

Wer in Deutschland kein Auto fährt, ist ökonomisch gesehen dumm.

FOCUS-online-Autorin **Elisabeth Hussendörfer**

Montag, 18.09.2023, 11:30



Parkplätze für Autos werden im Kreuzberger Graefekiez zu Grünflächen und Fahrradparkplätzen umgewandelt

Britta Pedersen/dpa

Als einer der bekanntesten Mobilitätsforscher Deutschlands arbeitet Andreas Knie an einem Forschungsvorhaben, das aufzeigen soll, wie der Weg zu - fast - autofreien Stadtquartieren gelingen kann. Kann das wirklich gelingen? Ein Gespräch.

FOCUS online Earth: Herr Knie, im Moment befindet sich Ihr Forschungsvorhaben noch in einem frühen Stadium. Wie arbeiten Sie?

Andreas Knie: Viel über Bilder. Wir fragen uns, wie es gelingen kann, dass Menschen eine andere Vorstellung vom Leben in der Stadt bekommen. Im Moment ist das Auto noch das Maß aller Dinge, vor allem für die Jüngeren. Für mich war es damals als Kind normal, auf der Straße zu spielen. Wer heute aber Mitte 40 und jünger ist, dürfte sich das kaum noch vorstellen können. Es ist schwer, neue Bilder in die Köpfe der Menschen reinzubringen, wenn etwas über viele Jahre derart zementiert wurde. Deutschland hat 50 Jahre lang alles auf eine Karte gesetzt. Die Freiheit hieß und heißt leider noch immer Auto.

Wie wollen Sie die Bilder in den Köpfen der Leute verändern?

Knie: Eines der Ergebnisse unserer bisherigen Arbeit ist ein Manifest, ein ziemlich dickes Buch...

... ein Bilderbuch?

Knie: Wenn Sie so wollen, ja. Der emotionale Aspekt und dass man ein Stück weit erspüren kann, wie dieses neue Leben sich anfühlt, ist wichtig. Gerade in Deutschland fehlen uns konkrete Szenarien, an denen sich die Vorstellungskraft für das Leben in der Stadt orientieren kann.

Ist das in anderen Ländern anders?

Knie: Definitiv. Schauen Sie sich die **belgischen** Städte an, schauen Sie in **die Niederlande** oder nach Italien. Gerade die **italienischen** Städte sind inzwischen vielfach ganz anders aufgestellt als noch vor 25 Jahren. Es gibt viel mehr verdichtete, funktionsgemischte Strukturen, zumindest in den Innenstädten, und es sind viel weniger Autos unterwegs. Stellenweise geht es fast zurück zur mittelalterlichen Stadtstruktur: Die Straßen sind Teil des öffentlichen Lebens, die Leute können dort sitzen, die Kinder spielen. Die Schulwege sind sicher!

Was Italien angeht, klingt das tatsächlich sehr typisch. Aber war das dort nicht schon immer so?

Knie: Ganz im Gegenteil. Zwischendurch war hier alles voller Autos. **In Frankreich** übrigens genauso. Franzosen und Italiener fahren ja vergleichsweise kleine Autos, aber auch mit denen kriegt man die Straßen schnell voll. Und das waren sie. Bis die Politik begann, gegenzusteuern und die Autos aus den Städten zu eliminieren. In den südlichen Ländern hat man einfach gesehen: die Leute brauchen das, sie brauchen Plätze. Das Leben findet dort ja bekanntlich wenig in den Wohnungen statt.

Sie haben gerade außerdem Belgien angesprochen, das ist kein südliches Land...

Knie: ... aber es gibt dort sehr schöne, alte Städte. Städte, die wir in Deutschland kriegsbedingt so nicht haben, das muss man fairerweise dazu sagen. In Deutschland haben wir dann beim Wiederaufbau die locker gegliederte Stadt als Ideal verfolgt, Straßen wurden auf reine Transitzone reduziert, doch Straßen sind mehr. Sie sind die Verbindungsorte der modernen Stadt.

Erzählen Sie mal: wie kann man sich die von Ihnen angepeilte Nutzung genauer vorstellen?

Knie: Und einem Missverständnis vorzubeugen: wir wollen keine Autolosigkeit. Das Ziel ist nicht Bullerbü, sondern die moderne Stadt mit einer großen Vielfalt. Und zu dieser Vielfalt gehören wie gesagt durchaus Autos. Aber in einer ganz neuen Dimension! Die Dosis macht das Gift, wird ja immer so schön gesagt. Und da sieht es aktuell leider gar nicht gut aus.

Zwischenfrage, bevor Sie uns Ihre Vision genauer erläutern: Wo stehen wir in punkto Verkehrsdichte?

Knie: Das Statistische Bundesamt hat gerade erst wieder ermittelt, wie dramatisch die Autodichte Jahr für Jahr weiter zunimmt. In den letzten zehn Jahren ist die Pkw-Flotte in Deutschland um 12 Prozent auf fast 48 Millionen gestiegen. Für viele ist das erst mal nur eine Zahl, daher liefere ich auch hier gerne ein Bild mit: in Deutschland leben 80 Millionen Menschen. Stellen Sie sich das mal vor: wenn ganz Deutschland in diese Pkw-Flotte einsteigen würde, wären nur die vorderen Sitze belegt und auch von diesen blieben etliche frei. Auf die ungeliebten Rücksitze müsste niemand.

Nun aber zu den Stadtquartieren und wie sie künftig aussehen könnten. Helfen Sie uns.

Knie: Dank eines Modellvorhabens – Phase zwei der laufenden Studie – kann man das hoffentlich bald live erleben. In einem Berliner Kiez planen wir ein solches Quartier, im Mai haben wir mit der Umsetzung begonnen. Ein Großteil der Parkplätze wird dort weichen. Wo jetzt noch Autos stehen, wird es grün. Es werden öffentliche Plätze mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten entstehen. Ganz wichtig übrigens: das Thema Bodenversiegelung. Wo das Regenwasser jetzt durch Gullis verloren geht, kann es künftig in der Erde versickern. Das hilft, der dramatischen Wasserknappheit entgegen zu wirken.

Ein Teil der Autos soll aber bleiben haben Sie eben gesagt, richtig?

Knie: Ja, aber viele Autos, die bleiben, werden kollektiv genutzt. Wegen der Straßenverkehrsordnung in Deutschland ist hier ein schrittweises Vorgehen wichtig. Aktuell ist die Straße ja rein rechtlich gesehen alleine dem fließenden und ruhenden Verkehr gewidmet. Das führt zu so grotesken Zuständen wie dem, dass 80 Prozent der Verkehrsflächen in Berlin von Autos okkupiert sind.

Und wie wäre das künftig?

Knie: Die Autos sind auf ausgewiesenen Flächen im privaten Raum abgestellt. Im Schnitt müssten 300 bis 500 Meter zurückgelegt werden, um zu einem solchen Ort zu gelangen. Natürlich: Das Be- und Entladen vor der Haustüre wird weiterhin möglich sein. Auch die Oma oder der Opa oder kleine Kinder können direkt nach Hause gebracht werden. Aber danach verschwindet das Fahrzeug wieder. Wer heute vor die Haustür tritt, schaut erst mal auf endlos viel Blech. Das kann so nicht bleiben. Was es braucht, ist ein anderes Bewusstsein. Man kann sein Auto behalten, wenn man will. Aber das sind öffentliche Flächen, auf denen die Fahrzeuge abgestellt werden und die Nutzung hat ihren Preis.

Nämlich?

Knie: Ein Stellplatz kostet die Kommune zwischen 3000 und 5000 Euro jedes Jahr. In Berlin zahlt man augenblicklich für ein Anwohnerparkausweise 12,40 Euro pro Jahr! In unserem Experiment wird das Abstellen für alle kostenpflichtig.

Wovon reden wir genau?

Knie: Von 50 Euro im Monat.

Das dürfte vielen aufstoßen...

Knie: Daher ist es wichtig, an zwei Stellen anzusetzen. Es wird Einschränkungen geben, ja, aber es werden auch Angebote gemacht. Wir sprechen von Push und Pull. Push ist: Die Parkflächen werden weniger, das setzt mich ein Stück weit unter Druck. Pull bedeutet: Es gibt Angebote, die ziehen mich an. Da gibt es Car- und Bikesharing-Angebote gleich um die Ecke und erweiterte Taxidienste. Vor meinem inneren Auge sehe ich dazu jede Menge Räder und Roller.

Apropos: Gerade erst haben die Pariser den Scooter aus ihrer Stadt verbannt. Per Abstimmung. Viele scheinen extrem genervt von den Zweirädern.

Knie: Mal abgesehen davon, dass nur sieben Prozent der Pariser an der Abstimmung teilgenommen haben, ist das doch merkwürdig: Wir regen uns über die Scooter auf. Aber die 350.000 Verletzte jährlich hier im deutschen Straßenverkehr, die nehmen wir einfach so hin. Für mich sind Scooter eine wunderbare Ergänzung des städtischen Lebens. Es ist absurd, wie sehr wir uns an einem solchen Einzelthema festbeißen, aber die Automassen in der Stadt akzeptieren. Nochmal: es geht darum, Stadtquartiere insgesamt neu zu denken.

Der Knackpunkt dürfte die Liebe der Deutschen zum Auto sein. Sie haben selbst einmal von einer „libidinösen Beziehung“ gesprochen.

Knie: Ja, aber die gibt es inzwischen so nicht mehr. Mittlerweile sprechen wir eher von einer erloschenen Liebe. Die Menschen merken: Es ist insgesamt viel zu viel Blech da. Nur fehlt ihnen wie gesagt die Vorstellungskraft für etwas anderes. Nicht zuletzt, weil die Politik ein komplett anderes Bild vermittelt. Ein Bild, was gerade jetzt, durch die neue Bundesregierung, weiter zementiert wird.

Was meinen Sie?

Knie: Wir erleben so etwas wie die permanente Aufforderung, Auto zu fahren. Alles, was nicht niet- und nagelfest ist, wird in Straßen und Autobahnen umgebaut. Das Auto genießt weiterhin Privilegien, die Kosten lassen sich von der Steuer absetzen und der Diesel wird jedes Jahr mit fast sieben Milliarden Euro subventioniert. Wer in Deutschland kein Auto fährt, ist ökonomisch gesehen dumm.

Vieles, was Sie sagen, klingt allerdings so, als sei die Verkehrswende nicht nur Ökonomie, sondern vor allem Psychologie.

Knie: So ist es. Und wissen Sie was? Wo man das Blech leerräumt, ist es eindeutig. Mir ist kein einziger Fall bekannt, wo ein Vorhaben, das entsprechend so umgesetzt wurde, nicht zur Begeisterung geführt hätte.

Zur Person

Andreas Knie ist Sozialwissenschaftler am Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung gGmbH (WZB) und Professor für Soziologie an der TU Berlin.

© BurdaForward GmbH 2024

Fotocredits: Britta Pedersen/dpa

Alle Inhalte, insbesondere die Texte und Bilder von Agenturen, sind urheberrechtlich geschützt und dürfen nur im Rahmen der gewöhnlichen Nutzung des Angebots vervielfältigt, verbreitet oder sonst genutzt werden.