

# Neues Handeln für die Mobilität von morgen

Wie lässt sich mehr Mobilität mit weniger Umweltbelastung realisieren? Im Rahmen der ersten Konferenz „Mobilität in Deutschland“ im Berliner Atrium der F.A.Z. diskutierten Experten aus Politik, Wirtschaft und Verbänden über neues Denken und Handeln – und darüber, wie der Verkehr von morgen aussehen wird.

Das tägliche Verkehrschaos ist längst Realität. Während Großstädte und Ballungsräume immer häufiger vor dem Verkehrsinfarkt stehen, fühlen sich die Menschen in den ländlichen Regionen zunehmend vom öffentlichen Leben abgehängt. Wirklich mobil ist bald niemand mehr. Wie kann dieser Widerspruch aufgelöst werden? Was muss sich ändern? Welche politischen Rahmenbedingungen müssen Bund und Länder schaffen? Und welchen Beitrag können Kommunen und der Verkehrssektor für die Mobilität von morgen leisten? Darüber diskutierten Experten aus Politik, Wirtschaft und Verbänden auf der Konferenz „Mobilität in Deutschland – Zeit für neues Denken und Handeln“ in Berlin, einer gemeinsamen Veranstaltung der Frankfurter Allgemeinen Zeitung, des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), des ADAC, des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie sowie weiterer Partner der Initiative „Deutschland mobil 2030“.

„Wer an Mobilität denkt, denkt dieser Tage vor allem an den Diesel und die drohenden Fahrverbote“, gab F.A.Z.-Herausgeber Holger Steltzner zu Beginn zu bedenken. Die Aufregung der Bürger sei groß, man müsse deshalb schnell Lösungen finden und eher darüber sprechen, wie man den Verkehrskollaps vermeiden und Mobilität steigern könne. Im Fokus stand deshalb, wie sich beispielsweise mehr Mobilität mit weniger Umweltbelastung realisieren lässt oder welche infrastrukturellen Voraussetzungen geschaffen werden müssen, um unter anderem für mehr Kooperation zwischen öffentlicher und individueller Mobilität zu sorgen. Die Themen reichten vom Individualverkehr über den ÖPNV bis hin zum Schienenverkehr.

## „Ökonomisch, ökologisch und sozial planen“

Die Verkehrswende habe neben der Umweltfrage auch eine soziale Dimension, verdeutlichte Florian Pronold (SPD), Parlamentarischer Staatssekretär im Umweltministerium, in seiner Eingangsrede und wies zugleich auf die Herausforderungen für das Erreichen internationaler Klimaschutzziele hin. „Wir müssen nachhaltig planen und sowohl ökonomische, ökologische als auch soziale Faktoren berücksichtigen – im städtischen wie auch im ländlichen Raum“, sagte Pronold. Man setze hier verstärkt auf das Thema Elektromobilität, dennoch brauche man auch den Diesel als Übergangstechnologie.

Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) zeigte sich enttäuscht über die mangelnde Bereitstellung alternativer Antriebstechnologien in Deutschland – trotz mehr als fünf Milliarden Euro bereitgestellter Fördermittel. „Ich frage mich, warum nicht schon längst bezahlbare Lösungen da sind. Da hängen auch Millionen Arbeitsplätze dran“, so Scheuer. Wenn Förderung nichts nütze, müssten eben die gesetzlichen Vorgaben strenger werden, sagte der Minister und nahm somit direkten Bezug auf die geplanten Diesel-fahrverbote in einigen deutschen Städten. „Keiner kann zufrieden sein mit Fahrverboten in Frankfurt oder Essen. Ich werde aber nicht zulassen, dass die Verantwortung allein zum Bund geschoben wird.“



Wichtige Themen in ausgewählter Runde: Dr. Hendrik Schulte, Staatssekretär im Verkehrsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen, Bremens Umweltsenator Dr. Joachim Lohse, F.A.Z.-Wirtschaftsredakteur Johannes Pennekamp, der rheinland-pfälzische Wirtschaftsminister Dr. Volker Wissing und Kathrin Schneider, Ministerin für Infrastruktur und Landesplanung in Brandenburg (v. l.), in einer Diskussionsrunde zur Verkehrswende.

FOTOS MARCO URBAN

Interessante Einblicke gewährte Thomas Madreiter in die „Smart City Wien“. Der Planungsdirektor in der städtischen Magistratsdirektion erläuterte die Antwort der österreichischen Metropole auf die Frage nach der Verkehrswende. „Hört endlich auf, über den Diesel zu diskutieren. Das ist nicht das relevante Thema“, mahnte er und legte den Fokus auf die Entkopplung von Stadtwachstum und Ressourcenverbrauch. Zentrale Elemente sind hier die Fokussierung auf einen menschen- und umweltgerechten Verkehr, die Priorisierung öffentlicher Verkehre sowie des Fußgänger- und Radverkehrs. Parallel fördert Wien neue Mobilitätskulturen, setzt auf Tür-zu-Tür-Modelle und entwickelt Konzepte für die City-Logistik. Mit dem Ergebnis, dass der öffentliche Verkehr mit einem Marktanteil von rund 38 Prozent extrem erfolgreich ist.

In der Podiumsrunde „Klimaschutz – Digitalisierung – Infrastruktur“ wurde die Frage diskutiert, wie die Konzepte der Länder aussehen und welche Forderungen an den Bund sowie die Akteure in Kommunen, Unternehmen und Verbänden gestellt werden. Sowohl in den Städten als auch in ländlichen Regionen sind konkrete Lösungen für eine nachhaltige, flexible und bezahlbare Mobilität gefordert. Hendrik Schulte, Staatssekretär im Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, beklagte die „zu enge, zu kleine,

zu marode Infrastruktur – sowohl auf den Straßen als auch auf der Schiene“. All das gipfeln nun in den Fahrverboten rund um Essen. Chancen sehe er in der Digitalisierung, die in der Vernetzung einzelner Verkehrsmittel durch smarte Systeme mehr Effizienz schaffe. Hierzu müssten aber Voraussetzungen in der Infrastruktur geschaffen werden – und das koste Geld.

## Kritik an langen Genehmigungsverfahren

„Die Probleme, die andere haben, haben wir nicht“, sagte der rheinland-pfälzische Wirtschaftsminister Dr. Volker Wissing. Man habe früh gehandelt, Busse umgerüstet, Fördermaßnahmen angeschoben. Neben der Bereitstellung digitaler Infrastruktur und alternativer Mobilitätsangebote müsse auch der ÖPNV weiter ausgebaut werden. Wissing kritisierte die langen Planungs- und Genehmigungsverfahren und forderte verlässliches Recht in der Bauphase: „Wir sind inzwischen in einer Komplexität angekommen, dass es dringender radikale Vereinfachungen braucht. Wenn wir gerade etwas fertig gebaut haben, erfahren wir, dass wieder neue Dinge gefordert werden.“

Die Digitalisierung sei für den ländlichen Raum eine Chance, erklärte Kathrin Schneider, Ministerin für Infrastruktur und Landesplanung in Brandenburg.

Man könne die Verkehrswende aber in den Diskussionen nicht an einem einzigen Verkehrsmittel festmachen. Was es außerdem brauche, sei eine verbesserte Stadt- und Landesplanung. „Wir müssen einen größeren Planungsvorlauf schaffen, sowohl für die Straße als auch für die Schiene, um rechtzeitig Alternativen anzustoßen“, so Schneider. Hier scheitere es aber oft am Personalmangel in den Planungsbereichen. Als ein Erfolgskonzept aus Brandenburg nannte die Ministerin den „PlusBus“, der auf den Schienenverkehr getaktete Buslinien anbietet und somit die Übergangszeit für Reisende verkürzt. Man habe dadurch Fahrgastzuwächse von bis zu 40 Prozent erreichen können.

Die „Green City“ Bremen hat mit einem Masterplan auf die Vorgaben der Bundesregierung reagiert: Ausbau des Radverkehrs, Carsharing, mehr ÖPNV. Rund 25 Prozent des innerstädtischen Verkehrs mache inzwischen der Radverkehr aus, damit liege man europaweit auf Platz drei, verdeutlichte Dr. Joachim Lohse, zuständiger Senator für Umwelt, Bau und Verkehr. Kritik fand er indes für die Diskussion über die richtige Platzierung von Messstationen zur Feinstaubbelastung. „Das ist ein Treppenwitz. Ich glaube, wir haben Wichtiges, über das wir sprechen müssen.“

In einem weiteren Panel sprachen Vertreter der Verbände unter anderem über den öffentlichen Verkehr

mit Bus und Bahn, die Chancen der Digitalisierung, den Sanierungs- und Ausbaubedarf der Infrastruktur sowie die Kapazitäten der Bauindustrie. „Wir brauchen die richtigen Rahmenbedingungen zum Erhalt und Ausbau der Infrastruktur. Das System ist fragil. Wer den ÖPNV ausbauen will, muss investieren. Wir werden immer wieder Lösungen finden, aber es braucht Zeit und Geld“, so Ingo Wortmann, Präsident des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). Wortmann hält On-Demand-Angebote in Ergänzung sinnvoll, aber nicht als Rosinenpickerei zu Lasten des ÖPNV. „Anbieter wie Uber sind ja auch in den Innenstädten, wo wir eigentlich den ÖPNV ausbauen wollen. Dadurch haben wir dann nicht weniger Verkehr“, so der Geschäftsführer der Münchner Verkehrsgesellschaft.

## Digitalisierung als Chance

Markus Lewe, Oberbürgermeister von Münster und Präsident des Deutschen Städtetags, forderte ein Umdenken. „Woran es uns mangelt, sind Zeit, Geld, Raum und frische Luft“, sagte er. Man brauche den öffentlichen Raum für Begegnung, nicht um Autos abzustellen. Als gutes Beispiel führte er Münster an. „Wir haben einen Radverkehrsanteil von 40 Prozent. So lassen sich Schadstoffe vermeiden“, sagte er. Gerade was den ÖPNV angeht, sieht Lewe große Chancen in der Digitalisierung: „Wenn ich keine leeren Busse rumfahren lasse, sondern diese digital über Hot Spots lenken kann, reduziere ich insgesamt den Verkehr.“ Den Vorwurf, man könne die Infrastruktur nicht ausbauen, da es seitens der Bauindustrie keine Kapazitäten gebe, wies Peter Hübner, Präsident des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie, zurück. „Es kann keine Rede davon sein, dass die Bauindustrie keine Kapazitäten hat, um die Infrastruktur weiter auszubauen. Wir sind nach wie vor handlungsfähig, brauchen aber verlässliche Rahmenbedingungen, um künftig Engpässe zu vermeiden.“ Hübner bot den Kommunen hinsichtlich fehlender Ingenieure in den Planungsabteilungen Unterstützung an. „Infrastrukturprojekte gelingen nur miteinander, packen wir es an“, sagte er.

ADAC-Präsident Dr. August Markl appellierte indes an einen Mischverkehr aus ÖPNV, Auto, autonomem Fahren sowie On-Demand-Angeboten. Im ländlichen Raum gebe es oft keine öffentlichen Verkehrsmittel außer dem morgendlichen Schulbus, gerade dort könne die Digitalisierung Mobilitätsbedürfnisse befriedigen. Markl glaubt, dass im Jahr 2020 bereits viele teilautonome Fahrzeuge auf den Autobahnen unterwegs sein werden. „Wir müssen Anreize für die Bevölkerung schaffen, dass sie verschiedene Verkehrsmittel zur Beförderung nutzt. Das ist der richtige Weg.“

Zukunftsforscher Tristan Horx gab zum Abschluss des Nachmittags neue und durchaus spannende Einblicke in verschiedene Metakonzepte von Mobilität. Dank dem Internet und der Demokratisierung von Information habe sich Mobilität stark gewandelt und neue Formen angenommen – im Digitalen wie im Analogen. Eine polymobile Welt benötige deshalb auch polymobile Konzepte, anstelle alter, eingefahrener Vorstellungen von schnellen Autos und immer verspäteten Zügen, so der Zukunftsforscher.



„Wir reden im Moment mehr über Betrug und Fahrverbote als darüber, was bereits getan wird, wie die Rekordinvestitionen in intelligente Infrastruktur. Dass wir saubere Luft brauchen, steht für mich dabei außer Frage.“

### ANDREAS SCHEUER

Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur



„Wir brauchen multimobile Konzepte für die Menschen in den Städten und auf dem Land. Im Kern geht es darum, die Grundstruktur von Mobilität im Gesamten zu verändern. Und jede Veränderung führt nun mal zu Ängsten.“

### MARKEUS LEWE

Präsident des Deutschen Städtetags



„Es geht darum, eine intelligente Mischung von Mobilität in die Städte und aufs Land zu bringen: Auto, ÖPNV, Fahrrad sowie Sharing- und On-Demand-Angebote. Das Auto allein kann es nicht richten.“

### AUGUST MARKL

Präsident des ADAC



„Es kann keine Rede davon sein, dass die Bauindustrie keine Kapazitäten hat, um die Infrastruktur weiter auszubauen. Wir sind nach wie vor handlungsfähig, brauchen aber verlässliche Rahmenbedingungen, um künftig Engpässe zu vermeiden.“

### PETER HÜBNER

Präsident des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie

## „Die Verkehrswende kann gelingen“

Deutschland steht vor großen verkehrs- und klimapolitischen Herausforderungen. Ingo Wortmann, Präsident des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), spricht im Interview über die Studie der Initiative „Deutschland mobil 2030“ und Konzepte für die Mobilität der Zukunft.

Herr Wortmann, Deutschland steht vor großen verkehrs- und klimapolitischen Herausforderungen: Das Verkehrsaufkommen im Personen- und Güterverkehr wächst stetig und bringt die Infrastruktur vielerorts an ihre Grenzen. Wie wird die Verkehrswende politisch und fachlich möglich?

Indem alle verantwortlichen Akteure den bereits eingeschlagenen Weg konsequent weitergehen. Eine andere Alternative gibt es ohnehin nicht. Der Klimawandel ist weltweit genauso real wie die konkreten Probleme der Luftreinhaltung in vielen Städten. Da

müssen wir im Verkehrssektor deutlich gegensteuern. Unter anderem natürlich durch die Stärkung der umweltfreundlichen Verkehrsträger wie Busse und Bahnen. Das kann gelingen, ist aber angesichts der nur kurzen Zeit, die uns mit Blick auf die Erreichung von Umwelt- und Klimaschutzziele bleibt, ein Kraftakt. Unser Ziel als Branche ist es, bis zum Jahr 2030 unsere Marktanteile deutlich zu erhöhen: plus 30 Prozent im öffentlichen Personenverkehr und plus 22 Prozent im Schienenverkehr. Das gelingt nur, wenn wir selber noch besser werden und wenn die politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen stimmen.

Der VDV zeigt in seiner neuesten Studie „Deutschland mobil 2030“, dass die Umstellung auf eine moderne, bezahlbare und klimaschonende Mobilität in Deutschland gelingen kann. Welche Trends haben Sie ermittelt?

Die Verkehrswende, oder wie man das notwendige Handeln in unserem Sektor auch immer bezeichnen möchte, kann gelingen. Das ist die zentrale und natürlich aus politischer wie unternehmerischer Sicht wichtige Erkenntnis dieser Studie. Die Gutachter zeigen aber deutlich, dass dafür eine ganze Reihe von



INGO WORTMANN  
Präsident des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

Maßnahmen umgesetzt werden müssen, auch unebene. Um dieses Ziel zu erreichen, müssen wir die Mobilität in Deutschland künftig deutlich verändern. Es muss gelingen, künftig weniger Verkehr bei trotzdem wachsender Mobilität zu gewährleisten. Das heißt also, dass die individuellen Mobilitätsbedürfnisse der Menschen vermehrt in gemeinsam nutzbaren Verkehrsangeboten wie dem ÖPNV stattfinden werden. Denn nur so können wir begrenzte Flächen effizient nutzen und finanziell attraktive Angebote für alle Bürger garantieren. Dafür müssen wir in unserer Branche die Angebote ausweiten und die Infrastruktur sanieren, ausbauen und um neue Strecken ergänzen, damit wir attraktiver für deutlich mehr Kunden werden.

Die Studie spricht von einem Weg zu mehr Mobilität und Lebensqualität. Mit welchen Maßnahmen und Projekten kann dies erreicht werden?

Da gibt es einiges zu tun. Das jetzt alles aufzuführen würde sicher den Rahmen sprengen. Es ist wohl unstrittig, dass wir für lebenswertere Städte, für die Gleichwertigkeit von Lebensverhältnissen in den Städten und auf dem Land sowie für mehr Klima- und Umweltschutz insgesamt die Verkeh-

re stärken und ausbauen müssen, die effizient und nachhaltig Menschen und Güter befördern können. Neben der bereits erwähnten Angebots- und Infrastrukturausweitung, die wir als Branche brauchen, um einfach mehr Kundinnen und Kunden zu befördern, braucht es dazu auch auf politischer Ebene ganz konkrete Anpassungen bei den Rahmenbedingungen. Die Genehmigungs- und Planungsverfahren für unsere Bauvorhaben dauern beispielsweise viel zu lange. Es kann nicht sein, dass wir 20 Jahre planen, um ein Projekt dann am Ende doch nicht umzusetzen. Zudem wird sich der Verkehrsmarkt weiterentwickeln, neue Anbieter drängen in den Markt. Doch die wollen nicht alle Verkehrsdienstleistungen im Sinne der Daseinsvorsorge erbringen, sondern in erster Linie Kundendaten abschöpfen und Gewinne maximieren. Hier ist dann ebenfalls die Politik gefordert, für faire Wettbewerbsbedingungen im Sinne der Kunden und der Verkehrsunternehmen zu sorgen. Unsere Branche wiederum muss sich mit diesen neuen Anbietern und Geschäftsmodellen aktiv auseinandersetzen und dort, wo es sinnvoll und möglich ist, kooperieren. Diesen Weg gehen immer mehr unserer Unternehmen gerade.