

## «WO STEHST DU?»

Der Mobilitätsforscher Andreas Knie im Gespräch mit Tom Jost

### **ANDREAS KNIE FORDERT EIN RECHT AM STRASENRAUM FÜR ALLE – UND INNOVATIVE LÖSUNGEN FÜR EINEN NACHHALTIGEREN INDIVIDUALVERKEHR.**

Wir müssen uns die Straße zurückerobern», forderte 2019 der Politikwissenschaftler Andreas Knie bei der Veranstaltung «Lange Nacht des Klimas» in Berlin. Wenige Monate später kamen in -Berlin, Hamburg und anderen Städten immerhin provisorische Pop-up-Radwege auf vorherige Autospuren, wurden Quartiersstraßen sonntags zu Spielflächen erklärt und die Berliner Friedrichstraße zunächst befristet bis Januar 2021 auf 600 Metern Länge komplett autofrei gestaltet.

Ist die bei Planern und Politikern, Bewohnern und Verkehrsteilnehmern aufkommende Debatte über das «Recht am Straßenraum» ein Hebel, um endlich den energiegeladigen und umweltschädlichen Autoverkehr zu reduzieren? Weltweit rollen inzwischen 1,3 Milliarden Fahrzeuge, in Deutschland sind es allein 47 Millionen Pkw – dreimal so viele wie noch 1970. Ideen wie Carsharing oder Jobtickets für die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs bewirken bisher wenig.

Als Politologe und Mobilitätsforscher beobachtet Andreas Knie diese Entwicklungen seit vielen Jahren aufmerksam. Im «Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung» sitzt er verkehrstechnisch quasi in der ersten Reihe und leitet dort gemeinsam mit Weert Canzler die Forschungsgruppe «Digitale Mobilität und gesellschaftliche Differenzierung».

**Herr Knie, im Jahr der Corona-Pandemie gelang plötzlich, was vorher schwer vorstellbar war: dem Autoverkehr auch wirklich erste Räume zu entreißen und nicht nur darüber zu diskutieren. Haben Sie das als Mobilitätsforscher kommen sehen?**

Dazu musste man kein Prophet sein. Es liegt schlicht an der Erkenntnis, dass wir immer mehr Autos auf den Straßen haben – in Berlin mittlerweile 1,2 Millionen Pkw. Weil diese sich gegenseitig den Platz wegnehmen, aber auch abgestellt alle anderen Räume plattmachen, gibt es Flächenkonkurrenz. Unsere

Forschungsergebnisse zeigen, dass immer mehr Menschen – natürlich insbesondere in Städten – sich fragen: Muss das so sein? Wem gehört eigentlich die Straße? Da hat uns die Pandemie einen ganz neuen Schub verliehen.

**Das sind ja zwei verschiedene Dinge: auf der einen Seite die Raumfrage, auf der anderen der ökologische, der energetische Aspekt. Welche Frage ist die wichtigere?**

Energie und Klima haben hier eine weniger große Rolle gespielt. Es ist eher die physische und praktische Frage: Wie kann ich Straßenraum belegen, der nicht mehr beliebig vermehrbar ist? Jetzt sagen immer mehr Menschen, vor allem diejenigen, die mit dem Rad unterwegs sind: «Das ist saugefährlich! Wir brauchen Alternativen und Wege, um gefahrlos von A nach B zu kommen!» Ein Auto, das in 95 Prozent seiner Zeit steht und ansonsten im Schnitt 1,1 Personen transportiert, scheint daher nicht die schlaueste und effizienteste Lösung zu sein.

**Den Autoverkehr aus ökologischen Gründen eins zu eins durch etwa elektrisch betriebene Fahrzeuge zu ersetzen würde also nicht helfen?**

Die Antriebswende wäre schon wunderbar, wenn wir mehr elektrische Autos hätten. Aber sie reicht nicht, weil sie das Problem des Platzes und der effizienten Form, von A nach B zu kommen, nicht löst. Lange Jahre war völlig klar: Das Auto hat Vorrang. Wer einen Pkw hat und viel fährt, kommt auch weiter vorwärts – beruflich, gesellschaftlich. Das Auto war die Ikone der Moderne. Aber wir haben den Hebel vergessen, der das reguliert. Dementsprechend kommen jetzt andere Leute und besetzen quasi im wörtlichen Sinne die Straße, damit der Staat aufmerksam wird und etwas ändert.

**Wie weit sind uns Metropolen im Ausland da voraus?**

Wir sind weit hinten, was die Rückeroberung des städtischen Raums angeht. Deutschland hat noch die Angst vor dem unantastbar Scheinenden: dem Auto, der Automobilindustrie. Länder, die das nicht haben, sind viel freier. Die Niederländer entschieden bereits in den 1970er-Jahren, den Fahrrädern in den Innenstädten Vorrang zu geben, und begannen, die Räume entsprechend aufzuteilen. Dann gibt es natürlich Kopenhagen als europäisches Vorbild für den Radverkehr. Selbst große Metropolen wie London, Paris, Madrid und Rom haben längst begonnen, die städtische Struktur zu verändern.

**Warum binden wir nach wie vor Mobilität und Freiheit ans Auto?**

Weil wir es so gewohnt sind. «Ich» und «das Auto», das galt als verkehrliches Synonym. In der Kneipe hört man abends oft: «Wo stehst du?» Und damit gemeint ist: «Wo steht dein Auto?» Es ist dominant in unseren Köpfen. Man hat

sich einst befreit aus den Zwängen der Eisenbahn mit ihren Fahrplänen und Schienensträngen, und hat den Raum damit erschlossen. In Deutschland ist es Segen und Fluch zugleich, dass wir mit dem Auto sehr viele und sehr gute Geschäfte gemacht haben.

**Aber die große Emotionalität ist doch weg. Weswegen schaffen wir es nicht, die Alternativen genauso nüchtern zu betrachten und auszuwählen?**

In den großen Städten tun wir das schon. Wenn man die Zahl der Wegstrecken nimmt, liegen wir in Berlin beim Auto bei 25 Prozent. Beim öffentlichen Verkehr sind wir bei 28 Prozent und beim Fahrrad erreichen wir auch schon fast 20 Prozent. Das Auto ist aber mit 65 Prozent dominant bei der zurückgelegten Entfernung, denn es ist das bequemste Verkehrsmittel. Wohnen am Stadtrand, Arbeiten in der City und das Vergnügen wieder draußen – das kann man so räumlich wunderbar verbinden. Die Zukunft der Stadt war in den 1950er- und 1960er-Jahren der Transitraum. Man hat viel zu spät entdeckt, dass das kein lebenswertes Modell ist. Autofahren ist zudem nur deshalb so billig, weil wir es subventionieren: sieben Milliarden Euro allein für den Dieselsprit. Und der Anwohnerparkschein kostet in Berlin zehn Euro im Jahr!

**Sie haben zum öffentlichen Personennahverkehr in Berlin gesagt: «Es ist der beste, den ich kenne.» Aber offenbar nicht gut genug, um die Leute zum stärkeren Umsteigen zu bewegen?**

Nein, das ist er nicht.

**Wie müsste er aussehen?**

Er hat 28 Prozent Marktanteil – aber eben nur 28 Prozent. Wir sind 3,8 Millionen Einwohner, haben ohne Schüler und Studierende vielleicht 500.000 normale Abonnements. Das ist nicht viel angesichts 1,2 Millionen zugelassener Autos ... auch weil der Nahverkehr eine lieblos bereitgestellte Option ist. Denjenigen, die keinen Führerschein haben oder fremd sind in der Stadt, geben wir den öffentlichen Nahverkehr. Der Verkehrsminister würde sagen: «Wir zahlen jedes Jahr Milliarden für den öffentlichen Nah- und Regionalverkehr, und du, Kunde, musst sehen, wie du damit klarkommst!» So wirbt man nicht um neue Nutzer.

**Womit dann?**

Nahverkehr muss mit der Zeit gehen, und das heißt: Viele müssen im Alltag weite Strecken zurücklegen. Wenn ich den Nahverkehr nicht so ertüchtigt, dass er mich von meinem Wohnort zum gewünschten Ziel bringt, hat er verloren. Deshalb muss er über Busse und Bahnen hinaus an diese «letzte Meile» denken. Er muss Shuttles oder Pooling-Dienste anbieten. Unsere Forschungen

haben gezeigt, dass die Kunden eine App haben wollen, sonst bleiben sie beim Auto. Es kann nicht sein, dass man nur von Haltestelle zu Haltestelle transportiert wird.

### **Bequemlichkeit ist also mit nichts anderem zu schlagen als mit Bequemlichkeit?**

Ein paar Meter zur Haltestelle muss schon jeder gehen. Das Auto steht auch nicht immer vor der Tür. Aber machen wir uns nichts vor, man will sehr schnell in dieses Verkehrsgerät. Ich zum Beispiel möchte diese Funktion von A nach B, weil ich unterwegs einen Vortrag vorbereite, meine Mails checke, relaxe oder sinniere. Die Transportqualität selbst ist nicht mehr entscheidend, aber das Gefährt muss kommen. Die letzte Meile kann manchmal meilenweit sein, ganz besonders im ländlichen Raum.

### **Wäre ein kostenloser öffentlicher Nahverkehr die beste Lösung?**

Der Staat steckt jährlich zwanzig Milliarden rein, von den Kunden kommen weitere sieben bis zehn Milliarden dazu. Wenn die fehlten, hätten wir ein noch größeres Defizit. Die einfachste Möglichkeit wäre: Ich steige mit meinem Smartphone ein, logge mich ein und wieder aus. Und am Ende wird abgerechnet. Oder eben per Pauschale: In Wien kostet das Jahresticket 365 Euro und ist sehr erfolgreich.

### **Bequemlichkeit bezahlen wir an anderer Stelle mit negativen Folgen. Wo jeder Schuhkarton nach Hause gebracht wird, gibt es wahnsinnig viel Lieferverkehr.**

Oft fahren sechs Kurier-Eilexpress-Paketdienste an fast die gleiche Lieferadresse mit sechs Autos. Das könnte man poolen und viel besser machen. Und man müsste Auslieferungen verteuern und sie mit einer CO<sub>2</sub>-Steuer belegen, weil sie sehr viel Energie kosten. Als Folge könnte man auf die Idee kommen, dass wir womöglich längst nicht alles an die Tür geliefert bekommen wollen, sondern einfach dahin gehen, wo wir immer hingehen – an Knotenpunkte – und das dort abholen. Natürlich nicht die Waschmaschine oder den Fernseher.

### **Einige Kurierdienste liefern mittlerweile auch per Elektrolastenrad mit 1,7 Kubikmetern Stauraum. Ist das eine Lösung für die City?**

Es ist ein Weg in die richtige Richtung. Elektrolastenräder sind leise, viel kleiner und effizienter als große Diesel. Man könnte festlegen: Es kommt in die Stadt nur ein CO<sub>2</sub>-freies Transportmittel rein. Oder ich habe einen CO<sub>2</sub>-Preis, der so hoch ist, dass ich möglichst nichts emittiere.

## **Und bei Familien und privaten Haushalten?**

Lastenräder allein werden nicht die Lösung sein. Die haben auch den Nachteil, sehr raumgreifend zu sein, wenn sich jede Familie in der Stadt ihr eigenes Lastenrad leistet. «Nutzen statt besitzen» wird in Zukunft auch da gelten. Man kann über Sharing-Konzepte viel gewinnen. Es gibt immer mehr Mobilitäts-Hubs: Ich gehe um die Ecke, hole mir das Ding und bringe es wieder zurück.

## **Mal grundsätzlich gefragt: Welchen Verkehr und wie viel davon können wir uns eigentlich künftig leisten?**

Darauf gibt es sehr viele Antworten. CO<sub>2</sub> muss man zunächst um 40 oder 50 Prozent reduzieren, wenn wir die Klimaziele einhalten wollen. Dummerweise sind wir Ende 2019 etwa auf demselben Stand wie 1990. Man könnte als Erstes auf das Fliegen verzichten, ein innerdeutsches Flugverbot wäre vielleicht eine Idee – und ein Flug-deckel im internationalen Bereich. Dann sollte man Autos dekarbonisieren und damit einiges gewinnen.

Und man muss versuchen, mehr Menschen in den öffentlichen Verkehr zu bringen. Aber das wird in den jetzigen Strukturen kaum reichen, wenn man nicht wirklich knallhart sagt: Diesen entfernungsintensiven Lebensstil müssen wir zurückschrauben und von den Verkehrsanlässen ausgehen. Die Pandemie hat uns die Augen geöffnet, dass mindestens die Hälfte der arbeits- oder dienstreisebedingten Fahrpläne reduzierbar oder zu vermeiden ist. Wenn ich zudem die Zeiten verschiebe, löse ich das Problem, dass alle zwischen sieben und neun Uhr am Morgen irgendwo hinwollen. Wer hat gesagt, dass alle Schulen immer um halb acht anfangen müssen?

## **Wenn wir uns also anstrengen, besser organisieren, vielleicht auch sogar noch ein bisschen mehr bezahlen: Wie sähe dann eine Stadt aus, mit der wir uns dafür belohnen?**

Wenn wir Routinen ändern, die uns lieb geworden sind, werden wir etwa die Hälfte aller Wege in einer modernen Stadt ohne Verzicht einsparen. Was verkehrlich tatsächlich nötig ist, können wir in Berlin locker mit 300.000 der zugelassenen 1,2 Millionen Pkw machen. Wenn man das noch – Stichwort «autonomes Fahren» – in neue Mobilitätstechnik überführt, kommt man sogar auf die Zahl, die die berühmte Lissabon-Studie prognostiziert hat: auf 50 Autos pro 1.000 Einwohner. Man hätte damit eine Stadt, die viel leerer ist, die natürlich mit automatisiertem Gerät betrieben wird, und wo wir viel dezentraler, viel kleinräumiger unterwegs sind, ohne provinziell zu werden. Die Straßen werden von der Dominanz des Automobils befreit. Man fährt mit Fahrrädern, mit Pedelecs, mit Rollern, mit Hoverboards und mit Dingen, die wir noch gar nicht kennen, durch die Gegend. Und kommt sich dann auch nicht so ins Gehege.

## **Wie beflügelt man solche Prozesse vor Ort?**

Indem man das Thema überhaupt erst mal problematisiert. Es gibt kleine Kinder und ältere Menschen, die in diesem öffentlichen Raum immer bedroht sind, weil er zu knapp ist. Autos dominieren ihn, Radler fahren deshalb auf dem Bürgersteig, Menschen mit E-Tretrollern auch. Bitte nicht gleich schimpfen, sondern fragen: Warum fährt der denn da? Dann wird einem nämlich bewusst: Wir haben zu viele Autos.

Deshalb brauchen wir einen neuen Rechtsrahmen, obwohl die Straßenverkehrsordnung bereits die Abwehr von Gefahren als Ziel kennt. Doch das geht nicht als akademische Übung: Die Menschen werden sich den Straßenraum selbst zurückerobern, indem sie Fahrrad fahren und so mehr Radler anlocken. Und es werden auch Fußgänger, wie wir es schon länger beobachten, einfach über die Straße gehen und nicht erst warten, bis die Rotphase zu Ende ist. So wird es immer weitergehen. Und dann erst wird sich die Politik überlegen, etwas zu ändern – denn Innovation kommt nicht einfach als unterschriebener Verwaltungsakt um die Ecke.

### **Andreas Knie**

Andreas Knie, 1960 in Siegen geboren, studierte Politik-wissenschaft in Marburg und promovierte anschließend an der Technischen Universität Berlin mit einem Diesel--Thema. Auch seine Habilitation «Wankel-Mut in der Auto-industrie» hatte den Schwerpunkt Mobilität. Seit 1987 gehört er dem «Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung» an und leitet dort gemeinsam mit Weert Canzler die Forschungsgruppe «Digitale Mobilität und gesellschaftliche Differenzierung».

Der Umwelt zuliebe wurde auf die Wiedergabe von Fotos in der Druckversion verzichtet. Nachdruck, Aufnahme in Online-Dienste sowie die Vervielfältigung auf Datenträgern nur nach Genehmigung des Herausgebers.