

Oswald Metzger

DEMNÄCHST OHNE AUTO

Warum unsere Mobilität ohne eigene
vier Räder nicht möglich, nicht ökologischer
und nicht bezahlbar wäre

© des Titels: »Demnächst ohne Auto« von Oswald Metzger (978-3-95972-288-9)
2019 by Finanzbuch Verlag, Münchner Verlagsgruppe GmbH, München
Nähere Informationen unter: <http://www.finanzbuchverlag.de>

FBV



EMPFOHLEN VON
ROLAND TICHY

Einleitung/Vorbemerkung

Die Verkehrspolitik gehört zu den Themen, von denen jeder betroffen ist und über die jeder mitreden kann. Mobilität ist grundlegend für das tägliche Leben, sie ist vielgestaltig, sie kann kompliziert sein oder teuer, sie erregt Emotionen und beschäftigt Ingenieure, schafft Arbeitsplätze und Wohlstand, ärgert Anwohner und Umweltschützer ...

Es gibt recht viele Akademiker, die sich als »Verkehrswissenschaftler« bezeichnen lassen. Das sollte man aber nicht zu ernst nehmen, denn es ist keine echte, eigene Disziplin wie die Philosophie oder die Medizin, sondern es handelt sich dabei um Angehörige verschiedener Fachrichtungen, die gewillt sind, sich mit Fragen des Verkehrs zu befassen:

- Maschinenbauer, die Motoren und Getriebe verbessern,
- Chemiker, die neue Kraftstoffe erzeugen können,
- Geographen und Raumplaner, die Verkehrsströme analysieren,
- Physiker, die das Gleiche auf andere Weise tun,
- Tiefbauer und Verkehrsplaner, die Infrastruktur entwickeln und Brücken bauen,
- Ökonomen, die Verkehr betriebs- oder volkswirtschaftlich betrachten,
- Geisteswissenschaftler, die auch gern mitreden.

Die öffentliche Diskussion wird beherrscht von bestimmten Fraktionen, die sich der Sympathien der Medien sicher sein können; die Wirklichkeit der Mobilität wird hingegen beherrscht von Machern, wirtschaftlichen Realitäten und Bedürfnissen normaler Menschen. Die einen treten als »Experten« auf, sind aber nur Lobbyisten gewisser Spezialinteressen. Andere werden als Lobbyisten beschimpft, halten aber den Laden am Laufen. Wer mit Auto-Mobilität als Hersteller gutes Geld verdient, wird mindestens mit Misstrauen behandelt. Die großen Systemveränderer berufen sich auf das angebliche Allgemeinwohl, agieren aber vor allem auf Kosten der Allgemeinheit.

Der Autor hat sich in seinen Bundestagszeiten vorwiegend mit Haushalts- und Finanzfragen befasst – und hatte dabei vor allem die langfristige Tragfähigkeit unseres Wohlstands im Auge. Über eine zunehmende Kritik an der deutschen Energiepolitik, ihren Mythen und der damit betriebenen Schön-

färberei hat er sich in jüngerer Vergangenheit auch zunehmend mit der Verkehrspolitik befasst, mit Experten diskutiert und bei ihnen recherchiert. Je länger er sich mit der »Verkehrswende« auseinandergesetzt hat, desto mehr sieht er Parallelen zur verkorksten deutschen »Energiewende«. Es ist zum Verzweifeln: Selbst die offensichtlichsten Dummheiten überstehen lange Jahre intensiver Debatte anscheinend unbeschädigt und dominieren weiter den öffentlichen Diskurs.

Zahlen und Fakten scheinen wenig ausrichten zu können, wo es um die richtige Gesinnung und die vermeintlich besseren Absichten geht.

Den größten Teil aller verkehrspolitischen, -planerischen, -wissenschaftlichen Debatten kann man unter der alles überragenden Frage versammeln: **Hältst du es mit dem Auto?**

Der Autor sagt unumwunden: Ich bin dafür. Gäbe es das Auto nicht, müsste man es erfinden. (Motorisierte) Mobilität heute ist Mobilität mit dem Auto, und dann kommt ziemlich lange nichts, bevor andere Verkehrsmittel einen Beitrag leisten. Damit wollen sich manche nicht arrangieren; in ihren Augen ist das Auto so etwas wie der Sündenfall eines Paradieses, in dem die Eisenbahn immer noch das Ideal der motorisierten Fortbewegung darstellt und endlich wieder zu ihrer angestammten zentralen Rolle geführt werden muss. (Wobei man durchaus darüber nachdenken könnte, ob diejenigen, die heute die großen Eisenbahn-Fans sind, damals bei ihrer Einführung auch nicht so gedacht hätten oder vielmehr gegen diese qualmenden technischen Neuerungen ins Feld gezogen wären.)

Gerade auch auf kommunaler Ebene machen sich längst Vorkämpfer einer »Verkehrswende« breit, von der ungefähr nichts wirklich klar ist, außer dass die Stadt von morgen gefälligst ohne das Auto gehen müsse, das die Städte zerstöre und deren Einwohner krank mache. Das Feindbild Auto ist in solchen Kreisen so ungebrochen aktiv wie eh und je, da kann es noch so innovativ, sparsam, sauber und sicher sein. Ohne Auto sei alles besser, dahin müssten das Bewusstsein und die Zustände entwickelt werden, zur Not auch mit Zwang.

Dieses Buch hat den Charakter eines Essays beziehungsweise einer Essay-Sammlung.

Die Reihenfolge der Themen gehorcht einer inneren Logik, immer wieder gibt es Querverbindungen und Rückbezüge, aber grundsätzlich lassen sich auch einzelne Kapitel lesen und verstehen, ablehnen, ignorieren oder später noch einmal konsultieren.

Hier wird kein Nachschlagewerk geschaffen und keine formelle wissenschaftliche Arbeit abgeliefert, aber die Hinweise und Argumente beruhen auf intensiver Befassung mit dem Thema in fast allen wesentlichen Facetten und natürlich Recherche-Gesprächen mit Insidern.

Wo gerechnet oder Statistik diskutiert werden muss, wird auf seitenlange Tabellen und minutiöse Details möglichst verzichtet, denn an vielen entscheidenden Punkten kommt es nicht auf letzte mathematische Präzision an, sondern auf eine kluge Sichtweise, die den Dingen in der Realität gerecht wird.

Fußnoten und Quellen-Angaben sollen niemanden verwirren, ermöglichen aber den unabhängigen Abgleich vieler Feststellungen und dienen der Transparenz.

Für die wichtigste verkehrspolitische Aufgabe hält der Autor den Ausbau der Fernstraßennetze zugunsten einer Leistungsfähigkeit, die Staus auch bei noch leicht gesteigerten Fahrleistungen (durch Güterverkehr) weitgehend überflüssig machen könnte. Vor allem glaubt der Autor unbeirrt an den technischen Fortschritt rund um die Fahrzeuge, der noch mehr Probleme des Verkehrs lösen wird, als er es schon längst getan hat, und zwar nicht nur beim Auto, sondern bei allen Verkehrsmitteln.

Die konkurrierenden Verkehrsmittel – namentlich Eisenbahn, kommunale Schienen- und Busverkehre – will der Autor weder verbieten noch behindern, noch öffentlicher Mittel berauben, weil auch sie seiner Überzeugung nach nötig und sinnvoll sind. Dass die überzeugten, geradezu missionarisch agierenden Gegner des Autos ihre Haltung ändern und auf pragmatische Vernunft umsatteln, diese eine Hoffnung hat der Autor allerdings seit Langem aufgegeben, weil er ständig neu in der Erfahrung bestätigt wird, dass auch die besten sachlichen Argumente nichts ausrichten können, wo sie auf dogmatisch feststehende Ideologen treffen.

Der Autor wünscht nun eine interessierte Lektüre und stellt sie unter dieses Motto, das von dem wirklich bedeutenden amerikanischen Architekten Frank Lloyd Wright stammt:¹

»An expert is a man who has stopped thinking because ›he knows‹.«*

* Zu Deutsch etwa: Ein Experte ist jemand, der das Denken eingestellt hat, weil er schon alles zu wissen glaubt.

Teil 1a:

Menschen motorisiert mobil

*Vom Ochsenkarren über die Pferdekutsche
bis zu Eisenbahn und Auto*

*Tägliche Aktionsradien
dank motorisierter Verkehrsmittel*

Die öffentlichen Verkehrsmittel und das Auto

Was ist umweltfreundlicher, was effizienter?

Energieverbrauch und tatsächliche Klimawirkung



1. Das Rad der Geschichte dreht sich

Am Anfang war das Rad, immer schon eine runde Sache. Und »am Anfang« meint schon in den Anfängen der Geschichte, vor Tausenden von Jahren. Dann passierte sehr lange eher wenig, was die Erfindung von technischen Hilfsmitteln für die Fortbewegung an Land angeht. Noch zu Goethes Zeiten (1749–1832) war die Postkutsche zu Lande das modernste Verkehrsmittel – sogar das einzige, wenn man das Reitpferd nicht als Verkehrsmittel bezeichnen will.

Als im frühen 19. Jahrhundert jemand auf die Idee kam, die schon um 1700 erstmals erfundene Dampfmaschine² auf Räder zu setzen und die gesamte Konstruktion auf eisernen Schienen fahren zu lassen, damit das gewaltige Gewicht nicht in den Boden versinkt, war die mit Energie aus Kohle betriebene Eisenbahn geboren, und zwar sehr zum Schrecken der meisten Zeitgenossen (wenn auch nicht Prince Alberts, des fortschrittsverliebten deutschen Mannes von Queen Victoria), denen das monströse, stampfende, rauchende und dampfende Vehikel nicht geheuer war. Ganz gewiss würde man Gesundheitsschäden ernster Natur erleiden bei solchen bisher nicht vorstellbaren Geschwindigkeiten.

Die erste deutsche Strecke wurde zehn Jahre nach dem englischen Vorläufer von 1835 zwischen Nürnberg und Fürth in Betrieb genommen. Wobei am Anfang immer noch weit häufiger Pferde statt Maschinen die Zugarbeit zu leisten hatten!

Erst spät im 19. Jahrhundert kamen Carl Benz³ und Gottfried Daimler⁴ (getrennt, aber praktisch zeitgleich) auf die Idee, das Prinzip der Eisenbahn – eine Antriebsmaschine auf Rädern, die Wärme aus Verbrennung in eigene Bewegung umwandelt – abzuwandeln und ein Verkehrsmittel zu schaffen, das motorisierte Mobilität in kleinerem Maßstab, mit viel kleineren und leichteren Fahrzeugen darstellen konnte. Statt einer Dampfmaschine, die von einem Kohleofen befeuert wurde, verwendeten beide in ihren Prototypen 1885/86 den noch recht neuen Verbrennungsmotor (ursprünglich patentiert um 1860),* in dem durch Zündfunken zur Explosion gebrachtes Benzin-Luft-Gemisch die Antriebsenergie lieferte.

* Vgl. Wikipedia-Eintrag zu Etienne Lenoir und seinem Gasmotor, Vorläufer des Viertaktmotors von Nikolaus Otto, [https://de.wikipedia.org/wiki/%C3%89tienne_Lenoir_\(Erfinder\)#Der_Gasmotor](https://de.wikipedia.org/wiki/%C3%89tienne_Lenoir_(Erfinder)#Der_Gasmotor) (14.08.2019)

Benz' erstes patentiertes Automobil kam mit drei Rädern aus, Daimler setzte den heutigen Standard mit vier Rädern – und entwickelte nebenbei auch das erste Motorrad und das erste Motorboot! Anstelle eiserner Räder auf ebensolchen Schienen oder ungemütlich hartkantiger Räder wie bei den ersten Autos gab es schon recht bald mit luftgefüllten Gummireifen überzogene Räder (Michelin 1895), die auf normalen befestigten Wegen und Straßen quasi flächendeckend und ohne allzu quälendes Durchrütteln der Insassen unterwegs sein konnten.⁵ Damit war im Kern das Auto etabliert, das wir heute noch fahren.

Mittlerweile war allerdings das Eisenbahnnetz in Deutschland beeindruckend engmaschig ausgebaut worden, überall gab es Bahnhöfe.⁶ Die Menschen hatten sich längst an die Eisenbahn gewöhnt. Das Auto war da nur eine merkwürdige Neuheit, ein störrisches und gefährliches Spielzeug für wohlhabende Abenteurer.

Noch in den 30er-Jahren des 20. Jahrhunderts war der Gedanke, dass »normale Leute« ein Auto besitzen und ihre Wege damit – anstelle der Eisenbahn – zurücklegen könnten, revolutionär. In Hitlers Deutschland wurde diese Idee zu einem propagandistisch erfolgreichen Konzept in Form des »KdF-Wagens« ausgebaut, auf den man ansparen konnte (wie die Geschichte lehrt: vergeblich), und aus dem später der VW-Käfer wurde, neben Fords »Model T« wohl DAS Privatauto schlechthin, eine Legende.

Dabei war Henry Ford dem späteren deutschen »Volkswagen« (man muss sich den Begriff beziehungsweise Namen, der uns heute so geläufig ist, mal wieder bewusst vor Augen halten!) zeitlich weit voraus und bewies auch eine geradezu geniale unternehmerische Vision, schon um das Jahr 1910:

»I will build a motor car for the great multitude. It will be large enough for the family but small enough for the individual to run and care for. It will be constructed of the best materials, by the best men to be hired, after the simplest designs that modern engineering can devise. But it will be so low in price that no man making a good salary will be unable to own one – and enjoy with his family the blessing of hours of pleasure in God's great open spaces.«⁷

Zu Deutsch etwa:

»Ich werde einen Motorwagen für breite Kreise bauen. Er wird groß genug sein für die Familie, aber klein genug, damit der Einzelne es betreiben und dafür sorgen kann. Es wird aus den besten Materialien gebaut sein, von den

besten Arbeitskräften, nach den einfachsten Entwürfen, die moderne Ingenieurskunst entwickeln kann. Aber er wird so niedrig liegen im Preis, dass niemand mit einem guten Gehalt gehindert sein wird, einen zu besitzen – und mit seiner Familie gesegnete Stunden des Vergnügens in Gottes großartiger freier Natur genießen kann.«

Eine solche Vision war in Europa Jahrzehnte später noch längst nicht verwirklicht. Auch in den 1950er-Jahren konnten die meisten Nachkriegsdeutschen, die gerade wieder anständig zu essen und anzuziehen hatten und einigermaßen ein Dach über dem Kopf, von einem eigenen Auto nur träumen – 1950 waren gerade 540.000 PKW zugelassen,⁸ also nur wenig mehr als ein Auto je 100 Einwohner.⁹

Währenddessen war die Eisenbahn immer noch überall das motorisierte Land-Verkehrsmittel schlechthin, in den großen Städten beginnend mit der Wende zum 20. Jahrhundert ergänzt durch Straßenbahnen, die ebenfalls auf Schienen fuhren, aber mit elektrischem Antrieb statt Dampfmaschine. Das war schon unerhört modern.

Noch Anfang der 1960er-Jahre war es wirklich etwas Besonderes, wenn eine Arbeiterfamilie tatsächlich ein Auto besaß. Der Besitzer konnte sich der staunenden Bewunderung der gesamten Verwandtschaft sicher sein. Die Massenmotorisierung schritt aber schnell voran: Der PKW-Bestand (der BRD) lag 1960 bei 4,5 Millionen; 1965 schon bei 9,3 Millionen und 1970 bei fast 14 Millionen.¹⁰

Zustände wie in der Nachkriegszeit, mit Autos als Ausnahme und der Eisenbahn als Beinahe-Monopol, hätten manche gern heute wieder, und sie geben sich politisch alle Mühe, sie möglichst weitgehend wiederherzustellen, wenn auch bisher ohne Erfolg und ohne realistische Erfolgsaussichten. Ihnen gilt die Eisenbahn als das unübertreffbare, zu Lande optimale Verkehrsmittel, ergänzt durch die kommunalen Bahnen über- und unterirdisch sowie Omnibusse, die die übrigen Flächen erschließen.

Aber wie konnte es überhaupt dazu kommen, dass das Auto heute das mit Abstand beherrschende Verkehrsmittel ist?

Diese Frage ist durchaus nicht so abwegig, wie man auf Anhieb meinen könnte, angesichts der heutigen Zustände im motorisierten Verkehr, der so stark überwiegend eben vom Auto abhängt und dadurch dominiert wird. War doch die Eisenbahn zu dem Zeitpunkt, als das Auto erstmals in Massenproduktion kam, nämlich in Amerika auf Fords sagenhaften neuen Fließbän-

dern (1913)¹¹, längst allgegenwärtig und schien zusammen mit den anderen (>öffentlichen<) Verkehrsmitteln alle Mobilitätsbedürfnisse zu erfüllen. Wie konnte also das Auto mit all seinen Macken und seinem für den kleinen Mann noch lange eigentlich unerschwinglichen Preis einen Markt so überwältigend aufrollen, der durch Eisenbahn & Co. längst flächendeckend erschlossen war?



Auf diese Frage gibt es im Kern zwei gegensätzliche Antworten.

Die eine läuft darauf hinaus, dass es mindestens eine Verkettung zahlreicher unglücklicher Umstände und Fehlentscheidungen war, wenn nicht gar Ergebnis einer Art weitreichender Verschwörung dunkler Kräfte,* die mit dem Auto das quasi falsche, weil ökologisch, städtebaulich und gesellschaftspolitisch verhängnisvolle Verkehrsmittel so stark hat werden lassen.

Die andere Sichtweise ist, dass das Auto seinem Vorgänger und Konkurrenten Eisenbahn schlicht und einfach technisch überlegen ist, ihm gegenüber einen gewaltigen Fortschritt darstellt und seinen Nutzern ganz andere, qualitativ überlegene Mobilitätsoptionen eröffnet.

Das Auto ist so gesehen im Verhältnis zur Eisenbahn etwa das, was das Fernsehen im heimischen Wohnzimmer gegenüber dem Kino ist, das eigene Telefon gegenüber der öffentlichen Telefonzelle, das eigene Badezimmer gegenüber der öffentlichen Badeanstalt.

* Was manche identifizieren würden als den Kapitalismus schlechthin

Das Auto macht Mobilität wirklich individuell und privat verfügbar, während sie mit der Eisenbahn nur im Kollektiv und als öffentliche Veranstaltung zu nutzen ist.

Für das richtige Verständnis der Entwicklung wichtig ist vor allem diese Tatsache: Das Auto ermöglicht heute gewaltige Umfänge motorisierter Mobilität, die es nicht etwa den öffentlichen Verkehrsmitteln abgenommen hat: Die Beförderungsleistungen auf der Schiene sind bis heute durch zahlreiche Verbesserungen und Ausweitungen der Fahrplanangebote durchaus deutlich gestiegen, nicht zuletzt nach der »Bahnreform« 1993/94, also der formellen Privatisierung der Deutschen Bahn und der Marktöffnung auch für Konkurrenzunternehmen.¹² Ähnliches gilt für die kommunalen öffentlichen Verkehrsmittel.

Wenn das Auto ein Vielfaches dessen leistet, was die öffentlichen Verkehrsmittel schaffen, und damit seine heutigen großen Marktanteile erwirtschaftet, dann beruht dieser gewaltige Vorsprung in der statistischen Summe also nicht auf Umverteilung, sondern auf zusätzlicher Mobilität.* Auf jeden Personenkilometer (Pkm) mit öffentlichen Verkehrsmitteln kommen deutlich mehr als 5 Personenkilometer im »motorisierten Individualverkehr«, also weit überwiegend mit PKW.

Der Kern der Attraktivität und Nützlichkeit des Autos ist, dass man erstens unabhängig von anderen/zweitens jederzeit/drittens von überall nach überall fahren kann. Noch dazu ist es bequem, komfortabel, schnell. Vor allem deshalb gibt es heute so viel motorisierte Mobilität: weil das Auto sie in dieser Form überhaupt erst möglich und attraktiv gemacht hat. Und deshalb ist es auch von vornherein weltfremd zu glauben, man könne die Entwicklung zurückdrehen und an die Stelle des Autos ein massiv ausgeweitetes Angebot öffentlicher Verkehrsmittel setzen.

Der Versuch wäre ungefähr so erfolgversprechend wie der, heutige Kommunikationsumfänge, wie wir sie mit unseren allgegenwärtigen Smartphones schon in Kinderhänden praktizieren, durch Rückkehr zu den früher doch so bewährten Festnetztelefonapparaten abzuwickeln – und das gilt sogar dann, wenn diese Geräte keine Wählscheiben mehr zu haben bräuchten, sondern moderne Sensortasten und Digitalanzeigen aufweisen könnten. Oder am Arbeitsplatz den elektronischen Nachrichtenaustausch von Computer zu

* Zahlen für 2016, gerundet: Eisenbahnen: 94 Mrd. Pkm (Personenkilometer), ÖV Straße: 81 Mrd. Pkm; MIV: 965 Mrd. Pkm
Quelle: Verkehr in Zahlen 2018/19 [im Folgenden abgekürzt ViZ 2018/19], S. 219.

Computer wieder zu ersetzen durch Faxgeräte, oder noch besser durch Rohrpost für aufgerollte Papiere.

Man kann die Geschichte nicht zurückdrehen, schon gar nicht die Technikgeschichte. Nicht einmal macht es Sinn sich auszumalen, wie sich die Dinge entwickelt hätten ohne die Erfindungen von Benz und Daimler, denn diese Erfindungen waren im Grunde naheliegend, beinahe zwangsläufig. Das schmälert die Pionierleistung der tatsächlichen Erfinder nicht, aber Erfindungen wie das Auto kommen in die Welt, weil die technischen Grundlagen vorhanden sind und weil die Nützlichkeit eines solchen Geräts quasi in der Luft liegt:

Kutschen gab es schon sehr lange, Motoren unterschiedlicher Art waren nicht neu und inzwischen auch in relativ kleinen Größen verfügbar; vorhandene Straßen zu nutzen, anstatt erst kompliziert Schienen verlegen zu müssen, war ein reizvoller Gedanke. Es ist kein vom Himmel gefallener Zufall, wenn solche Erfindungen in die Welt kommen, sondern irgendwann ist »die Zeit reif dafür«.

Aber es gibt auch gar keinen zwingenden oder überzeugend vernünftigen Grund, das Auto abzuschaffen oder zu ersetzen, in unserer modernen Industriegesellschaft: Das nachzuweisen und zu erläutern, ist Aufgabe kommender Kapitel.

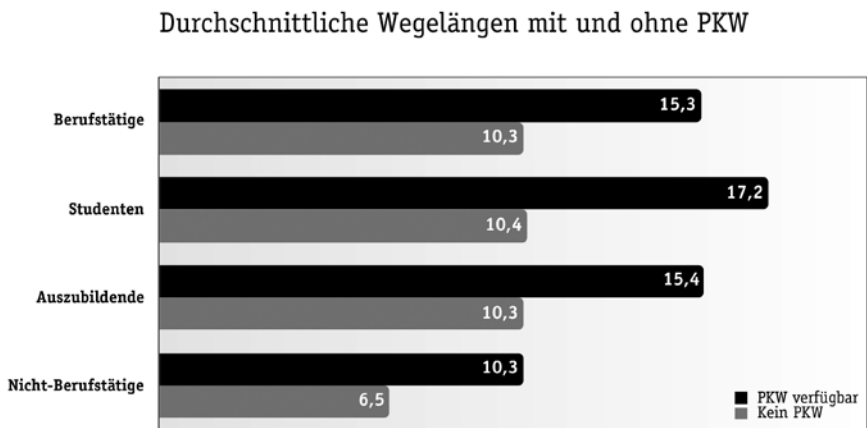
Was jeder einzelne Verkehrsteilnehmer für sich selbst und seine Angehörigen für richtig hält, unterliegt natürlich der freien Entscheidung des Individuums – oder sollte es zumindest. Dabei ist aber zu beachten: Für viele Menschen stellen die öffentlichen Verkehrsmittel, selbst dort, wo sie gut ausgebaut sind und eine relativ hohe Qualität haben, keine überzeugende Alternative dar, und zwar auch nach objektiven Maßstäben nicht. Denn wofür brauchen wir denn motorisierte Verkehrsmittel? Um Wege zurücklegen zu können, die sonst zu weit und damit zu zeitraubend, auch zu anstrengend wären.

Der entscheidende Faktor ist die Reisegeschwindigkeit, die ein Verkehrsmittel ermöglicht. Reisegeschwindigkeit meint nicht die erzielbare Geschwindigkeit im Verlauf von Teilen der Strecke, sondern die rechnerisch ermittelte, durchschnittliche Geschwindigkeit zwischen Start- und Zielpunkt. Und hier ist das Auto entscheidend im Vorteil, eben weil es grundsätzlich die gesamte Strecke von A nach B ohne längere Unterbrechungen und Wartezeiten »in einem Rutsch« bewältigen kann. Wer dagegen erst zur Haltestelle geht, auf den Bus wartet, am Bahnhof umsteigt, auf den Zug wartet, am Zielbahnhof aussteigt und sich ein Leihfahrrad für den Rest besorgt, dem nutzt das hohe Tempo der Eisenbahn zwischen den Bahnhöfen wenig, weil die anderen Bausteine – Teile der »Wegekette« – schon so viel Zeit gekostet haben, dass man mit dem Auto inzwischen längst am Ziel wäre.

Das heißt: Man spart Zeit für eine gegebene Strecke – aber es heißt ebenso, dass man in verfügbaren Zeitbudgets mithilfe eines Autos auch längere Strecken schaffen kann als mit den Verkehrsmitteln des ÖPNV. Wenn man bereit ist, eine halbe Stunde Zeit für den Weg zwischen Wohnung und Arbeitsplatz einzusetzen, dann kann man in dieser Zeit mit dem Auto (bei günstiger Autobahnlage) auch 30 Kilometer schaffen, entsprechend einer Reisegeschwindigkeit von 60 km/h. Die durchschnittliche Geschwindigkeit im Auto, unter Einschluss der kürzeren Wege mit hohen Innerortsanteilen, liegt immer noch bei über 40 km/h; mit Bus und Bahn ist man nicht einmal halb so schnell beziehungsweise kommt nicht einmal halb so weit.¹³

Das Auto hat insofern zwei entscheidende Vorteile, die quasi spiegelbildlich miteinander verknüpft sind: Man spart spürbar Zeit, und man gewinnt erheblich an Aktionsradien. Man kann, mit anderen Worten, mehr mit seinem Tag und mit seinem Leben anfangen.

Die größeren Aktionsradien dank Auto lassen sich statistisch klar ablesen: Berufstätige mit PKW kommen auf durchschnittliche Wegelängen von über 15 Kilometer, dieselbe Personengruppe ohne PKW aber nur auf gut 10 Kilometer. Bei Studenten stehen abhängig von der Verfügbarkeit eines Autos über 17 Kilometern ebenfalls gut 10 Kilometer gegenüber. Die Wege von Nicht-Berufstätigen mit Zugriff auf ein Auto sind durchschnittlich über 10 Kilometer lang; ohne Auto ergeben sich nur noch 6,5 Kilometer.¹⁴



Angaben in km (Quelle: Mobilität in Deutschland 2017/ Tabellenband, Abschnitt „Wege“, S. 46)

© des Titels »Demnächst ohne Auto« von Oswald Metzger (978-3-95972-288-9)
 2019 by Finanzbuch Verlag, Münchner Verlagsgruppe GmbH, München
 Nähere Informationen unter: <http://www.finanzbuchverlag.de>

Die zusätzlichen, weiteren Vorteile des Autos erschließen sich leicht: Man kommt in allen Jahreszeiten und unter fast allen Bedingungen witterungsgeschützt ans Ziel, man kann bequem Gepäck mitnehmen, man kann in seiner eigenen rollenden Sitzecke ungestört Musik hören, man muss sich nicht zwischen wildfremde Menschen drängeln ... Aus diesen ganz normalen, ganz legitimen Gründen fällt die freie Wahl der individuellen Verkehrsteilnehmer so häufig zugunsten des Autos aus. Diese Wahl ist vernünftig und nachvollziehbar.

Dabei sollte das Stichwort »Vernunft« nicht übermäßig eng gefasst werden. Die Verkehrsteilnehmer scharfstellern nicht daheim am Küchentisch an langatmigen Pro-und-Contra-Erörterungen herum, bis sie irgendwann mit Schweißperlen auf der Stirn und nach Anwendung eines elaborierten Punktevergabesystems zwischen den Verkehrsmitteln entscheiden. Der Mensch ist kein Computer, keine Rechenmaschine mit lose angedockter Gefühlssimulation. Wie sich die Dinge für den Einzelnen im Alltag »anfühlen«, ob man sich bei etwas wohlfühlt oder nicht, das ist biologisch-evolutionär im Menschen angelegt, bis in die Verdrahtung von Sinnesorganen und Gehirnarealen hinein. Etwas ist nicht erst »vernünftig«, wenn man es auf dem Standard einer wissenschaftlichen Studie in Worte und möglichst Tabellen fassen kann. Es ist vernünftig, dass der Mensch irgendwann Hunger und Durst bekommt, auch wenn der Mensch darüber nicht intelligent nachdenken muss, sondern dem Bedürfnis unwillkürlich nachkommt. Und so ist es auch vernünftig, wenn er als Verkehrsteilnehmer nicht im Winter auf dem Bahnsteig frieren will oder sich bei fremden Leuten mit Husten anstecken.

Auf autofahrende Verkehrsteilnehmer geradezu verächtlich herabzuschauen, weil man glaubt, ihnen in einem akademischen Diskurs nachweisen zu können, dass sie irgendwelche gesamtgesellschaftlichen Auswirkungen des eigenen Verhaltens nicht hinreichend bedacht hätten, weshalb ihr Verhalten doch unvernünftig sei und sie sich doch gefälligst belehren lassen sollten, ist eine dumme Angewohnheit von Teilen der Verkehrspolitik, wie wir sie seit vielen Jahren leider gewöhnt sind. Und das gilt erst recht, wenn man erkennt, dass die ach-so-rationalen »Erkenntnisse«, auf denen Teile der Verkehrspolitik aufbauen, ihrerseits vor allem das Ergebnis von Vorurteilen und einseitigen Wahrnehmungen sind – oder sogar von handfesten Interessen, die sich hinter angeblichem Allgemeinwohl verstecken.

2. Viel Mobilität, verteilt auf sehr viele Menschen

Zwar lässt sich auch faktenfrei sehr schön diskutieren, was in der verkehrspolitischen Debatte häufig genug geschieht, aber so wie ein Blick in die Gesetze die Rechtsprechung erleichtert (alter Juristenspruch ...), so erleichtert ein Blick auf statistische Werte die Einschätzung der tatsächlichen Mobilität – vor allem, wenn man mit den Zahlen umzugehen weiß, was bei statistischen Zusammenhängen für Laien nicht ohne Weiteres vorausgesetzt werden kann.

Nun wird von ökobewegter Seite seit Jahrzehnten vorgetragen, es sei zunächst einmal »Verkehrsvermeidung« angesagt, denn es würde schon viel zu viel gefahren, und damit würden viel zu große Probleme für Mensch, Stadt, Natur erzeugt. Aber ist die zweifellos umfangreiche motorisierte Mobilität im heutigen Deutschland tatsächlich »zu viel«? Und wieviel ist »sehr viel« denn genau?

Die Frage ist an sich leicht zu beantworten durch einen Blick in die Verkehrstatistik. Eine absolute Standardquelle ist die jährlich neu aufgelegte Tabellensammlung *Verkehr in Zahlen* in Verantwortung des Bundesverkehrsministers.

Eine weitere unverzichtbare und seriöse Grundlage bieten die in größeren Abständen erhobenen empirischen Daten über *Mobilität in Deutschland*. Die vorletzte abgeschlossene Auflage stammt aus 2008; eine aktuelle Auflage mit Zahlen für das Erhebungsjahr 2017 ist im November 2018 der Öffentlichkeit präsentiert worden.

Demnach sieht die verkehrliche Mobilität der durchschnittlichen Einzelperson in Deutschland etwa so aus:

- Erstens: Es werden pro Tag etwa 3,1 Wege zurückgelegt; betrachtet man nur die 85 Prozent aller Personen, die nicht ganz zuhause bleiben (z. B. weil sie krank sind), dann kommt man auf 3,65 Wege pro Tag.
- (ein Weg meint i.d.R. nur eine Richtung; hin und zurück ergeben also zwei Wege; eigenständige Aufenthalte »unterwegs« werden getrennt gezählt.)
- Zweitens: Die Mobilität der Nicht-Stubenhocker nimmt täglich gut anderthalb Stunden in Anspruch;
- Drittens: Die Wege desselben Personenkreises sind durchschnittlich knapp 13 Kilometer lang; insgesamt ergibt das eine Reiseweite pro Tag von 46 Kilometern.¹⁵

Ein Familienvater, der morgens ein Kind an der Schule absetzt, dann zur Arbeit fährt und nachmittags auf dem Rückweg noch Besorgungen im Supermarkt macht und dessen Arbeitsplatz gut 20 Kilometer von zuhause entfernt ist, würde demnach ziemlich im Durchschnitt liegen.

Ein Aktionsradius (d. h. eine maximale Entfernung von zuhause) von ungefähr 20 Kilometern bedeutet,

- dass man als Einwohner von Duisburg schon nicht mehr bis nach Düsseldorf-Zentrum kommt, obwohl es die direkte Nachbarstadt ist.
- dass man als Wannsee-Anwohner im südwestlichen Berlin nicht einmal bis zum Brandenburger Tor im Zentrum kommt.
- dass man nicht einmal ein Drittel der Strecke von Bremerhaven nach Bremen schafft.

Diese erste Annäherung legt schon nahe, dass die scheinbar furchtbar großen Umfänge motorisierter Mobilität, die vollen Autobahnen, natürlich auch die überfüllten Regionalexpresszüge, nicht darauf schließen lassen, dass die Menschen im Durchschnitt täglich neu absurde Strecken zurücklegen.

In der Summe der Mobilität von mehr als 80 Millionen Menschen kommt natürlich vieles zusammen, und ganz offenbar sind die vorhandenen Systeme damit vielfach überlastet. Aber die Befürchtung oder Behauptung, die Menschen seien unvernünftig viel, zu oft oder über zu weite Strecken unterwegs, bestätigt sich keineswegs, wenn man die statistischen Fakten näher betrachtet. Aber auch die betrachteten Eckwerte aus »Mobilität in Deutschland« vermitteln dem Alltagsverstand immer noch ein irreführendes, nämlich in gewisser Weise verzerrtes Bild.

Es ist ein bisschen so, als verteile man rechnerisch den Reichtum in Deutschland statistisch egalitär auf alle Menschen: Dann sieht die normale Bevölkerung plötzlich – mit einem Durchschnitts-»Vermögen« von über 200.000 Euro – weit wohlhabender aus, als es der Wahrheit entspricht: Schon wer 60.000 Euro besitzt, liegt sozusagen in der Mitte und hat jeweils gleich viele Mitbürger vermögensmäßig »über oder unter sich«. (Diesen Wert bezeichnen die Statistiker als »Median.«)¹⁶ So ist es prinzipiell ähnlich auch mit der Mobilität: Es gibt relativ wenige, die tatsächlich sehr viel, sehr häufig und über sehr weite Strecken unterwegs sind – und die schon sehr große Anteile der gesamten motorisierten Mobilität verursachen. Für den breiten »Rest« der Verkehrsteilnehmer bleibt dann schon sehr viel weniger übrig.