

# Vom Auto zum Konzept

Der Verkehr verursacht ein Drittel aller Kohlendioxid-Emissionen in Europa. Ändern ließe sich dies – aber nicht alle wollen es

Von Thomas Fromm

**München** – Es war eine dieser Konferenzen, bei der wahrscheinlich alle Teilnehmer irgendwie das Gleiche dachten. Aber Unterschiedliches sagten. Je nach Interessenlage. Oder je nach Auftraggeber. Gemein war den Teilnehmern der Konferenz der Petra-Kelly-Stiftung im Oktober in München auf jeden Fall die Angst vor der Katastrophe. Die Vorstellung, sehenden Auges in die (Klima-)Katastrophe zu fahren, muss eigentlich gerade bei denen verbreitet sein, die als Wissenschaftler oder Automanager genau wissen, worum es geht: Ein Drittel aller CO<sub>2</sub>-Emissionen in



Europa werden durch den Verkehr in die Luft geblasen – also von Autos, Lkw und Flugzeugen. Allen Warnungen zum Trotz sind die Emissionen in den letzten Jahrzehnten stark angestiegen. Jeder hier weiß es. Und jeder zieht seine eigenen Konsequenzen daraus.

Weert Canzler vom Wissenschaftszentrum Berlin zum Beispiel. Er ist Co-Autor der Studie „Grüne Wege aus der Autokrise“, und seine These können alle unterschreiben: Ja, die Automobilbranche steckt in der Krise. Und die Krise ist nur auf den ersten Blick eine Folge der Wirtschaftskrise, in Wahrheit geht es tiefer: Die Branche steckt in einer Identitätskrise, und der einzige Weg, der aus ihr herausführt, ist grün.

Was grün aber im Detail zu bedeuten hat, darüber gingen die Meinungen dann weit auseinander. Die Positionen sind längst definiert: Es gibt die, die sich nicht dreinreden lassen wollen. Für die die freie Autonutzung eine Art Bürgerrecht ist. Und es gibt die, die den Individualverkehr, so wie er seit Jahrzehnten stattfindet, für einen Anachronismus halten.

Canzler gehört der zweiten Schule an, er ist ein Vertreter vernetzter Verkehrssysteme. Individualverkehr hat in diesem Modell einen geringen Stellenwert. Stattdessen: viele neue und noch mehr alte Konzepte. Carsharing, Rent-a-bike, Autovermietung, öffentlicher Nahverkehr, Züge. Das Auto abschaffen will auch er nicht – aber, so Canzler, die „einzige Alternative zum Auto“ sei das „bessere Auto“. Unterm Strich, so viel ist klar, geht es dabei nicht nur um Autos mit umweltfreundlichen Antrieben, allen voran E-Autos, die sich aus Ökostrom speisen. Es geht auch um weniger Autos, weniger Verkehr.

Für Autohersteller ist diese Forderung ein Problem. Denn es ist ihr Geschäft, Autos zu verkaufen. So ist es kein Wunder, dass Thomas Becker, bei BMW für die politische Kommunikation zuständig, bei der Tagung ein Plädoyer für die individu-

elle Mobilität hält. „Sollen wir etwa zumachen und sagen, BMW war doch nicht so eine gute Idee?“, fragt der Manager seine Kritiker. Und er argumentiert, wie jeder argumentiert, der in diesen Tagen die Autoindustrie vertritt: Man arbeite hart daran, dass so rasch wie möglich alternative Antriebsformen wie das Elektroauto zum Einsatz kämen. Und man versuche, den Spritverbrauch drastisch zu reduzieren. Durch neue Motoren und leichtere Karosserien etwa. Allerdings, und das weiß auch Becker: Es dürfte noch Jahre dauern, bis E-Autos die nötige Reichweite haben, um sich flächendeckend durchzusetzen. Und es dürfte noch einmal ein paar Jahre länger dauern, bis diese Autos von Ökostrom angetrieben werden. Also von Energie, die ohne bedeutende CO<sub>2</sub>-Emissionen produziert wurde. Bundesregierung und Industrie kalkulieren zurzeit vorsichtig: Bis 2020 sollen Millionen E-Autos über Deutschlands Straßen rollen. Die Regierung will dies mit mindestens 500 Millionen Euro aus dem Konjunkturpaket II fördern.

Daher die Forderung von Wissenschaftlern wie Canzler: Stromkonzerne, öffentliche Verkehrsunternehmen und Autobau-

er sollten sich zu einer neuen Allianz zusammenschließen. Die Energieversorger, weil sie die Infrastruktur dafür liefern müssen, batteriebetriebene Autos für die nächsten 100 oder 200 Kilometer aufzuladen. Die Verkehrsunternehmen, weil sie mit den Herstellern von Autos neue, integrierte Konzepte erarbeiten sollen. Und schließlich die Produzenten von Autos selbst, die den Paradigmenwechsel weg vom Individualverkehr mitgestalten sollen. Alle zusammen sollen zum Anbieter einer großen, vernetzten Mobilitätsdienstleistung werden.

Im Zentrum dieses Netzwerks stünde das Elektroauto: Gerade in urbanen Gebieten soll es nur noch ein Baustein sein in einem Verkehrskonzept. Der Einkauf zwischendurch, die Anfahrt zur nächsten U-Bahn-Haltestelle – der Radius des Autos der Zukunft wird immer kleiner. Charakteristisch für den Verkehr dürften in den kommenden Jahren gigantische Fuhrparks von Elektroautos sein, bei denen aus dem Autofahrer ein vorübergehender Nutzer wird. Und wenn Innenstädte nur noch für E-Autos geöffnet werden, wäre dies ein Schritt weg vom alten Benzinmotor. Es geht bei all dem um viel: Es

geht darum, die große, klassische Reise-Limousine zu verabschieden. Ohnehin, schreibt Canzler in seiner Studie, verkomme das „demonstrative Fahren mit großen Geländewagen oder dicken Limousinen zu einem Symbol der Unterschicht“. Mit anderen Worten: Die Zeit, in der das Auto die Ikone der Moderne war, ist vorbei. Doch die Zukunft des Autos hat damit vielleicht erst begonnen.



*Hauptsache mobil: Wie die Zukunft auf Rädern aussehen könnte, dafür gibt es Ideen. Doch die Anziehungskraft des eigenen Autos ist für viele Menschen überwältigend. Und die Industrie hat nichts dagegen.* Foto: Catherina Hess

# Vom Auto zum Konzept

Der Verkehr verursacht ein Drittel aller Kohlendioxid-Emissionen in Europa. Ändern ließe sich dies – ak

Von Thomas Fromm

**München** – Es war eine dieser Konferenzen, bei der wahrscheinlich alle Teilnehmer irgendwie das Gleiche dachten. Aber Unterschiedliches sagten. Je nach Interessenlage. Oder je nach Auftraggeber. Gemein war den Teilnehmern der Konferenz der Petra-Kelly-Stiftung im Oktober in München auf jeden Fall die Angst vor der Katastrophe. Die Vorstellung, sehenden Auges in die (Klima-)Katastrophe zu fahren, muss eigentlich gerade bei denen verbreitet sein, die als Wissenschaftler oder Automanager genau wissen, worum es geht: Ein Drittel aller CO<sub>2</sub>-Emissionen in

## Klimagipfel Kopenhagen



Europa werden durch den Verkehr in die Luft geblasen – also von Autos, Lkw und Flugzeugen. Allen Warnungen zum Trotz sind die Emissionen in den letzten Jahrzehnten stark angestiegen. Jeder hier weiß es. Und jeder zieht seine eigenen Konsequenzen daraus.

Weert Canzler vom Wissenschaftszentrum Berlin zum Beispiel. Er ist Co-Autor der Studie „Grüne Wege aus der Autokrise“, und seine These können alle unterschreiben: Ja, die Automobilbranche steckt in der Krise. Und die Krise ist nur auf den ersten Blick eine Folge der Wirtschaftskrise, in Wahrheit geht es tiefer: Die Branche steckt in einer Identitätskrise, und der einzige Weg, der aus ihr herausführt, ist grün.

Was grün aber im Detail zu bedeuten hat, darüber gingen die Meinungen dann weit auseinander. Die Positionen sind längst definiert: Es gibt die, die sich nicht dreinreden lassen wollen. Für die die freie Autonutzung eine Art Bürgerrecht ist. Und es gibt die, die den Individualverkehr, so wie er seit Jahrzehnten stattfindet, für einen Anachronismus halten.

Canzler gehört der zweiten Schule an, er ist ein Vertreter vernetzter Verkehrssysteme. Individualverkehr hat in diesem Modell einen geringen Stellenwert. Stattdessen: viele neue und noch mehr alte Konzepte. Carsharing, Rent-a-bike, Autovermietung, öffentlicher Nahverkehr, Züge. Das Auto abschaffen will auch er nicht – aber, so Canzler, die „einzige Alternative zum Auto“ sei das „bessere Auto“. Unterm Strich, so viel ist klar, geht es dabei nicht nur um Autos mit umweltfreundlichen Antrieben, allen voran E-Autos, die sich aus Ökostrom speisen. Es geht auch um weniger Autos, weniger Verkehr.

Für Autohersteller ist diese Forderung ein Problem. Denn es ist ihr Geschäft, Autos zu verkaufen. So ist es kein Wunder, dass Thomas Becker, bei BMW für die politische Kommunikation zuständig, bei der Tagung ein Plädoyer für die individu-



*Hauptsache mobil: Wie die Zukunft auf Rädern aussehen könnte, dafür gibt es Ideen. eigenen Autos ist für viele Menschen überwältigend. Und die Industrie hat nichts dag*

elle Mobilität hält. „Sollen wir etwa zu machen und sagen, BMW war doch nicht so eine gute Idee?“, fragt der Manager seine Kritiker. Und er argumentiert, wie jeder argumentiert, der in diesen Tagen die Autoindustrie vertritt: Man arbeite hart daran, dass so rasch wie möglich alternative Antriebsformen wie das Elektroauto zum Einsatz kämen. Und man versuche, den Spritverbrauch drastisch zu reduzieren. Durch neue Motoren und leichtere Karosserien etwa. Allerdings, und das weiß auch Becker: Es dürfte noch Jahre dauern, bis E-Autos die nötige Reichweite haben, um sich flächendeckend durchzusetzen. Und es dürfte noch einmal ein paar Jahre länger dauern, bis diese Autos von Ökostrom angetrieben werden. Also von Energie, die ohne bedeutende CO<sub>2</sub>-Emissionen produziert wurde. Bundesregierung und Industrie kalkulieren zurzeit vorsichtig: Bis 2020 sollen Millionen E-Autos über Deutschlands Straßen rollen. Die Regierung will dies mit mindestens 500 Millionen Euro aus dem Konjunkturpaket II fördern.

Daher die Forderung von Wissenschaftlern wie Canzler: Stromkonzerne, öffentliche Verkehrsunternehmen und Autobau-

er sollten sich zu einer neuen Allianz zusammenschließen. Die Energieversorger, weil sie die Infrastruktur dafür liefern müssen, batteriebetriebene Autos für die nächsten 100 oder 200 Kilometer aufzuladen. Die Verkehrsunternehmen, weil sie mit den Herstellern von Autos neue, integrierte Konzepte erarbeiten sollen. Und schließlich die Produzenten von Autos selbst, die den Paradigmenwechsel weg vom Individualverkehr mitgestalten sollen. Alle zusammen sollen zum Anbieter einer großen, vernetzten Mobilitätsdienstleistung werden.

Im Zentrum dieses Netzwerks stünde das Elektroauto: Gerade in urbanen Gebieten soll es nur noch ein Baustein sein in einem Verkehrskonzept. Der Einkauf zwischendurch, die Anfahrt zur nächsten U-Bahn-Haltestelle – der Radius des Autos der Zukunft wird immer kleiner. Charakteristisch für den Verkehr dürften in den kommenden Jahren gigantische Fuhrparks von Elektroautos sein, bei denen aus dem Autofahrer ein vorübergehender Nutzer wird. Und wenn Innenstädte nur noch für E-Autos geöffnet werden, wäre dies ein Schritt weg vom alten Benzinmotor. Es geht bei all dem um viel: Es

geht da  
limous:  
schreit  
me das  
ßen Ge  
nen zu  
Mit an  
Auto d  
bei. Dc  
mit vie

t

ich dies – aber nicht alle wollen es



ür gibt es Ideen. Doch die Anziehungskraft des  
e hat nichts dagegen. Foto: Catherina Hess

nz zu-  
orger,  
ieferrn  
für die  
fzula-  
eil sie  
, inte-  
t. Und  
Autos  
el weg  
en sol-  
bieter  
dienst-

geht darum, die große, klassische Reise-  
limousine zu verabschieden. Ohnehin,  
schreibt Canzler in seiner Studie, verkom-  
me das „demonstrative Fahren mit gro-  
ßen Geländewagen oder dicken Limousi-  
nen zu einem Symbol der Unterschicht“.  
Mit anderen Worten: Die Zeit, in der das  
Auto die Ikone der Moderne war, ist vor-  
bei. Doch die Zukunft des Autos hat da-  
mit vielleicht erst begonnen.

stünde  
en Ge-  
n sein  
nkauf  
chsten  
es Au-  
: Cha-  
iten in  
Fuhr-  
denen  
render  
te nur  
, wäre  
enzin-  
iel: Es