fairkehr

5
2023

Menschen.
Nachhaltig.
Mobil.
Das VCD-Magazin

Editorial 5/2023

Ausblick

Licht an für die Verkehrswende 2024!

Foto: VCD/Richard Westebbe

Lasst uns ein Lichtlein anzünden für die Verkehrswende, wenn wir Weihnachten vor dem Tannenbaum sitzen. Sie hat es nötig. Wir sollten auch den Bundes- und den Landesverkehrsminister*innen „heimleuchten“, denn sie haben auf ihrer letzten Verkehrsministerkonferenz im November lediglich die Fortführung des 49-Euro-Tickets (Deutschland-Ticket) für 2024 beschlossen, nebst einigen Kleinigkeiten. Ansonsten konnte man sich nicht einigen, wer die zu erwartenden circa 400 Millionen Euro Verlustausgleich für 2024 an die Verkehrsunternehmen zahlt. Bundesverkehrsminister Wissing hat abgewinkt, die Hälfte davon zu tragen. Er, der sich als Erfinder des 9-Euro- und des 49-Euro-Tickets sieht und dafür den Deutschen Mobilitätspreis entgegengenommen hat, macht sich einen schlanken Fuß und sieht die Bundesländer in der Pflicht, den kompletten Betrag zu tragen. Schließlich sei Nahverkehr Ländersache und diese könnten endlich durch Digitalisierung und Umstrukturierung im Ticketvertrieb einsparen.

Man hat auch ins Auge gefasst, den Preis für das 49-Euro-Ticket ab Mai 2024 gegebenenfalls zu erhöhen. Dieses Bund-Länder-Hickhack um die Finanzierung ist ein Armutszeugnis und verunsichert viele Fahrgäste! Das 49-Euro-Ticket muss verstetigt, seine Finanzierung langfristig gesichert und um eine günstige Variante für ein bundesweites Junge-Leute- und Sozialticket ergänzt werden, wie der VCD in der Resolution seiner Bundesdelegiertenversammlung gefordert hat.

Der bisherige Erfolg des 49-Euro-Tickets ist vor allem ein kommunikativer: Der ÖPNV ist im Gespräch, und viele überlegen, das Ticket zu nutzen. Außerdem ist die „Kleinstaaterei“ der Tarifgrenzen der Verkehrsverbünde endlich vorbei. Der ÖPNV überwindet Grenzen! Laut VDV gibt es circa 11 Millionen Nutzer*innen, davon acht bis zehn Prozent echte Einsteiger in den ÖV! Laut einer yougov-Umfrage würden sogar circa 31 Prozent der Nutzer*innen öfter das Auto stehen lassen.

Diese Erfolge des 49-Euro-Tickets dürfen nicht zerredet werden, immerhin erfüllt es zwei von drei wesentlichen Anforderungen für eine erfolgreiche Verlagerung von Personenverkehr auf den ÖV: 1. Gutes Angebot, 2. attraktiver Preis und 3. einfacher Zugang und gutes Image. Dies hat bislang noch keine andere Maßnahme geschafft! Bleibt das alles entscheidende Thema „Ausbau des ÖPNV-Angebotes“, denn wo kein Bus fährt, nützt das Deutschlandticket nichts. Der im Koalitionsvertrag verankerte, dringend erforderliche Ausbau- und Modernisierungspakt, der bis Ende 2023 fertig sein soll, ist nicht in Sicht. Ebenso die vom VCD geforderte Mobilitätsgarantie für ganz Deutschland. Das Bundesverkehrsministerium hat seine Berater rechnen lassen: Es wären circa 18 bis 20 Milliarden Euro pro Jahr hierfür erforderlich, plus drei bis vier Milliarden Euro Verlustausgleich für das 49-Euro-Ticket. Dies ist zwar eine beachtliche Summe, jedoch absolut machbar, wenn dafür die

umweltschädlichen Subventionen im Verkehrsbereich abgeschafft werden. ÖPNV ist schließlich Daseinsvorsorge. Sein Ausbau wäre ein Lichtblick für 2024!

Wir bedanken uns für Ihre Unterstützung als VCD-Mitglied. Es tut gut, Sie gerade in diesen herausfordernden Zeiten an unserer Seite zu wissen und wir freuen uns sehr, wenn Sie an Weihnachten eine VCD-Mitgliedschaft verschenken. Schöne Feiertage und einen guten Start ins Neue Jahr wünscht Ihnen

Kerstin Haarmann,
VCD-Bundesvorsitzende

Gemeinwohl bei der DB

Der Mehrwert der Schiene

Wird die Infrastruktur der Deutschen Bahn mit der InfraGO gemeinwohlorientiert?

2024 beginnt die Deutsche Bahn mit der Generalsanierung des Schienennetzes. Auf Fahrgäste kommen Wartezeiten und Ersatzverkehre zu. Foto: Deutsch Bahn AG/Oliver Lang

Die Infrastruktur der Deutschen Bahn (DB) soll durch die Fusion der DB Netz AG und DB Stationen und Services AG zum 1. Januar 2024 in die InfraGO überführt werden. Die neue Gesellschaft bleibt eine AG, soll aber neben dem wirtschaftlichen Ziel gemeinwohlorientiert arbeiten. Ziel ist, dass alle Einnahmen (Trassenpreise) und Gelder vom Bund dauerhaft in der Infrastruktur bleiben, also in die Schienen und Bahnhöfe reinvestiert werden. Dadurch wird anerkannt, dass die Bahninfrastruktur kein lästiger Kostenfaktor, sondern ein Mehrwert für die gesamte Gesellschaft ist, und entsprechend finanziert.

Dafür erhöht der Bund die Mittel und steckt mehr Geld in die Schiene als in die Straße. Die Gelder sollen unter anderem durch eine gebundene Eigenkapitalerhöhung der DB, Mittel aus dem Klimatransformationsfonds (KTF) – welche durch das Urteil des Bundesverfassungsgerichts vom 15.11.2023 wieder offen sind – und aus der Erhöhung der Lkw-Maut ab 1.12.2023 fließen. Insbesondere Letzteres ist auch ein Erfolg des VCD. Insgesamt kämen so von 2024 bis 2027 knapp 40 Milliarden Euro zusammen.

Ein Großteil dieser Summe wird in die Generalsanierung fließen, die die DB zwischen 2024 und 2030 auf 40 sogenannten Hochleistungskorridoren durchführen will. Hierbei werden Streckenabschnitte Stück für Stück gesperrt und komplett saniert. Dies soll jeweils fünf Monate dauern. Fernzüge werden so lange umgeleitet, für den Regionalverkehr braucht es einen Schienenersatzverkehr in einem kaum dagewesenen Ausmaß. Fahrgäste müssen in dieser Zeit viel Geduld aufbringen. Die Generalsanierung so gut zu organisieren, dass keine Fahrgäste (dauerhaft) auf das Auto umsteigen, wird der große Knackpunkt sein. Ob das reibungslos funktionieren wird, bleibt abzuwarten.

Doch wie konnte es so weit kommen, dass laut DB nur mit einer Generalsanierung die Infrastruktur wieder ausreichend leistungsfähig wird? Zu lange wurde in Sonntagsreden davon gesprochen, dass mehr Verkehr auf die Schiene verlagert werden soll. Getan wurde dafür zu wenig, wie es auch der Bericht des Bundesrechnungshofes für 2022 zeigt.

Wer kontrolliert wen?

Die DB Holding soll gegenüber der InfraGO weisungsberechtigt sein. Dem DB-Aufsichtsrat bleibt es jedoch vorbehalten, die Anordnungen zurückzuweisen. Damit kontrolliert die DB formal weiter die Infrastruktur. Doch das Gemeinwohl muss von einer unabhängigen Instanz überprüft werden. Das können Abgeordnete des Deutschen Bundestages, Fachpersonal vom Bundesverkehrsministerium und andere Nutzer*innen der Infrastruktur sowie Vertreter*innen der Zivilgesellschaft sein, wie zum Beispiel Fahrgastverbände, gegebenenfalls eine Kombination einiger Akteure. Aus Sicht des VCD passt die gewählte Rechtsform der AG ebenfalls nicht zum Ziel der Gemeinwohlorientierung. Letztlich müssen die Finanzströme der InfraGO so transparent sein, dass die Kontrollinstanzen wie Bundesrechnungshof, Öffentlichkeit und Parlament jederzeit nachvollziehen können, ob die vom Bundestag bewilligten Mittel vollumfänglich und effizient für Erhalt, Neu- und Ausbau der Schieneninfrastruktur ausgegeben wurden. Dieses wird der VCD bei den Beratungen zur Ausgestaltung der InfraGO weiter einfordern.

Als VCD ist es unser Ziel, dass mehr Fahrgäste und Güter pünktlich und sicher auf der Schiene transportiert werden und der Deutschlandtakt Stück für Stück umgesetzt wird, um das Bahnsystem attraktiver zu gestalten. Wir freuen uns, wenn Sie den VCD dabei unterstützen.

Alexander Kaas Elias,
VCD-Sprecher für Bahn, ÖPNV und Multimodalität

Gesetzesreform

Kleine Schritte für die Verkehrswende

Der Bundestag hat einige gesetzliche Neuerungen im Verkehrsbereich beschlossen, darunter eine Reform der Lkw-Maut.

Berlin entschied der Bundestag unter anderem über mehr Spielraum bei der Einrichtung von Tempo-30-Zonen. Foto: Aron Marinelli/UnsplashIn

Straßenverkehrsgesetz (StVG), Genehmigungsbeschleunigungsgesetz, mautrechtliche Vorschriften: Über alle diese Themen hat der Bundestag im Oktober beraten und wichtige Beschlüsse gefasst. So wird beispielsweise die Lkw-Maut um eine CO2-Komponente erweitert – die Bundesregierung rechnet dadurch mit 26 Milliarden Euro Mehreinnahmen bis 2027 – und ist künftig auch schon für Lkw ab 3,5 Tonnen fällig. Außerdem werden die

Mauteinnahmen nur noch zur Hälfte zum Erhalt der Bundesfernstraßen verwendet. Die andere Hälfte fließt künftig in den Schienenverkehr. Das ist ein Erfolg!

Doch insgesamt fällt die Bilanz der Änderungen und Neuerungen eher mau aus: Viele Änderungen gehen zwar in die richtige Richtung, sind aber zu kurz gedacht. So hat die Regierung das neue Straßenverkehrsgesetz um Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung ergänzt, daneben steht jedoch immer noch die Flüssigkeit und Sicherheit des Autoverkehrs als oberstes Ziel im Gesetz. Kommunen bekommen zwar künftig mehr Handlungsspielraum, etwa beim Parkraummanagement oder um Fußgängerüberwege und Tempo-30-Zonen einzurichten. Die Änderungen in der Straßenverkehrsordnung (StVO) geben aber immer noch zu strikte Bedingungen vor, wann diese Dinge umgesetzt werden können. Damit erfülle die Reform von StVG und StVO nur teilweise die Ansprüche an ein modernes Verkehrsrecht und bleibe deutlich hinter den Erwartungen zurück, kritisiert der VCD.

Auch das neue Gesetz zur Beschleunigung von Genehmigungsverfahren im Verkehrsbereich geht grundsätzlich in die richtige Richtung: Planungs- und Genehmigungsverfahren für neue Infrastrukturprojekte müssen schneller werden. Dazu müssen aber nicht nur bürokratische Hürden abgebaut, sondern auch dem Personalmangel in Planungs- und Genehmigungsbehörden, aber auch bei den Baufirmen begegnet werden. Angesichts der Herausforderungen beim Klimaschutz, der begrenzten Finanzmittel sowie fehlenden Personals sollten die Kapazitäten für die Projekte gebündelt werden, die sowohl dem Erhalt der Infrastruktur dienen als auch die Verkehrswende voranbringen. Außerdem darf der Klima- und Umweltschutz bei aller Beschleunigung nicht unter die Räder kommen. Der VCD begrüßt zwar, dass vor allem der Ausbau der Schiene beschleunigt werden soll, kritisiert aber, dass durch das Gesetz auch Autobahnen beschleunigt erweitert werden sollen.

Die ausführlichen Stellungnahmen des VCD zu den einzelnen Gesetzesvorhaben finden Sie hier.

Jetzt mitmachen!

VCD 4.0 – die Ideenschmiede der Mitglieder

Der VCD startet einen Zukunftsprozess unter dem Titel VCD 4.0

Grafik: Laura Stolle

Auf seiner Bundesdelegiertenversammlung hat der VCD beschlossen, den einjährigen Prozess „VCD 4.0“ zu starten. Dabei werden verschiedene Zukunftsthemen des Vereins in kleinen Gruppen bearbeitet, auch mit dem Ziel, den VCD für mehr Mitglieder, für jüngere Menschen, für Frauen, für Menschen, die Verantwortung übernehmen wollen, und für Hauptamtliche attraktiver zu machen.

Mitglieder aus allen Gliederungen des VCD, ehrenamtlich und hauptamtlich, sind eingeladen, ihre Anliegen und Vorschläge zu formulieren und dann in kleinen Gruppen an Lösungen zu arbeiten. Diese bauen selbstverständlich auf den Ergebnissen der Verbandsentwicklung, der Geschäftsfeldanalyse und der Arbeitsgemeinschaften auf. Im Mittelpunkt steht ein Blick nach innen, aber auch künftige Themenprioritäten werden angesprochen.

Treffen werden in der Regel digital abgehalten, um Kosten und Zeitaufwand gering zu halten. Der Bundesvorstand wird die gemeinsame Arbeit moderieren, Gruppen-Moderator*innen aus der Mitgliedschaft sind herzlich zur Mitwirkung eingeladen.

Bringt gerne Probleme, Vorschläge und Wünsche ein und/oder wirkt an dieser gemeinsamen Arbeit 2024 mit.

Mehr unter vcd.org/vcd-zukunft, per Mail vcd.zukunft@vcd.org oder direkt beim Vorstand: Monika Zimmermann.

Aus der Forschung

Studie bepreist Zusammenhang zwischen Gesundheit und Mobilität

Wer aktiv ohne Auto unterwegs ist, tut nicht nur was fürs Klima, sondern auch für die eigene Gesundheit. Foto: Marcus Gloger

Es ist nichts Neues, dass durch Autofahrten Folgekosten für die Gesellschaft entstehen, zum Beispiel durch Luftverschmutzung und Emissionen, die sich in den Kosten für den Pkw-Gebrauch nicht wiederfinden. Wer sich dagegen zu Fuß oder mit dem Fahrrad fortbewegt, spart der Gesellschaft sogar Kosten – denn wer sich mehr bewegt, lebt gesünder. Dadurch sinken zum Beispiel die Gesamtkosten im Gesundheitssektor. Ein internationales Forschungsteam hat dieses Ungleichgewicht genauer untersucht und kommt zu dem Schluss, dass die Diskrepanz zwischen den hohen externen Kosten durch den Autoverkehr und den Kosteneinsparungen durch Rad- und Fußverkehr in der Kraftstoff-Steuer sichtbar sein müsste. Bei sorgfältiger Berechnung aller Kosten und Einsparungen müssten die optimalen Steuern auf Sprit in Großbritannien um 38 Prozent und in den USA sogar um 44 Prozent höher sein, so die Forscher*innen. Durch höhere Spritsteuern würden unter anderem die Luftverschmutzung und der Stau in Städten reduziert und die Menschen dazu motiviert, sich mehr zu bewegen.
Zur gesamten Studie (auf Englisch)

Experimente für die Verkehrswende

Regelmäßig ausgebremst

Verkehrsversuche können die Mobilitätswende beschleunigen. In Deutschland werden sie aber aufgrund der Rechtslage ausgebremst. Die verhindert alles, was den Autoverkehr zurückdrängt.

Bezirksamt Altona/Isadora TastBereits 2019 startete die Verwaltung im Hamburger Stadtteil Ottensen mit der Kampagne „Ottensen macht Platz“ die Bemühungen für ein autoarmes Quartier.

Die beiden Frauen sitzen vor dem Café „El Rojito“ auf dem Bordstein und genießen die letzten warmen Sonnenstrahlen des Herbsttages. Ein paar Meter weiter, auf den neuen Bänken am Straßenrand der Großen Brunnenstraße in Hamburgs hippem Stadtteil Ottensen, sitzen drei junge Männer und ein Rentnerehepaar. Sie lesen, plaudern oder schauen den Passant*innen hinterher, die zu Fuß oder mit dem Rad vorbeikommen. Möglich ist das erst, seit vier Poller den 100 Meter langen Straßenabschnitt für den Autoverkehr sperren. Vor einem Jahr parkten hier noch 20 Pkw am Straßenrand und Autos rumpelten rund um die Uhr übers Kopfsteinpflaster.

Wäre es nach einer Handvoll Anwohnenden und Gewerbetreibenden gegangen, wäre das noch heute so. Sie wollten die Verkehrsberuhigung der Großen Brunnenstraße ebenso verhindern wie den Umbau ihres Viertels in ein autoarmes Quartier. Nach einem Hin und Her vor Gericht, in dem die Klagenden erst Recht bekamen und die Verwaltung dann nachbesserte, ist zumindest die Große Brunnenstraße nun dauerhaft für den Durchgangsverkehr gesperrt. Weitere Maßnahmen für Ottensen sind in Vorbereitung.

Verkehrsversuche sind gewünscht – eigentlich

So wie in Hamburg geht es zurzeit vielen Verkehrsplaner*innen in Deutschland: Wenn sie Straßen für den Autoverkehr sperren oder ihn auch nur einschränken wollen, drohen Klagen. Dabei sind Verkehrsversuche vom Gesetzgeber vorgesehen. „Verkehrsplaner können neue Vorhaben mehrere Monate testen. Beispielsweise welche Radverkehrsführung sich an einem Ort besonders eignet oder ob Begegnungszonen oder Shared Spaces in einem Quartier funktionieren“, sagt Uta Bauer, Mobilitätsexpertin am Deutschen Institut für Urbanistik.

Auch die „Experimentierklausel“ (§ 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO), die im Zuge der Novelle der Straßenverkehrsordnung im Jahr 2020 formuliert wurde, sollte Praxisversuche eigentlich einfacher machen. Denn seitdem müssen die Verwaltungen nicht mehr explizit eine Gefahrenlage nachweisen, um Verkehrsversuche durchzuführen.

Bei so einem Reallabor zur Mobilität gelten allerdings weiterhin die Regeln der Straßenverkehrsordnung (StVO) und damit auch die Regeln des Straßenverkehrsrechts (StVG). Das führt zu Problemen. Denn die aktuelle Rechtslage macht jeden Verkehrsversuch angreifbar.

„Das Straßenverkehrsrecht soll bislang nur die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Autoverkehrs sicherstellen. Alles, was den Autoverkehr bremsen kann, begegnet Problemen“, erklärt Miriam Dross, Juristin und Fachgebietsleiterin Nachhaltige Mobilität in Stadt und Land beim Umweltbundesamt (UBA). Das bringt Planer*innen in die Zwickmühle. „Sie sollen den öffentlichen Straßenraum im Sinne der Mobilitätswende umgestalten, aber um das auszuprobieren, reichen die rechtlichen Grundlagen oft nicht“, sagt Dross.

Die Große Brunnenstraße in Hamburg ist nach gerichtlichem Hin und Her nun autofrei. Foto: Andrea Reidl

Das Wie ist klar
Wie die Mobilitätswende geht, wissen die Verkehrsplaner*innen. Die einzelnen Bausteine wurden bereits weltweit umgesetzt und haben sich bewährt. Dazu gehören etwa die Superblocks in Barcelona, die modalen Filter in London, die Tempo-30-Zone in der Brüsseler Innenstadt, die Flaniermeile am Times Square, Pop-up-Radwege in Berlin und vieles mehr. Die Begleitforschung hat gezeigt: Diese Maßnahmen reduzieren den Autoverkehr, verbessern die Luftqualität und verringern den Verkehrslärm.
Aber trotz der guten Ergebnisse ist es für Verkehrsplaner*innen in Deutschland weiterhin schwierig, die Bausteine im Verkehrsversuch auch nur zu testen. Immer wieder klagen Gegner*innen des Wandels erfolgreich vor dem Verwaltungsgericht.

Das hat erst im Herbst die Stadt München erlebt. Dort haben drei Anwohner gegen einen Verkehrsversuch geklagt. Dem Richter des Verwaltungsgerichts fehlte die eindeutige Gefahrenlage im Sinne von § 45 Abs. 1, Abs. 9 StVO, und der Verkehrsversuch sollte als Kompromisslösung eine Woche früher beendet werden.

Was war geschehen? Im Rahmen eines Reallabors hatte die Stadt München mit Wissenschaftlern der Technischen Universität München und dem Münchener „Cluster für die Zukunft der Mobilität in Metropolregionen“ (MCube) zwei der 2300 Straßen in der Millionenstadt gesperrt. Eine war die 300 Meter lange Kolumbusstraße. Eine Wohnstraße in Isarnähe, die vor allem parkenden Autos vorbehalten war. Das änderte sich, als MCube die 41 Parkplätze mit Rollrasen begrünte, Hochbeete zum Gärtnern aufbaute, einen Strand aufschüttete und zahlreiche Bänke und einen großen Sandkasten aufstellte. Mit dem Grün und den Bänken kamen Erwachsene und Kinder in die Straße. Sie wurde zu einem neuen Stadtplatz.

Damit hatten die Wissenschaftler*innen bereits eines ihrer Forschungsziele erreicht: Sie wollten herausfinden, wie Mobilität im Quartier zukünftig gestaltet sein sollte, damit sie sozial und klimagerecht ist. Dazu gehört unter anderem, dass die Menschen im Sommer vor ihrer Haustür einen kühlen Ort zum Verweilen finden, um ihren aufgeheizten Wohnungen zu entfliehen. Fünf Monate, bis Ende Oktober, sollte der Platz den Menschen gehören. Nur Rettungswagen und die Müllabfuhr durften passieren.

Einzelpersonen stoppen Verkehrsversuche
Einem Bewohner einer umliegenden Straße war das zu lang. Er parkte manchmal in der Kolumbusstraße. Das ging nun nicht mehr. Außerdem fühlte er sich schlecht informiert über den Verkehrsversuch. Er suchte sich zwei Mitstreiter und stand Mitte Oktober mit ihnen vor dem Verwaltungsgericht.

Die Vorwürfe der Kläger sind für Georg Dunkel, Leiter des Mobilitätsreferates der Landeshauptstadt München, nur teilweise nachvollziehbar. „Wir haben die Kolumbusstraße für den Verkehrsversuch ausgewählt, weil der Durchgangsverkehr dort gering ist und dort keine direkten Garagenzufahrten existieren“, sagt er. Damit waren die Einschränkungen gering.

Auch der politische Rückhalt war da. Im Bezirksausschuss waren 19 Ausschussmitglieder für den Verkehrsversuch, vier waren dagegen. „Die Presse hatte bereits im Vorfeld

ausführlich über das Vorhaben berichtet, zudem wurden Plakate in der Straße aufgehängt und Infoblätter in den Briefkästen verteilt“, sagt Dunkel. Bürgerinnen und Bürger wurden demnach über verschiedene Kanäle informiert.

Dennoch nimmt Dunkel den Vorwurf der unzureichenden Information ernst. „Wir hoffen, dass die Begleitforschung uns Tipps gibt, wie wir die Öffentlichkeit und die Anwohner zukünftig noch besser einbinden können“, sagt er. Er weiß: Er braucht die Bevölkerung beim Umbau der Straßen. Schließlich war der Verkehrsversuch in der Kolumbusstraße nur ein Testballon für den anstehenden Umbau vieler anderer Straßen in München.

Für das Projekt „Autoreduziertes Quartiere“ (AQT) wurde die Kolumbusstraße in München temporär umgestaltet und für Fahrzeuge gesperrt. Foto: LHM, Michael Nagy

Kommunikation verbessern

„Gute Kommunikation ist bei Verkehrsversuchen essenziell“, betont auch Uta Bauer, und zwar in allen Phasen des Projekts. Im Hamburger Stadtteil Ottensen hatte die Evaluation gezeigt, dass über 80 Prozent der Befragten den Umbau in ein autoarmes Quartier gut fanden. In den Medienberichten war diese große Zustimmung aber oft nicht sichtbar. Dort waren die Gegner*innen des Projekts omnipräsent.

Das ist keine Ausnahme. In der Berichterstattung standen in München ebenfalls die Kläger aus der Kolumbusstraße im Rampenlicht. „Wir brauchen neue Strategien, um der leisen, zustimmenden Mehrheit zukünftig mehr Gehör zu verschaffen“, sagt Uta Bauer. Es könne nicht sein, dass die wenigen lauten Stimmen die Diskussion bestimmten und sich durchsetzten.

Allerdings bestimmen die Gegnerinnen und Gegner des Wandels nicht immer die Stadtentwicklung. Ebenfalls in München wurde die Sendlinger Straße 2019 nach einem Verkehrsversuch erfolgreich in eine Fußgängerzone umgewandelt. Und egal ob Erfurt, Lübeck, Köln oder Freiburg – quer durch die Republik lassen sich Beispiele finden, wo Projekte zur Verkehrsberuhigung erfolgreich umgesetzt wurden.

Dabei sind die Bedenken eigentlich immer dieselben: Die Anwohnenden fürchten, dass sich durch die Verkehrsberuhigungen der Autoverkehr in die umliegenden Straßen verlagert. Uta Bauer gibt Entwarnung. Sie sagt: „Die Forschung zeigt, dass das Gegenteil der Fall ist.“ Verkehrsberuhigungen führen dazu, dass sich das Pkw-Aufkommen verringert. „Traffic evaporation“ heißt das im Fachjargon – Verkehr verpufft. Demnach verschwinden vier bis 52 Prozent des Autoverkehrs – je nachdem, ob das Zentrum großflächig umgestaltet wird oder nur einzelne Straßen.

Geschäftsleute rechnen oft mit Umsatzeinbußen, wenn ihre Kund*innen nicht mehr vor ihrem Geschäft parken können. Dabei zeigen Studien: Autofahrende sind in den Stadtzentren die schlechteren Kund*innen. Wer zu Fuß, per Rad oder ÖPNV unterwegs ist, gibt übers Jahr gesehen mehr aus. In New York sorgte der Ausbau von Radwegen auf der 9th Avenue für ein Umsatzplus im örtlichen Handel von 49 Prozent.

Es braucht Bilder

Aber gute Studienergebnisse allein reichen nicht, um die Menschen für den Wandel zu begeistern. „Der Straßenraum sollte im Rahmen von Verkehrsversuchen auch attraktiver gestaltet werden“, sagt Uta Bauer. Barcelona bestückt die Superblocks mit hochwertigen Stadtmöbeln zum Sitzen und Spielen, attraktiven Hochbeeten, Blumen und Bäumen. Muster auf dem Asphalt verführen zum Spielen und regen die Fantasie an. „Die Gestaltung hat einen hohen Wiedererkennungswert und Bewohner und Passanten erkennen den Mehrwert sofort“, sagt Bauer.

Die Verkehrsexpertin weiß: Bilder sind wichtig. „Die Menschen brauchen eine Vision, eine klare Vorstellung davon, wie ihre Straße oder ihr Quartier nach dem Umbau aussehen kann“, sagt sie.

Und es braucht eine selbstbewusste Politik, die sich vor ihre Verwaltung stellt und ihren Mitarbeitenden Rückenwind gibt. So wie in Hamburg. Dort bekommt die Kommunalverwaltung Rückendeckung von der Bezirksregierung und der Landespolitik. Obwohl der erste Verkehrsversuch in Ottensen abgebrochen werden musste, konnte die Verwaltung den Umbau der Straßen dort weiter vorantreiben.

Für einen bundesweiten Schub braucht es jedoch die Reform der StVO und des StVG. Das Gesetzgebungsverfahren zur grundlegenden Änderung des Straßenverkehrsgesetzes ist immerhin in Arbeit. Es befindet sich auf der Zielgeraden und bedeutet laut der UBA-Juristin Miriam Dross einen echten Paradigmenwechsel. „Zukünftig werden endlich Klima- und Umweltschutz eine Rolle spielen“, sagt sie.

Ein Selbstläufer wird die Verkehrswende aber auch dann nicht werden. Denn die derzeit geltende Rechtslage zu Verkehrsversuchen wird im Gesetz weitgehend unverändert bleiben. Mit einer Ausnahme: Es können Sonderfahrspuren für Busse und Taxen

eingerichtet werden. Dross sagt: „Eine echte Innovationsklausel könnte weitere Spielräume für die Kommunen schaffen, um Neues auszuprobieren.“

Andrea Reidl

Obwohl die Lebensqualität sichtlich profitiert hat, musste der Verkehrsversuch früher als geplant beendet werden. Foto: LHM, Michael Nagy

Reallabore-Gesetz

Reallabore sind ein wichtiges Instrument, um Innovationen voranzutreiben. Mit ihrer Hilfe können neue Produkte und Konzepte praxisnah entwickelt, erprobt und erforscht werden. Um den rechtlichen Rahmen für solche Experimentierräume zu erweitern, hat das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) das Reallabore-Gesetz auf den Weg gebracht.

Der Konzeptentwurf für das Gesetz hat drei Schwerpunkte:

1. übergreifende Standards für Reallabore und Experimentierklauseln zu definieren und gesetzlich zu verankern,
2. neue Reallabore in konkreten digitalen Innovationsbereichen zu ermöglichen und
3. zu überprüfen, inwieweit die bereits bestehende Experimentierklausel überarbeitet und verbessert werden kann.

Das Netzwerk „Reallabore der Nachhaltigkeit“, ein Zusammenschluss von mehr als 50 Organisationen der deutschsprachigen Reallabor-Community, begrüßt die Erarbeitung eines solchen bundesweiten Reallabore-Gesetzes, fordert aber wesentliche Ergänzungen gegenüber des Mitte 2023 vorgelegten Konzeptentwurfs des BMWK. Unter anderem seien die konsequente Orientierung von Reallaboren an Nachhaltigkeitszielen sowie die Partizipation der Zivilgesellschaft nötig.

Wird es mit einem Reallabore-Gesetz also einfacher, Verkehrsversuche durchzuführen? „Das Reallabore-Verständnis des Ministeriums war früher sehr auf Produktentwicklung ausgelegt. Inzwischen rücken auch soziale Innovationen, Gesellschaft und Nachhaltigkeit in den Blick“, sagt Dr. Oliver Parodi, Sprecher des Netzwerks. Er habe daher die Hoffnung, dass Verkehrsversuche künftig nicht mehr durch die Straßenverkehrsordnung ausgebremst würden. Parodi betont aber auch, dass seiner Meinung nach existierende Spielräume bisher zu selten genutzt würden – sei es aus Unwissen oder aus einer diffusen Angst heraus.

Vor diesem Hintergrund klingt die Antwort aus dem Ministerium, ob ein Reallabore-Gesetz die Schwächen der bestehenden Experimentierklausel beheben wird, weniger verheißungsvoll: „Inwiefern hier Handlungsbedarf besteht, wird die Auswertung der Konsultation zeigen“, sagt Daniel Greve, Pressesprecher des BMWK.

Auch bezüglich des weiteren Zeiplans gibt er sich zurückhaltend: Aufgrund der hohen Beteiligung an der Online-Konsultation (> 400 Beiträge) und der Komplexität des Themas sei derzeit noch nicht absehbar, wann mit einem Gesetzentwurf zu rechnen sei. Jedoch: „Es ist weiter das Ziel, das Gesetz noch in dieser Legislatur zu verabschieden“, sagt er.

Gute Beispiele international

Geht doch!

Verkehrsberuhigte Zonen, Investitionen in Bus und Bahn, mehr Raum für Menschen als für Autos. In anderen Ländern wird oft schon umgesetzt, worüber wir in Deutschland noch streiten. Wir zeigen gute Beispiele aus Europa und dem Rest der Welt.

Pontevedra (83 000 Einwohner): Fußgängerstadt seit 1999

Pontevedra im Nordwesten Spaniens hat sich in den letzten zwei Jahrzehnten zu einer fußgängerfreundlichen Stadt gewandelt: Altstadt und große Teile des Zentrums wurden für Autos gesperrt, Fußgänger und Radfahrerinnen haben immer Vorfahrt. Dem Fuß- und Radverkehr steht jetzt dreimal mehr Fläche zur Verfügung. Im restlichen Teil der Stadt gilt Tempo 30.

Die Bilanz spricht für sich: Der Kfz-Verkehr nahm stadtweit um 69 Prozent ab, im Zentrum sogar um 90 Prozent. Die Emissionen gingen um knapp 70 Prozent zurück, auch der Verkehrslärm hat sich deutlich verringert. Seit 2007 gibt es keine Verkehrstoten mehr. Kein Wunder, dass die Stadt seither Preise für ihre Lebensqualität und Verkehrsplanung gewinnt.

So positiv die Bilanz heute ist – zunächst trafen die Maßnahmen auf Widerstand. Als Bürgermeister Miguel Fernández Lores Ende der 90er-Jahre die Verkehrsberuhigung beschloss, protestierten die Einzelhändler*innen, einige zogen vor Gericht. Mit der Zeit merkten sie jedoch, dass die Verkehrsberuhigung die Innenstadt attraktiver machte und ihre Einnahmen stiegen. Bürgermeister Lores ist bis heute im Amt.

Zürich (415 000 Einwohner): Autos von den Straßen

1990 kam es in Zürich zu einem „historischen Parkplatzkompromiss“: Man entschied, dass die Zahl der Parkplätze im öffentlichen Raum nicht mehr steigen dürfe. In der Folge baute die Stadt zahlreiche Parkplätze ab und verlagerte sie in Parkhäuser und Tiefgaragen. Die frei gewordenen Flächen kamen Fuß- und Radverkehr, S-Bahn und Grünanlagen zugute.

Auch für private Stellplätze hat Zürich eine wirksame Regelung getroffen: Als Normalbedarf ist ein Parkplatz pro 120 Quadratmeter Wohnfläche vorgesehen. Je nachdem, wie zentral die Wohnung gelegen und wie gut sie mit Bus und S-Bahn zu erreichen ist, kann diese Zahl aber auch niedriger liegen.

Der historische Parkplatzkompromiss fand übrigens 2021 sein Ende. Die Anzahl an Parkplätzen im öffentlichen Raum muss seitdem nicht mehr auf dem Stand von 1990 verharren, sondern kann unbegrenzt nach unten reduziert werden.

Seoul (9,7 Millionen Einwohner): grüne Ader durch die Stadt

Dass man am Ufer des Cheonggyecheon in Südkoreas Hauptstadt spazieren gehen kann, ist keine Selbstverständlichkeit: Bis 2003 war der Fluss unter einer mehrspurigen Straße vergraben. Als das marode Bauwerk abgerissen werden musste, entschied sich die Stadt gegen einen Neubau und für eine Renaturierung des Flusses. Bäume, Bänke und Fußwege laden seither zum Flanieren ein. Vögel, Fische und andere Tiere haben rund um das Gewässer eine neue Heimat gefunden, Anwohner*innen ein neues

Naherholungsgebiet und Tourist*innen eine neue Attraktion. Das kommt wiederum den Unternehmen in der Gegend zugute.

Gleichzeitig baute die Stadt ihr Bus- und Metrosystem aus und schaffte neue Fußgängerwege. So blieb das befürchtete Verkehrschaos aus, und der Anteil des Autoverkehrs sank bis 2007 von 21 auf 15 Prozent. Darüber hinaus sorgt der Cheonggyecheon als grüne Ader durch die Stadt an heißen Tagen für Abkühlung. Auch Lärm- und Feinstaubemissionen sind drastisch gesunken. Seit der Renaturierung des Flusses hat die Metropole ihre Bemühungen verstärkt, ihr Verkehrssystem klima- und menschenfreundlicher umzubauen. Zum Beispiel hat sie 2017 eine Hochstraße im Stadtzentrum in einen Park verwandelt.

Fortaleza (2,7 Millionen Einwohner): Verkehrswende auf allen Ebenen

Im Juni dieses Jahres knallten in Fortaleza die Sektkorken: Denn die Metropole im Nordosten Brasiliens hat bei einem Wettbewerb der US-amerikanischen Bloomberg-Stiftung eine Million Dollar für ihren Plan gewonnen, 110 Kilometer baulich getrennte Radwege einzurichten. Der Preis ist auch Anerkennung für das Engagement, mit dem die Stadt im letzten Jahrzehnt die Verkehrswende vorangetrieben hat. Seit 2013 hat die Verwaltung über 100 Kilometer Busspuren eingerichtet und das Radnetz um knapp 300 Kilometer erweitert. Auch U-Bahn- und Tramlinien wurden ausgebaut. Das erste öffentliche Carsharingsystem Brasiliens („Vamo“) besteht aus einer rein elektrischen Flotte. Vier Bikesharingsysteme sprechen unterschiedliche Zielgruppen an, darunter auch Kinder.

Auch für Fußgänger hat die Stadt einiges getan: Sie hat mehrere verkehrsberuhigte Zonen eingerichtet, die zum Teil durch bunte Straßenbemalung auch ästhetisch schön geworden sind. Die Maßnahmen haben die Verkehrssicherheit erhöht: Die Zahl der Verkehrstoten ist um über 40 Prozent gesunken. Das Stadtsäckel dankt's: Durch die reduzierte Zahl an Unfällen spart die Stadt knapp 32 Millionen Euro pro Jahr. Noch ein Grund zum Feiern!

Singapur (5,6 Millionen Einwohner): Luxusgut Auto, Weltklasse U-Bahn

In der südostasiatischen Metropole besitzt nur etwa jeder zehnte Einwohner ein Auto. Das liegt an der Mutter aller Push-Maßnahmen: Singapur hat eine Obergrenze für Autos festgelegt, die derzeit bei gut 530 000 liegt. Wer einen Pkw kaufen will, muss seit 1990 ein teures Zertifikat erwerben. Der Einstiegs-preis für ein Auto liegt dadurch bei ca. 140 000 Euro. Dazu kommen hohe Parkgebühren und eine Citymaut, die Singapur 1975 als weltweit erste Stadt eingeführt hat. Autobesitzer*innen müssen deshalb mit weiteren Kosten von monatlich mindestens 1 400 Euro rechnen. Der Pkw ist in Singapur ein absolutes Luxusgut.

Demgegenüber steht ein U-Bahn-System von Weltklasse, das täglich 3,5 Millionen Menschen befördert. Die Preise für Busse und Bahnen sind niedrig, und auch Taxis sind erschwinglich. Die Bewohner*innen der Metropole legen deshalb zwei Drittel ihrer Wege mit dem Umweltverbund zurück. Nur die 350 000 Pendler*innen, die täglich aus Malaysia in die Stadt kommen, stehen im Stau. Hier soll ein Schnellzug-System Abhilfe schaffen, das das Festland mit dem Inselstaat Singapur verbindet. Geplante Eröffnung: 2026. Zum Gesamtbild gehört aber auch, dass in dem Stadtstaat faktisch ein Einparteiensystem herrscht. Eine Opposition gegen verkehrspolitische Maßnahmen gibt es nicht.

Ljubljana (300 000 Einwohner): autofreie Innenstadt

Ljubljana hat 2007 die Innenstadt für Autos gesperrt. 2013 erweiterte die slowenische Hauptstadt den autofreien Bereich noch einmal und verbannte Autos von der damaligen Hauptverkehrsader, der Slovenska cesta. Zum Zeitpunkt der Intervention brausten hier täglich bis zu 60 000 Pkw durch.

Das Ergebnis: Zwölf Straßen im Stadtzentrum sind nur für Radfahrerinnen und Fußgänger zugänglich. Der CO2 -Ausstoß in dem Gebiet der Slovenska cesta wurde um 70 Prozent reduziert, der Verkehrslärm um sechs Dezibel. Ljubljana weist nun den höchsten Anteil an reinen Fußgängerstraßen in Europa auf. Die Innenstadt ist jetzt viel

menschenfreundlicher: Bänke, Bäume und Bühnen sorgen für eine so gemütliche Atmosphäre, dass die Bürger*innen das Zentrum heute nur noch als „das Wohnzimmer“ bezeichnen.

Doch es gibt weitere Ziele: 2027 sollen zwei von drei Wegstrecken in der Stadt mit dem Umweltverbund zurückgelegt werden.

Tokio (14,1 Millionen Einwohner): kein Parken im öffentlichen Raum

Die japanische Metropolregion mit 37 Millionen Einwohner*innen hat eines der besten ÖPNV-Netze der Welt. Das System aus U-Bahnen, Trams, Magnetbahnen und Hochgeschwindigkeitszügen ist bekannt für seinen dichten Takt und die hohe Zuverlässigkeit. Gerade für Berufspendler*innen ist die Pünktlichkeit des Angebots ausschlaggebend. Das Auto zur Arbeit zu nehmen, gilt als Risiko, man könnte ja im Stau steckenbleiben. Nachteil des ÖPNV-Erfolgs: Zu Stoßzeiten wird es in den U-Bahnen so richtig eng.

Nur zwölf Prozent des Personenverkehrs in der japanischen Hauptstadt entfallen aufs Auto – halb so viel wie in Paris und nur ein Drittel des Autoverkehrs in London. Grund ist die konsequente Parkraumpolitik: Wer ein Auto kaufen will, muss nachweisen, dass er einen Stellplatz hat. Parken im öffentlichen Raum wird kaum geduldet. Pkw, die auf der Bordsteinkante stehen, gibt es nicht. Das macht auch den Radverkehr sicherer: Der Radverkehrsanteil liegt bei erstaunlichen 24 Prozent – obwohl es kaum Radinfrastruktur gibt.

Mailand (1,4 Millionen Einwohner): Bunte Interventionen

„Piazze aperte“ („offene Plätze“) heißt das Projekt, mit dem Mailand Kreuzungen in belebte öffentliche Plätze verwandelt. Diese sind so in der lombardischen Stadt verteilt, dass möglichst viele Menschen sie innerhalb von 15 Minuten zu Fuß erreichen können. So wird nach und nach das Konzept einer „Stadt der kurzen Wege“ implementiert, das maßgeblich zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung beiträgt.

Die Milanesen nehmen die Umgestaltungen an. Der Schlüssel zum Erfolg: Die Verwaltung setzt Veränderungen sanft und niedrigschwellig um. Die Straßen und öffentlichen Plätze werden zu Beginn der Interventionen mit bunten Farben bemalt. Planungsbüros stellen Stadtmobiliar auf, welches die Bürger*innen direkt nutzen können. So entstehen Orte, an denen sich Menschen gern aufhalten, sowie ästhetische Installationen mit hohem Wiedererkennungswert. Passend für die Modestadt Mailand! Das Cover dieser fairkehr-Ausgabe zeigt den Platz Tito Minniti nach der Umgestaltung.

Seit Beginn des Projekts hat die Stadt 38 Plätze – insgesamt 22 000 Quadratmeter öffentlichen Raum – umgestaltet. Andere italienische Städte übernehmen das Konzept bereits.

Tim Albrecht, Katharina Baum, Ida Mohrhardt

Urbane Seilbahnen

Überflieger gesucht

In anderen Ländern gehören ÖPNV-integrierte Seilbahnen bereits zum Stadtbild. Wann wird es in Deutschland so weit sein?

In Südamerika sind ÖPNV-integrierte Seilbahnen deutlich weiter verbreitet als in Europa. In Mexico-Stadt (im Bild) gibt es drei Linien, in La Paz (Bolivien) gar zehn. Foto: Vitro Jasso/Leitner

Über den Unicampus geht es hinauf auf den bewaldeten Hügel „Pech David“. Bevor man die Garonne überquert, erhascht man bei gutem Wetter einen Blick auf die Pyrenäen und fährt nach zehn Minuten in die Endstation ein. Bienvenue à Toulouse!

Hier hat im Mai 2022 die erste und bislang einzige in den ÖPNV integrierte Seilbahn Europas eröffnet. 2,7 Kilometer ist die Bahn lang – mit dem Auto braucht man vom Start- zum Zielpunkt gerne mal 40 Minuten durch den dichten Stadtverkehr von Toulouse, inklusive Nadelöhr Brücke. Da ist es mit der „Téléo“ deutlich schneller. Sie befördert täglich rund 8 000 Fahrgäste zwischen drei wichtigen Knotenpunkten der Stadt: der Uni Paul Sabatier, der Uni-Klinik Rangueil und dem Krebsforschungszentrum Oncopole.

Während man im Ausland also schon mit der Gondel ins Büro fährt, gibt es hierzulande noch keine einzige Seilbahn, die nicht vorwiegend Wintersportler*innen auf den Berg, sondern Pendler*innen zur Arbeit bringt – und Kinder zur Schule, Eltern zum Einkaufen, Freundinnen zu Freunden.

Eine sinnvolle Ergänzung

Dabei hätten Seilbahnen als Ergänzung des ÖPNV durchaus Potenzial. „Urbane Seilbahnen sind klimafreundlich und platzsparend. Sie können eine Lösung für nachhaltige Mobilität sein und das öffentliche Verkehrsnetz sinnvoll ergänzen und erweitern“, sagt etwa Tim Alexandrin, ein Sprecher des Verkehrsministeriums. Solch visionäre Äußerungen hört man aus dieser Quelle eher selten.

Konkret eignen sich Seilbahnen vor allem für direkte Punkt-zu-Punkt-Verbindungen und insbesondere dort, wo kein Platz für andere Verkehrsmittel ist oder Hindernisse überwunden werden müssen – Flüsse oder Gleisanlagen etwa. Und auch zur gezielten Ergänzung bestehender ÖPNV-Netze. Prof. Dr. Harry Wagner verdeutlicht das an einem konkreten Beispiel: „Wenn Städte, wie zum Beispiel München, ein radiales ÖPNV-Netz haben, wäre ein tangentiale Seilbahn eine perfekte Ergänzung.“

Wagner lehrt und forscht an der Technischen Hochschule Ingolstadt und beschäftigt sich seit 2014 mit ÖPNV-integrierten Seilbahnen. Er ist grundsätzlich davon überzeugt, dass urbane Seilbahnen ein Gewinn auch für deutsche Städte wären, betont aber gleichzeitig, dass es auf die richtige Projektierung ankomme.

Sein wissenschaftlicher Schwerpunkt ist intermodale Mobilität und KI. Und darin sieht er eine Kernvoraussetzung für erfolgreiche Seilbahnprojekte: „Entscheidend für den Erfolg von Seilbahnen ist vor allem die gute Einbindung in den ÖPNV. Es muss möglich sein, bequem von einem Verkehrsmittel auf das andere umzusteigen. Wenn eine Stadt das bei der Umsetzung berücksichtigt und damit eine echte ÖPNV-Integration realisiert, wird die Stadt positive Erfahrungen mit einer Seilbahn machen. Davon bin ich überzeugt.“

Die erste deutsche Stadt, der das gelingen könnte, wird vielleicht Bonn sein (siehe auch fairkehr 2/2022). Dort hat es die Seilbahn bereits in den Bedarfsplan und den ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan geschafft. Bund und Land haben bereits die Finanzierung zugesagt, und auch Wirtschaft und Zivilgesellschaft stehen größtenteils hinter dem Projekt. Dennoch wird die Seilbahn selbst hier nach Informationen der Stadt frühestens 2028 in Betrieb gehen.

Parallel werden in vielen deutschen Städten Seilbahnideen konkret vorangetrieben: Auf dem Tisch liegen unter anderem Machbarkeitsstudien in München und Tübingen, eine Kosten-Nutzen-Rechnung und ein konkreter Trassenplan in Duisburg sowie ein Grundsatzbeschluss des Rates und eine technische Machbarkeitsstudie in Herne.

Herausforderung Trassenwahl

Die größte Herausfoderung bei der Realisierung der Projekte dürfte die Trassenwahl sein. Solange die Seilbahnen nicht über Wohngebiete fahren, sei in der Gesellschaft in der Regel eine sehr hohe Akzeptanz gegeben, berichtet Wagner. Doch sobald privater Grund ins Spiel komme, werde es schwierig. „Das werden die Anwohner*innen nicht mitmachen“, prognostiziert er.

Die Finanzierung indess sollte nicht das größte Problem sein. Denn der Bund hat ÖPNV-integrierte Seilbahnen in das Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (GVFG) aufgenommen. Damit übernimmt der Bund bis zu 75 Prozent der Kosten für die Errichtung einer urbanen Seilbahn. Bisher sei zwar noch kein einziger Förderantrag eingegangen, wohl aber Interessensbekundungen aus Bonn, Herne und Duisburg, berichtet BMDV-Sprecher Alexandrin.

Und was ist mit den Kosten des laufenden Betriebs? „Mit ÖPNV-integrierten Seilbahnen wird man kein Geld verdienen können“, sagt Wagner, „aber wenn wir die Mobilitätswende ernsthaft umsetzen wollen, müssen wir anerkennen, dass wir in den ÖPNV Geld stecken müssen. Ohne guten ÖPNV wird es keine Verkehrswende geben.“

Katharina Garus

Leitfaden

Ende 2022 hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) den Leitfaden „Urbane Seilbahnen im öffentlichen Nahverkehr“ veröffentlicht. Er soll Kommunen und kommunale Verkehrsunternehmen bei der Realisierung von ÖPNV-integrierten Seilbahnen unterstützen – von der Projektidee über die Planung und den Bau bis zum Betrieb. Denn Seilbahnen seien „platzsparend, sie sind kostengünstig, sie sind klimafreundlich und sie begeistern Menschen“, wie Verkehrsminister Volker Wissing im begleitenden Video sagt.

Kolumne 5/2023

Baue deine Träume!

Kolumnist Martin Unfried bringt uns Nachrichten aus China und wundert sich über die deutsche Einstellung zur Elektromobilität.

Schon mal von „Build your dreams“ gehört? Abkürzung BYD? Dieser chinesische Autokonzern ist gerade mit verschiedenen Elektroautos auf den deutschen Markt gekommen. Die Presseberichte loben den Dolphin, Seal und Atto 3. Jede Wette: In ein paar Jahren wird BYD zu fahren so selbstverständlich sein, wie heute das Fahren eines koreanischen Kias. Und was noch interessanter ist: Dieses Jahr löste BYD im ersten Quartal 2023 Volkswagen bei den Verkaufszahlen als Marktführer in China ab. Dabei machten E-Autos im September 52,7 Prozent der gesamten BYD-Verkäufe aus. Und diese Autos ohne Verbrennungsmotor erreichten kumuliert Ende September exakt 1.048.413 BYD-Einheiten, was einem Anstieg zum Vorjahr von 80,1 Prozent entspricht. Merke: Was auf dem chinesischen Automarkt passiert, nennt man Disruption, also eine Entwicklung, die nicht etwa linear verläuft, sondern exponentiell das Alte zerstört. Ich nehme übrigens an, den chinesischen Markt interessiert es nicht so sehr, ob ein deutscher FDP-Verkehrsminister von E-Fuels träumt, um den Verbrennungsmotor künstlich am Leben halten zu können. Oder irgendwelche Professoren immer noch von der Überlegenheit des Wasserstoffantriebs im Pkw sprechen.

Die elektrische Revolution ist angekommen – oder? Foto: Michael Förtsch/Unsplash

Heute wird immer deutlicher, dass selbst große Teile der Lkw-Fahrten in Zukunft batterieelektrisch angetrieben werden können. Eher bedenklich ist, dass diese Disruption in Deutschland noch nicht wirklich wahrgenommen wird. Dabei geht es um das Überleben der deutschen Autoindustrie. Aber meine Vorhersage einer rasanten Elektrifizierung war noch vor wenigen Jahren eine Minderheitenmeinung. Ich hatte nämlich den Innovationsexperten Tony Seba gelesen. Der sagte bereits 2014 die Entwicklung erstaunlich genau vorher. Innovationen in unterschiedlichen Bereichen bringen gerade in der Kombination heftige Schübe mit sich. Dazu gehören neue Batterietechnologien mit fallenden Batteriepreisen, eine Zunahme der Rechengeschwindigkeit zur Beschleunigung der Digitalisierung im Auto und eine rasante Preisdegression im Bereich Photovoltaik. Letztere macht vor allem das Laden im Eigenheim attraktiv, was Batterie-Autos eben anders als Diesel sehr gut können. Zusätzlich brauchte es laut Seba noch Tesla als Außenseiter, der die Branche der Verbrenner-Bewahrer geknackt hatte. Und zwar nicht etwa im Segment der billigen „Verzichts“-Autos, sondern oben im Premiumsegment der Schönen und Reichen, wo die „Autogefühle“ entstehen. Darum ist elektrisch heute hot. Und so fragwürdig die Person Elon Musk auch ist: Er hat im Alleingang die Dekarbonisierung und Digitalisierung des Autoverkehrs um Jahre beschleunigt.

Es ist erstaunlich, wer alles gegen die Elektrisierung war. Natürlich die Petrol-Heads und Autobahndrängler, die mindestens 1.000 Kilometer ohne Pinkelpause runterbrettern wollen. Aber auch die Gewerkschaften, die Arbeitsplätze in Gefahr sahen und diese dadurch ironischerweise in Gefahr gebracht haben. Und leider auch viele Ökos: Wie konnte man denn Elektroautos gut finden, wenn es doch darum ginge, ganz vom Auto wegzukommen im Sinne einer umfassenden Verkehrswende? Ich fand damals eine umfassende Verkehrswende genauso wichtig, einen schnellen Abschied von fossilem Diesel und Benzin klimapolitisch aber für spielentscheidend. Der Blick auf die heutigen Neuwagenverkäufe gibt mir leider recht. Immer noch viel

zu viele, zu groß, zu schwer und zu viel Verbrauch. Da bin ich ehrlich gesagt froh, dass die Elektrifizierung global an Fahrt aufnimmt. Volkswagen und Co. haben zu lange auf die falschen Pferdestärken gesetzt. Und in der Politik haben zu wenige die Wucht der Disruption sehen wollen. Jetzt kommt der Druck von außen und – wieder ein unschöner Widerspruch – gestützt von der fragwürdigen chinesischen Regierung. Was wäre also heute ein „gescheites“ Auto? I build my dream: klein, elektrisch, effizient, nicht zu teuer und europäisch.

Martin Unfried

Mehr von Martin Unfried auf www.oekotainment.eu