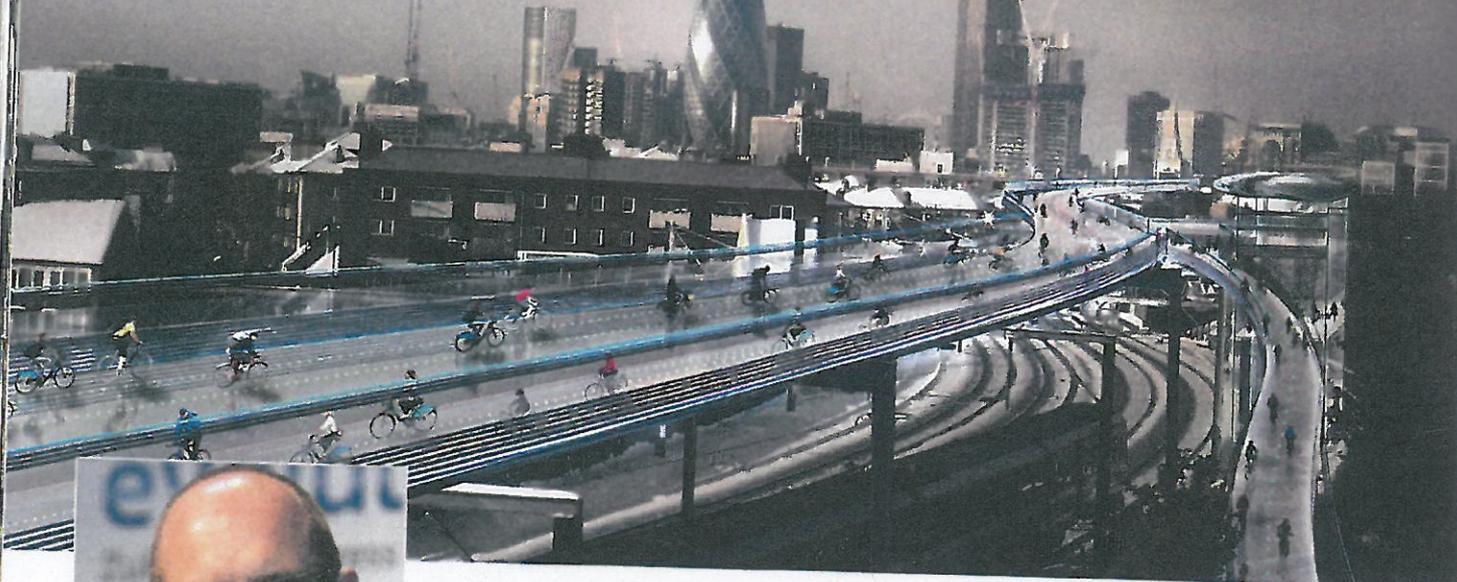


Mut zu neuer Mobilität



Sven Kesselring ist Soziologe und gegenwärtig als Professor für nachhaltige Mobilität an der Hochschule für Wirtschaft und Umwelt (HfWU) Nürtingen-Geislingen tätig. Er beschäftigt sich mit den gesellschaftlichen Veränderungen von Mobilität aus historischer wie aktueller empirischer Perspektive.

Herr Kesselring, auf das eigene Auto zu verzichten gilt als einer der Problemlösungsansätze in vielen Städten. Wie kann man Bürger dazu motivieren?

Zunächst muss man feststellen, dass dazu schon ein kultureller Wandel im Gange ist. Überall, in Deutschland, Europa, den USA, machen immer mehr junge Menschen den Führerschein später, manche auch gar nicht. Dass man wie früher mit achtzehn möglichst schnell ein eigenes Auto will, ist längst nicht mehr selbstverständlich. Heute zeigen junge Menschen ihren Status durch ihr Smartphone oder tragbare digitale Technologie. Carsharing zu nutzen kann auch ein Statussymbol sein, mehr als »totes Kapital« in einen eigenen Wagen zu stecken. Die Botschaft ist: Ich bin beweglich.

Braucht es nicht dennoch zusätzliche Anreize für den öffentlichen Nahverkehr?

Natürlich. Der öffentliche Nahverkehr muss, nicht nur auf klassische Weise, ausgebaut werden. Die Wohnbezirke oder Dörfer, die zwischen S-Bahn- oder Me-

Bild oben: Bahnen, Busse, Fahrräder und Fußgänger prägen das Bild Londons in einem städtebaulichen Entwurf des Architekten Norman Foster.

trostationen liegen, das können Sie auch in München gut beobachten, sind oft nicht gut angebunden. Sogenannte Last-Mile-Fahrzeuge müssten die wenigen Kilometer zur Bahnstation überbrücken. Das können zum Beispiel kleinere Shuttlebusse, ausleihbare Elektroroller, Leihfahrräder oder ganz neue Fahrzeuge wie die Mini- oder Feederbusse, die Complementarios, in Bogotá, sein. Die Nahverkehrssysteme müssen auch besser integriert werden. Ich möchte zum Beispiel automatisch einen Preis von A nach B, auch über die Stadt hinaus, zahlen, egal welche U-Bahnen, Busse, Züge etc. ich dafür kombiniert benutze. Dänemark macht so eine Lösung mit der »Rejsekort« bereits vor. Die Digitalisierung macht das über Apps oder, wie in Dänemark, über eine eigene Chipkarte, unabhängig vom Smartphone, leicht durchführbar. Schließlich muss man für Verständnis werben, dass Bahn- und Nahverkehrssysteme so komplex sind, dass Verspätungen und Umsteigeprobleme nie ganz aus der Welt zu schaffen sind.



Was halten Sie von der Citymaut?

Sie wird auch in deutschen Großstädten kommen. Die Frage ist nur, wann. Aufgrund der Schadstoff- und Stauproblematik ließe sich das nur durch eine wirklich innovative Verkehrspolitik abwenden, die auf erneuerbare Energien und geteilte Mobilität setzt.

Wie reagieren Autohersteller auf diesen Wandel?

Dort hat ein Umdenken eingesetzt. Auch wenn firmenintern die klassisch denkende Fraktion, die zum Beispiel eher auf einen lukrativen SUV-Verkauf setzt, noch in der Mehrheit ist, denken immer mehr Entscheider an einen Strategiewechsel hin zum Mobilitätsprovider. Wenn Autohersteller in den großen Megacities, beispielsweise in Asien, erfolgreich sein wollen, müssen sie clevere Lösungen anbieten. BMW mit DriveNow und Daimler mit Car2Go expandieren ihr eigenes Carsharing-Geschäft daher kräftig. Und das obwohl betriebswirtschaftlich ein Leihauto etwa sechs bis acht individuell verkaufte Pkw in einer Stadt ersetzt. Der Druck kommt auch aus einer anderen Branche: Der Weltmarkt für die sogenannten neuen Mobilitätsdienstleistungen wird auf ungefähr

Über Sensoren werden selbstfahrende Autos gesteuert. Kritiker warnen allerdings, dass auch autonome (Leih-)Fahrzeuge das Hauptproblem der Städte nicht lösen werden: den fehlenden Raum. Stattdessen sollten die Verantwortlichen lieber in den Ausbau des öffentlichen Verkehrs investieren.

zehn Billionen Dollar geschätzt. Im Gegensatz dazu wirkt der Automarkt mit 2,3 Billionen nahezu klein. Vor allem Online- und IT-Unternehmen wie Tencent, Alibaba, Baidu in China oder Google, Apple und andere wollen von diesem Kuchen ein Stück abhaben und entwickeln eigene Geschäftsmodelle, wobei sie die ganze Kette der Fortbewegung im Blick haben.

Werden Autos, wie bereits jetzt in vielen indischen Städten, zukünftig auch in anderen Teilen der Welt nur mehr einen kleinen Teil des Verkehrs in einer Stadt ausmachen?

Dazu muss man sich die Städte genau ansehen. In amerikanischen Großstädten, die auf weitem Raum wie auf einem Reißbrett entstanden, sind die Distanzen so groß, dass öffentlicher Nahverkehr mit dichten Stationen oder gar Fahrradverkehr den Autoverkehr niemals ganz ersetzen kann. Carsharing oder autonom fahrende Roboterautos – falls sie kommen werden – können dennoch die Staus verringern. Anders als z. B. in einer stark belebten und verwinkelten italienischen Stadt ist in solchen Großstadtmegacities ein sicherer autonomer Fahrbetrieb auf Ringstraßen und Highways technisch auch früher möglich.

Was fordern Sie von der Politik und den Stadtplanern?

Sie müssen weg vom Denken in geteilten Abteilungen: eine für den Autoverkehr, eine für den öffentlichen Nahverkehr, eine andere für den Radverkehr. Da die Menschen ja auch nicht nur Autofahrer, nur Radfahrer oder nur Busfahrer sind, müsste sich das in einem integrierten Dezernat für Mobilität widerspiegeln, das die Lebenswirklichkeit der Menschen im Blick hat, statt auf Prognosen und Simulationen zu starren. In der großen Politik wünsche ich mir mehr mutige langfristige Strategien, zur Mobilität aber auch zur damit verbundenen Frage, wie wir erneuerbare Energie in Zukunft effizient bereitstellen und speichern anstelle eines weiter traditionellen Mixes mit Erdöl, Gas und Kohle.

Das Interview führte Christian Rauch

Anzeige

DER KÜCHENTREFF - DILLING

Wir PLANEN Küchen die Sie glücklich machen.

Der Küchentreff Dilling
Ilzweg 5
82140 Olching

Tel: 08142 / 653 97-0
Fax: 08142 / 653 97-20
info@derkuechentreff-dilling.de

WWW.KLAMA.DE

www.derkuechentreff-dilling.de

