

„Ich sage nicht, dass das Auto böse ist“

Bus und Bahn sind für Klimaschutz essenziell, aber teuer, vor allem auf dem Land. Und viele wollen sie nicht. Melanie Herget über ein Dilemma.

Interview: Kathrin Werner

Melanie Herget befasst sich an der Uni Kassel mit einem Thema mit hohem Frustpotenzial: der Verkehrswende in ländlichen Räumen. Es kostet Milliarden, bessere Nahverkehrsangebote zu machen, um Autofahrten zu reduzieren. Gleichzeitig wollen die meisten aber gar nicht auf ihr Auto verzichten. Gerade hat die Umweltwissenschaftlerin und Verkehrsplanerin für ein Förderprogramm des Bundeslandwirtschaftsministeriums 36 Projekte in ganz Deutschland begleitet, die neue Ideen ausprobieren für Mobilität im ländlichen Raum.

SZ: Wie weit haben Sie es bis zur nächsten Bushaltestelle?

Melanie Herget: Es gibt hier nur ein Anrufsammeltaxi, das bringt einen runter auf die Hauptachse, wo man in den Bus umsteigen kann. Ich fahre aber meist Fahrrad.



Melanie Herget forscht an der Uni Kassel zur Verkehrswende in ländlichen Räumen.

FOTO: UNI KASSEL

Und ich habe ein uraltes Auto, das ich nur benutze, wenn ich zu meinen Pferden fahre. Der Weg zum Stall ist mit dem Fahrrad ganz graulich, so eine schmale Bundesstraße, wo Autos sehr schnell fahren. Und dann auch noch mit Hügeln.

Sie wohnen ja noch nicht einmal auf dem Land, sondern am Rande einer Großstadt.

Auf dem Land ist es natürlich sehr oft noch viel schwieriger, auf das Auto zu verzichten. Die Fußwege zur nächsten Bushaltestelle sind oft lang und dann fährt der Bus

nicht mal stündlich und manchmal in die andere Richtung, als man es braucht. In den vergangenen Jahren ist die Anbindung sogar vielerorts schlechter geworden. Wie gut der öffentliche Verkehr ist, hängt davon ab, welche Priorität der Landkreis dem Ganzen gibt. Nahverkehr ist keine kommunale Pflichtaufgabe, abgesehen vom Transport der Schüler. Es kommt also darauf an, ob Geld da ist und ob man bereit ist, es dafür auszugeben.

Die Menschen wollen doch sicher bessere öffentliche Verkehrsmittel.

Es ist ein Dilemma. Der öffentliche Nahverkehr ist oft schlecht und die Menschen auf dem Land fahren Auto. Man müsste also viel Geld in etwas investieren, das die Menschen nur selten nutzen und bislang auch kaum nachfragen. Man muss speziell für jede Region entscheiden, welche Investitionen sich lohnen. Zum Beispiel leben die Menschen in bergigen Gegenden oft entlang der Achsen in den Tälern. Da kann man mit Bussen, die öfter über die einzige Straße fahren, viel erreichen.

Aber das reicht doch längst nicht.

Es ist wichtig zu verstehen, dass wir die Klimaziele ohne öffentliche Verkehrsmittel nicht erreichen können, selbst wenn wir jetzt sofort alle Pkw auf Elektromobilität umstellen. Und es reicht auch nicht aus, wenn nur die Großstadtbevölkerung tut, was sie tun kann. Alle Menschen müssen an ihrem Verhalten etwas ändern. Und es bleibt nicht mehr viel Zeit. Busverkehr kann man relativ kurzfristig planen und ausbauen. Aber wenn wir Schienenstrecken bauen oder reaktivieren, hat das eine hat lange Vorlaufzeit.

Durch das Deutschlandticket sind Busse und Bahnen ja schon attraktiver geworden.

Bei allem, was gut ist am Deutschlandticket, hat es den großen Nachteil, dass es den ÖPNV-Ausbau in ländlichen Räumen bremst, weil Gelder jetzt eben für diese Tickets eingebracht werden müssen. Hinzu kommt, dass es bislang nicht auf Dauerhaftigkeit ausgelegt ist. Niemand schafft das



Auf dem Land sind die Fußwege zur nächsten Bushaltestelle oft lang, und viele Haltestellen werden nur selten angefahren. FOTO: TOBIAS OTT/IMAGO/PANTHERMEDIA

zweite oder dritte Auto ab, solange es sein kann, dass das Angebot übernächstes Jahr wieder entfällt. Dabei wäre ja schon einiges gewonnen, wenn die Anzahl der Zweit- und Drittwagen reduziert werden könnte. **Der Pkw-Bestand in Deutschland steigt aber dauernd. Woher kommt das, dass alle von Verkehrswende reden und die Leute sich immer noch weitere Autos kaufen?**

Wir sind ein wohlhabendes Land und können es uns noch leisten. Außerdem unterschätzen die meisten Menschen gravierend, wie teuer die Haltung ihres Autos ist. Das Tanken merken sie noch, aber der Wertverlust, die Versicherung und die Werkstattkosten fallen nur punktuell an. Das wird gleich wieder verdrängt. **Was kann die Politik dann tun?**

Wir müssen ansetzen bei allen Subventionen, die Autofahren billiger machen, etwa bei Entfernungspauschale und Dienstwagenprivileg. Solche Mechanismen müssen wir sozialverträglich reformieren. Einfach abschaffen ist ja auch keine Option, weil es tatsächlich Menschen in ländlichen Räumen gibt, die dann plötzlich in Schwierig-

keiten kommen und die nicht mal eben umziehen können.

Zumal es sich in der Stadt ja nicht billiger lebt. Dann sinken die Transportkosten, das Wohnen wird aber teurer. Auf Menschen auf dem Land herabzublicken ist sowieso nicht angebracht. Wenn man die Gesamtmobilität betrachtet, also Alltagsmobilität, Fernverkehr und Übernachtungsreisen, sind die CO₂-Emissionen von Stadt- und Landbevölkerung nahezu identisch. Entscheidend für die CO₂-Emissionen ist das Haushaltseinkommen – und damit die Anzahl Fern- und Flugreisen. Mehr Klimaschutz im Verkehrssektor wird am effektivsten erreicht, wenn die einkommensstärksten Haushalte am stärksten zur Verantwortung gezogen werden. **Wie lassen sich Klimafolgeschäden besser bepreisen?**

Das Thema ist so emotional aufgeladen. Sobald man sagt, dass Autofahren teurer werden muss, werden Härtefälle angeführt. Man muss verhindern, dass soziale Teilhabe und Klimaschutz gegeneinander ausgepielt werden. Die Distanz zwischen einem Dorf und der Politik in Berlin ist sehr groß.

„Die Mobilität auf dem Land ist nicht klimafreundlich, aber sie funktioniert.“

zu steigen. Sie haben auch keinen Schmerz damit. Die Mobilität auf dem Land ist nicht klimafreundlich, aber sie funktioniert. Zumindest, solange man noch Auto fahren kann. Das nächste Problem ist der demografische Wandel und die Frage, was ist, wenn immer mehr Menschen nicht mehr Auto fahren könnten. Oder fahren sollten.

Sie haben gerade 36 Projekte in ganz Deutschland verfolgt, die neue Wege gehen. Welche machen Hoffnung?

Ich finde die Projekte alle toll, sie sind aber kein Rezept für alle anderen Regionen. Es gibt Beispiele im Bereich Carsharing, die funktionieren können, denn auch im ländlichen Raum stehen die Autos im Schnitt 23 Stunden am Tag nur herum. Bei einem Modellprojekt haben die Azubis in einem Betrieb ein kostenloses Elektroauto zum Teilen bekommen. Die haben dann Sozialpunkte bekommen, wenn sie gemeinsam gefahren sind oder auch mal Seniorinnen zum Einkaufen gebracht oder einem Nachbar etwas mitgebracht haben. **Carsharing wäre doch vielerorts eine tolle Sache.**

Projekte für kommunale Elektroautos können funktionieren. Es geht aber auch als private Initiative. Das wäre ein Tipp von mir: Wenn Sie auf Ihr eigenes Auto nicht verzichten können, fragen Sie in Ihrer unmittelbaren Nachbarschaft, ob jemand gegen Vertrag Ihr Auto mit benutzen möchte, sodass es effizienter ausgelastet wird. Zur Absprache reicht in der Regel ein gewöhnlicher Messenger oder ein Online-Kalender, ein geeignetes Schlüsselversteck findet sich in ländlichen Räumen auch meistens schnell. Oft können sich die Nutzungsmuster viel besser ergänzen als man erst denkt. **Viele Menschen würden das nicht wollen.**

Wenn Sie Ihr Auto nicht von anderen fahren lassen möchten, fragen Sie insbesondere Alleinlebende in Ihrer Nachbarschaft, ob jemand mitfahren möchte, zum Beispiel zum Einkauf am Samstag. Oder ob Sie etwas mitbringen können. Nachbarschaftshilfe ist nicht nur während einer Pandemie möglich, sondern ist praktische Verkehrsvermeidung und fördert den Zusammenhalt.

Für viele Menschen ist das Auto aber ein Statussymbol und Selbstfahren emotional wichtig.

Wir Menschen sind nicht alle gleich, so wie die ländlichen Räume nicht alle gleichzubehandeln sind. Die eingefleischten Autofahrer wird man nie erreichen können. Es aber auch sehr viele pragmatische Autofahrer, die einfach Kosten und Reisezeit berechnen. Im Grunde muss gleichzeitig das Autofahren teurer und die anderen Angebote attraktiver werden, um die Leute aus dem Auto zu kriegen. Es braucht eine Startfinanzierung in ein besseres Alternativangebot, da kommen wir nicht drum herum, selbst wenn wir dafür Schulden machen müssen. Es ist wie in einer chemischen Reaktion, es braucht den Anfangsschub, um aus einem festgefahrenen Zustand herauszukommen. Dafür muss man zusätzliche Einnahmequellen schaffen, indem man die gesellschaftlichen, gesundheitlichen und ökologischen Konsequenzen der Pkw-Nutzung anders berücksichtigt. Außerdem müssen wir stärker in Richtung Nutznießerfinanzierung kommen.

Was heißt das?

Der öffentliche Verkehr darf nicht mehr teurer werden für die Fahrgäste. Wenn aber ein Arbeitgeber davon profitiert, dass Mitarbeiter zu ihm kommen, muss er dafür mehr bezahlen. Das gibt es in anderen europäischen Ländern. Und Gewerbetreibende könnten eine Art Anschlussgebühr zahlen, wenn sie für Kunden oder Zulieferer gut erreichbar sind. Auch bei Immobilieneigentümern muss man darüber nachdenken. Die Grundstückspreise steigen ja zum Beispiel auch, wenn eine S-Bahnstation in die Nähe gebaut wird.

Fehlt echter politischer Willen für die Verkehrswende?

Jedenfalls gibt es nicht genug davon. Lange war das erklärte Ziel der Politik, den Lebensstandard aller Menschen so zu steigern, dass sie sich ein Auto kaufen können. Also investierte man in die Autobahnen und sparte beim ÖPNV. Die Pkw-Nutzung ist volkswirtschaftlich gesehen ein wahnsinniges Zuschussgeschäft – und alle zahlen, auch diejenigen, die gar kein Auto haben. Wir jammern, dass ein besserer ÖPNV zu teuer wäre, leisten uns aber ein riesiges Netzwerk an hochwertigen Straßen und sehr, sehr günstigen öffentlichen Parkraum. Ich sage nicht, dass das Auto böse ist. Manchmal ist es alternativlos oder die effizienteste Lösung. Aber oft ist es einfach auch eine deutsche Gewohnheit.