

fairkehr

4
2023

Menschen.
Nachhaltig.
Mobil.
Das VCD-Magazin

Straßen für Kinder

TITEL | Für selbstständige Kinder
POLITIK | Interview Oliver Krischer
REISE | Kunst und Kultur



VCD 

Mobilität für Menschen.

Interview

„Wir können vieles einfacher machen.“

Was kann ein grüner Landesverkehrsminister in seinem Land bewegen, wenn der Bundesverkehrsminister von der FDP blockiert? Interview über Spielräume in NRW mit Oliver Krischer.



Foto: Marcus Gloger

Oliver Krischer ist seit Juni 2022 Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen. Für 2023 und 2024 wurde Krischer zum Vorsitzenden der Verkehrsministerkonferenz der Länder gewählt.

fairkehr: Sie sind Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr. Wie kommen Sie damit klar, drei verschiedene Hüte aufzuhaben?

Oliver Krischer: Dieser Zuschnitt war eine sehr bewusste Entscheidung. Heute ist es selbstverständlich, dass Klimaschutz und Wirtschaft zusammengehören – auch auf Bundesebene. Bei den scheinbaren und realen Konflikten zwischen Umwelt und Verkehr können wir jetzt versuchen, Lösungen zu finden, bevor die üblichen Diskussionen losgehen, etwa der Streit

um den Artenschutz, den es bei jedem Verkehrsprojekt gibt – egal ob Schiene, Radweg oder Straße. Unser Ziel: Ein guter Infrastrukturausbau, der die Natur nicht schädigt und der vielleicht sogar einen Mehrwert für die Natur schafft.

Klappt das in Ihrem Haus so, wie Sie es sich vorgestellt haben?

Damit kommen wir gleich zu Ihrer übergeordneten Frage: Viele Gesetze und Regeln werden auf Bundesebene gemacht. Trotzdem können wir hier im Land eine ganze Menge Dinge einfacher machen. Die Akzeptanz bei den Naturschutzverbänden ist größer, weil sie sehen, dass wir einen besseren Ausgleich und Ersatz gleich mit einplanen. Auch in der praktischen Arbeit läuft es schon sehr viel besser. Wenn im Haus Kollegen aus der Umwelta Abteilung mit den Verkehrsleuten zusammensitzen, habe ich schon öfter den Satz gehört: „Da hätten wir ja schon vor Jahren drüber sprechen können.“ Mit dem neuen Ressortzuschnitt ist vieles einfacher, als wenn das Verfahren über Häusergrenzen hinweggeht.

Sie haben im Koalitionsvertrag ambitionierte Ziele formuliert. Zum Beispiel: 60 Prozent Erhöhung des ÖPNV-Angebotes bis 2030. Wie geht man so ein deutliches Ziel an? Welche Erfolgsfaktoren sind messbar?

Erfolgsfaktoren sind die Zahlen, die wir vorgegeben haben. Wenn aber in Berlin eine Politik

gemacht wird, die uns nicht voranbringt, dann wird das hier auch schwer. Wesentliche Fortschritte haben wir erreicht. Nehmen Sie das Deutschlandticket, das eine Revolution ist und das auch entsprechende Fahrgastzuwächse bringt. Wir haben im Moment in NRW so viele Menschen im ÖPNV wie noch nie. Jetzt sind wir dabei, das Angebot überall auszuweiten, zum Beispiel durch die Reaktivierung einzelner Bahnstrecken. Städte mit mehr als 20 000 Einwohnern, die keinen Bahnanschluss haben, sollen an Schnellbusnetze angeschlossen werden.

Die Reaktivierung von Schienenstrecken wird innerhalb Ihres geplanten Zeitraums nicht klappen.

Bei der Schiene kämpfen wir mit dem Problem, dass die Infrastrukturmaßnahmen ewig dauern. Gar nicht, weil die Planungen so lange brauchen. Es ist ungeheuer komplex, die verschiedenen Akteure, die Deutsche Bahn, Verkehrsverbände, Bund und Land zu einer gemeinsamen Finanzierung zu bewegen. Dieses Thema bearbeite ich als Vorsitzender der Verkehrsministerkonferenz mit Nachdruck. Da, wo es dringlich ist, Stichwort Städte über 20.000 Einwohner, bauen wir ein Schnellbus-System auf. Ergänzend dazu gibt es schon eine Reihe von Schnellbuslinien, die das Land fördert.

Die Erhöhung des Angebotes im öffentlichen Verkehr hängt an der Finanzierung. Heute fällt in NRW jeder zwanzigste Zug aus. Wie wollen Sie da den Halbstundentakt schaffen, der im Koalitionsvertrag steht?

Die zukünftige Finanzierung des öffentlichen Verkehrs ist ein Riesenproblem. Aber die akuten Probleme der Zugausfälle haben andere Ursachen. Das eine ist die kaputte Infrastruktur, die unzählige Baustellen bedingt. Bei der Schiene ist das noch herausfordernder als bei der Straße. Das andere große Problem ist, dass der Fachkräftemangel die Branche voll erwischt hat und man in der Vergangenheit nicht auf Ausbildung und Qualifizierung gesetzt hat. Wenn ich am Bahnsteig stehe, würde ich sagen, jedes zweite Mal ist inzwischen Personalausfall der Grund für Zugausfall oder Zugverspätung.

Sind Sie noch viel mit der Bahn unterwegs?

Ja, natürlich, ich fahre regelmäßig. Die Probleme sind nicht wegzudiskutieren. Bei den Baustellen arbeiten wir die Versäumnisse von Jahrzehnten ab. Wir haben Gleisanlagen, die sind tatsächlich aus des Kaisers Zeit, das ist kein Scherz. Etliche Brücken haben das Alter von hundert Jahren deutlich überschritten: Dass die irgendwann kaputtgehen, ist klar. Es ist einfach viel zu viel vernachlässigt worden.

Beim Personal müssen wir mehr ausbilden. Mein Vorgänger Hendrik Wüst hatte schon damit begonnen: Die Qualifizierung von Zugführerinnen und Zugführern, auch die Ausbildung von Zugbegleitpersonal kommt voran. Gott sei Dank interessieren sich die Leute für den öffentlichen Verkehr. Inzwischen haben wir eine dreistellige Anzahl von Menschen ausgebildet und das bringt eine merkliche Entlastung. Doch so sehr ich den Zustand bedauere und gerne verkünden würde: Ab morgen wird alles besser: Die Erblast ist da, es wird ein paar Jahre dauern, und so lange werden wir noch viele Schwierigkeiten haben.



fairkehr-Chefredakteurin Uta Linnert und fairkehr-Kolumnist Martin Unfried beim Interview im Landesverkehrsministerium NRW. Foto: Marcus Gloger

Um das Deutschlandticket ist ein Machtkampf zwischen Bund und Ländern ausgebrochen. Bis Oktober müsse Klarheit über Preis und Finanzierung herrschen, sagen Sie. Ist es vorstellbar, dass eine Fortführung des Deutschlandtickets scheitert?

Was fehlt – und das ärgert mich – ist eine verbindliche Zusage des Bundes, dass er auch 2024 die hälftigen Kosten übernimmt. Der Bund hat zugesagt, den gleichen Anteil wie die Länder zu zahlen. Das sind 1,5 Milliarden Euro. Im Moment – nach drei oder vier Monaten Deutschlandticket – kann niemand wirklich substanziell sagen, was an Defiziten bei den Verkehrsunternehmen anfällt. Liegt der Betrag oberhalb der drei Milliarden haben die Länder zugesagt, die Fehlbeträge zur Hälfte zu übernehmen. Der Bund hat das bisher nicht getan. Das geht nicht! Man kann nicht ein Produkt wie das Deutschlandticket erfinden und andere sollen es dann finanzieren. Ich erwarte von einem Bundesverkehrsminister, dass er bei der Bundesregierung die finanzielle Absicherung organisiert.

Sie sagen, dass der Bund seiner Zusage zur Finanzierung des Deutschlandtickets nicht nachkommt.

Das erlebt man leider beim Bund immer wieder. Ich könnte noch weitere Beispiele aufzählen. Das ist ärgerlich und führt zu Vertrauensverlust bei den Bürgerinnen und Bürgern. Wenn zum Beispiel zu Hause die Entscheidung ansteht, ob ich ein zweites Auto kaufe oder mich darauf verlasse, dass es das Deutschlandticket gibt, dann ist es doch blöd, wenn in der Presse steht, die würden sich um die Finanzierung kloppen.

Mehr als 200 000 Menschen haben eine VCD-Petition für den Erhalt des Deutschlandtickets zum Preis von 49 Euro unterzeichnet. Darüber hinaus fordert der VCD ein Sozianticket für 29 Euro. Wie stehen Sie dazu? Und was ist mit den Studierenden?

Das Studierenden-Ticket ist ein sehr großes Ärgernis. Wir haben bisher solidarfinanzierte Modelle deutschlandweit an sehr vielen Hochschulen. Diese sind nicht mehr zukunftsfähig,

weil der Preisabstand zwischen regionalem Studiticket und dem Deutschlandticket zu klein ist. Die 16 Verkehrsminister der Länder haben sich deshalb auf ein deutschlandweites Semesterticket verständigt. Das würde sogar Kosten sparen. Die Verpflichtung des Bundes zum Modell steht weiterhin aus. Ich kann mir das nur so erklären, dass Wissing auf der Bremse steht, weil die FDP immer gegen dieses Solidarticket war. Die Länder lösen die Probleme pragmatisch. Nur der Bundesverkehrsminister blockiert weiter.

*So ähnlich geht es auch den Kommunen, die die Initiative „Lebenswerte Städte und Gemeinden“ für Tempo 30 unterstützen. Über 900 Bürgermeister*innen aller Parteien sind darin vertreten. Auch da steht Herr Wissing auf der Bremse. Können Sie den Kommunen als Vorsitzender der Landesverkehrsministerkonferenz Rückendeckung geben?*

Es ist völlig richtig, die Analogie zu ziehen: Auch da steht der Bundesverkehrsminister mit beiden Beinen auf der Bremse. Die Landesverkehrsministerkonferenz hat dazu einen sehr klaren Beschluss gefasst: Wir wollen, dass die Kommunen Handlungsfreiheit haben. Unser Druck hat immerhin bewirkt, dass es eine Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und der Straßenverkehrsordnung gibt. Herr Wissing ist zwei, drei kleine Schritte gegangen, aber die Länder wollen mehr. Wir werden das auf der Verkehrsministerkonferenz im Oktober in Köln weiter diskutieren.

Zum Radverkehr finden wir im Koalitionsvertrag ebenfalls deutliche Ansagen: Erhöhung des Modal Split bis 25 Prozent. Wie sieht es aus mit dem Ausbau der Radwege, kann man diesen Fortschritt auch dokumentieren?

Ja natürlich. Wir haben das in NRW mit dem Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz gesetzlich verankert. Es schließt klare Evaluierungskriterien ein. Wir haben uns vorgenommen, 1 000 km neue Radwege zu bauen. Das ist ein sehr ehrgeiziges Ziel, aber im ersten Jahr liegen wir einigermaßen im Plan, was den Zubau angeht. Eine große Herausforderung sind die Radschnellwege.

Wir selbst haben 2014 am Infolyer für den RS1 mitgearbeitet. Damals gab es zehn Kilometer Radweg. Heute sind erst 17 von 115 Kilometern gebaut. Bitte erklären Sie uns, warum es da gar nicht vorangeht.

Das habe ich mich selbst gefragt, als ich dieses Amt angetreten habe. Hätte man in früheren Jahrzehnten so Autobahnen gebaut, gäbe es heute noch keine. Wir haben völlig gesplittete Zuständigkeiten. Diese noch zu ändern, macht jetzt allerdings keinen Sinn mehr. Radschnellwege müssen von einer Hand geplant werden. Das zeigt eben, wenn man ehrlich ist, dass man damals die Radschnellwege zwar toll fand, sie aber keine wirkliche Priorität hatten. Sonst wäre man organisierter vorgegangen.

Gibt es ein besseres Beispiel?

Überall da, wo Kommunen selbst ein großes Interesse haben, läuft es besser. Beispiel Bürgerradwege. Wo Menschen vor Ort selbst das Projekt in die Hand nehmen, kommen wir hervorragend voran.

*Bürgerradwege sind schön, die Wuppertaler Nordbahntrasse ist ein Paradebeispiel. Aber ist es nicht schade, dass der Verkehrsminister sagen muss, es liefere nur, wenn die Bürger*innen es selbst in die Hand nähmen?*

Sie sind es ja nicht allein, sondern die Stadtverwaltung macht mit, das Land, unterstützt

und finanziert. Der Regelfall sieht so aus, dass Initiativen die Kommune bei den Planungsaktivitäten unterstützen und das Vorhaben anschieben. Ein Riesenproblem beim Radwegebau ist der Grunderwerb: Wir reden hier oft über wenige Quadratmeter. Bei straßenbegleitenden Radwegen scheidert es manchmal an einer Entschädigung von unter 100 Euro. Ich höre dann: „Warum soll ich für diesen Betrag verkaufen, mache ich nicht.“

Warum dauert der Ausbau der Radschnellwege so lange?

Ein Problem ist der sehr hohe Standard, den man für Radschnellwege gewählt hat. Der ist für Radfahrende natürlich toll, führt aber gerade im Ruhrgebiet, in einer dicht besiedelten



Region, zu erheblichen Konflikten, die das Ganze wirklich sehr kompliziert machen.

Oliver Krischer fordert vom Bund klare Zusagen für die Finanzierung des Deutschlandtickets.

Wir haben noch ein Spezialthema: Speed-Pedelecs. Hat die Landesregierung entschieden, den schnellen Elektrorädern die Radwege freizugeben?

Nein, das haben wir nicht. Das ist falsch. Wir tun genau das, was die Städte-Initiative sagt: Wir legen die Entscheidung in die Hände der Kommunen. Und wenn die Kommune sagt: Wir haben einen Radweg, der ist so gut ausgebaut, wir haben einen Bedarf und wir sind der Meinung, das macht Sinn, dann kann die Kommune diesen Radweg auch für S-Pedelecs freigeben.

Beim Straßenbau soll Sanierung Vorrang vor Neubau haben. Die Ampel in Berlin hat Verkehrsminister Wissing gestattet, 144 Projekte für den schnelleren Autobahnausbau voranzutreiben

Warum haben Sie den 66 Vorhaben in NRW zugestimmt?

Wir haben zugestimmt, weil wir überhaupt nicht beurteilen können, welche Auswirkung eine Nichtzustimmung zu den einzelnen Projekten gehabt hätte. Das war meine Auseinandersetzung mit Wissing, und ich finde, dass die Ampelkoalition dabei kein glückliches Bild abgibt. Man soll als Landesverkehrsminister zu Autobahnprojekten Stellung nehmen, ohne Sachinformationen zu bekommen. Wir wollen nicht dafür verantwortlich sein, das gesamte Paket ausgebremst zu haben. Zumal zur Hälfte Sanierungsprojekte dabei waren, die wir brauchen. Deshalb haben wir am Ende gesagt, wir machen das.

Werden alle Projekte umgesetzt und wie sieht es mit dem Vorrang der Sanierung aus?

Ich wünschte mir, auf Bundesebene gäbe es eine klare Priorität. Wegen des vielen Lkw-Verkehrs sind die Autobahnbrücken noch kaputter als unsere Brücken der Bundes- und Landesstraßen: Was wir bei der Rahmedebrücke in Lüdenscheid erlebt haben, soll uns nicht noch einmal passieren. Allerdings bin ich nicht sicher, ob das in Berlin garantiert ist. Wir versuchen in NRW eine klare Politik zu machen: Zuerst wird saniert, zuerst die Brücken, für die wir verantwortlich sind. In NRW ist Straßen. NRW für rund 6400 Brücken zuständig. Der Anteil der zu erneuernden oder zu verstärkenden Brücken liegt bei unter 5 Prozent.

In Bonn kämpft eine Initiative gegen eine Brücke: Renovierung mit mehr Fahr- und Abbiegespuren, eine Monsterschneise mitten durch die Stadt, ohne Radweg.

Das ist der berühmte Tausendfüßler. Da haben wir das Problem, dass die Planung schon läuft und man Sorge hat, das Planfeststellungsverfahren neu aufrollen zu müssen, nähme man von den geplanten Spuren zwei für das Fahrrad. Der Bundesverkehrsminister stellt sich auf diesen Standpunkt, die Bonner Oberbürgermeisterin Katja Dörner und ich sehen das anders: Wir glauben es nicht. Das ist die Auseinandersetzung in Bonn.

Was sind Ihre Forderungen an die Ampel?

Mich ärgert an Berlin, dass nicht endlich der Bundesverkehrswegeplan überarbeitet wird, obwohl das im Koalitionsvertrag der Ampel vereinbart ist. Da finden sich Projekte, von denen viele sicherlich nicht realisiert werden, weil dafür weder das Personal noch das Geld vorhanden ist. Den Bundesverkehrswegeplan müssen wir endlich ins 21. Jahrhundert bringen – und die Projekte mit einer modernen Verkehrspolitik verbinden auch damit Städte und Gemeinden Planungssicherheit für ihre Stadtentwicklung bekommen. Das wäre dringend erforderlich. Aber das passiert halt gerade nicht.

Der VCD hat zu diesem Zweck einen Entwurf für ein Bundesverkehrsmobilitätsgesetz vorgelegt, das Umweltaspekte und Klimaschutz bei Mobilitätsprojekten von der Planung bis zur Realisierung berücksichtigt.

Genau so muss es sein.

Der Deutsche Städte- und Gemeindebund hat vorgerechnet, dass die Kommunen in den nächsten Jahren 300 Milliarden Euro für Verkehrswege und den öffentlichen Personennahverkehr aufbringen müssen. Allein werden die Kommunen das nicht stemmen können. Wo könnte das Geld herkommen?

Wir brauchen endlich klare Vereinbarungen über die Finanzierung des ÖPNV, damit die Zuverlässigkeit verbessert und der Ausbau weiter vorangetrieben werden. Und wir müssen die Gesamtfinanzierung des ÖPNV endlich auf solide Füße stellen. Dies wird ein Thema der nächsten Verkehrsministerkonferenz im Oktober in Köln sein. Denn bislang drückt sich der Bund um die Antworten. Der Bund muss den Mut aufbringen, umweltschädliche Subventionen abzubauen. Wo das Geld herkommen könnte? Die steuerlichen Vergünstigungen durch das Dienstwagenprivileg sollten wie in jedem anderen Land der Welt endlich gedeckelt werden bis zur Größe eines normalen Mittelklassewagens. Das hätte einen Klimaeffekt, und der Staat könnte drei bis vier Milliarden Euro einsparen. Wenn das nicht gewollt ist: Das Umweltbundesamt hat eine lange Vorschlagsliste für den Abbau umweltschädlicher Subventionen in Höhe von 30,8 Milliarden Euro allein für den Verkehrssektor. Die Ampel hat vereinbart, sich diese Liste vorzunehmen.

Interview: Uta Linnert, Martin Unfried

Kommentar

Nachsteuern im Verkehr

Der VCD fordert mehr Geld für ÖPNV und Radverkehr im Verkehrsetat. Der Verkehrsminister müsste dafür die umweltschädlichen Subventionen streichen.



Busse und Bahnen in Schuss zu halten, kostet Geld. Auch neue Verbindungen und Takte brauchen eine dauerhaft garantierte Finanzierung. Foto: Uta Linnert

Wir haben den Eindruck, dass die Bundesregierung den Klimaschutz im Verkehr praktisch aufgegeben hat. Denn um die Klimaziele zu erreichen, müsste sie massiv nachsteuern. Durch das Streichen der jährlichen Sektorziele sowie völlig unambitionierte Maßnahmen in ihrem eigenen Klimaschutzprogramm nimmt sie den Verkehr aus der Verantwortung. Wollen wir die Erderwärmung begrenzen, müssen alle Sektoren ihren Beitrag zur CO₂-Reduktion leisten – gerade der Verkehr. Die aktuellen Extremwetterereignisse weltweit zeigen uns, was passiert, wenn sich das Klima ändert.

Anfang September hat der Bundestag über den Verkehrsetat des kommenden Jahres verhandelt, den größten Investitionstopf innerhalb des Haushalts. Der VCD fordert, dieses Geld vor allem für die Verkehrswende einzusetzen, statt es für neue Autobahnen auszugeben.

Wir begrüßen, dass die lange geforderte Investitionsoffensive für die Schiene sich langsam auch in den Zahlen widerspiegelt. Immerhin fast 16 Milliarden Euro sollen im kommenden Jahr in die Schiene fließen. Das ist deutlich mehr als in den vergangenen Jahren. Allerdings bedient sich der Bund dabei aus zahlreichen verschiedenen Töpfen – Transparenz sieht anders aus. Denn vier Milliarden stammen dabei aus dem Klima- und Transformationsfonds, dessen Wirtschaftsplan erst noch beschlossen werden muss. Wichtig ist, dass dies kein Strohfeuer bleibt: Der Bund muss die Investitionen dauerhaft garantieren. Um losgelöst von Haushaltsjahren eine langfristige Finanzierung zu sichern, braucht es einen Schienen-Investitionsfonds, wie ihn auch die Beschleunigungskommission Schiene

fordert, an der der VCD beteiligt war. Sonst bleiben die versprochenen 45 Milliarden Euro bis 2027 ein Lippenbekenntnis.

Beim Radverkehr will die Regierung kürzen. Im Haushaltsentwurf hat sie die Mittel von 750 Millionen im Jahr 2022 auf aktuell 400 Millionen Euro nahezu halbiert – trotz aller Versprechen Minister Wissings, Deutschland zum Fahrradland machen zu wollen. Um den Anteil des Radverkehrs so zu erhöhen, wie es im Nationalen Radverkehrsplan aufgeführt ist, wäre jährlich mindestens eine Milliarde nötig – also das Zweieinhalbfache des geplanten Budgets. Diese Forderung unterstützen nicht nur zahlreiche Umwelt- und Verkehrsverbände, sondern auch die Verkehrsministerkonferenz.

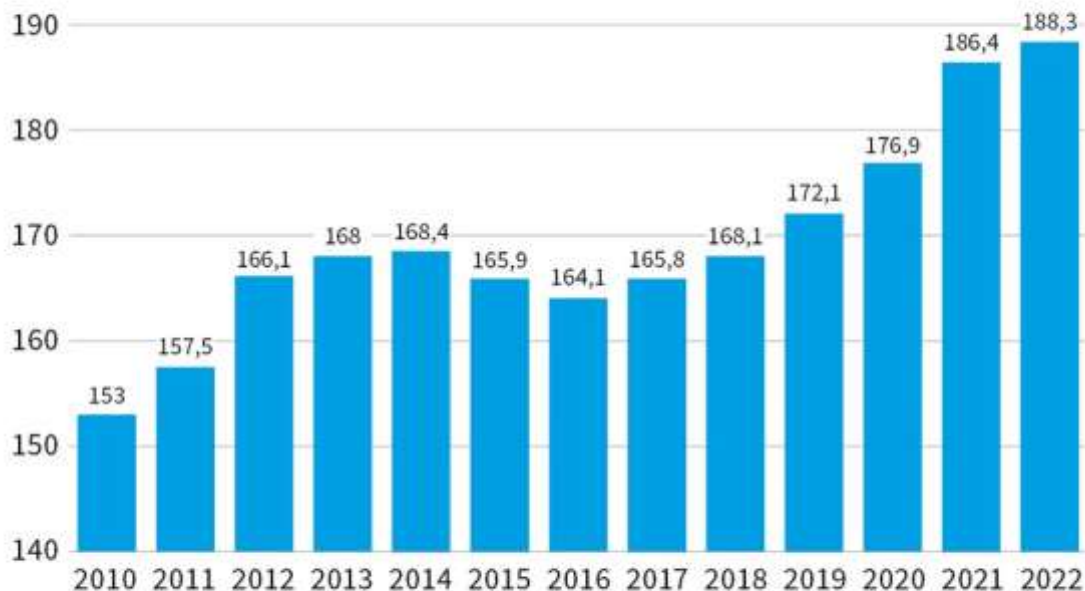
Nicht zuletzt braucht es mehr Geld für eine Angebotsoffensive im öffentlichen Nahverkehr, damit das Deutschlandticket gesichert und auch auf dem Land zum Erfolg wird. Geld ist genug da. Die Bundesregierung müsste nur endlich den Abbau klimaschädlicher Subventionen angehen, den sie im Koalitionsvertrag vereinbart hat. Der Bund fördert Dienstwagen, Dieselkraftstoff oder das Pendeln mit deutlich mehr als zehn Milliarden Euro jährlich. Davon profitieren überwiegend Besserverdienende auf Kosten aller Steuerzahler – und der Umwelt.

Michael Müller-Görnert, verkehrspolitischer Sprecher des VCD

Drama

Mehr junge Leute kaufen Autos

**Pkw pro 1 000 Personen in der Altersgruppe 18–24 Jahre
(als Halter der Fahrzeuge)**



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt (KBA)

Die Zahlen, die beim VCD zu Sorgenfalten führen, lösten beim Bundesverkehrsministerium Jubel aus: „Jung & unabhängig – Zahl der jungen Autobesitzer in Deutschland steigt!“ twitterte das Ministerium mit Ausrufezeichen. Minister Wissing hatte zuvor schon geschrieben: „Diese Zahlen sprechen eine klare Sprache. Sie bestätigen unsere

Erkenntnisse und unsere Verkehrspolitik.“ Dass das Ministerium absolute mit relativen Zahlen verwechselte – geschenkt. Trotzdem muss man Wissing Recht geben: Es ist seine Politik und die seiner Vorgänger, die junge Menschen ermuntert, sich ein Auto zu kaufen – mit Dieselsubventionen, Entfernungspauschale oder Kaufprämien für E-Autos. Aber ist es auch richtig? Wer auf dem Land wohnt, hat oft gar keine andere Wahl, als Auto zu fahren. In Großstädten wie Hamburg, Bremen oder Berlin besitzt nur rund die Hälfte der unter 25-Jährigen einen Führerschein, während es in Bayern oder Rheinland-Pfalz mehr als 90 Prozent sind. Darum ist es wichtig, auch auf dem Land attraktive Angebote jenseits des eigenen Autos zu schaffen. Dafür setzt der VCD sich ein.

Platz für Menschen

Automatisch parken in Amsterdam

Amsterdam baut ein automatisiertes unterirdisches Parkhaus, um über der Erde Platz für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen zu schaffen.



Zwischen Straße und U-Bahn-Station finden in der Amsterdamer Vijzelgracht jetzt 270 Fahrzeuge Platz. Visualisierung: Lödige Industries

Die Niederlande sind bekannt als Vorreiter für schicke, praktische, unterirdische Fahrradparkhäuser. Doch auch beim Thema Autoparken hat unser Nachbarland gute Lösungen parat, zum Beispiel in der Hauptstadt. Um mehr Platz für Fußgänger*innen, Radfahrende, öffentliche Verkehrsmittel, Grünflächen und zum Spielen und Erholen zu schaffen, baut Amsterdam regelmäßig Parkplätze ab. Und wohin dann mit den Autos? Darauf hat die Stadt schon länger eine Antwort gefunden: Ab unter die Erde! Und zwar mit automatischen Parksyste men, entwickelt von einem deutschen Hersteller.

Autobesitzer*innen fahren ihren Pkw in eine oberirdische Glaskabine und steigen aus. Dann transportiert das Parksysteem das Auto vollautomatisch unter die Erde und parkt es auf einem freien Stellplatz. Dadurch können die Autos deutlich dichter aneinander geparkt werden, als wenn Menschen sie rangieren müssten.

Ende August hat Amsterdam das größte der über 30 automatischen Parkhäuser in Betrieb genommen, direkt im historischen Grachtenviertel. Anwohner*innen aus den umliegenden Stadtteilen können seitdem 270 Fahrzeuge in einem Untergeschoss zwischen der Straße Vijzelgracht und der darunter liegenden U-Bahn automatisch einparken lassen.

VCD aktiv

Das kleinste Festival der Welt

Am 15. September organisierte die VCD-Aktion 12qmKULTUR ein buntes Kulturprogramm auf dem Platz vor dem Verkehrsmuseum Dresden.



Hier ist was los: Am 15. September bespielte der VCD die Fläche vor dem Verkehrsmuseum Dresden mit seiner Aktion 12qmKULTUR. Foto: VCD/Alexandre Berger

Am 15. September verwandelte das Team „Straßen für Menschen“ vom VCD-Bundesverband aus Berlin zusammen mit der VCD-Ortsgruppe Dresden den Platz vor dem [Verkehrsmuseum Dresden](#) in eine Bühne. Einen Nachmittag lang bespielten sie mit der Aktion 12qmKULTUR eine Fläche in der Größe von sechs Parkplätzen mit einem bunten Kulturprogramm. Es gab Live-Musik von Folk bis Rap, ein Verkehrsquiz, bei dem die Besucher*innen ihr Wissen zum Thema nachhaltige Mobilität testen konnten, und die Gelegenheit, ein sogenanntes Gehzeug auszuprobieren. Dieser Holzrahmen zum

Umhängen in der Größe eines Autos macht sichtbar, wieviel wertvollen Raum wir an Blechkarossen verschenken. Schließlich ist ein durchschnittlicher Parkplatz zwölf Quadratmeter groß und die Autos stehen dort im Schnitt 23 Stunden pro Tag ungenutzt herum.

Die Zusammenarbeit des VCD mit dem Verkehrsmuseum kam über die Vorbereitung der aktuellen Ausstellung „Move!“ zustande, die noch bis zum 7. Januar 2024 in Dresden zu sehen ist. Das Museum zeigt darin die Anfänge des Verkehrs in den Städten, als sich Fußgänger kreuz und quer zwischen Portechaisenträgern, Motor- und Pferdewagen, Leiterwagen, Gasstraßenbahnen und vielen weiteren Verkehrsmitteln tummelten, die wir heute kaum noch kennen.

Weil die Folgen des Siegeszuges des Automobils in den Städten unübersehbar sind, zeigt die Ausstellung, welche Ideen und Versuche es gibt, um städtisches Leben und Verkehr wieder in Einklang zu bringen. Und sie will auf anregende und interaktive Weise Lust machen, darüber nachzudenken, was eine lebenswerte Stadt ausmacht und wie wir künftig leben wollen: eine perfekte Bühne für die [VCD-Aktion 12qmKULTUR](#).

Kolumne 4/2023

fairkehr^t

Sommer, Salto, Seilbahn

Kolumnist Martin Unfried schreibt über schlechte Laune, die in diesem Sommer allorts reichlich vorhanden war.



Das Glück liegt auf dem Radweg, probieren Sie es aus! Foto: Christian Oeser

Viel schlechte Laune. Das fiel mir auf im Sommer in Deutschland. Viele Leute sind anscheinend ganz schön schlecht drauf, irgendwie angefressen, nervös, und einige sagten zu mir, alles gehe den Bach runter. Das Land am Ende. Die Regierung unfähig. Die Wirtschaft vor dem Abgrund. Alle wollen AfD wählen. Die Zeitungen alarmiert. Das ist im europäischen Vergleich ganz besonders interessant, da nicht mal das Wetter in diesem Sommer besonders katastrophal war. Es gab keine großen Überschwemmungen und auch keine tödliche Hitze. Und die Leute bekommen immer noch von der „unfähigen“ Regierung Strom und Gas subventioniert. Das Kindergeld ist doppelt so hoch wie in den Niederlanden. Und für 49 Euro kann man einen Monat rumfahren. Auch das gibt es bei uns in den Niederlanden nicht. Da ist das Bahnfahren sackteuer.

Ein besonders interessantes Leitmotiv, das ich mehrmals hörte: „Nur die Deutschen sind so blöd!“ Das hat mich dann doch irritiert. Erklärung: Mit den Heizungen, der Zerstörung der Autoindustrie, der Inflation, dem Gendern und den Kosten, die uns über den Kopf wachsen. Nur die Deutschen: so blöd. Mir scheint, ein paar Jahre im Ausland würde manchen Deutschen ganz guttun. Tatsächlich gibt es in Deutschland Leute, die zu wenig verdienen und kaum über die Runden kommen. Aber die Klagenden, die ich sprach, nagten gar nicht am Hungertuch. Dieses Phänomen wurde von Bekannten bestätigt. Nachbarn mit schicken Autos und reichlich Wohneigentum seien plötzlich sowas von anti, irgendwie aggressiv. Jeder bedrohte Parkplatz sei Anlass zur Massenhysterie.

In der Zeitung las ich, dass Psychologen von einer Art posttraumatischer Belastungsstörung sprechen. Wegen Corona, Krieg, Strompreisen, des frühen Ausscheidens bei verschiedenen Fußball-Weltmeisterschaften und der Ankündigung des Baus einer Fahrradstraße. Ich glaube, an diesem Posttrauma ist was dran. Ich habe die Verzweiflung in den Augen gesehen: „Das Ende des Verbrenners? Wie soll das gehen!“ Oder das Fahren auf einer niederländischen Autobahn mit Tempo 100 km/h: Allein schon der Gedanke, so was könnten die grünen Ideologen auch in Deutschland diktieren. Dann erleben viele Menschen Gefühle wie Angst und Schutzlosigkeit und subjektiv den Mangel an Bewältigungsmöglichkeiten.

Dagegen hilft nur eine andere Erzählung. „Always look on the bright side of life“, um mit Monty Python zu sprechen. Deshalb hier die Geschichte vom Glück im Unglück. Ich fuhr in Bezau bei Bizau mit einer österreichischen Kabinenbahn auf den Berg. Ein Gutschein, den ich vor acht Jahren von der Voralberger Regierung für eine fairkehr-Kolumne bekommen hatte, wurde völlig unerwartet noch akzeptiert! Wahnsinn: Ich verspeiste gratis einen Apfelstrudel. Dann fuhr ich auf der anderen Bergseite mit einem Sessellift hinunter. Kurz nachdem ich wieder Boden unter den Füßen hatte, trat ein technischer Defekt auf und ein Mann stürzte zu Tode. Ich glücklicherweise unversehrt. Ein paar Tage später radelte ich mit meiner Geliebten durch die Berge. Sie bremste auf nasser Fahrbahn panisch wegen eines Traktors und überschlug sich mit einer Art Salto mortale. Doch Wunder: keine Knochenbrüche oder andere schlimme Verletzungen. In Maastricht regnete es im August heftig. Wasser im Keller der Nachbarn, aber nicht bei uns! Und dann durfte ich noch mit NRWs Verkehrsminister Krischer sprechen. Vielleicht erfüllt er meinen Wunsch? Mit dem Speed Pedelec von Maastricht nach Aachen, ohne im Aachener Verkehr massakriert zu werden? Merke: Das Glück liegt auf dem Radweg und du brauchst es nur aufzuheben!

Martin Unfried

Mehr von Martin Unfried auf www.oekotainment.eu

Buch-Tipp

#Handabdruck ist der Hebel

Gabriel Baunach will mit „Hoch die Hände Klimawende“ erreichen, dass wir in diesem entscheidenden Jahrzehnt aktiv werden.



„Hoch die Hände – Wochenende“, dieser flapsige Spruch lädt zum entspannten Zurücklegen ein. Ganz anders meint es der Autor dieses Buches. Gabriel Baunach will mit „Hoch die Hände Klimawende“ erreichen, dass wir in diesem entscheidenden Jahrzehnt aktiv werden, also Hand anlegen, damit die wirkungsvollen Hebel in Politik und Gesellschaft in Bewegung geraten. Mit dem persönlichen Fußabdruck haben uns die Erdölkonzerne lange genug ein schlechtes Gewissen gemacht. Nur mit Radfahren oder Mülltrennen retten wir das Klima nicht mehr. Individuelle Verhaltensänderungen sind richtig, ohne Zweifel, sie reichen aber nicht aus, um den Klimawandel einzudämmen. Dieses Buch will viele Menschen dazu bringen, Multiplikator*innen für klimafreundliches Verhalten zu werden. Jeder einzelne Mensch kann mit seinem Handabdruck mehr erreichen: vegetarische Alternativen in der Kantine einführen, die

Schule auf Ökostrom umstellen, eine Solaranlage für das Unternehmen oder die Kirchengemeinde organisieren, den VCD stark machen. All das multipliziert die Klimaschutzwirkung und führt raus aus der Ohnmacht.

Gabriel Baunach: Hoch die Hände Klimawende. EMF Verlag 2023, Paperback 304 Seiten, 18 Euro.

Buch-Tipp

Das Verkehrsbuch ohne Autohass

Drei Autoren versuchen im härter werdenden Ton im Straßenkampf um Parkplätze, Radwege und begehbbare Fußwege eine Sprache der Verständigung zu finden.

Das Buch ist noch nicht fertig, aber wir haben schon einen Blick in die Rohfassung geworfen: Drei Autoren versuchen in dem härter werdenden Ton im Straßenkampf um Parkplätze, Radwege und begehbbare Fußwege eine Sprache der Verständigung zu finden – anekdotisch, persönlich und das Gegenteil von verbissen. Ihr Ziel: kommunikative Abrüstung. Ihr Tenor: Niemandem soll das Auto genommen werden, aber mit weniger Autoverkehr kommen wir alle besser voran. Das Buch liefert Zahlen, Fakten und Geschichten, die in hitzigen Diskussionen verfeindeter Lager, die wir vermutlich alle kennen, weiterhelfen können – in der Familie, bei Freunden oder mit der um jeden

DAS VERKEHRSBUCH OHNE AUTOHASS

Wie wir alle den Kulturkampf
um die Straßen gewinnen...



Heinrich Strößenreuther | Justus Hagel | Michael Bukowski

Autostellplatz kämpfenden Nachbarschaft. Die Autoren sind nicht naiv, sondern kennen die Milieus und Konflikte, über die sie schreiben. Einer von ihnen, Heinrich Strößenreuther, VCD-Mitglied und Verkehrsaktivist in eigenem Auftrag, hat das Mobilitätsgesetz in Berlin mit durchgeboxt und kämpft seitdem mit CDU-Parteibuch bei Merz und Spahn für Klimaschutzthemen. Das Buch des Autoren-Trios soll Ende November im Buchhandel sein.

*Heinrich Strößenreuther, Michael Bukowski, Justus Hagel:
Das Verkehrsbuch ohne Autohass. Erscheint November 2023,
vorbestellen möglich, ab 9,90 Euro,
startnext.com/verkehrsbuch-ohne-autohass*