



Forscht seit den achtziger Jahren zum Thema Mobilität: der Soziologe Andreas Knie

Überzeugungstäter der Straße

Andreas Knie gilt als einer der bekanntesten Mobilitätsforscher Deutschlands. Er rief das erste Carsharing mit ins Leben, erfand bei der Bahn AG deren Fahrräder. Warum bewegt sich trotzdem so wenig im Verkehrsministerium?

Aus Berlin **Nikola Endlich** (Text) und **Stefanie Loos** (Fotos)

Es wirkt alltäglich, als Andreas Knie an einem Dienstag im Dezember in der Kantine des Wissenschaftszentrums Berlin für Sozialforschung (WZB) auf einer Mobilitäts-App auf seinem Smartphone herumtippt, und doch könnte es ein entscheidender Schritt hin zu einer nachhaltigen Verkehrswende sein.

Es ist Mittagszeit. Knie sitzt an einer der langen Tischreihen, ganz hinten an der Wand und sucht nach einem Mietfahrrad in der Nähe des WZB. Seine grauen Haare wirken etwas zerzaust und stehen in alle Richtungen. Er ist spät dran. Einige Kolleginnen grüßen freundlich zum Leiter der Forschungsgruppe „Digitale Mobilität und gesellschaftliche Differenzierung“ herüber und ziehen mit ihren Tablets mit Essen vorbei. Knie schaut kurz auf, hebt die Hand zum Gruß und wischt dann weiter auf seiner App herum.

Gleich will er mit dem nächsten frei werdenden Leihfahrrad zu einem Termin im 2,7 Kilometer entfernten Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg radeln. Das WZB begleitet dort einen Modellversuch, der den Autoverkehr in der Stadt senken und dabei helfen soll, klimafreundlicher zu werden.

Im Berliner Graefekiez – einem gepflegten Altbauviertel in Kreuzberg mit Cafés und Buchläden an der Ecke – sollen bald Parkplätze von rund 700 bis 800 Autos verschwinden. Knie und dem WZB schwebt vor, dass sich das Viertel zwischen Volkspark Hasenheide und Landwehrkanal dadurch in ein Areal so wie die sogenannten Superblocks in Barcelona verwandeln könnte.

Wo einst Autos parkten, sind dort, in der spanischen Großstadt, längst idyllische Grünflächen mit Sitzgelegenheiten für AnwohnerInnen entstanden. Ähnliche Versuche gibt es in der belgischen Hafenstadt Gent, in Hamburg oder auch dem so genannten Kiezblock in der nahegelegenen Wrangelstraße in Berlin-Kreuzberg.

Das WZB und Knie arbeiten an dem klimafreundlichen Modellversuch am Graefekiez in insgesamt drei Testphasen mit T1, T2, T3 heißt es in der Wissenschaft. Gerade stecken sie noch ganz am Anfang: Testphase eins. Aber Knie, 62 Jahre alt, hat bereits sein halbes Leben damit verbracht, zu erforschen, wie der Verkehr der Zukunft aussehen soll.

Er gilt als einer der bekanntesten Mobilitätsforscher hier im Land. Seit den späten achtziger Jahren arbeitet er mit Unterbrechung am renommierten WZB, lehrt zusätzlich an der Technischen Universität in Berlin. Knie rief das erste Carsharing Deutschlands mit ins Leben, war 16 Jahre bei der Deutschen Bahn AG, erfand dort die Bahnräder für die letzte Meile bis vor die Haustür, gründete die Agora Verkehrswende mit – einen heute angesehenen Thinktank, in dem sich Forschende mit Bundesministerien in kleinem Kreis austauschen. Und die Liste könnte lange so weitergehen.

Knie trägt im Gegensatz zu vielen anderen WissenschaftlerInnen auch mal kein Jackett und nie Schlips und ist wohl das, was viele in der Wissenschaftslandschaft als unkonventionell bezeichnen würden. Er ist mit vielen sozialen Bewegungen eng verknüpft, selbst Mitglied bei Scientists for Future.

Wenn er in den „Tagesthemen“ oder im ZDF die aktuelle Verkehrspolitik kommentiert, ist hinter ihm auch mal eine einfache weiße Wand zu sehen und keine prestigeträchtigen meterhohen Bücherregale. Gefühlt ist Knie einfach bei allen Terminen und Veranstaltungen dabei, wenn es um das Thema Verkehr und Klimaschutz geht. Er sagt, seine Forderungen als Verkehrsforscher hätten sich über die Jahrzehnte dabei eigentlich kaum bis gar nicht geändert: „Ich will, dass wir endlich mit deutlich weniger Autos auskommen.“

An seiner Person zeigt sich dabei wie unter einem Brennglas, was beim Thema Verkehr und Klimaschutz für die Gesellschaft als Ganzes gilt. In nahezu keinem anderen Feld scheint eine so breite Lücke zu klaffen. Zwischen einerseits dem, was man in der Forschung seit Jahren darüber weiß und wie man es ändern könnte, und andererseits dem, was tatsächlich passiert.

Seit den 1990ern ist der CO₂-Ausstoß im Verkehr nahezu gleich geblieben. Der größte Anteil des klimaschädlichsten Treibhausgases, das maßgeblich für die Erwärmung unseres Planeten verantwortlich ist, entsteht dabei täglich durch Pkws und Motorrädern auf unseren Straßen.

Während in anderen Bereichen, etwa in der Landwirtschaft oder in der Industrie, längst klimafreundliche Alternativen gefunden und vermehrt genutzt werden, um die Emissionen zu senken, änderte sich beim Verkehr in den letzten Jahrzehnten bis heute wenig bis nahezu nichts. Woran aber liegt das? Was muss sich ändern, damit der Verkehr endlich klimafreundlicher wird? Und vor allem: Was lief in der Vergangenheit eigentlich falsch?

Es ist ein Dezembervormittag in Kreuzberg, unweit von dem Viertel, in dem bald der neue Modellversuch starten soll. Auf der Kreuzung vor Knie ist ein großer schwarzer SUV vor einer Ampel zum Halten gekommen. Die Luft ist klirrend kalt und Knie ist inmitten der weißen Abgaswolke eingehüllt, die aus dem brummenden Motor dringt. Man kann die Mischung aus Ben-

zin und Stickoxid in der Luft förmlich riechen. Das klimaschädlichste Abgas aber nicht – das CO₂. Knie macht einen Schritt aus der Rauchwolke hin in Richtung Böckhstraße. Es ist eine der Straßen, die von hier aus direkt in den Graefekiez hinein führen. An verschiedenen Orten sollen in dem Viertel bald kleine Messtationen aufgestellt werden, um die Luftwerte zu messen.

Damit ließe sich sehen, wie viel sauberer und besser die Luft in der Stadt mit weniger Autos ist, meint Knie. Gelingt es, dass in dem Viertel bald weniger Autos parken und fahren, würde für Knie ein lang gefordertes Ziel erreicht werden. Schon in den späten achtziger Jahren hat der Verkehrsforscher als junger Wissenschaftler damit begonnen, ein autofreies Westberlin zu fordern. Damals war die Stadt noch geteilt und die Berliner Stadtautobahn Avus galt als unangefochtene Rennstrecke, sagt Knie. Er kann sich bis heute gut an die Widerstände erinnern, die ihm mit Forderungen wie diesen damals entgegengebracht worden sind.

„Das Auto galt damals noch als viel unumstößlicher als heute“, erinnert er sich. Selbst sein eigener Vater – ein Autofreund, aber sehr toleranter Mensch, wie Knie ihn beschreibt – habe ihn damals gefragt: „Mensch Junge, muss das denn sein?“

Knie dringt auch dort, wo die großen Veränderungen angestoßen werden könnten, nur schwer durch bis in die Bundespolitik hin zum Verkehrsministerium. Dort dreht sich seinerzeit viel um das Verkehrsaufkommen auf den Straßen, um Verkehrssicherheit oder um Lenkung des Verkehrs – den Ausbau und die Sanierung von Autobahnen. Klimaschutz als eigenständiges Thema sei überhaupt erst seit fünf, sechs Jahren ein Thema im Verkehrsministerium, heißt es – wenn man mit Knie, aber auch anderen WissenschaftlerInnen darüber spricht.

Es fällt auf, dass nicht alle die Verkehrspolitik der vergangenen Jahre mit solch scharfen Worten kritisieren wie Knie. Im Kern aber zeichnen sie alle ein ähnliches Bild. Knie beschreibt es unter anderem so: Für ihn sei in den 1990er Jahren das Verkehrsministerium in erster Linie ein reines Verkehrsbauminiesterium gewesen, das einzig und allein auf eine autogerechte Verkehrsplanung ausgelegt gewesen sei. Überlegungen, wie man über den Verkehr nachdenken, ihn gar neu organisieren könne, wurden damals nicht angestellt.

Das WZB berät ab 1996 regelmäßig das Bundesforschungsministerium, wo Knie auf mehr Offenheit stößt. Er arbeitet dort etwa an einer Studie zu Verkehr in Ballungsräumen mit. Als Knie das erste Mal Projekte im Bundesverkehrsministerium vorstellt, ist Wolfgang Tiefensee von der SPD Bundesverkehrsminister. Er kommt 2005 ins Amt.

Wie stark der alte Geist des Ministeriums aber noch fortwirkt, manifestiert sich für Knie und andere WissenschaftlerInnen auch am Organigramm des heutigen Bundesministeriums für

„Ich will, dass wir endlich mit deutlich weniger Autos auskommen“

Verkehrsexperte **Andreas Knie**

Digitales und Verkehr (BMDV). Noch immer gibt es große Abteilungen, die sich mit dem Straßenverkehr und den Bundesfernstraßen beschäftigen. 13.000 Kilometer Autobahnen durchziehen derzeit das Land. Knie sagt, für ihn sei das Ministerium bis heute eine „Trutzburg“ geblieben, die auf eine autogerechte Planung setzt. Aber lässt sie sich überdenken? Jetzt wo sich der Planet immer mehr erwärmt?

Kurz vor Weihnachten und dem Jahreswechsel 2022/23 steht Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) im Ministerium am Invalidenpark – wie immer aufrecht, dunkler Anzug, rote Kravatte, das Haar mit akkurat Scheitel – vorne in der Mitte eines langegezogenen, grauen Pultes. Eine kleine Weihnachtskugel, von dem Tannenbaum hinter ihm, ist heruntergefallen und liegt einsam auf dem dunkelblauen Teppichboden. Wissing muss sich rechtfertigen. JournalistInnen von ZDF, dpa, RTL/ntv und FAZ sitzen vor ihm. Sie fragen an diesem Mittag besonders kritisch nach.

Seit Tagen streiten die Ampelpartner auf offener Bühne. Vor allem Verkehrsminister Volker Wissing und die Umweltministerin Steffi Lemke von den Grünen. Es geht um das Planungsbeschleunigungsgesetz für den Verkehrsbereich. Ein Entwurf aus Wissings Haus. Wissing will, dass die Zeit für Planungs- und Genehmigungsverfahren künftig halbiert wird, damit Infrastrukturvorhaben schneller umgesetzt werden.

Wissing zählt zu diesen Projekten aber nicht nur den Bau von Schienen und Ersatz maroder Brücken wie seine Koalitionspartner, die Grünen. „Neben der Bahn müssen wir uns eben auch dringend Autobahnen und die Brücken anschauen“, sagt der Minister auch an diesem Vormittag in ruhigem und sachlichem Ton. Denn geht es nach