

22.08.2021

Wissenschaftlerinnen meinen: Automobilität muss teurer werden

Wir müssen reden. Wir müssen uns überlegen, wie es so weit kommen konnte, dass Elektromobilität in den Augen von Politikern, Wissenschaftlern und breiten Teilen der Öffentlichkeit zur wichtigsten Waffe gegen die Erderwärmung werden konnte. Um der Wahrheit vielleicht eine Spur näher zu kommen, schauen wir uns die Aussagen von zwei hochkarätigen Wissenschaftlerinnen, Professorinnen und Dozentinnen an, anlässlich eines Interviews der beiden mit der **SZ am 17.08.2021**.

Automobilität muss teurer werden, wenn der Verkehr klimaneutral werden soll. Zu dieser bahnbrechenden Erkenntnis kommen die DLR-Wissenschaftlerinnen Meike Jipp und Barbara Lenz. Sie erforschen, wie klimaneutraler Verkehr gelingen kann. Sie erklären uns, warum die Technik nicht die größte Hürde darstellt. Die mit großer Selbstsicherheit vorgetragene Argumente sehen wir uns im Einzelnen etwas näher an. Vielleicht gelingt es, daraus die Stellung der Wissenschaft zum Klimawandel zu destillieren. Schließlich sind Wissenschaftler so etwas wie Multiplikatoren, und sie beeinflussen Politiker, Medien und öffentliche Meinung.

Bei den Fragen und Antworten handelt es sich um Auszüge aus dem Interview, nicht um den vollständigen Text.

Frage: Warum tun wir uns so schwer, das Auto mal stehen zu lassen?

Antwort: Mobilität ist vor allem eins: Routineverhalten. Wenn Sie seit Monaten oder gar Jahren mit dem Auto zum Büro fahren, ist die Wahrscheinlichkeit groß, dass Sie das morgen auch tun.

Kommentar: Schön, dass man das mal gesagt bekommt. Im Prinzip ist es also nur Faulheit, die uns daran hindert, andere Verkehrsmittel zu benutzen. Z.B. die 40-plus Kilometer bis zum Büro sommers wie winters mit dem Fahrrad zurückzulegen. Oder den ÖPNV zu nutzen, mit den hoffnungslos überfüllten Park&Ride Parkplätzen. Oder sich im Sommer in die unerträglich heißen Bahnen zu quetschen und sich eine Infektion einzufangen. Oder sich eine Wohnung zu suchen, die näher am Arbeitsplatz liegt. Oder eine mit ÖPNV-Anschluss. Oder sich einen anderen Arbeitsplatz zu suchen.

Frage: Bis 2030 sollen die Emissionen im Verkehr um fast die Hälfte sinken. Kann das überhaupt klappen?

Antwort: Wir haben dafür ja längst die Technologien wie die Elektromobilität. Und wir haben Alternativen wie den Zug oder in den Metropolen den Nahverkehr und das Rad.

Kommentar: Die Elektromobilität soll's richten, denn die ist angeblich CO2-frei. Zu den Alternativen siehe oben.

Frage: Was muss sich ändern?

Antwort: ... Anreize setzen und klimafreundliches Verhalten belohnen. Ein Beispiel wäre ein Punktesystem für ÖPNV-Tickets in Städten, das bei einer bestimmten Zahl von Fahrten eine Prämie wie zum Beispiel eine Auszeichnung als besonders klimafreundliche Person.

Kommentar: Sind wir jetzt im Kindergarten? Der nächste Schritt wäre ein Punktabzug für besonders klimaschädliches Verhalten, wenn man nicht mit dem Rad oder dem Nahverkehr zur Arbeit fährt. Vorbild in dieser Hinsicht: China.

Frage: Wie gelingt die Wende dauerhaft?

Antwort: Wer den Verkehr schnell und nachhaltig klimafreundlicher umbauen will, kommt auch um Verbote, die Androhung von Strafen oder Einschränkungen nicht herum.

Kommentar: Also doch China. Das kommt bestimmt gut an bei den Querdenkern, die sogar gegen das Impfen auf die Barrikaden gehen, obwohl gar kein Impfwang besteht.

Frage: Andreas Scheuer lehnt Verbote und Verteuerungen für mehr Klimaschutz bislang ab. Sie sagen, es geht nicht anders?

Antwort: So ist es. Wir dürfen keine Zeit verlieren. ... Die Wahrheit ist: Automobilität wird teurer werden.

Kommentar: Wen trifft es? Die Gut-, Besser- und Bestverdienenden bestimmt nicht. Ihnen sind Spritpreise und andere Kosten völlig egal. Dagegen trifft es die unteren 50 Prozent der Vermögens- und Einkommensstatistik ins Mark – warnendes Beispiel Frankreich. Frag' nach bei Macron.

Frage: Wie stark sollen die Benzinpreise steigen?

Antwort: Die Politik hat ja bereits Aufschläge, den CO2-Preis, beschlossen. Allerdings führen die bis 2025 **nur (!)** zu Preissteigerungen von etwa 10 Prozent. ... Das hat keine Lenkungswirkung. Die Menschen fahren deshalb kaum weniger.

Kommentar: Da haben die beiden Expertinnen vermutlich recht.

Frage: In welcher Höhe würden Preiserhöhungen dem Klima helfen?

Antwort: Bei 30 bis 40 Cent würden viele Autofahrer umsteigen.

Kommentar: Träumt weiter in eurem Elfenbeinturm. Viele Autofahrer würden heute schon gerne umsteigen, wenn es ihre Lebenssituation zuließe.

Frage: Würden Sie sich mehr Mut von der Politik wünschen, solche Wahrheiten anzusprechen?

Antwort: ... Entscheidend ist deshalb, Alternativen aufzuzeigen, Alternativen erlebbar zu machen. Damit lassen sich auch soziale Härten verhindern. ... Das ist sicher die größte **Herausforderung** der nächsten Jahre.

Kommentar: Wenn Politiker, Wissenschaftler und Lobbyisten von **Herausforderung** reden, meinen sie damit, dass der Staat Geld locker macht, viel Geld, um die **Herausforderungen** zu finanzieren, z. B. mit Studien und Forschung.

Frage: Auf dem Land kommt alle paar Stunden ein Bus. Wie kann das klappen?

Antwort: Auf dem Land wird das Auto ein wichtiger Faktor bleiben. ... Hier ist es aber auch leichter, Elektromobilität auszubauen, weil die Menschen Autos auf ihren Grundstücken laden können.

Frage: Und in den Städten?

Antwort: Dort ist es umgekehrt. Hier wird die Ladeinfrastruktur zur **Herausforderung**.

Kommentar: Viele Menschen wohnen auf dem Land, weil sie sich das Wohnen in Stadtnähe nicht leisten können. Aber ein Elektromobil können sie sich angeblich leisten? Und was die Infrastruktur anbetrifft, da fällt sofort wieder das Stichwort **Herausforderung**. Wie viele Milliarden soll der Staat noch in den vergeblichen Unsinn Elektromobilität stecken?

Frage: Noch gibt es gar keine klimaneutrale Technik. Müssen wir akzeptieren, dass wir die Null im Verkehr nicht ganz erreichen?

Antwort: Auch Langstreckenflüge können durch alternative Kraftstoffe umweltfreundlicher werden. Wir können dem Ziel schon sehr nahe kommen.

Kommentar: Vom nachhaltigen Fliegen träumen auch die Vorstände von Fluggesellschaften und Flugzeugbauern. Im Gespräch sind Wasserstoff und synthetische Kraftstoffe. Das gibt ein heißes Rennen um diese „nachhaltigen“ Treibstoffe, denn davon träumen auch die Chemieindustrie, sowie Stahl und Aluminiumhersteller. Für alle Anwendungen wird es nicht reichen.

Fazit:

Radfahren, Elektroautos, Fleißbildchen, CO₂-Abgaben und nachhaltige Treibstoffe - ist das Alles, was Wissenschaft und Verkehrsforschung zu bieten haben? Das ist erbärmlich.

Die Forschungsgelder hätte man sich sparen können. In welcher Filterblase leben die hochkarätigen und hochdekorierten Personen eigentlich? Haben sie auf Ihren bestens dotierten und krisensicheren Posten eine Ahnung von der Lebenswirklichkeit der meisten Menschen in unserem Lande? Verlassen sie hin und wieder ihren Elfenbeinturm und verschaffen sich ein Bild von den Zwängen, unter denen viele Menschen heute leiden?

Treibt man mit der Strategie der Verteuerung nicht viele Menschen in unlösbare Konflikte? Wer bei den horrenden Mieten- und Stromkosten bereits mit dem Rücken zur Wand steht, dem nimmt man mit dem Auto auch noch die letzten Freiheitsgrade, den letzten Rest an Selbstbestimmung. Dazu kommt noch die Angst vor Verlust des Arbeitsplatzes, vor gesellschaftlichem Absturz, vor drohender Altersarmut usw. Man muss kein Prophet sein, um schwerste gesellschaftliche Konflikte vorherzusehen.

Fast noch schlimmer als der fehlende soziale Weitblick ist das Fehlen von echten und neuen Ideen zur Eindämmung des verkehrsbedingten CO₂-Ausstoßes. Von Wissenschaftlerinnen hätte man sich einen Blick über den Tellerrand erhofft. Zur Anregung der Phantasie hier ein paar Beispiele:

- Vier-Tage-Woche, reduziert das Verkehrsaufkommen um 20 Prozent.
- Progressive Besteuerung des Fahrzeuggewichts von 1.000 Kilogramm aufwärts, verbunden mit einer Steuerbefreiung für alle Fahrzeuge darunter.
- Treibstoffrationierung: 300 Liter pro Jahr sind steuerfrei, darüber steigt der Spritpreis exponentiell.
- Entschärfung der desaströsen Wohnsituation durch staatlich geförderten Wohnungsbau, vorbei an Spekulanten und Investoren.

Die Beispiele zielen auf eine Vermögensverteilung von oben nach unten, nicht wie üblich von unten nach oben. Sie sind geeignet, die Kluft ein bisschen zu schließen zwischen denen, die nicht mehr wissen, wohin mit dem Geld, und denen, die nicht wissen woher.

Zum Schluss noch eine fiktive Frage und eine ebenso fiktive Antwort.

Fiktive Frage: Stimmt es, dass Ihre vordringlichste Aufgabe darin besteht zu zeigen, dass die Klimakatastrophe von Deutschland im Alleingang gestoppt werden kann? Wir müssen nur beliebig viel Geld in die Hand nehmen und in Forschung, Industrie und Wirtschaft pumpen?

Fiktive Antwort: Das ist richtig. Oder glauben Sie, dass wir noch Drittmittel bekommen, wenn wir beweisen, dass die Klimakatastrophe nicht mehr aufzuhalten ist, egal wie viele Windräder, Sonnenkollektoren und Biogasanlagen wir bauen? Oder durch den geradezu lachhaften Ersatz von Verbrennungsmotoren durch Elektroantriebe? Tausende von Instituten, Firmen, Investoren, Spekulanten und Banken mit Millionen von direkt und indirekt Beteiligten leben von der staatlichen Förderung der CO₂-Bekämpfung. Es ist der größte Schwindel des Jahrhunderts, und Deutschland ist wieder einmal der Zahlmeister.

Nicht fiktiver Kommentar:

Das haben die beiden Professorinnen natürlich nicht gesagt. Diese Frage wurde ihnen nicht gestellt. Schließlich leben wir in einer Diktatur des Geldes, im Kapitalismus. Bei dem geht es in erster Linie um Wachstum und nicht um die Vermeidung von sozialen und finanziellen Ungerechtigkeiten. Das wäre mal ein interessantes Forschungsprojekt: Wie könnte eine Gesellschaft aussehen, in der nicht die Reichen immer reicher, und die Armen immer mehr werden?

Erst kommt das Fressen, dann die Moral. In die heutige Zeit übersetzt bedeutet der Sinnspruch von Bertolt Brecht:

Erst kommt das Kapital, dann das Klima.

Jacob Jacobson

www.der-autokritiker.de