



Verkehrsmittel der Zukunft: die Kölner Stadtbahn
Foto: Christoph Hardt/Geisler/picture alliance

„Der Nahverkehr stammt aus dem 19. Jahrhundert“

Einchecken, losfahren, auschecken: Der Mobilitätsforscher Andreas Knie setzt auf vernetzte Verkehrsmittel in den Städten. Das Auto sei längst säkularisiert, sagt er

Interview Tanja Tricarico

taz: Herr Knie, die Richter des Bundesverwaltungsgerichts in Leipzig halten Dieselfahrverbote für zulässig. Was bedeutet das für Bund, Länder und Kommunen?

Andreas Knie: Der Staat wird dazu verpflichtet, etwas zur Vermeidung von gesundheitlichen Schäden in den Städten zu tun – mehr als bisher. Vor allem die Kommunen müssen nun darüber nachdenken, wie sie die Luft sauber bekommen. Aber klar ist auch: Der Bund muss handeln. Etwa mit der Einführung einer blauen Plakette. Das Urteil ist jedoch noch lange kein Untergang des Abendlandes.

Aber: Steht uns nun eine Revolution im Verkehrswesen bevor oder nicht?

So, wie es bisher funktioniert hat, geht es nicht mehr weiter. Wir müssen uns Gedanken machen, wie der Verkehr der Zukunft aussieht. Verbrennungsmotoren wie im bisherigen Umfang darf es nicht mehr geben. Es kann einfach nicht sein, dass Autos in dieser enormen Menge auf den Straßen fahren oder auf Stellplätzen in den Städten stehen. Da müssen wir umsteuern.

Und wie genau stellen Sie sich das vor?

Eine technische Optimierung des Verkehrs – wie zum Beispiel mithilfe von Elektrobussen oder E-Taxis – allein wird nicht ausreichen, um die Luft sauber zu halten. Etwa 40 Prozent der Maßnahmen wirken erst durch ein grundsätzlich verändertes Verhalten. Weniger Auto fahren, mehr Nahverkehr, mehr Fahrrad nutzen – das ist es. Aber letztlich muss es vor allem weniger Autos geben.

Mit einem kostenlosen ÖPNV schlagen wir die falsche Richtung ein – sagen Sie. Warum?

Keiner hat eine Idee, wie die bundesweit rund 14 Milliarden Euro an ÖPNV-Einnahmen ersetzt werden. Wir brauchen zudem deutlich mehr Kapazitäten – die kosten aber mindestens weitere 6 Milliarden Euro. Außerdem glaube ich nicht, dass mehr Menschen tatsächlich auf den Nahverkehr umsteigen werden, nur weil wir an der Preisschraube drehen. Das Kernproblem ist nämlich ein ganz anderes.

Aber welches?

Der Nahverkehr, wie wir ihn kennen, stammt aus dem

19. Jahrhundert. Man weiß heutzutage überhaupt nicht, welche Verkehrsmittel man im öffentlichen Nahverkehr nutzen kann oder wann S-Bahnen oder U-Bahnen fahren. Man muss den ÖPNV eigentlich völlig neu denken.

Was bedeutet das für die Städte?

Vor allem eins: Autoeigentümer gibt es künftig nicht mehr, dafür genügend Verkehrsmittel für alle. Man muss nur wissen, wie man diese nutzen kann – dazu muss man sie digital vernetzen. Morgens checken die Bürger in den Verkehr ein, dann steigen sie in das Verkehrsmittel ein, das für sie am ehesten passt. Ob das ein Auto oder die U-Bahn ist, ob sie den Scooter nehmen oder das Fahrrad, spielt letztlich keine Rolle. Je nach Strecke kann jeder das Verkehrsmittel beliebig oft tauschen. Am Ziel angekommen, checkt man sich aus dem Verkehr wieder aus.

Das heißt: Alle teilen alle Verkehrsmittel mit allen. Ist das in der Autofahrnation Deutschland nicht schlicht Utopie?

Im Zuge der Digitalisierung hat sich die Gesellschaft stark

verändert. Wir erleben längst eine Säkularisierung des Autos. Viele kennen nicht mal die Marke ihres Wagens, und „Autoquartett“ wird auch nicht mehr gespielt. Die Entemotionalisierung des Autos hat längst stattgefunden. Aber wahr ist auch: Das Auto ist einfach immer noch fürchterlich bequem. Es steht vor der Tür, bringt mich schnell von A nach B und ist einfach praktisch.

Also zählt der Pkw fürs Individuum doch zum Verkehr der Zukunft?

Das Prinzip Teilen muss in den Vordergrund rücken. Wir brauchen mehr Sharingmodelle und auch eine Reform des Personenbeförderungsgesetzes. Das bedeutet: Geschäftsideen wie der Fahrdienst Uber müssen auch bei uns möglich sein. Digitale Plattformen und das Mitnehmen von Personen dürfen nicht nur Taxis oder dem ÖPNV überlassen werden. Es muss ein offener Markt entstehen.

Wie lange wird es dauern, bis es den geben wird?

Union und SPD haben sich im Koalitionsvertrag lediglich auf Ansätze geeinigt. Viel Mut werden sie im Verkehrsbereich vermutlich nicht zeigen.



Andreas Knie, geb. 1960, leitet die Forschungsgruppe Wissenschaftspolitik am Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB)

Blau Plakette zurück im Rennen

Regierung ändert ihre Meinung zu Plakette für relativ saubere Diesel

Die Bundesregierung hat ihre Meinung zu einer „blauen Plakette“ geändert. Hatten sich der geschäftsführende Verkehrsminister Christian Schmidt und sein Vorgänger Alexander Dobrindt (beide CSU) wiederholt dagegen ausgesprochen, sagte Regierungssprecher Steffen Seibert am Mittwoch, man werde sich nach der Auswertung des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts vom Dienstag „alsbald“ mit der blauen Plakette beschäftigen.

Im Kern geht es um die Umsetzung der durch das Urteil möglichen Fahrverbote für Dieselstinker. Es ist den Autos ja nicht anzusehen, wie viel Stickoxide sie ausstoßen. Ob ein Kfz die relativ saubere Euro Norm 6 d hat oder die Verpesternorm 3 steht nur in den Fahrzeugpapieren, die Kontrolle ist schwierig. Ein Plakette auf der Windschutzscheibe würde das ändern. Das Prinzip funktioniert bereits in 58 Umwelzonen in Deutschland: Hinein dürfen Inhaber einer grünen Plakette, deren Fahrzeug bestimmte Abgasgrenzwerte vor allem in Bezug auf Feinstaub einhalten.

Die „Blaue“ würde einer weiteren Forderung Auftrieb geben: der Motornachrüstung für die Euro-5-Flotte, immerhin etwa 6 Millionen Kfz. Laut Urteil dürfen für sie Verbote erst ab September 2019 greifen. Fraglich ist nur, wer die Nachrüstung mit Katalysatoren, etwa 2.000 Euro pro Pkw, bezahlt: der Kfz-Eigentümer, die Industrie – oder gar der Steuerzahler? (hsc)

China fährt mit Verboten vor

Regierung will Elektromobilität massiv ausbauen – per Gesetz

Unter Experten für elektrische und selbstfahrende Autos erregt derzeit ein Name Aufsehen: Byton. Das chinesische Start-up präsentiert erstmals einen Prototyp seines Elektro-SUVs. Was die deutsche Konkurrenz zittern lässt. Im Topmanagement, in der Technik- und Designabteilung sitzen Ex-BMW-Manager. Auch Entwickler von Tesla, Apple und Google hat Byton zu sich geholt. Rund 45.000 US-Dollar soll der Byton-SUV kosten – und damit deutlich günstiger sein als vergleichbare Konkurrenz aus Deutschland oder den USA. Mit staatlicher Förderung ist China zum wichtigsten Markt für Elektroautos geworden.

Dabei war den meisten Chinesen bisher eine hohe PS-Zahl wichtiger als niedrige Abgaswerte. Die Autobauer sahen wenig Anlass, ihre Fahrzeugpalette umzustellen. Das soll sich nun ändern. Zum Jahreswechsel wurde der Bau von 553 Automodellen von der Regierung verboten. Begründung: Die Fahrzeuge schluckten zu viel Benzin. Zudem sollen Zehntausende Ladestationen errichtet und neue Regelungen verabschiedet werden, die den Kauf von E-Autos begünstigen.

In einigen Städten wie etwa Peking oder Schanghai ist es unmöglich, für einen neuen Benziner ein Nummernschild zu ergattern. Nicht hingegen für E-Autos. Bis 2020 sollen mindestens 5 Millionen reine Elektroautos auf Chinas Straßen fahren. Felix Lee

taz **abo**



Abopremie*: Die zeitlos schöne Teekanne SIGN besteht aus hitzebeständigem Borosilikatglas, hat ein integriertes Stövchen inklusive Teelichthalter aus Metall und ein großes Edekstahl-sieb für die optimale Entfaltung der Teeblätter.
Höhe: 22,5 cm, Durchmesser: 11 cm, Volumen: 1,2 Liter

Print-à-porter

Unabhängiger taz-Journalismus. Getragen von Vielen.

Die taz ist einzigartig in der deutschen Presselandschaft, konzernunabhängig und getragen von der taz Genossenschaft. Der taz Solidarpakt ermöglicht es vielen, die taz zu abonnieren.

Wer wenig hat, zahlt unseren ermäßigten Preis von 30,90 €/Monat, wer es sich leisten kann, zahlt mehr und bekommt eine Prämie: Standardpreis 50,90 €/Monat oder Politischer Preis 62,90 €/Monat.

Weitere Prämien unter taz.de/praemien
T (030) 25 90 25 90 | abomail@taz.de

* Eine Prämie erhalten Sie bei Bestellung eines unbefristeten Abos zum Standard oder Politischen Preis mit einer Mindestlaufzeit von einem Jahr; zzgl. Porto bei Versand ins Ausland.