

„Das private Auto ist nicht mehr das Maß aller Dinge“

Christian Hochfeld im Interview mit der Stuttgarter Zeitung über die Revolution in der Mobilität und darüber, dass die Autobauer die Politik bereits überholt haben

Herr Hochfeld, wer sich zu Fuß aufmacht in Richtung Ihres Büros hier in Berlin-Mitte, der kommt an Massen von Leihfahrzeugen vorbei: E-Roller, E-Mopeds, Fahrräder. Oft stehen die Geräte mitten auf dem Gehsteig. Ist das die Verkehrswende, von der jetzt alle rede
Vor allem die E-Roller werden gerade mit aller Macht in den deutschen Markt gedrückt. Sie allein werden die Verkehrsproblemen in den Städten bestimmt nicht lösen. Trotzdem finde ich gut, dass es immer mehr lokal emissionsfreie Verkehrsmittel gibt. In Kombination mit einem attraktiven Nahverkehr und Maßnahmen wie einer strikten Parkraum-Bewirtschaftung können solche Leihfahrzeuge durchaus einen Beitrag dazu leisten, dass die Bürger vom privaten Auto umsteigen. Derzeit machen sie vor allen Dingen Touristen Spaß.

Sie sehen es nicht als Problem an, dass die Roller den Fußgängern den Platz wegnehmen?

Natürlich ist das ein Problem. Hier zeigt sich aber auch, wie autogepägt unsere Wahrnehmung vom Stadtverkehr ist. In den Städten nehmen nicht Roller oder Fahrräder, sondern vor allem Autos den Raum ein – insbesondere die parkenden Autos. Das scheinen wir aber ganz normal zu finden.

Schauen wir uns mal das große Bild jenseits des Gehsteigs an: Weltweit sind neue Mobilitätsanbieter auf dem Vormarsch. Daimler und BMW haben gerade ihr Geschäft mit Diensten wie Carsharing und Fahrtenvermittlung zusammengelegt. In der Branche ist unfassbar viel Geld unterwegs, Anbieter wie der US-Konzern Uber sind an der Börse deutlich mehr wert als klassische Industriekonzerne. Was ist da los?

Wir werden Zeuge einer Revolution in der Mobilität. Es gibt neue Antriebe wie den Elektromotor, es gibt weltweit operierende Internet-Plattformen und es gibt Smartphones. Das bringt ganz neue Mobilitätskonzepte hervor: Das private Auto mit Verbrennungsmotor ist nicht mehr das Maß aller Dinge. Es schadet dem Klima und der Umwelt, man steht mit ihm ständig im Stau und findet keinen Parkplatz. Zumindest in den Städten kommt es nicht mehr darauf an, ein Auto zu besitzen.

Pressekontakt:

Dr. Fritz Vorholz | Strategische Kommunikation

E: fritz.vorholz@agora-verkehrswende.de | **T:** +49 30 70 01 43 53 05 | **M:** +49 151 15 97 99 76

Worauf denn?

Darauf, Zugriff auf dasjenige Verkehrsmittel zu haben, das in einer bestimmten Situation das zweckmäßigste ist. Das kann ein Auto sein, muss es aber nicht. Vor allem in den USA und in China schaufeln Kapitalgeber enorme Summen in diesen neuen Mobilitätssektor. Dort geht es bisher nicht um Gewinne, sondern um Wachstum.

Was heißt das für Daimler, BMW, Volkswagen und Co.?

Sie geraten gleich von mehreren Seiten unter Druck: von Seiten der Kapitalmärkte, der Kunden, der Konzerne der Plattform-Ökonomie sowie von Zulieferern, die neue Schlüsselkomponenten wie Software oder Batterien für Elektroantriebe herstellen. Die deutschen Autokonzerne haben inzwischen die Zeichen der Zeit erkannt. Sie gehen die Elektromobilität und neue Mobilitäts-Dienstleistungen jetzt mit Macht an. Damit sind sie viel weiter als die hiesige Verkehrs- und Industriepolitik, die im Grunde möchte, dass der Transformationsprozess gemächlich abläuft – in dem Glauben, auf diese Weise viele alte Jobs noch lange halten zu können.

Werden die Autohersteller mit ihre neuen Strategie Erfolg haben?

Ich hoffe es sehr. Ausgemacht ist das aber nicht. Denkbar ist, dass die Anbieter elektronischer Buchungsplattformen künftig die dominierenden Anbieter im Mobilitätsmarkt sein werden. Sie könnten die Autohersteller dann zu Zulieferern degradieren. Und die Plattformen sitzen derzeit nicht in Deutschland oder Europa. Den amerikanischen Fahrdienste-Vermittler Uber haben Sie bereits genannt. Ich habe lange in China gearbeitet. Dort gibt es einen Anbieter namens Didi, der ist zehn Mal so groß wie Uber. Das sind die Konzerne, mit denen sich die klassischen Autohersteller künftig auseinandersetzen müssen.

Warum wird in der Öffentlichkeit eigentlich ständig über den städtischen Verkehr der Zukunft geredet und so selten über die Bedürfnisse der Landbevölkerung?

In den Städten ist der Handlungsdruck am größten in Bezug auf Abgase, Lärm und die Verteilung des öffentlichen Raumes. Was das Land betrifft: Ich gehöre nicht zu denen, die meinen, dass die Leute dort aufs Auto verzichten müssen. Ohne Autoverkehr wird sich der ländliche Raum kaum stabilisieren lassen. Es ist aber schon wünschenswert, dass auch dort die Menschen bald auf emissionsfreie Fahrzeuge umsteigen.

Pressekontakt:

Dr. Fritz Vorholz | Strategische Kommunikation

E: fritz.vorholz@agora-verkehrswende.de | **T:** +49 30 70 01 43 53 05 | **M:** +49 151 15 97 99 76

Auf den Verkehrssektor entfällt ungefähr ein Fünftel der deutschen Treibhausgas-Emissionen. Im September will die Bundesregierung Grundsatzentscheidungen in der Klimapolitik fällen. Was raten Sie ihr?

Deutschland hat in den vergangenen Jahrzehnten zu viel Geld in den Ausbau der Straßen gesteckt und zu wenig in umweltfreundliche Verkehrsmittel wie die Bahn. Das heißt, dass dort jetzt die notwendigen Kapazitäten fehlen und man mit Maßnahmen wie einer Senkung der Mehrwertsteuer auf Bahntickets nicht wirklich weiterkommt. Wenn die Züge voll sind und unpünktlich, werden nicht Millionen von Autofahrern auf die Bahn umsteigen. Deshalb muss jetzt massiv in die Bahn investiert werden. Zuschüsse für den Kauf von Elektroautos, mehr Forschung an alternativen Antrieben und dergleichen sind eine gute Sache. Auch sie werden für sich genommen aber nicht ausreichen, um die Klimaziele zu erreichen.

Das heißt, dass der Energieverbrauch teurer werden muss?

Wir brauchen beides: Eine finanzielle Förderung der klimafreundlichen Mobilität und eine Verteuerung des Verbrauchs fossiler Kraftstoffe. Das würde die richtigen Preissignale für Innovationen und klimafreundliches Verhalten setzen. Der einfachste Weg wäre eine CO₂-Steuer: Wir schlagen vor, Benzin und Diesel in einem ersten Schritt um 15 bis 20 Cent pro Liter zu verteuern. Im Gegenzug würden Privatleute vom Staat eine Art Klima-Prämie erhalten: rund hundert Euro pro Kopf und Jahr. Zudem würde die Stromsteuer so weit wie möglich abgesenkt. Unsere Berechnungen zeigen, dass gerade die unteren Einkommensklassen damit besser und nicht schlechter gestellt würden.

Was ist mit dem Diesel-Privileg, also der niedrigeren Besteuerung von Diesel gegenüber Benzin?

Das sollte schrittweise abgeschafft werden. Die Mehreinnahmen könnte der Staat in den Ausbau der Lade-Infrastruktur und der Verteilnetze stecken und so die Elektromobilität ankurbeln. Auch hier sollte es einen Ausgleich geben: Wenn das Diesel-Privileg fällt, gibt es keinen Grund mehr, Dieselfahrzeuge bei der Kfz-Steuer schlechter zu stellen als Benziner. Hinzu käme eine Bonus-Malus-Regelung bei der Kfz-Steuer: Wer ein besonders klimaschädliches Auto kauft, muss mehr zahlen. Mit diesem Geld könnte der Staat die Zuschüsse für den Erwerb von Elektrofahrzeugen finanzieren. Auch bei der Dienstwagen-Besteuerung bräuchte es eigentlich einen Malus für Fahrzeuge mit hohem CO₂-Ausstoß.

Pressekontakt:

Dr. Fritz Vorholz | Strategische Kommunikation

E: fritz.vorholz@agora-verkehrswende.de | **T:** +49 30 70 01 43 53 05 | **M:** +49 151 15 97 99 76

Sie plädieren vehement für den Ausbau der batterieelektrischen Mobilität. Wer sagt denn, dass das tatsächlich die Antriebstechnologie der Zukunft ist und nicht die Brennstoffzelle, die mit Wasserstoff arbeitet?

Dieses Argument höre ich immer wieder, zum Beispiel von Verkehrsminister Scheuer oder FDP-Chef Lindner. In der Politik scheint der Irrglaube weit verbreitet zu sein, dass es in der Autobranche zugeht wie im Restaurant: Man bestellt Fleisch oder Fisch und beides kommt nach einer Viertelstunde. Doch da sind wir im Autobau schon seit Jahren nicht mehr, die Weichen sind Richtung Batterie gestellt. In Europa kommen in den nächsten drei Jahren etwa 200 Automodelle mit Batterie-Antrieb auf den Markt. In China entstehen gerade gigantische Produktionskomplexe rund um die Batterie. Es kann ja sein, dass die Brennstoffzelle in zehn Jahren marktfähig ist. Aber wenn wir auf längere Sicht Technologie-Offenheit bewahren wollen, müssen wir jetzt den Durchbruch für die batterieelektrische Mobilität hinbekommen. Und zwar gerade in Deutschland mit seiner immer noch starken Autoindustrie. Sollte das nicht gelingen, wird das für alle Beteiligten verdammt unangenehm.

Pressekontakt:

Dr. Fritz Vorholz | Strategische Kommunikation

E: fritz.vorholz@agora-verkehrswende.de | **T:** +49 30 70 01 43 53 05 | **M:** +49 151 15 97 99 76