

Canzler, Weert

Book Part — Digitized Version

Rationalisierung oder Vermeidung von Verkehr?

Provided in Cooperation with:

WZB Berlin Social Science Center

Suggested Citation: Canzler, Weert (1994) : Rationalisierung oder Vermeidung von Verkehr?, In: Werner Fricke, Hans Heinz Zimmer (Ed.): Zukunftstechnologien und gesellschaftliche Verantwortung: Beiträge zum dritten Ingenieurkongress der Friedrich-Ebert-Stiftung und zur zweiten Tagung "Politik und Technik in der Verantwortung" des VDE (Verband Deutscher Elektrotechniker) am 28./29. April 1994 in Köln, ISBN 3-86077-296-1, Friedrich-Ebert-Stiftung, Bonn, pp. 182-186

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/122756>

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.



WZB-Open Access Digitalisate

WZB-Open Access digital copies

Das nachfolgende Dokument wurde zum Zweck der kostenfreien Onlinebereitstellung digitalisiert am Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung gGmbH (WZB). Das WZB verfügt über die entsprechenden Nutzungsrechte. Sollten Sie sich durch die Onlineveröffentlichung des Dokuments wider Erwarten dennoch in Ihren Rechten verletzt sehen, kontaktieren Sie bitte das WZB postalisch oder per E-Mail:

Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung gGmbH
Bibliothek und wissenschaftliche Information
Reichpietschufer 50
D-10785 Berlin
E-Mail: bibliothek@wzb.eu

The following document was digitized at the Berlin Social Science Center (WZB) in order to make it publicly available online.

The WZB has the corresponding rights of use. If, against all possibility, you consider your rights to be violated by the online publication of this document, please contact the WZB by sending a letter or an e-mail to:

Berlin Social Science Center (WZB)
Library and Scientific Information
Reichpietschufer 50
D-10785 Berlin
e-mail: bibliothek@wzb.eu

Digitalisierung und Bereitstellung dieser Publikation erfolgten im Rahmen des Retrodigitalisierungsprojektes **OA 1000+**. Weitere Informationen zum Projekt und eine Liste der ca. 1 500 digitalisierten Texte sind unter <http://www.wzb.eu/de/bibliothek/serviceangebote/open-access/oa-1000> verfügbar.

This text was digitizing and published online as part of the digitizing-project **OA 1000+**. More about the project as well as a list of all the digitized documents (ca. 1 500) can be found at <http://www.wzb.eu/en/library/services/open-access/oa-1000>.

WEERT CANZLER

RATIONALISIERUNG ODER VERMEIDUNG VON VERKEHR?

Vorbemerkung

Es handelt sich bei dem Titel „Rationalisierung oder Vermeidung von Verkehr?“ um eine rhetorische Frage. Angesichts der hohen ökologischen, volkswirtschaftlichen und sozialen Belastungen durch den Verkehr sind zweifellos *alle* Strategien relevant, die eine Erleichterung der Verkehrssituation ermöglichen. Die einschlägigen Prognosen gehen sogar noch von einer Expansion der Verkehrsleistungen aus, vor allem im Straßengüterverkehr und im privaten Freizeitverkehr. In der verkehrs- und umweltwissenschaftlichen Diskussion ist unstrittig, daß die Grenzen des Verkehrswachstums in den westlichen Industrieländern längst erreicht sind. Eine Entkopplung von Verkehrs- und Wirtschaftswachstum hat deshalb für die deutsche und europäische Verkehrspolitik – zumindest auf der deklaratorischen Ebene – hohe Priorität. Daß dabei die Rationalisierung von Verkehrsleistungen nicht gegen die Vermeidung von Verkehr ausgespielt werden darf, ist evident. Wenn es allerdings um eine Hierarchisierung der Strategien geht, die zur Drosselung bzw. tendenziell zur Umkehr der Wachstumsdynamik im Verkehr umgesetzt werden sollen, sollte der Philosophie des Abfallgesetzes gefolgt werden, nach der die Vermeidung der Effektivierung vorzuziehen ist.

Im folgenden werden Thesen zur Zukunft des Verkehrs vertreten¹, die nur eingeschränkt für einen Verkehrsbereich, nämlich für den Autoverkehr, gelten. Ausgangspunkt der Fokussierung auf den Autoverkehr ist die Annahme, daß das Automobil als ein technisches Artefakt mit breiter Funktionalität und hoher Symbolkraft im Zentrum des Diskurses über Verkehr und Mobilität steht. Sozialwissenschaftliche Forschung zur Genese von (Autoverkehrs)Technik muß die ökonomischen, politischen, gesellschaftlichen und kulturellen Rahmenbedingungen für Technikentwicklung ebenso wie das Denken und Handeln der beteiligten Akteure im Blick haben. Beim Autoverkehr fällt besonders die Akzeptanz und Stabilität der ihr zugrundeliegenden technischen Basis, des Universalautos mit Verbrennungsmotors, trotz aller sattsam bekannter Negativeffekte auf. Den Thesen liegen die beiden Fragen einerseits nach der Rolle, die die entscheidenden Akteure des erfolgreichen Automobilismus, die Hersteller, der Staat und die Autofahrerinnen und Autofahrer, spielen, und andererseits nach den technischen Optionen zugrunde, die für eine „Verkehrswende“ von der Automobilität zur Multimobilität von Bedeutung sein können.

Die Akteursanalyse des Automobilismus ist weder Selbstzweck noch intellektuelle Fingerübung. Sie ist vielmehr den Hypothesen geschuldet, daß zum einen die ökologischen und sozialen Kosten einer fortgesetzten Automobilisierung auf Basis der etablierten Techniken, die sich zunehmend auf neue Märkte bisher automobil unterversorgter Regionen

1 Eine ausführliche Darstellung der Thesen findet sich in: Weert Canzler und Andreas Knie: Von der Automobilität zur Multimobilität. Die Krise des Automobils als Chance für eine neue Verkehrs- und Produktpolitik, in: Jahrbuch Arbeit und Technik 1994, hrsg. von Werner Fricke, Bonn 1994

der Erde erstreckt, zum Gegensteuern zwingen, sollen irreversible Schäden nicht weiter vergrößert werden. Zum anderen droht das herkömmliche Automobil und die mit ihm verbundene industriestrukturelle Monokultur in das ökonomische Desaster zu fahren, wenn es unvorbereitet von politischen Restriktionen, Akzeptanzproblemen und faktischer Dysfunktionalität aufgrund seines bisherigen Erfolges getroffen wird.

Thesen zur Krise des Automobilismus

1. Die Automobilhersteller setzen auch mittel- und langfristig auf das bisherige Erfolgskonzept des Universalautos. Damit sind verschiedene Anforderungen verbunden, die von einer Reichweite von mindestens 500 km je Tankfüllung über die Mindesttransportkapazität von vier Erwachsenen plus Gepäck bis zur möglichst hohen Beschleunigungsfähigkeit und Geschwindigkeit reichen. Die Antriebsbasis ist der Verbrennungsmotor. Die Fahrgastzelle und die doppelachsige Ausstattung mit vier Rädern sind die zentralen technischen Bestandteile eines mittlerweile fast einhundert Jahre alten Fahrzeugkonzeptes. Es entspricht im Kern immer noch den Anforderungen, die zu Beginn der Automobilentwicklung Anfang des 20. Jahrhunderts von der kleinen rennbegeisterten Oberschicht an die Hersteller von Automobilen gerichtet wurde, die zudem ein individuelles Reisen gegenüber der gesellschaftlich egalisierenden Eisenbahn vorzog. Man kann dieses Fahrzeugkonzept pointiert als „Rennreiselimousine“ bezeichnen. Die Rennreiselimousine ist jedoch an ihre ökologischen, politisch-administrativen und gesellschaftlichen Grenzen gekommen. Trotzdem halten die Autounternehmen krampfhaft an dem bewährten und über Jahrzehnte erfolgreichen Leitbild der Rennreiselimousine fest. Sie können sich dabei im Kern auch auf die Ansprüche der Nutzerinnen und Nutzer stützen. Das Leitbild der Rennreiselimousine ist das gemeinsame Ergebnis einer permanent reproduzierten Verständigung zwischen der Angebots- und der Nachfrageseite des Automobilismus.

Neben den objektiven Restriktionen für den künftigen massenhaften Autoverkehr hat die Autoindustrie durch ihr Entwicklungsmuster „schneller – schwerer – stärker – teurer“ besonders seit dem Verebben der zweiten Ölpreishöhe in den 70er Jahren das grundsätzlich von allen Akteuren getragene Automobilkonzept überreizt. Beispielsweise stieg die durchschnittliche Motorenleistung zwischen 1975 und 1992 von 62 PS auf 84 PS. Das abschreckendste Beispiel für die motorische Hochrüstung in der deutschen Autoindustrie ist die nicht zuletzt deshalb stark in die Kritik geratene S-Klasse von Mercedes-Benz: 1972 wurde noch eine Motorenpalette von 160 PS bis zum Spitzenmodell von 224 PS angeboten, 1991 lag die Spannweite zwischen dem „Einstiegsmodell“ von 231 PS bis zum 12-Zylinder mit 408 PS. Die Hersteller gerieten in den Teufelskreis von motorischer Aufrüstung und steigenden Sicherheitserfordernissen. Zusätzliche Sicherheitsleistungen für das Auto führen wiederum zu höherem Gewicht, das durch eine weitere Leistungssteigerung beim Antrieb ausgeglichen werden muß, will man die selbstgesteckten Beschleunigungs- und Geschwindigkeitsziele erreichen, usw., usw. Schließlich führt dieses antriebs- und sicherheitstechnische Over-Engineering zu einer Preisdynamik, die der deutschen Autoindustrie gerade in der internationalen Verdrängungskonkurrenz nicht zum Vorteil gereichte.

2. Die Innovationsbemühungen der Autoindustrie konzentrieren sich auf den Produktionsprozeß: Verringerung der Teilevielfalt, Verbesserung der Zulieferer-Produzenten-Struktur, Qualitätsmanagement und Global sourcing sind die aktuellen Stichworte der Rationalisierungsstrategien, die unter dem modischen Label der lean production in der Autoindustrie verstärkt Einzug halten. Hinsichtlich der Produktpalette ist es das Ziel der Autounternehmen, das Angebot auf möglichst viele Marktsegmente auszudehnen. Deshalb werden vermehrt Entwicklungsprogramme für Nischenfahrzeuge und Kleinwagen aufgelegt, die besonders von den deutschen Autoherstellern lange Zeit vernachlässigt worden sind. Diese Strategie der nachholenden Anpassung der Produktpalette wird als Downsizing bezeichnet. Trotz aller Differenzierung und der derzeitigen Downsizing-Tendenz bleibt die Orientierung der Autoproduzenten am Konzept der Rennreiselimousine dominant. Das gilt auch für die Antriebsfrage. Alternative Antriebe sind in der Produktplanung irrelevant. Sie können die Kriterien nach hoher Reichweite und andere unabdingbare Leistungsmerkmale nicht erfüllen. Lediglich anschlussfähige Antriebskonzepte wie der direkteinspritzende Diesel werden realisiert. Die produktionstechnisch so überaus innovationsfreudige Autoindustrie zeigt sich hinsichtlich ihres Produkts überaus konservativ. Die Globalisierung der Autoindustrie und die Verschärfung der Marktsituation haben nicht nur zu weltweiten Kostenreduktionen in der Produktion durch eine intensive Rationalisierung geführt, sie haben zugleich eine Konvergenz der Produkte in den einzelnen Marktsegmenten in bezug auf Design, Qualität, (Sicherheits-)Technik und Preis hervorgebracht. Alle Anbieter optimieren das bewährte Autokonzept. Die Modellpolitik steht unter den rigiden Zwängen der Massenproduktion. Kein Anbieter schert aus dem weltweiten Konsens der Produktoptimierung aus.
3. Die Beharrungs- und Optimierungsstrategien im Weltautomobilbau stehen im krassen Mißverhältnis zu den ökologischen, politisch-administrativen und gesellschaftlichen Problemen, die mit der rasant gestiegenen Automobilisierung verbunden sind. Wegen der drohenden Klimaveränderungen und anthropogenen Treibhauseffekte ist das Automobil mit Verbrennungsmotor nicht beliebig verallgemeinerbar. Die nachgeschaltete Reinigungstechnik, die mit dem Katalysator noch in den 80er Jahren die definitive Lösung der Abgasprobleme versprach, hat sich als unzureichend erwiesen. Der Kat ist in Kaltstartphasen ohne aufwendige Vorwärmtechnik wertlos und funktioniert bei Höchstgeschwindigkeiten und nach vielen Kilometern Fahrleistung oft nur lückenhaft. Insbesondere die CO₂-Emissionen des Autoverkehrs sind mit den bekannten end-of-pipe-Verfahren nicht zu begrenzen. Darüber hinaus belastet der Autoverkehr vor allem die Luft der städtischen Ballungsräume in einem für die Gesundheit der Menschen nicht akzeptablen Maß. Schließlich zerstört der massenhafte Autoverkehr urbane Lebensqualitäten, führt zu zunehmender Versiegelung ökologisch unverzichtbarer Flächen und ermöglicht eine fortgesetzte Zersiedelung der Landschaften an den Rändern von Städten und Ballungsräumen.
4. Auf politisch-administrativer Ebene kommt es einerseits zu einer annäherungsweise Internalisierung der Kosten des Autoverkehrs, d. h. über höhere Mineralölsteuern, Road-Pricing-(Straßengebühren-)Tarife, Entsorgungsgebühren etc. zu einer drastischen Verteuerung des Autofahrens. Neben der deutlichen Verschärfung der steuerlichen Rahmenbedingungen für den motorisierten Individualverkehr wird eine Dezen-

tralisierung der Verkehrspolitik zu einer Vielzahl von lokalen und regionalen Einschränkungen des Autoverkehrs führen. Einer Tendenz der Vereinheitlichung der Rahmenbedingungen im Zuge der europäischen Integration steht zugleich eine Tendenz zur Regionalisierung und Dezentralisierung der Verkehrspolitik gegenüber. Schulemachende Beispiele sind die autofreien Innenstädte von heute. Partielle kommunale Nutzungseinschränkungen für den Autoverkehr werden bei der anstehenden Umsetzung des § 40 des Bundesimmissionsschutzgesetzes wahrscheinlich. Der Sommersmog ist zum größten Teil auf die Konzentration und Diffusion von Autoemissionen zurückzuführen. Nicht zuletzt ist auch die Quotenaufgabe für ultra-low-emission- und zero-emission-Fahrzeuge in Kalifornien ab 1997 von Bedeutung, weil Kalifornien bisher immer eine Vorreiterfunktion für die weltweiten Automobilmärkte ausfüllte. Das herkömmliche Auto verliert im übrigen mit jeder einzelnen Nutzungsrestriktion an Plausibilität als individuelles Universalfahrzeug.

5. Die gesellschaftliche Akzeptanz gegenüber dem überbordenden Straßenverkehr und einem möglichen Ausbau des Straßennetzes ist stark gesunken. Die Belastungen durch den motorisierten Individualverkehr sind bereits zu einem der zentralen politischen Auseinandersetzungen in der Bundesrepublik Deutschland geworden. Gerade weil das Straßennetz nicht wesentlich ausgebaut werden kann und gleichzeitig vermehrt mit lokalen Nutzungseinschränkungen gerechnet werden muß, erhöht sich noch einmal die Gefahr von Staus, Parkplatznot etc. Insgesamt ist trotz – oder vielleicht sogar wegen – Parkraumbewirtschaftung und Verkehrsleit- und -informationssystemen mit der zunehmenden Dysfunktionalität im Autoverkehr auszugehen.

Die Nachfrage auf dem deutschen und europäischen Automarkt hat sich zudem in den 80er und beginnenden 90er Jahren stark differenziert, unter ökologischen Aspekten z. T. mit bedenklichen Folgen. Der Anteil der klassischen Limousine an den deutschen Gesamtzulassungen ist zwischen 1982 von 86 % auf 74 % im Jahr 1992 gesunken. Die Markterfolge von MiniVans, Cabrios, Offroad-Fahrzeugen etc. zeigen den Attraktivitätsverlust des klassischen Fahrzeugkonzepts, obgleich alle diese Nischenfahrzeuge auf der technischen Basis der Rennreiselimousine beruhen. Gleichzeitig vermehren sich die Indizien für eine relevante Nachfrage nach Klein- und Sparfahrzeugen. Darauf deuten neben einer Fülle von Umfrageergebnissen der Marktforschung vor allem die jüngsten Verkaufserfolge von Kleinwagen und schwächer motorisierten Einstiegsmodellen hin. Dieser Trend dürfte mit der überdurchschnittlichen Preisdynamik bei Neuwagen und mit dem tatsächlichen Nutzungsverhalten der weitaus meisten Autolenker zu tun haben. Im Durchschnitt sind 70 % aller täglichen Fahrten mit dem Auto nicht länger als 10 Kilometer und 98 % maximal 50 Kilometer. Angesichts des realen Nutzungsverhaltens ist der Piëch'sche Traum von der Reichweite von 1000 Kilometer je Tankfüllung absurd.

6. Die zuvörderst ökonomische Krise der Autoindustrie könnte für die Unternehmen Anlaß zu einem tiefgreifenden Kurswechsel in der Produktentwicklung und in den Marktstrategien sein. Derzeit konzentrieren sich allerdings alle deutschen Autohersteller – mit Ausnahme von Daimler-Benz, wo es aus anderen Gründen Probleme gibt – auf ihr Kerngeschäft. Eine bewußte Diversifizierung der Unternehmensaktivitäten als Unternehmenspolitik findet nicht statt. (Obgleich die Autounternehmen intern bereits viel di-

versifizierter und erfolgreich dienstleistungsbezogener sind, als gemeinhin und in der Selbstwahrnehmung gesehen wird.) Bei aller produktbezogenen Innovationsträgheit und trotz der technischen Überinterpretation des Leitbildes der Rennreiselimousine durch die Automobilhersteller ist jedoch eine „Verkehrswende“ nur gemeinsam mit der Autoindustrie denkbar. Voraussetzung ist allerdings, daß sich die Unternehmen von ihrer Produktmonokultur lösen und große Schritte auf dem Weg zum umfassenden Mobilitätsanbieter machen. An die Stelle des einseitigen Leitbildes der Rennreiselimousine muß das Leitbild der Multimobilität treten, das auf die Stärken der verschiedenen Verkehrsträger zielt. Zur Multimobilität gehören auf der Produktebene die Entwicklung und Produktion von Systemen des Öffentlichen Verkehrs, die Etablierung von Verkehrsdienstleistungen und nicht zuletzt die Entwicklung und Produktion eines verbrauchsverminderten, zuverlässigen und leichten Automobils für den bevorzugten Einsatz in verkehrsinfrastrukturell nicht erschlossenen Regionen. Eine Wende zum Verkehrsdienstleister wäre dabei nicht nur kriseninduziert. Die Bedingungen zur Ausweitung der Aktivitäten der Automobilunternehmen sind auch vor dem Hintergrund der Bahnreform in Deutschland günstig. Warum sollten sich bisherige Autohersteller nicht zum Betreiber von Bahnstrecken und regionalisierten Nahverkehrsverbänden wandeln!