

# Wie ein Fisch auf dem Trockenen

Er befasst sich seit vielen Jahren mit dem Thema nachhaltige Mobilität, und er lebt seine Vision: Ein Gespräch mit Professor Andreas Knie über neue Verkehrsmodelle, überholte Ansichten und Städte, in denen Autos keine große Rolle mehr spielen.

TEXT **MARKUS HEFFNER & MICHAEL OHNEWALD** FOTOS **REINER PFISTERER**





**Willkommen in der Autostadt Stuttgart, Herr Professor Knie! Wie war die Anreise aus Berlin?**

Sehr gut und vor allem reibungslos, vielen Dank. Ich habe mir direkt vor meiner Wohnung in Kreuzberg das nächste Carsharing-auto genommen, bin damit zum Flughafen gefahren, nach Stuttgart geflogen und mit der S-Bahn in 20 Minuten in die Innenstadt gefahren. Das schwierigste war, hier in Stuttgart als Fußgänger über die Straßen zu kommen.

**Sie haben kein eigenes Auto mehr?**

Nein, schon lange nicht mehr. Die Vorstellung wird auch immer abstruser für mich, ein teures Auto zu haben, das man hegen und pflegen muss, für das ständig teure Parkgebühren bezahlt werden müssen. Ich halte es lieber mit dem Motto: Nutzen statt besitzen.

**Schränkt Sie das als Vielreisender in Ihrer Mobilität nicht zu sehr ein?**

Das Gegenteil ist der Fall. Ich habe in Berlin und fast überall auch leicht Zugang zu allen Verkehrsangeboten, von Carsharing über Call-a-Bike, Stadtautos, car2go, DriveNow, Multicity, Flinkster und diversen Mitfahrmodellen, die ich ohne viel nachzudenken je nach Situation nutzen kann. Und schließlich gibt es ja auch noch die Bahn, Taxis, U-Bahnen und Busse.

**Hört sich ganz schön umständlich an, so seine Reisen zu organisieren.**

Im Idealfall ist das mit einem Tastendruck auf dem Handy passiert. Wenn die Voreinstellungen stimmen und alles richtig vernetzt ist, zeigt das Smartphone überall an, wo das nächste freie Elektroauto oder wo ein E-Bike steht. Mit einem weiteren Tastendruck wird alles freigeschaltet, der Mietvertrag abgeschlossen und abgerechnet, je nach Zeit und

Geschwindigkeit. Wenn das Fahrzeug nicht mehr gebraucht wird, stellt man es an der nächsten Ecke einfach ab, ohne sich noch um irgendetwas kümmern zu müssen.

**Sieht so die Mobilität der Zukunft aus?**

Die dringend notwendige Entwicklung geht genau in diese Richtung. Die Herausforderungen des Klimawandels und das absehbare Ende des billigen Öls erfordern in den urbanen Zentren der Welt, in denen in naher Zukunft die meisten Menschen auf diesem Globus leben werden, völlig neue Lösungen und Mobilitätskonzepte, die losgelöst sind vom privaten Auto als Fixierbild. Schon in fünf Jahren wird die Hälfte des geförderten Öls im individuellen Verkehr verbrannt. Die völlig ineffiziente Nutzung des privaten Autos wird in den Metropolen nicht mehr funktionieren. Allein in Deutschland sind mehr als 48 Millionen Fahrzeuge zugelassen. Der Verkehr wächst um 2,5 Prozent im Jahr und damit auch der Anteil fossiler Brennstoffe. So wird keine Energiewende möglich sein, die ....

**... ja ohnehin niemand ernsthaft zu wollen scheint, sofern sie mit Verzicht oder persönlichen Einschränkungen verbunden ist, etwa 20 Minuten auf die Bahn zu warten.**

Es geht doch längst nicht mehr um die Diskussion, ob man mit dem Auto in die Stadt fährt oder mit der Bahn. Wir brauchen eine ganz neue, postfossile Mobilitätskultur. Entscheidend für die Städte der Zukunft wird sein, wie wir die sehr knappen Ressourcen Energie, Raum und Zeit so organisieren, dass wir eine lebenswerte, funktionsfähige und nachhaltige Stadtentwicklung vorantreiben können. Jeder will zu seiner Zeit in seinem Raum unterwegs sein. Dieser Individualverkehr, der ständig zunimmt, muss sinnvoll organisiert werden. Der öffentliche Nahverkehr bleibt dabei eine wichtige Stütze, weil damit ein effizienter Transport möglich ist. Dazu gewinnen vor den Anforderungen an einen attraktiven und nachhaltigen urbanen Verkehr aber vor allem elektrische Fahrzeuge ihre eigentliche Bedeutung. Sie sind sehr leise, haben einen hohen Wirkungsgrad und können in einer intelligenten Nutzungsform betrieben werden. Leichte, regenerativ betriebene Elektroautos als „public cars“ - das ist die Zukunft. Private Autos mit einer Reichweite von über 500 Kilometern passen nicht in diese Aufgabenstellung.

**Ein gewagter Befund in der Automobilregion Deutschlands. Wie wollen Sie den Leuten ihr Auto denn ausreden, insbesondere den Schwaben ihr heilig's Blechle?**

Das ist ein Prozess, der längst begonnen hat,

gerade auch in Baden-Württemberg. Die Menschen haben hier nicht umsonst eine grüne Landesregierung gewählt. Man muss ihnen nur finanzierbare Alternativen bereit stellen. Dazu müssen sich die Rahmenbedingungen, die bisher auf eine fossile Verkehrsstruktur ausgelegt sind, grundlegend ändern. Das fängt schon damit an, dass ein Auto als Produktionsmittel von der Steuer absetzbar ist, etwa über die Entfernungspauschale. Das Prinzip bisher ist: je mehr Auto ich habe, desto höher ist die Abschreibung. Das geht so natürlich nicht weiter. Eine weitere Stellschraube ist die Parkraumbewirtschaftung. Wenn öffentliche Elektroautos in der Stadt umsonst geparkt werden dürfen und der Privatwagen 50 Euro kostet, ändert sich die Verkehrssituation schnell. Vor allem dann, wenn maximal nur noch 50 Gramm CO<sub>2</sub> emittiert werden dürfen.

**Wovon dann allerdings auch noch die Automobilhersteller zu überzeugen wären.**

Deutschland ist nach wie vor ein Autowunderland mit einer großen Lobby, das ist richtig. Die Autoindustrie ist nun mal ein wichtiger Wirtschaftsfaktor, und es wird seitens der Politik sehr darauf geachtet, dass die Rahmenbedingungen und die Infrastruktur möglichst optimal sind. Aber auch die Automobilhersteller haben verstanden, dass wir einen Paradigmenwechsel brauchen. Der chinesische Markt ist für alle Hersteller mit Abstand der größte geworden, konventionelle Autos lassen sich dort aber nur noch bedingt absetzen. Alle großen Konzerne arbeiten daher mit Hochdruck an neuen Konzepten. Dazu kommt, dass die Käufer von Neufahrzeugen immer älter werden. Das Durchschnittsalter eines Daimler-Neuwagenkäufers liegt zwischenzeitlich bei über 56. Das muss man sich mal vorstellen.



### **Woran liegt das?**

Jungen Menschen ist das eigene Fahrzeug nicht mehr so wichtig. Die neuen Statussymbole sind stattdessen hochwertige Konsumgüter. Ein Smartphone beispielsweise hat für diesen Kundenkreis einen viel höheren Stellenwert, damit sind die Menschen ja sozusagen auch mobil. Die Bedeutung des Autos ist auch deshalb gesunken, weil es niemanden mehr von A nach B bringen muss, um Freunde zu treffen. Es vermittelt nicht mehr wie früher einmal das Gefühl von Freiheit.

### **Wie kommen junge Menschen dann von A nach B?**

Sie fahren natürlich immer noch Auto, aber sie kaufen sich keinen Wagen mehr für 20.000, 35.000 oder 40.000 Euro. Ansonsten sind junge Menschen sehr flexibel und nutzen das gesamte Angebot an öffentlichem Verkehr. Zusätzlich gibt es ja auch noch das Fuhrparkunternehmen namens Familie, angefangen von der Oma über die Eltern bis zu den älteren Geschwistern. Die Versorgung mit Autos ist umfassend und gemischt, es ist zu jeder Zeit für jede Gelegenheit etwas da. Und in Ballungsräumen wie Stuttgart, München, Berlin, Hamburg und Köln haben das immer dichtere Netz und die höhere Taktung im öffentlichen Nahverkehr dazu beigetragen, dass junge Leute das Auto nicht vermissen.

### **Und auf dem Land?**

Nachdem wir jahrzehntlang versucht haben, in ländlichen Regionen die gleiche Versorgungsstruktur wie in Ballungsräumen zu schaffen, werden wir das sowieso wieder aufgeben müssen. Heute ziehen die Menschen mit dem Wissen aufs Land, dass sie mit dem Auto schnell überall hinkommen und es ohnehin auch vor der Haustüre alles gibt. Alles ist für das Auto entwickelt worden, auch die ganze Freizeitstruktur richtet sich danach. Das wird sich alles wieder ändern, und in Ostdeutschland ist das in Teilen auch schon vollzogen. Da gibt es viele Regionen ohne jede Versorgung und Infrastruktur. In diesen ländlich geprägten Wohnräumen werden die Menschen weiterhin ein eigenes Fahrzeug haben müssen. Dazu gibt es eine ganze Reihe unterschiedlicher Sharingmodelle. In den Städten wird jedes Verkehrsmittel zu Verfügung stehen. Das Smartphone ist der Schlüssel dazu, und man wird gar nicht mehr nachdenken müssen über ein eigenes Auto, das sozusagen zur Kommune wird, wie früher Gas, Wasser und Strom. Woher das kommt, ist letztlich egal.

### **Und wer soll dieser „Stromversorger“ sein, also dieses Verkehrsangebot organisieren?**

Unternehmen, die ohnehin mit Kunden ver-

netzt sind. Das gilt beispielsweise für die IT-Branche, die Telekom mit über 40 Millionen Kundenkontakten, oder auch Firmen wie Google, Daimler oder die Deutsche Bahn, die diesen Konzeptweg übrigens schon lange verfolgt. Über die Bahncard 100 sind für ihre Kunden mit der Flinkster-Leihautoflotte und dem Angebot Call-a-Bike alle Verkehrsmittel verfügbar. Seit April dieses Jahres fahren die Bahncardinhaber zudem völlig CO<sub>2</sub>-frei durch die Gegend, weil die Bahn entsprechende Mengen an Grünstrom gekauft hat. Wer dann nach der Zugfahrt noch in einen Elektro-Flinkster steigt, bewegt sich in einer völlig CO<sub>2</sub>-freien Verkehrskette. Schon heute!

### **Ist das nicht alles stark idealisiert? Wer außer Ihnen reist noch so umweltbewusst?**

Wir können aus unseren Forschungen erkennen, dass die Akzeptanz grundsätzlich da ist. Die Early Adopters, also die ersten Nutzer solcher Angebote, sind so genannte metromobile Urbanisten, mehrheitlich gut gebildete Männer mit städtischem Hintergrund und einer hohen technischen Affinität. Alleinerziehende Mütter und Väter gehören genauso wie Menschen mit geringem Einkommen noch nicht zu den Nutzern, das muss noch besser werden.

### **Bis 2020 sollen nach Vorgabe der Bundesregierung eine Million Elektrofahrzeuge auf deutschen Straßen fahren. Sie selbst prognostizieren, dass bis zum Jahr 2030 nicht mehr das Auto das Verkehrsmittel sein wird, mit dem in Städten die meisten Wege zurückgelegt werden. Halten Sie diese Vorgaben für realistisch?**

Das hängt entscheidend von den Rahmenbedingungen ab. Momentan kann man das Elektroauto eher mit einem Fisch auf dem Trockenen vergleichen. Es ist noch viel zu teuer, und die Infrastruktur, das Netz an Zapfsäulen und Tankstellen, ist viel zu schlecht ausgebaut. Da darf man sich nicht wundern, dass es nur in homöopathischen Dosen verkauft wird. Es braucht den politischen Willen und den Mut, die Energie- und Verkehrswende wirklich zu wollen und die Voraussetzungen dafür zu schaffen. Es müssten an jeder Ecke Carsharingautos und E-Bikes stehen. Dazu müssen Anreize wie freie Parkplätze geschaffen und die Städte auch baulich dafür verändert werden. Öffentliche E-Fahrzeuge müssen zum neuen Verständnis von Automobilität werden. Dann sind die Zielvorgaben leicht zu erreichen. Städte wie Kopenhagen, Oslo und auch Stockholm sind uns dabei wieder einmal weit voraus, weil sie alle verkehrs- und stadtpolitischen Maßnahmen auf die Popularisierung eines breiten Verkehrsangebotes ausrichten. Dazu gehört auch den Parkraum für private

Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren deutlich zu verteuern. Nur so ändert sich auch das Bewusstsein.

### **Der Mensch von Morgen muss also ein neues Umweltbewusstsein zu seinem Lifestyle machen?**

Nicht als Attitüde, sondern als eine ganz normale Sache. Man darf sich, wenn man modern lebt, nicht mehr bewusst an der Ökologie versündigen. Es geht darum, das Leben möglichst nachhaltig zu organisieren, angefangen beim Verkehr und der individuellen Mobilität. Der Mensch muss Dinge nicht besitzen, um sie zu nutzen. Es soll dabei aber kein bewusstes umweltbewusstes Handeln sein, sondern selbstverständlicher Teil einer neuen Lebensphilosophie. [-]



**Professor Andreas Knie** (Jahrgang 1960) hat viele Professionen: Er ist Politikwissenschaftler am Wissenschaftszentrum Berlin (WZB) für Sozialforschung, Hochschullehrer an der TU Berlin – und ein viel gefragter Mobilitätsexperte. Unter anderem konzipiert er seit 2001 als Bereichsleiter für Intermodale Angebote und Geschäftsentwicklung der Deutschen Bahn neue und flexible Verkehrsangebote. Ein Ergebnis seiner Arbeit ist das Fahrradverleihsystem Call-a-Bike der Bahn, an dessen Entwicklung er maßgeblich beteiligt war. Seit dem Jahr 2006 ist er in der Geschäftsführung des Innovationszentrums für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel GmbH (InnoZ). Gesellschafter sind die Deutsche Bahn AG, T-Systems, das Deutsche Zentrum für Luft und Raumfahrt und das WZB. Er hat zudem zahlreiche Publikationen veröffentlicht, in denen er für eine Abkehr von einer autonomen Verkehrspolitik und für eine Wende zu mehr Flexibilität öffentlicher Angebote plädiert. Im Sommer 2011 kam das Buch „Einfach aufladen: Mit Elektromobilität in eine saubere Zukunft.“ auf den Markt. Am 7. August 2013 ist das neue Buch „Schlaue Netze. Wie die Energie- und Verkehrswende gelingt“ erschienen, das er zusammen mit dem Mobilitätsforscher Weert Canzler geschrieben hat.