



# „Keine neuen Parkplätze mehr bauen“

Bernhard Knierrim beschreibt in seinem Buch „Ohne Auto leben“, warum Autofahren nicht nur ein Klima-, sondern auch ein Gerechtigkeitsproblem verursacht und E-Autos keine Alternative sind.

STEFAN VEIGL

Der Berliner Verkehrswissenschaftler Bernhard Knierrim fordert, dass die steuerlichen Begünstigungen von Autofahrern aufgehoben werden und es – analog zum Rauchen bei den Lebensversicherungen – auch für Autofahrer Aufschläge bei der Kranken- und Pensionsversicherung geben sollte.

**SN: Warum hat es das Auto geschafft, binnen 130 Jahren zu einem derart wichtigen Bestandteil unseres Lebens zu werden? Da muss es ja auch viele Vorteile bieten, oder?**

**Knierrim:** Ja. Ein Auto bietet enorme Bequemlichkeit. Ich kann viele Leute und viele Sachen mitnehmen und komme damit fast überallhin. Es hat aber auch enorme Nachteile. Nur: Die Vorteile werden von der Autoindustrie viel stärker hervor-gekehrt. Die meisten verbinden mit einem Auto die Idee von ultimativer Freiheit. Man sieht in der Werbung das Auto diese einsame Küstenstraße entlangfahren, was aber in der Realität fast nie stattfindet, weil das Auto ja viel häufiger im Stau steht.

Auch die Funktion als Statussymbol verliert es ja langsam.

**SN: Was sind aus Ihrer Sicht die Nachteile unserer auto-gerechten Gesellschaft?**

In einer Stadt sind diese Nachteile direkt zu betrachten: Man hat durch Autos viel Lärm und eine riesige Luftverschmutzung. Beides kostet Lebensqualität. Autos nehmen viel Platz weg – wertvollen Stadtraum, der früher zum Spielen für Kinder oder für Gemüseanbau verwendet wurde. Wir haben ein großes Gerechtigkeitsproblem. In Berlin etwa lebt die Hälfte der Haushalte ohne Auto. Als solcher Haushalt habe ich aber sehr viel weniger Anrecht auf Stadtraum. Die Autogesellschaft funktioniert für die gut, die eines haben.

**SN: Wie sieht es mit den Kosten durch Autounfälle aus?**

Österreich hatte in den vergangenen Jahren rund 400. Deutschland rund 4000 Verkehrstote pro Jahr. Zählt man die Schweiz dazu, kommt man fast auf 5000. Das wird als Kollateralschaden abgetan. Das ist aber eine ziemliche Schiefelage in

der Wahrnehmung: Wenn ein Lebensmiretskandal aufkommt, bei dem am Ende gar keine Leben gefehdet sind, gibt es einen riesigen Aufschrei. Genauso bei Terroris-

mus, wo es statistisch gesehen auch um wesentlich weniger Menschenleben geht: Da stecken wir Milliarden in Sicherheitssysteme und beschneiden Bürgerrechte. Und beim Auto? Zu den 4000 Verkehrstoten kommen in Deutschland noch 400.000 Verletzte im Verkehr pro Jahr. Allein die Spitalsbehandlungen und Krankenstände sind ein massiver volkswirtschaftlicher Schaden.

**SN: Wie ließe sich das ändern?**

Eine Forderung progressiver Verkehrswissenschaftler ist, dass diese Kosten nur die Verursacher, also die Autofahrer, zahlen. Sie müssten einen sehr viel höheren Anteil ins Kranken- und Pensionssystem einzahlen – so wie es jetzt schon bei den privaten Lebensversicherungen Aufschläge etwa für Raucher gibt. Auch bei der autobedingten Lärm- und Luftverschmutzung ist es ähnlich. Die sind ja große Verursacher von Herz-Kreislauf- und

Atemwegserkrankungen, für die derzeit aber wir alle zahlen.

**SN: Österreicher fahren im Schnitt pro Jahr 9000 Kilometer mit dem Auto. Wie wollen Sie das ändern, wenn die Menschen gern auf dem Land leben, die Jobs aber oft im Umfeld der nächsten Stadt sind?**

Das kann man nicht von heute auf morgen verändern. Aufgabe von Politik muss es aber sein, die gebauten Strukturen Richtung Zukunftsfähigkeit zu verändern. Man muss die Notwendigkeit für zurückgelegte Autokilometer nicht steigern, sondern vermindern. Derzeit ist aber das Gegenteil der Fall: In Deutschland und Österreich gibt es bei der Lohnsteuer ein Pendlerpauschale. Man bekommt also einen steuerlichen Vorteil, wenn man weit mit dem Auto fährt.

Das Gleiche bei den Einkaufszentren auf der grünen Wiese mit den Großparkplätzen: Die kriegen oft große Förderungen, indem die Kommune die Erschließung zahlt. Das ist falsche Politik. In meinem Buch schreibe ich von der Verkehrspolitik mit den drei V.

**SN: Wofür stehen die?**  
Das erste V steht für die Vermehrung: Die Menschen sollen in puncto Arbeit und Einkaufen möglichst mobil sein, aber ohne Verkehr. Dazu brauchen wir nahräumliche Strukturen. Das zweite V steht für Verlageren des Verkehrs – und zwar vom Auto auf die Öffis und auf den Fuß- und Radverkehr. Erst an dritter Stelle steht das, was im Moment so viel Aufmerksamkeit bekommt, nämlich das Verbessern des Verkehrs: Gemeint sind bessere Schadstofffilter und sparsantere Motoren. Mein Credo ist: Wir dürfen die Leute nicht ganz dem Auto ausliefern.

**SN: Was halten Sie von E-Autos?**  
Elektromobilität ist für mich nur eine begrenzte Alternative. In Deutschland haben wir einen Strommix, der nur zu einem Drittel aus erneuerbaren Energien stammt. Österreich schneidet da ein bisschen besser ab. E-Autos erhöhen die Nachfrage nach Strom und sorgen so indirekt für den Weiterbetrieb von Kohlekraftwerken. Und die Grundprobleme – was Platzbedarf, Unfälle und soziale Exklusion angeht – bleiben bestehen. E-Autos sind daher in Nischen, etwa als Zubringer zu Öffis und als Taxi in der Stadt, besser. Aber bisher wird so getan, also ob sie die Großlösung seien. Aber das sind sie nicht.

**SN: Ein weiterer Ansatzpunkt ist das Wohnen: In Österreich sind pro neuer Wohnung meist zwei Parkplätze vorgeschrieben, ausgeführt oft in Form teurer Tiefgaragen. Muss das sein?**  
Man sollte künftig einfach keine neuen Parkplätze mehr bauen. Das ist eine radikale Forderung. Aber neue Parkplätze ziehen zusätzliche Autos an. In Deutschland gibt es Städte wie Hamburg, die Wohnbauträgern erlauben, statt eines Autoplatzes lieber drei bis vier Fahrradabstellplätze zu schaffen. Ich würde die Bauträger sogar dazu verpflichten.



**Bernhard Knierrim (38)** hat mit „Ohne Auto leben, Handbuch für den Verkehrsalltag“ nach „Essen im Tank“ (2013) bereits sein zweites Buch zum Thema Mobilität geschrieben. Knierrim ist von der Fraktion Die Linke im Deutschen Bundestag.

BILD: SN/MARCO RIEBLER