kampf darum läuft Gefahr, mit einer Retro-Debatte von dem Ziel abzulenken, das jetzt im Vordergrund stehen muss: nämlich den Automobilität grundlegend zu überwinden. Davon sind auch Länder, in denen rigide Tempo-Limits gelten, weit entfernt.

Entsprechendes gilt auch für die Fahrverbote. Die Tricks, mit denen die Bundesregierung jetzt Umweltverbände und Justiz auszumanövrieren versucht, sind erbärmlich. Doch auch hier gilt es, sich nicht vom entscheidenden Punkt ablenken zu lassen: die Fahrverbote sind als Signale zu verstehen, in denen sich ein unhaltbarer Sachverhalt ausdrückt, nicht aber als Lösung des Problems. Dass Stickoxyde und Feinstaub auch in geringeren Dosen den Organismus belasten und dass dies der Verkehrslärm ebenso tut, [steht außer Frage](#). Ebenso, dass die Kolonisierung der Siedlungsräume durch das Auto diese in eine lebensfeindliche Umgebung verwandelt hat. An all dem ändern Fahrverbote nichts, zumal sie die Belastung höchsten punktuell reduzieren und an anderen Punkten steigern werden.

Die soziale Dimension

Verständlich ist die Wut derer, die im Vertrauen auf die Propaganda von Industrie und Regierung einen Diesel gekauft haben und jetzt einen Nutzen- und Wertverlust hinnehmen sollen. Dies umso mehr, wenn sie auf das Auto angewiesen sind und der Ersatz durch ein neues ihre Mittel übersteigt.

Die Frage, wie ein Umbau des Verkehrssystems in den geforderten Dimensionen zu bewerkstelligen wäre, ist nicht einfach zu beantworten. Dabei ist in Rechnung zu stellen, dass es für diese Aufgabe keine Lösung gibt, die im Markt oder in Preissignalen liegt.

Wie solche Ansätze scheitern, ist gerade in Frankreich zu besichtigen. Während man den Konsum von optionalen Gütern durch Besteuerung sicher vermindern kann, ist das bei vitalen völlig wirkungslos, solange es keine Alternativen gibt. Man kann nicht Menschen aus ihrer urbanen Umgebung vertreiben und die Infrastruktur, insbesondere den öffentlichen Verkehr, in der Fläche zerstören^[3], um dann – angeblich ökologischer Ziele wegen – die Kraftstoffsteuer massiv zu erhöhen. Für die Betroffenen bedeutet das angesichts fehlender Alternativen einen weiteren Einschnitt in ihren ohnehin schrumpfenden Lebensstandard. Dazu kommt noch die moralische Überheblichkeit derer, die sich die Mieten in den Metropolen leisten können und aufs Auto nicht angewiesen sind. Wenn nun Kräfte, für die soziale Gründe höchstens einen Vorwand darstellen, die Symbolik der Gelbwesten kapern, sollte man sich davon nicht irritieren lassen.

Auch der bloße Austausch des Verbrennungsmotors durch den elektrischen Antrieb, der den Automobilität intakt lässt, hat eine soziale Dimension: das E-Auto ist für viele, die auf ein Auto angewiesen sind, schlicht zu teuer. Verbrennungsmotoren ab einem bestimmten Datum zu verbieten, stellte für diese Gruppe eine Enteignung dar.

Keine Alternativen ohne massive Investitionen

Alternativen werden ohne massive Investitionen nicht zu realisieren sein. Zumal deren Ergebnisse auch der Instandhaltung, also eines anhaltenden Geldstroms zu diesem Zweck bedürfen werden. Dabei ist wichtig, dass die Betreiber motiviert beziehungsweise gezwungen bleiben, Instandhaltung zu betreiben, und sich nicht dieser Aufgabe entledigen können. Während die Deutsche Bahn AG auf den vom Bund zu finanzierenden Neubau wartet, lässt sie Anlagen durch Unterlassung verrotten und baut wartungsintensive Komponenten wie Weichen nach Möglichkeit aus.^[4]

Ein solches Vorhaben bedeutet nicht nur den Umbau des Verkehrssystems, sondern den des urbanen Raums, insbesondere den Rückbau der überdimensionierten Autostraßen und langfristig auch den der Siedlungsstrukturen. Das dürfte in den nächsten drei Jahrzehnten allein in Deutschland ungefähr eine Billion Euro kosten. Eine Herausforderung, da auch die begrenzte Anpassungsfähigkeit der Menschen in Betracht gezogen werden muss: Nicht nur manche Industrie, sondern auch die Touristikwirtschaft wird schrumpfen und sich umorientieren müssen. Das heutige Modell, das Millionen von Menschen über Tausende von Kilometern durch die Luft zu attraktiven Orten transportiert und dort in Betoncontainern beherbergt, wird nicht aufrechtzuerhalten sein. In diesem Zusammenhang wird sich die Aufgabe einer humanen Gestaltung der Siedlungsräume und der Entwicklung attraktiver Naherholungsräume stellen.

Die Automobilindustrie mit ihrem Produktprogramm und ihrer Ausrichtung auf den Export stellt nicht nur ein [Risiko für die wirtschaftliche](#), sondern auch für die technologische Entwicklung Deutschlands dar. Das gilt nicht allein für die Automobiltechnik im engeren Sinne, sondern auch für die »smarten« Gadgets, die auf das Auto zugeschnitten werden. Milliarden von Euro und zahlreiche Talente werden für Dinge von fragwürdigem Nutzen verschwendet. Dem Phantom des »autonomen« Fahrens werden kostbare Ressourcen geopfert, sprich für eine Aufgabe, der innerhalb einer rationalen Verkehrsorganisation nur eine marginale Bedeutung zukommen sollte. In vielen Fällen, in denen das Taxi Sinn hat, nämlich für Fahrgäste mit beschränkter Selbständigkeit, ist auch ein Fahrer gefragt, der helfen

kann. Dass »autonomes« Fahren angesichts der Komplexität, die die Aufgabe jenseits der Spielzeugwelten in Schönwetterparadiesen entfaltet, eher illusorisch ist, kommt den Machern erst [langsam zu Bewusstsein](#).

Eine vernünftige Technologiepolitik würde an die Erfolge anknüpfen, die es bei der fahrerlosen U-Bahn schon gibt, und als nächste Ziele die fahrerlose Trambahn angehen. Stattdessen werden durch die Imitation unrealistischer und sinnloser Projekte Wissenschaft und Technik von den Zielen einer Entschärfung der drängenden Gefahren und der Verbesserung menschlicher Lebensbedingungen abgelenkt.

Ein industrieller Umbau der angedeuteten Dimensionen wird einerseits die teilweise Entwertung vieler Qualifikationen nach sich ziehen, doch andererseits die Schaffung neuer erfordern. Die wesentlichen Kriterien zukünftiger Technik sind sparsame Ressourcennutzung über den gesamten Lebenszyklus. Das heißt auch Langlebigkeit, Reparierbarkeit, Wiederverwendbarkeit der Teile und Stoffe; wozu ein komplementärer Dienstleistungsbereich aufzubauen ist. Dies bedeutet, die Berufsbildung an neuen Leitbildern zu orientieren.

Diese Transformation kann nur vor sich gehen, ohne den Betroffenen inakzeptable Härten zuzumuten und auch ohne Qualifikationen völlig zu vernichten. Für Timo Daum scheinen diese Aspekte keine Rolle zu spielen. Das Vorbild der Deutschen Bahn AG die sich seit 1994 von 160.000 Mitarbeitern verabschiedete, sollte kein Modell sein. Die Transformation der Montanreviere an der Ruhr und an der Saar nahm sechs Jahrzehnte in Anspruch und kann nicht rundherum als Erfolg gelten.

Wenn also die Konversion des Verkehrssektors innerhalb der nächsten zwei bis drei Jahrzehnte gelingen soll, sind ungleich größere Anstrengungen zu unternehmen. Vor allem dürfen Qualifikationen ebenso wenig wie ihre Träger einfach nur entwertet, sondern müssen nach Möglichkeit bewahrt und neu orientiert werden. Gelingt dies nicht, dürfte das auf ein wirtschaftliches und soziales Desaster hinauslaufen, das auch das politische System der Bundesrepublik nicht unbeschadet überstehen würde. Arbeitsplätze sind kein »Fetisch«, sondern für die Individuen wie für die Gesellschaft lebenswichtig. Denn sehr viel Arbeit – und zwar qualifizierte Arbeit – wird die ökologische und soziale Transformation allemal erfordern.

Die Neigung, die Konsequenzen des Klimawandels ebenso wie die Milderung seiner Konsequenzen auf eine ferne Zukunft zu verschieben, ist das Rezept für eine Katastrophe. Die trügerische Gewissheit, dass das durch »smarte« digitale Technologie sowie erneuerbare Energien von selbst gelingen und schließlich der Markt schon alles regeln werde, führt geradewegs dorthin.

Wer heute auf Vorschläge planender und regulierender Eingriffe mit dem Aufschrei »Ökodiktatur« reagiert, bereitet die Unvermeidlichkeit autoritärer Lösungen in der Zukunft vor, die dann nur noch den permanenten Notstand verwalten werden. Vorsorgende Maßnahmen kann man planen und umsetzen, solange dafür noch die Ressourcen vorhanden, mobilisierbar und lenkbar sind. Fiktive fiskalische Zwänge beziehungsweise deren vorauseilende Erfüllung in Gestalt der schwarzen Null werden uns dagegen eine vorrottende Infrastruktur und Arbeitskräfte bescheren, die vor allem zu einem nicht taugen: die auf sie zukommenden Aufgaben zu bewältigen.

[1] Wie auch Heiner Flassbeck betont: [Ein großer Schritt für Deutschland, ein kleiner für die Menschheit](#). Makroskop, 20. Februar.

[2] McGee, Patrick 2019: [Volkswagen's plan to kill off Tesla: World's biggest carmaker puts faith in €30bn 'skateboard' to win electric race](#). *Financial Times*, 30. Januar.

[3] Guilluy, Christophe 2019: *Twilight of the Elites: Prosperity, the Periphery, and the Future of France*. New Haven CT: Yale University Press.

[4] Wolf, Winfried 2018: Eine Bahnchef-Herrenrunde: 25 Jahre Deutsche Bahn AG — Eine Bilanz. *Lunapark Extra*, 18/19, 6-7.

Veröffentlicht am: 12.03.2019 | Editiert am: 15.03.2019

Erschienen unter: <https://makroskop.eu/2019/03/was-nottut-wird-auch-wehtun/>