

Bei dem Verkehrsmittelmix sind künftig massive Einschränkungen zu befürchten



# Klima-Klüngel

Das abzusehende oder zumindest erhoffte Ende der Hochphase der Corona-Pandemie hinterlässt in näherer Zukunft ein mediales Vakuum, das natürlich gefüllt werden will. Da deuten sich schon Kandidaten am Horizont an, keineswegs neue, aber sträflich vernachlässigte. Sie melden sich langsam zu Wort, sozusagen als vom Corona-Virus Genesene.

Allzu optimistisch sollte man aber dann dennoch nicht sein, denn die indischen Virus-Mutanten B.1.617.1 und B.1.617.2 halten gerade Einzug. Sie sollen bis zu 50 Prozent infektiöser sein als ihre britische Verwandte B.1.1.7, die selber um 35 Prozent infektiöser ist als das Ursprungs-Virus SARS-CoV-2. Fasst man das zusammen, so sind die indischen Mutanten rund doppelt so infektiös wie der „Ausgangs-Virus“. Tatsächlich muss man mit der Entwarnung da etwas warten, aber die Türen öffnen sich schon, nicht nur in der Gastronomie und den Geschäften.

Was so eine Pandemie mit dem Verkehr anstellen kann, hat der ADAC eindrücklich in seiner Stau-bilanz für 2020 dargelegt. Man kann die dort aufgeführten Zahlen eigentlich kaum glauben. So wurden „nur noch“ 513.000 Staus gemeldet, ein Rückgang gegenüber 2019 um 28 Prozent. Die Staulängen wurden mit 679.000 Kilometer angegeben, ein Minus von sagenhaften 52 Prozent! Ähnlich sieht es bei der Gesamtdauer der Störungen aus, lediglich 256.000 Stunden bedeuten ein Minus von 51 Prozent.

Das könnte ruhig so weiter gehen, aber dieses Szenario wird sich so schnell nicht wiederholen, da muss man schon auf die nächste Pandemie warten (nicht hoffen!). Ganz im Gegenteil, die Liebe zum Automobil ist ungebrochen, ja sie wächst sogar noch. In einer ganz aktuellen Umfrage, durchgeführt von Yougov im Auftrag der HUK-Coburg, erklären 70 Prozent der Befragten, dass ihnen das Auto am liebsten ist, mit Elektroautos sind es sogar 73 Prozent. Danach kommt erstaunlicherweise das Gehen auf den eigenen Füßen mit 38 Prozent, noch vor dem Fahrrad mit

29 Prozent. Fast abgeschlagen folgen dann der Zug (15 Prozent), Straßenbahn und S-Bahn (je 11 Prozent) und schließlich der Bus (10 Prozent).

Wenn man jetzt ins Grübeln gerät und denkt, die Zahlen können doch gar nicht stimmen (mehr als 100 Prozent geht doch nicht), so erklärt sich das dadurch, dass jeweils drei Antworten angekreuzt werden konnten. Immerhin wurden rund 4.000 Menschen ab 16 Jahren bundesweit befragt. Besonders interessant ist aber die Gewichtung der Aspekte, nach denen das Fortbewegungsmittel ausgesucht wird.

Dabei führen eindeutig die drei Kriterien „Niedrige Kosten“ (45 Prozent), „Schnell ans Ziel kommen“ (41 Prozent) und „Flexibilität“ (40 Prozent). Überraschend war dann das Ende der zwölfstufigen Skala, denn mit jeweils elf Prozent rangierten dort „Niedrige Verkehrsdichte“ (geringe Stauwahrscheinlichkeit) sowie „CO<sub>2</sub>-Neutralität“! Hier waren Vierfach-Nennungen möglich.

Für die Zukunft (fünf Jahre) sehen die meisten das Auto weiter in der Pole-Position mit 69 Prozent, das E-Auto steigert sich auf immerhin von 7 auf 17 Prozent. Die größte Angst aber ist die vor steigenden Mobilitätskosten (47 Prozent), lediglich 27 Prozent sorgen sich um den Umweltschutz. Schließlich meinen 59 Prozent, dass die Bedeutung des Autos gleich bleibt oder sogar noch steigt.

Das Auto bleibt also weiter sexy. Das verwundert wenig, haben Hirnforscher und Psychologen vor Jahren doch schon herausgefunden, dass die Liebe zum Auto wie Sex und Kokain wirkt. Das erin-

nert ein wenig an den dummen Witz: „Forscher haben rausgefunden, sind dann aber wieder reingegangen.“ Der Mensch hat ein eigenartiges Verhältnis zum Auto, es geht dabei wie bei zwischenmenschlichen Beziehungen um Leidenschaft, Intimität und den Wunsch, sich dauerhaft zu binden.

Bemerkenswert ist auch ein weiterer Aspekt: das „Gesicht“ des Autos. In der Frontpartie kann man durchaus menschliche Gesichtszüge erkennen: die Vorderlichter als Augen, das Firmenzeichen als Nase sowie der Kühlergrill als Mund. Damit werden dann Dominanz, Aggressivität, Unterwürfigkeit oder Traurigkeit assoziiert. Dabei soll es sich laut Psychologen um ein „Erbe aus längst vergangenen Zeiten“ handeln.

Das menschliche Gehirn neigt eben dazu, überall und in allem Gesichter zu sehen. Man denke nur an den Mond, Wolken oder sogar einfach eine Scheibe Brot. Ein Autokauf beinhaltet eben, häufig unbewusst, sehr viel psychologische Momente. Da bekommt dann die Bemerkung, ein Auto lache einen an, eine ganz andere Bedeutung.

Nicht lachen die Autos allerdings, wenn die Rede von Fahrverboten ist. Hier scheinen sich die verschiedenen Staaten der EU förmlich selbst überholen zu wollen. So sollen beispielsweise in Spanien ab 2040 keine Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor mehr verkauft werden dürfen, ab 2050 dürfen dann überhaupt keine Verbrenner mehr über Spaniens Straßen fahren. Auf Mallorca werden ab 2025 keine Dieselfahrzeuge und ab 2035 keine Benziner mehr verkauft. Das trifft dort die Mietwagenbranche hart, die stetig stei-

gende Quoten an Elektrofahrzeugen vorgeschrieben bekommt.

Die Mietwagenbranche auf Mallorca war übrigens von der Lockerung des Tourismus ziemlich überrascht, hatte man doch in der Pandemie viele ungenutzte Fahrzeuge an Land gebracht. Nun fehlen sie auf der Insel, was zu aberwitzigen Mietpreisen von rund 900 Euro pro Woche geführt hat.

Besonders ambitioniert ist Norwegen, das den Verkauf von Verbrennern schon 2025 einstellen will, Dänemark, Irland, die Niederlande, Schweden und Slowenien wollen 2030 folgen. Großbritannien hat gerade seine Ziele von 2040 auf 2035 vorgezogen, Premier Boris Johnson plant aber auch schon 2030, und das auch für Hybride!

Aber nicht nur Staaten basteln an Zeitplänen für Verbote, auch Metropolen. So wird es in Paris ab 2024 ein komplettes Fahrverbot für Dieselfahrzeuge geben, ab 2030 wird dies auf Benziner ausgeweitet. Auch Amsterdam will ab 2030 alle Dieselfahrzeuge und Benziner raushalten, das gilt dort sogar für Motorräder und Roller. Einen ganz anderen Weg schlägt China ein. Dort hat man das Verbrennerverbot gerade auf 2060 (!) verschoben.

Und was geht in Deutschland? Man muss hier nicht lange raten, klar ist doch, dass erst mal nix passiert. Trotzdem hat sich gerade unser Vorzeigeverkehrsminister Andreas Scheuer festgelegt: „Der fossile Verbrenner, der mit Benzin oder Diesel angetrieben wird, muss ein Enddatum haben.“ Für dieses Enddatum stellt sich Minister Scheuer das Jahr 2035 vor. Wie unklar die Situation ist, beweist die Replik der VDA-Präsidentin Hildegard Müller, die da sagt: „Wir können keine Diskussion über Jahreszahlen führen.“ Man müsse erst wissen, wie sich der Markt für E-Autos entwickle. Die Grünen fordern natürlich auch 2030, die Deutsche Umwelthilfe sogar (unrealistischerweise) 2025.

Wie unrealistisch die ganzen geschilderten Pläne mit 2030 eventuell sind, zeigt ein bisher kaum beachtetes Rechtsgutachten im Auftrag der Stiftung Klimaneutralität. Darin wird ausgeführt, dass eine nationale Regelung zum Verbrennerverbot wohl nicht europarechtskonform umsetzbar ist. Man müsste also ein Verbot auf europäischer Ebene einführen.

Ansatzpunkt dieser Argumentation ist die sogenannte Typengenehmigung von Fahrzeugen. Damit ist gemeint, dass ein in einem Land zugelassener Fahrzeugtyp EU-weit verkauft werden darf. Dies soll den Marktzugang innerhalb der EU sicherstellen. Damit haben sich eigentlich nationale Alleingänge erübrigt. Die rechtlichen Bedenken sind mittlerweile auch in Dänemark angekommen und 2030 ist erst mal vom Tisch. Auch weitere europäische Länder fordern nun eine EU-weite Lösung. In Deutschland wird vor der Wahl da aber wohl nicht viel passieren. Die ganze Materie ist sehr zäh und man verliert leicht den Überblick. Aber das hat man dann eben mit den Politikern gemeinsam.

Es gibt wie überall natürlich auch weitergehende kritische Stimmen. So wurde von einem

## AUTOR



**PROFESSOR DR. MICHAEL SCHRECKENBERG**, geboren 1956 in Düsseldorf, studierte Theoretische Physik an der Universität zu Köln, an der er 1985 in Statistischer Physik promovierte. 1994 wechselte er zur Universität Duisburg-Essen, wo er 1997 die erste deutsche Professur für Physik von Transport und Verkehr erhielt. Seit mehr als 15 Jahren arbeitet er an der Modellierung, Simulation und Optimierung von Transportsystemen in großen Netzwerken, besonders im Straßenverkehr, und dem Einfluss von menschlichem Verhalten darauf.

Seine aktuellen Aktivitäten umfassen Onlineverkehrsprognosen für das Autobahnnetzwerk von Nordrhein-Westfalen, die Reaktion von Autofahrern auf Verkehrsinformationen und die Analyse von Menschenmengen bei Evakuierungen.

VDA-Sprecher ins Feld geführt, dass ein Verbot des Verbrennungsmotors weder sinnvoll noch notwendig für den Klimaschutz sei. Denn nicht der Motor sei das Problem, sondern der fossile Kraftstoff. Man brauche nur sogenannte E-Fuels, synthetische Kraftstoffe aus erneuerbaren Energien. Das hat auch Minister Scheuer erkannt und gefordert, die synthetischen Kraftstoffe aus den Laboren auf die Straße zu bringen. Dann sei die Welt auch für die bestehende Fahrzeugflotte wieder in Ordnung.

Nach dem vernichtenden Urteil des Bundesverfassungsgerichts vom 24. März zum Klimaschutzgesetz der Bundesregierung vom 12. Dezember 2019 wurde Anfang Mai eine überarbeitete („verschärfte“) Version vorgelegt. Verschärft heißt hier, 65 Prozent Minderung bis 2030 (bisher 55 Prozent), 88 Prozent bis 2040 und Klimaneutralität bis 2045. Das Bundesverfassungsgericht hatte nämlich konkret bemängelt, dass es keine Klimaschutzziele jenseits von 2030 in dem Gesetz gebe. Die neue Fassung soll noch in dieser Legislaturperiode beschlossen werden, obwohl eine Frist bis Ende 2022 gewährt wurde.

Kernpunkt ist eine Erhöhung der CO<sub>2</sub>-Steuer, was Benzinpreise und Mietnebenkosten weiter steigen lässt. Doch nun warnen vier Wissenschaftler verschiedener Provenienz vor einem deutschen Alleingang beim Klimaschutz. Man warnt vor unüberlegt hektischen Beschlüssen ohne Würdigung der zu erwartenden Folgekosten. Damit blieben die Effizienz der Klimapolitik und die Technologieoffenheit auf der Strecke.

Sie schlagen insbesondere für den Verkehrssektor einen europaweiten Emissionshandel vor (wie von der EU schon mal angedacht), um die CO<sub>2</sub>-Ausstöße schnell herunterzubringen. Sie kommen zum gleichen Schluss wie Minister Scheuer und der VDA, dass nur CO<sub>2</sub>-neutrale Kraftstoffe die Ziele erreichbar machen, nicht aber die Fokussierung auf Elektrofahrzeuge. Insbesondere die hohen Anlaufkosten mit hohen CO<sub>2</sub>- und Schadstoffemissionen bei der Batterie- und Stromproduktion lassen aufgrund der verkürzten Frist die Ziele unerreichbar werden. Man halte sich auch

vor Augen, dass laut Statistischem Bundesamt das Durchschnittsalter der auf deutschen Straßen zugelassenen Fahrzeuge bei 9,6 Jahren liegt.

Nachvollziehbar ist auf jeden Fall die Aussage, dass die Klimaziele im Verkehrssektor auf jeden Fall gerissen werden. Und zwar aufgrund der an den Emissionen wesentlich beteiligten Lkw, deren Umrüstung auf batterieelektrischen Antrieb technisch unrealistisch sei. Es sei auch eine Art Selbstbetrug, Emissionen aufgrund von Rohstoffabbau und Batteriebau in andere Länder zu verlagern, während man selbst aber vom Ergebnis ohne Emissionen profitiere.

Aufhorchen sollten alle Autofahrer spätestens bei der Bemerkung, dass das Bundesverfassungsgericht ausdrücklich darauf hinweist, dass die Gesetze zum Klimaschutz zu massiven Einschränkungen der Freiheit berechtigen. Da liegt dann natürlich die Frage auf der Hand, ob der Individualverkehr schlichtweg verboten und die ÖPNV-Nutzung zur Verpflichtung werden kann.

Da wird dann der geprügelte Autofahrer, der doch so an seinem Gefährt hängt, wahrscheinlich mehr denn je, auch noch mit der Androhung eines innerstädtischen Tempolimits von 30 km/h anstelle von 50 km/h konfrontiert. In der Tat hat Spanien seit dem 12. Mai eine solche Reduktion nicht nur beschlossen, sondern sogar umgesetzt. In Deutschland gab es auch immer wieder Vorstöße in diese Richtung, die sind aber bisher fehlgeschlagen.

Die Deutsche Umwelthilfe sieht hier nun auch wieder ein Betätigungsfeld und fordert Tempo 30 in den Städten, Tempo 80 außerorts und Tempo 120 auf Autobahnen. Gleichzeitig möchte Vizekanzler Olaf Scholz die innereuropäischen Billigflüge abschaffen. Irgendwie zieht sich die Mobilitätsschlinge um einen immer weiter zu. Da bleiben wir doch gleich zu Hause, das haben wir doch durch die Pandemie gelernt. Und schauen von dort genüsslich der ganzen Klimadebatte zu und amüsieren uns über den dargebotenen Dilettantismus. Dabei aber nicht zu tief ein- und ausatmen, denn das könnte das Klima gefährden.