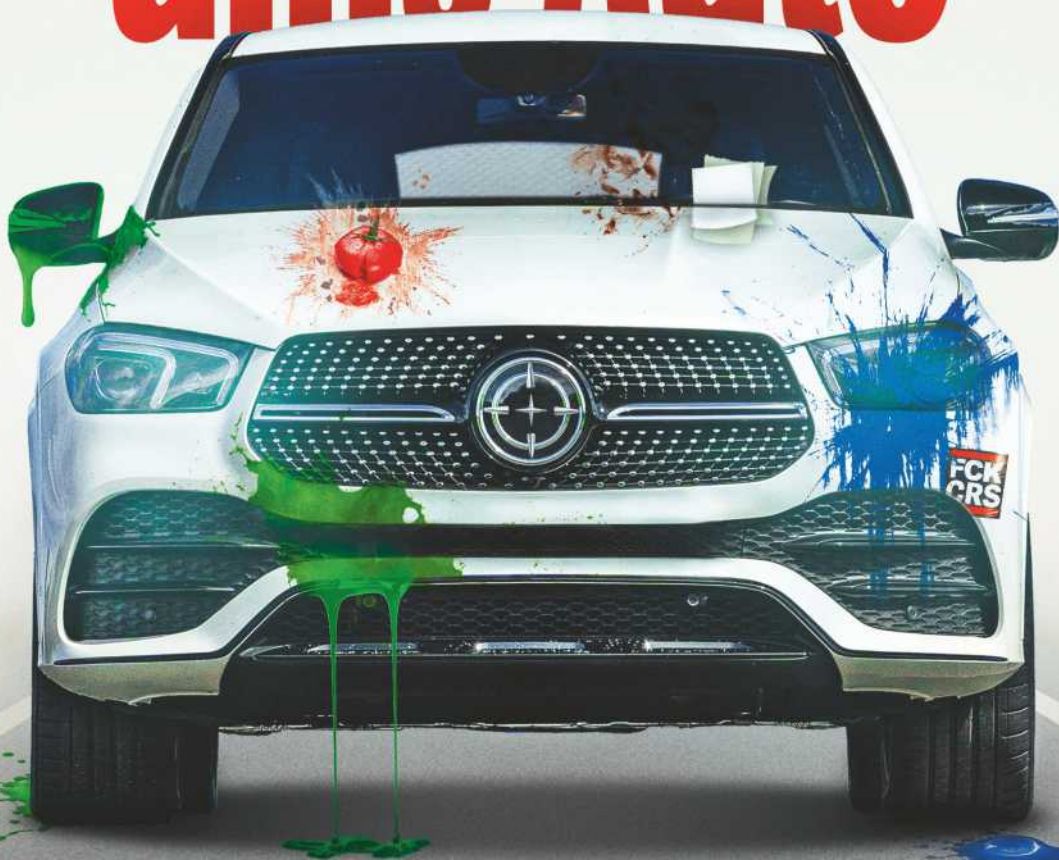


MILLIARDEN-ZOFF
Das toxische Erbe des
Industriellen Thiele

WUTREDE
Die verlorene Ehre
ostdeutscher Männer

FRIEDENSBEWEGUNG
Wagenknechts
unheimliche Allianz

Kulturkampf ums Auto



Warum die Deutschen so schwer vom Pkw loskommen.
Und wie andere es schaffen.

Ungarn Ft 3390,-
Printed in Germany
Spanien/Kanaren € 7,70
Tschechien Kč 220,-
Slowenien € 7,20
Spanien € 7,40
Schweiz sfr 8,90
Slowakei € 7,40
Österreich € 6,80
Portugal (cont) € 7,20
Kroatien € 8,90 / KN 67,06
Norwegen NOK 119,-
Griechenland € 7,50
Italien € 7,80
Finnland € 9,10
Frankreich € 7,40
BeNeLux € 7,10
Dänemark dkr 67,95

Vom Fetisch zum Feindbild

MOBILITÄT Der Kulturkampf um die Zukunft des Autos teilt die Republik in zwei Lager. Die einen verteufeln den Pkw als Dreckschleuder, die anderen stilisieren ihn zur Ikone der Freiheit. Der Zwist könnte sogar die Ampelkoalition sprengen.



Berliner Stadtring

Paul Langrock / lat

D

Die Deutschen sind nicht nur ein Volk, das Autos liebt, vom Autobau lebt und unendlich viel Zeit in Autos verbringt. Sie besitzen auch wahnsinnig viele.

60 Millionen Fahrzeuge sind hierzulande zugelassen, davon 48,7 Millionen Pkw. Ein Rekord. Innerhalb von 15 Jahren stieg die Zahl um 20 Prozent. Rechnet man pro Pkw vier Sitze, könnte man die komplette Bevölkerung jederzeit doppelt durch die Gegend kutschieren.

Rund 670 Milliarden Kilometer legt diese Fahrzeugflotte pro Jahr zurück, eine Strecke galaktischen Ausmaßes, 5000-mal so lang wie die Entfernung der Erde zur Sonne. Nur im ersten Corona-Lockdown 2020 saßen die Deutschen weniger am Steuer. Schon im Jahr darauf drehte sich der Trend: Etliche Bus- und Bahnfahrer stiegen auf den eigenen Pkw um, entflohen dem Ansteckungsrisiko Sitz-nachbar.

Die Industrie freut es. Es werde in Zukunft »nicht weniger, sondern mehr individuelle Mobilität« geben, jubelte Hildegard Müller, Präsidentin des Verbands der Automobilindustrie (VDA) zu Beginn der Pandemie. Die Prognosen der Verkehrsforscher geben ihr recht. Bis 2030 sollen im Vergleich zu 2010 noch einmal zehn Prozent obendrauf kommen.

Das eigene Auto ist den Deutschen heilig. Ingenieurskult, Symbol des Wirtschaftswunders, die Autohersteller als letzte Bastion hiesiger Industriekonzerne auf Weltniveau, nicht zuletzt auch der eigentümliche Stolz auf die Autobahnen – die Gründe sind bekannt.

Allem politischen, klimatischen, zeitgeistigen Wandel zum Trotz: Die Zahl der hierzulande zugelassenen Autos wächst weiterhin schneller als die Bevölkerung, 580 Autos kamen zuletzt auf 1000 Bundesbürger. Während von Barcelona bis New York Parkbuchten zurückgebaut werden, will man sie hierzulande noch breiter werden lassen – die immer beliebteren SUVs brauchen einfach Platz.

Die Bevölkerung stimmt mit dem Gaspedal ab: 69 Prozent der Deutschen halten ihren Pkw für wichtig bis unverzichtbar, junge Menschen gar für wichtiger denn je. Auch oder gerade weil sie in der Stadt leben und die überfüllten, vollgeschnupften, verspäteten Busse und U-Bahnen satt haben.

Jeder vierte junge Städter zwischen 18 und 34 Jahren gibt mittlerweile an, auf sein Auto angewiesen zu sein. Und während Fridays for Future weiter für eine CO₂-freie Mobilität demonstrieren, legen mehr Menschen denn je die Führerscheinprüfung ab: 3,6 Millionen waren es im vergangenen Jahr. Rekord.

Nichts kann das Auto aufhalten. Nicht einmal der wachsende Teil der im Stau verplempten Lebenszeit. In Ballungsräumen stecken Berufspendler auf das Jahr zusammen gerechnet zwei, in Berlin und München rund drei Tage fest. Sie sitzen in Fahrzeugen, die immer größer und schwerer werden, was die ohnehin maroden Straßen nur noch mehr zerstört. 830 000 Kilometer Straße gibt es in Deutschland, davon 13 155 Kilometer Autobahn – ein gigantisches Netz, eine riesige Fläche, doch unter der enormen Belastung schon jetzt vielerorts ein Sanierungsfall.

Die Bahn wäre gern eine Alternative – aber sie ist schon jetzt überlastet. Auf 38 400 Kilometer ziehen sich Gleise durch das Land, 50 000 Züge verkehren darauf täglich, befördern 4,8 Millionen Passagiere sowie eine Million Tonnen Güter. Auch hier ist die Tendenz stark steigend. Auch hier droht der Kollaps. Die Pünktlichkeit der DB sank im vergangenen Jahr auf katastrophale 62 Prozent, noch ein Rekord, diesmal ein negativer. In manchen Regionen ist jeder zweite Zug mehr als sechs Minuten verspätet.

Hinter allen diesen Zahlen verbergen sich nicht nur Frust und Stress, sondern auch immense Klimaschäden. Der Verkehr trägt mit 147 Millionen Tonnen Treibhausgasen einen Anteil von fast 20 Prozent an Deutschlands Kohlendioxidausstoß. Seit Jahren ändert sich daran kaum etwas. Eigentlich müssten die Emissionen sinken, um sieben Millionen Tonnen jährlich, um bis 2030 auf 85 Millionen Tonnen zu fallen. Erreicht wird gerade mal ein Bruchteil davon.

Die Schwierigkeit besteht darin, dass neben dem ökologischen zugleich ein ökonomisches Problem gelöst werden muss. Zwischen 80 und 100 Milliarden Euro, schätzen Experten, verliert die Volkswirtschaft jährlich durch den Stillstand im Verkehr.

Nirgends ist der Bedarf, das Gemeinwesen zu modernisieren, größer. Und längst ist klar, dass es dafür einen Abschied vom Immer-

mehr beim Auto geben muss. Um die Klimaziele zu erreichen, heißt es in einer gerade veröffentlichten Studie der Agora Verkehrswende, müsste der ÖPNV-Anteil an der Verkehrsleistung von 15 Prozent vor Corona auf 24 Prozent 2030 und gar 37 Prozent 2045 ansteigen.

Doch wie immer, wenn es ums Auto geht, wird es ideologisch, zerfällt das Land in zwei Lager. Die einen verteufeln den Pkw als Dreckschleuder, die anderen stilisieren ihn zur Ikone der Freiheit. Die einen leben eher in den Zentren der Großstädte, die anderen eher an der Peripherie oder auf dem Land. Bei der Wahl in Berlin mündete diese Lagerbildung in einem zweifarbigen Bild: Die Innenstädter wählten grün, die Außenbezirke schwarz. Lastenrad kontra Diesel.

In der Hauptstadt lässt sich besonders gut studieren, welches Spaltpotenzial das Auto mittlerweile hat. Auf der Berliner Friedrichstraße gerieten Autohasser und Autofreaks aneinander wie störrische Kinder bei einem Sandkastenspiel: Als die bisherige grüne Verkehrssenatorin Bettina Jarasch einen Teil der Strecke in einem Verkehrsversuch während der Pandemie für den Autoverkehr sperrte, erzwangen erboste Anwohner und Geschäftsleute vor Gericht die Wiederöffnung – um kurz darauf von der Senatorin zu lernen, dass der Verkehrsversuch nun zwar ende, ihr Straßenabschnitt aber stattdessen endgültig zur Fußgängerzone werde.

Im vergangenen Spätsommer wurde eine 220 Jahre alte Eiche in Mitte überregional berühmt. Der Baum in einem Innenhof sollte einer Tiefgarage weichen. Was das zuständige Amt routiniert durchgewinkt hatte, sahen Anwohner und Umweltaktivisten als Frevel, kaum zu vereinbaren mit dem Anspruch, eine klimagerechte, lebenswerte, staufreie Stadt zu schaffen. »Baum gegen Benz« titelte der »Tagesspiegel« – und traf damit den Sound der Stadt.

Passend dazu trägt die Ampelkoalition gerade einen Kulturkampf um die Autobahnen aus. »86 Prozent aller Pkw-Halter in Deutschland macht Autofahren Spaß«, heißt es aus dem FDP-geführten Verkehrsministerium, »und das ist gut so.« Olaf Scholz reihte sich ein in die lange Riege der deutschen Autokanzler, als er Mitte Februar die weltgrößte VW-Fabrik in Wolfsburg besuchte – und den Konzern als Vorbild für das »Modell Deutschland« rühmte. Wer hingegen lieber Fahrrad fährt wie die Grünenpolitikerin Julia Willie Hamburg, die jüngst in den VW-Aufsichtsrat berufen wurde, wird von der Boulevardpresse als »Auto-Hasserin« beschimpft.

Die FDP will mehr Asphalt für noch mehr freie Fahrt, die Grünen fordern ein Tempolimit und Schluss mit neuen Autobahnen. Beide Parteien haben ihre Klientel fest im Blick. Frontfiguren des Disputs sind Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) und Bundeswirtschaftsminister Robert Habeck (Grüne). Anfang März soll der Streit ange-



Minister Wissing

Daniel Hofer



»Ich habe ja ein grünes Gewissen,
aber so ist es utopisch, auf ein Auto zu verzichten.«

Eva-Maria Hartmann, Krugzell

»Das Auto ist für viele Städter
zur Last geworden.«

Robert Henrich, Ex-Daimler-Manager

lich beigelegt werden, in einem erneuten Koalitionsausschuss.

Der unversöhnliche Briefwechsel zwischen Habeck und Finanzminister Christian Lindner (FDP) zur Etatplanung lässt indes kaum Annäherung erwarten. Zumal sich in beiden Lagern, Lastenrad- wie Autofahrer, mit der Verächtlichmachung des jeweils anderen eben verlässlich Stimmung machen lässt.

Lange Zeit wurde Verkehrspolitik nach dem Prinzip Karotte gemacht. Es brauche nur eine »Ausweitung und Verbesserung der Angebotsqualität«, um die Menschen zum Umstieg vom eigenen Pkw auf öffentliche Verkehrsmittel zu bewegen, den sogenannten Pull-Faktor, der den Kunden anzieht. Dahinter stand die Idee, dass sich das Gute praktisch von allein durchsetzt, wenn man es nur hübsch genug anpreist.

Mittlerweile herrscht in der Fachwelt Konsens, dass Attraktivität allein nicht mehr genügt. Nur mit zusätzlichem Druck, dem sogenannten Push-Faktor, lassen sich die Leute aus ihrem alten Trott schubsen. Hohe Parkgebühren in der Innenstadt sind ein solcher Push-Faktor, sie machen individuelle Mobilität unbequem und lästig. Um den Infarkt abzuwenden, müsse den Menschen das Autofahren gründlich verleidet werden, schreiben die Autoren einer aktuellen Studie der Deutschen Forschungsgemeinschaft (DFG).

Denn insgesamt steigt die Mobilität weiter an. Jede gut gemeinte Tat – jedes neue öffentliche Verkehrsangebot, jeder Stau, der beseitigt wird, oder Kosten, die sinken –, alles verursacht mehr Verkehr. Sinkt die Fahrtzeit in die Innenstädte, ziehen die Pendler immer weiter aufs Land, legen längere Strecken zu-

rück. Auch das Deutschlandticket für 49 Euro sorgt am Ende für »induzierten Verkehr«, für Fahrten, die durch das Angebot überhaupt erst entstehen.

Solange Verkehrsplaner und -politiker also hier einen Stau beseitigen und dort eine neue U-Bahn bauen lassen, ändert sich an dem Prinzip Immer-mehr nichts. Nur: Wer traut sich, dieses tradierte System infrage zu stellen? Bislang, so die DFG-Forscher, sei noch jeder Verkehrsminister vor wirksamen »Push«-Maßnahmen zurückgeschreckt, weil »angenommen wird, dass sie in weiten Teilen der Bevölkerung unbeliebt sind und womöglich eine Wiederwahl gefährden«.

Push und Pull. Drücken und Ziehen. Zuckerbrot und Peitsche. Die über allem schwebende Frage lautet: Lässt sich ein Volk, dem das Auto quasi per Erbgut mit in die Wiege gelegt wurde, vom eigenen Kfz überhaupt entwöhnen? Und wenn ja, wie?

Das Auto auf dem Land

Ohne Auto leben? Schön, wenn man es kann, sagen viele. In der Großstadt vielleicht, als Single. Aber auf dem Land doch nicht, nicht als Familie!

Familien wie die Hartmanns: Nach dem Studium zogen sie in seine Heimat, das Allgäu, er kommt aus der 2000-Einwohner-Ortschaft Krugzell, seine Eltern wohnen hier. Sie kauften ein Einfamilienhaus, begannen beide einen Job bei einer Energieagentur in Kempten und wurden wie 14 Millionen Deutsche zu Pendlern. 20 Prozent des Verkehrs in Deutschland gehen allein auf das Konto dieser Spezies, des Albtraums der Verkehrsplaner.

Die Hartmanns lieben das Leben auf dem Land. Hier gebe es gute Jobs, und trotzdem könne man nach Feierabend raus auf eine schnelle Bergtour. Die etwa zehn Kilometer von Krugzell nach Kempten radelt Sebastian Hartmann fast an jedem Arbeitstag, bei Sonne, bei Regen, bei leichtem Schnee. Eva-Maria Hartmann hat eine Teilzeitstelle und fährt nur dreimal pro Woche in die Stadt. Mit dem Bus? Da winken beide ab. Der fahre viel zu selten, zu manchen Tageszeiten hat der Fahrplan fast zweistündige Lücken.

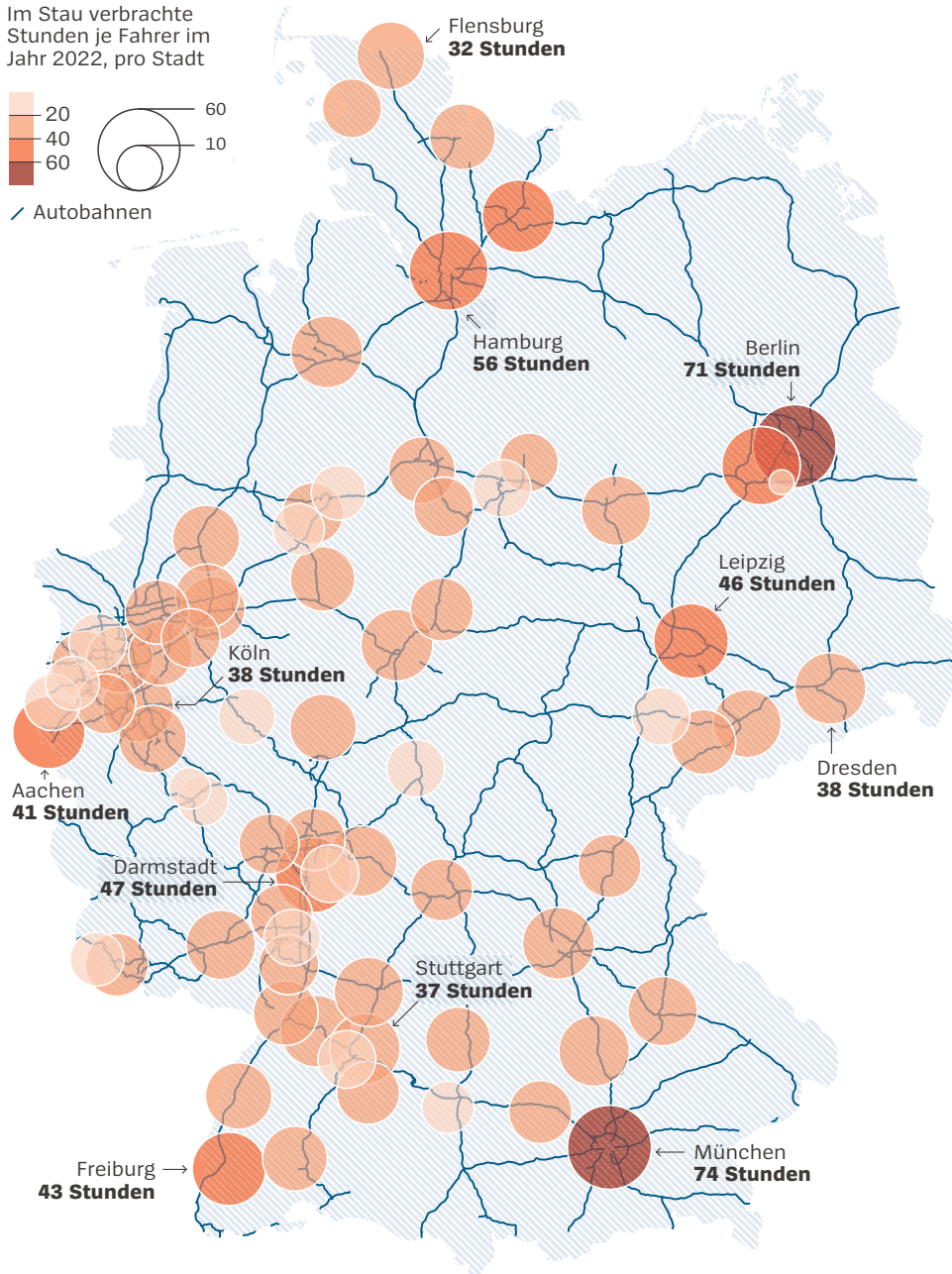
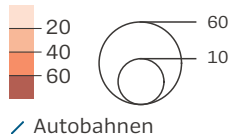
»Der ÖPNV ist derzeit relativ teuer, unflexibel und lückenhaft«, sagt Sebastian Hartmann. »Ich habe ja ein grünes Gewissen, aber so ist es utopisch, auf ein Auto zu verzichten.« Also steht vor dem Haus doch ein Auto, ein Škoda Yeti, angeschafft, als das Kind kam. Das Allgäu ist kein Extrembeispiel, wenn es um schlechte Nahverkehrsanbindung geht. Die Region ist ländlich, aber strukturstark. Und trotzdem funktioniere es nicht ohne Auto, sagt Eva-Maria Hartmann, »wenn man nicht als Einsiedler leben will«.

Es sind diese Beispiele, die auch Verkehrsminister Wissing gern bemüht. Es ist sein Argument gegen weniger Straßen, weniger Parkplätze, gegen Tempolimits: Menschen wie die Hartmanns seien aufs Auto angewiesen. Allerdings kommen die zu völlig anderen Schlussfolgerungen als Wissing. Sie versuchen, das Auto, sooft es geht, stehenzulassen.

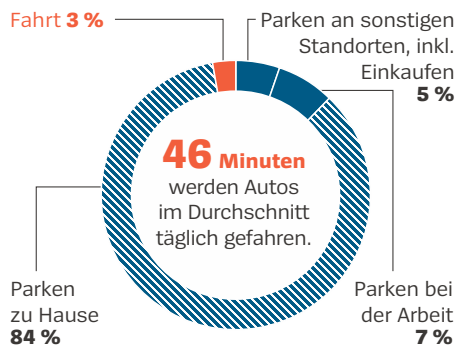
Wenn Eva-Maria Hartmann zur Arbeit fährt, dann meist per Mitfahrgelegenheit. Dazu nutzt sie die Plattform fahrmob.eco, ein Portal, das Fahrende und Mitfahrende in der Region vermittelt. Die »lokale Mitfahrzentrale« entstand mit privaten und öffent-

Autoland Deutschland

Im Stau verbrachte Stunden je Fahrer im Jahr 2022, pro Stadt



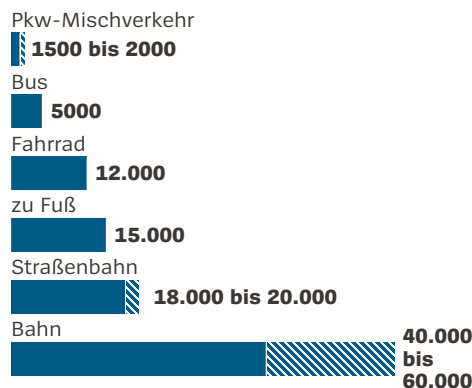
Mittlere tägliche Fahr- und Standzeiten von Pkw in Deutschland, in Prozent*



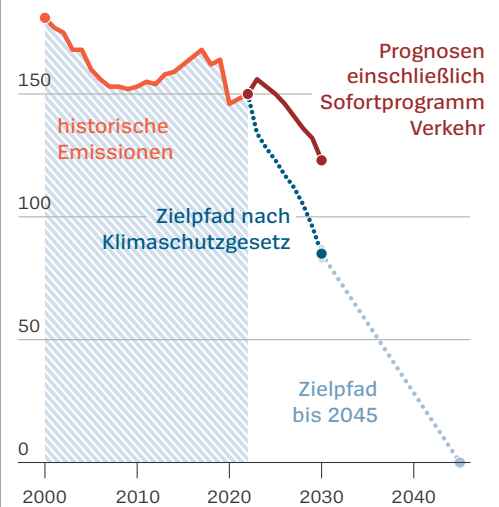
* Abweichung von 100 Prozent rundungsbedingt
** 3,5 Meter Breite

5-Quellen: Inrix, Mobilität in Deutschland 2017, TUMI, Umweltbundesamt, Agora Energiewende, Expertenrat für Klimafragen, Bast; Zustandserfassung aller deutschen Autobahnen von 2017/18, Bundesstraßen 2019/20, Brücken 2022; mittlerweile können einzelne Fahrstreifen in einem anderen Zustand sein

Beförderungskapazität nach Verkehrsträger, Personen pro Stunde und Fahrbahn**

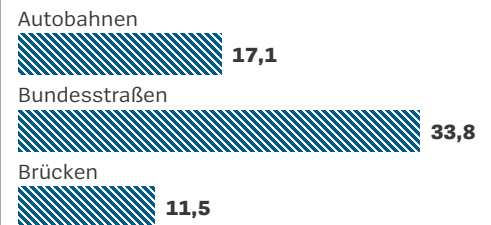


Emissionen im Verkehrssektor in Deutschland, Ziele laut Klimaschutzgesetz und Prognosen anhand der aktuellen Maßnahmen, in Millionen Tonnen CO₂-Äquivalenten

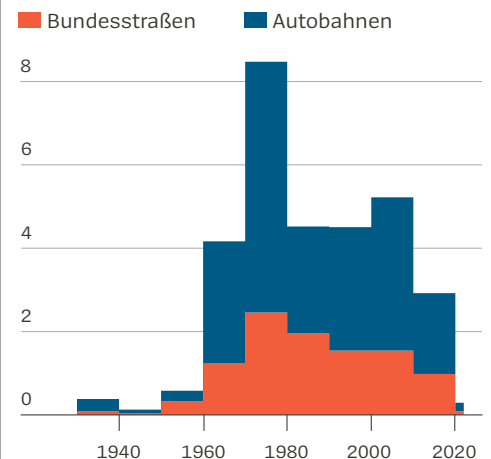


670 Mrd. Kilometer legte die deutsche Fahrzeugflotte im Jahr 2021 innerhalb der Republik zurück. Der Verkehrssektor verursacht fast 20 Prozent der Emissionen Deutschlands.

Abschnitte und Bauwerke der deutschen Fernstraßen in schlechtem oder sehr schlechtem Zustand, Anteil in Prozent



Brücken nach Baujahren, Fläche in Millionen Quadratmetern





Sandra Stein / DER SPIEGEL

»Ich gewinne Freiheit« ohne eigenen Pkw.

Inga Feuser, Köln-Nippes



Florian Geroldsky / DER SPIEGEL

»Hier herrscht jeden Tag Stau.«

Ingo Wortmann, Münchner Verkehrsbetriebe

lichen Fördergeldern, sie war aber keine Idee des Landkreises oder eines Unternehmens, sondern eines Bürgers: Helmut Scharpf, ehemaliger Lehrer und Kämpfer für die Verkehrswende, der von sich sagt, er habe viele Ideen, wenn der Tag lang ist.

Vor Jahren setzte er sich bereits dafür ein, zwei Carsharing-Autos in sein Heimatdorf Ottobeuren zu holen – und habe sich damit »eine blutige Nase« geholt, wie er sagt. »Wenn Sie Flyer an jeden Haushalt verteilen und keine einzige Rückmeldung bekommen, dann ist das frustrierend«, sagt er. Erst nach persönlicher Ansprache hätten manche das Angebot ausprobiert. Denn wozu ein Auto teilen? In der Region herrsche »Vollmotorisierung«.

Eigentlich wollten sich die deutschen Autokonzerne um Leute wie die Hartmanns kümmern. Ihnen nicht mehr nur Autos verkaufen, sondern Mobilitätsdienstleistungen. Die Hersteller versprochen Carsharing und Shuttledienste, um sie abzuholen und in die Stadt, zum Arzt, zum nächsten Bahnhof zu bringen. Ein Auto nicht mehr besitzen, sondern benutzen, so lautete das Versprechen, von dem sich auch Verkehrsforscher eine neue Ära der Mobilität erhofften.

Robert Henrich ist der geistige Vater der Mobilitätsdienste in Deutschland. 2008 baute er Car2go, den Carsharing-Service des Daimler-Konzerns, auf. Für die Stuttgarter war es eine Revolution: Statt nur Limousi-

nen mit Mercedes-Stern zu verkaufen, boten sie ihren Kunden einen Fuhrpark mit Hunderten Fahrzeugen, buchbar in Städten wie Ulm gegen ein geringes Entgelt. »Das eigene Auto ist für viele Städter bereits zur Last geworden«, sagte Henrich damals – und klang fast wie ein Greenpeace-Aktivist.

Seine Worte entsprachen der damaligen Konzernstrategie: Der Autobauer wollte sich zu einem Mobilitätskonzern wandeln. Er wollte Verkehrsprobleme lösen, statt die Städte weiter zu verstopfen.

Später tat sich Daimler sogar mit dem Erzrivalen BMW zusammen, um »einen neuen globalen Player« für digitale Fahrdienste zu erschaffen. Zwei der erfolgreichsten Premiumhersteller der Welt, so die Botschaft, würden gemeinsam die Zukunft der Mobilität gestalten, in der Autos zunehmend geteilt und gemietet werden.

Heute ist von dieser Vision wenig geblieben. Mercedes-Benz und BMW haben ihren Service ShareNow an den europäisch-amerikanischen Autokonzerne Stellantis (Fiat, Chrysler) verkauft. Der hat dem einst so vielversprechenden Start-up erst mal einen Sparkurs verordnet, Personalabbau inklusive.

In den Vorständen der Autohersteller, sagt Henrich, habe sich »bisher kein strategischer Wille herausgebildet, Mobilitätsdienstleistungen beharrlich und konsequent bis zur

Marktreife zu entwickeln«. Während die Fahrdienste immer nur Verluste anhäuferten, garantiert der Verkauf von Limousinen und SUV bis heute hohe Margen. Entsprechend konzentrieren sich Konzerne wie Mercedes-Benz wieder ganz auf den Verkauf von Luxuskarossen.

Zu besichtigen ist das nirgendwo so eindrucksvoll wie im Design Center von Mercedes-Benz in Sindelfingen. Einmal in der Woche besucht der Vorstand die »heilige Halle«, wie sie den futuristischen Präsentationsraum bei Mercedes ehrfurchtsvoll nennen. Dann werden die Prototypen der nächsten Modellgeneration in den mit grauem Teppichboden ausgelegten, fußballfeldgroßen Raum gefahren und vom Designchef Gorden Wagener vorgeführt.

Der schwärmt dabei von »sinnlicher Reinheit«, »Schönheit«, »Sex-Appeal« und der Erotik des Namens Mercedes. Zuletzt hat Wagener hier die neuen Modelle für die Jahre 2023 und 2024 präsentiert, von der aufgemotzten E-Klasse bis zum Maybach SL. Größer, schneller, luxuriöser und vor allem teurer, lautet die Devise. Konzernchef Ola Källenius will Mercedes zur wertvollsten Luxusmarke der Welt machen.

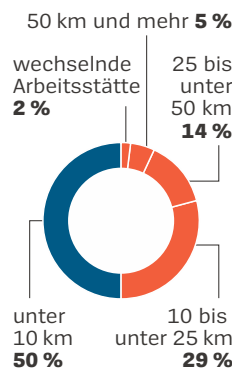
Källenius verfolgt diesen Weg am konsequentesten. Aber BMW und Audi bewegen sich in die gleiche Richtung: Sie setzen auf luxuriösen Individualverkehr für jene, die es sich leisten können. Alternative Mobilitätskonzepte haben die Premiumhersteller nicht mehr im Angebot. Nicht mal mehr als Idee.

Als einziger deutscher Autohersteller bietet VW noch einen eigenen Fahrdienst an, die Sammel-Shuttles der Tochtermarke Moia rollen bislang allerdings nur durch Hannover und Hamburg. Und selbst dort, im eng begrenzten Einzugsgebiet, hat sich der Service bisher nicht durchgesetzt, sein Anteil am Gesamtverkehr liegt bei homöopathischen 0,1 Prozent. Ein wesentlicher Grund: Moia ist zwar billiger als ein Taxi, aber erheblich teurer als der ÖPNV. Kunden nutzen den Dienst vorwiegend am Wochenende und nachts, wenn weniger Busse und Bahnen unterwegs sind.

Aktuell sind in Hamburg mehr als 800 000 Autos zugelassen, ein Plus von elf Prozent gegenüber 2012. Eine Entwicklung, die fast schon irrwitzig erscheint angesichts von Stauproblemen und Klimadebatte: »Das Wachstum des Pkw-Bestands übertrifft deutlich das Wachstum der Bevölkerung«, sagt Henrich, der nach seiner

Volk der Pendler

Entfernung der Arbeitsstätte von Berufstätigen zu ihrem Wohnort 2020, in Prozent



Quelle: Mikrozensus

Daimler-Zeit zu Moia wechselte und dort bis Juli 2022 Chef war.

Doch ohne Mobilitätsdienste wie den von Moia wird die Verkehrswende kaum gelingen. Insbesondere das sogenannte Ridepooling – gemeinsame Fahrten mehrerer Kunden – wäre geeignet, den Verkehr erheblich zu entlasten. Zugleich würde der ÖPNV gestärkt, weil der individuell genutzte Pkw an Bedeutung verliert. Das ergab jedenfalls eine Studie des Instituts für Verkehrswesen am Karlsruher Institut für Technologie (KIT). Per App buchbare Kleinbusse wären sogar geeignet, die Pkw-Abhängigkeit der Landbevölkerung zu verringern, analysiert Agora Verkehrswende.

Bislang scheitern solche Konzepte am Preis. Erst wenn sich das autonome Fahren durchsetzt, könnten die hohen Kosten der Ridepooling-Dienste sinken. Dann nämlich fiele der wesentliche Kostenfaktor weg: der Fahrer.

Wie schnell es dazu kommt? Vielen Städten fehle schlicht »der Mut, das Autofahren unattraktiver zu machen«, sagt Henrich, etwa durch Einfahrtbeschränkungen und deutlich höhere Parkgebühren, wie sie in anderen europäischen Metropolen wie London oder Paris längst selbstverständlich sind. »Ohne diese Maßnahmen«, sagt er, »bleiben Mobilitätsdienstleistungen zwangsläufig eine Randerscheinung.«

Der Kampf um die Autobahnen

Das ganze Elend von gut 13 000 Kilometern Autobahn lässt sich gleich hinter dem Dresdner Hauptbahnhof besichtigen. In einer schmucklosen Halle, 600 Quadratmeter groß, lagern die Schwachstellen, zumindest baulich betrachtet, in Form einzelner Brückenträger. Manfred Curbach sammelt sie, um an ihnen zu studieren, wann ein Bauwerk gesperrt werden muss und wie man Risse und Brüche wieder heilen kann.

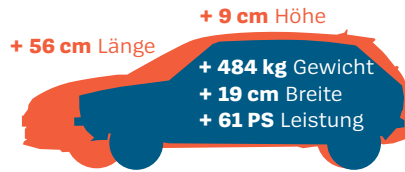
Curbach ist Direktor des Instituts für Massivbau in Dresden. Der 66-Jährige hat nicht mehr lange, bis er an seinen Nachfolger übergibt, und deshalb redet er den Zustand auch nicht schön. »Ich bin nicht der Typ, der von Herausforderungen spricht«, sagt er, »ich spreche von Problemen.«

Und die gibt es zu Tausenden. Von den 40 000 Brücken sind 4600 in einem nicht mehr ausreichenden Zustand, knapp 700 davon ungenügend. Das Schlimme daran ist: »Die meisten wurden zwischen 1960 und 1980 gebaut, und sie kommen alle gemeinsam in diesen kritischen Zustand«, sagt Curbach. Babyboomer-Brücken nennt man sie in der Branche.

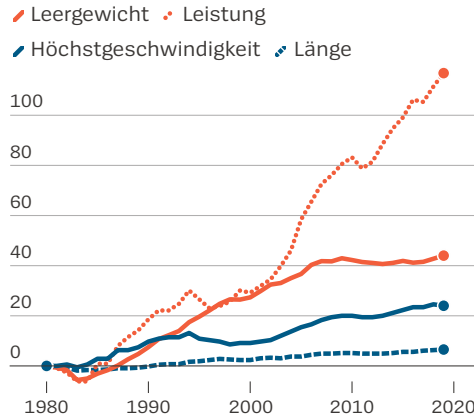
Beschleunigt wird ihre Abnutzung von dem Verkehr, der über sie hinwegbraust. Die Zahl der Lkw steigt, deren Gewicht auch. Mit fatalen Auswirkungen durch die Schwingungen, die die Laster erzeugen. Ein Problem, das man bei der Planung vor vielen Jahrzehnten in dieser Größenordnung noch nicht kannte. »Ein Laster entspricht ungefähr 30 000 Pkw«, sagt Curbach.

Schneller, größer, schwerer

Entwicklung des VW Golf vom Modell 1 (1974) zum Modell 8 (2019)*

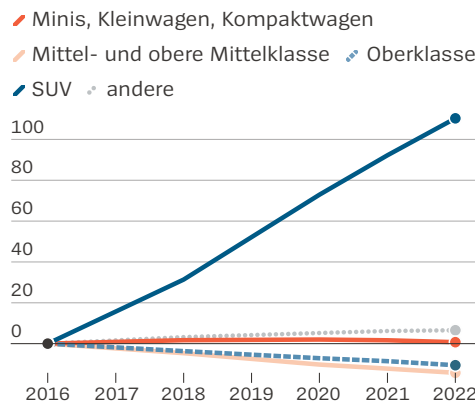


Durchschnittliche **Merkmale von Autos**, die für den deutschen Markt produziert werden, Veränderung gegenüber 1980, in Prozent

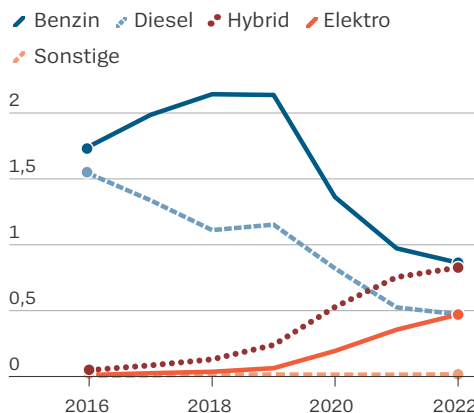


Fahrzeugbestand nach Typ,

Veränderung gegenüber 2016, in Prozent



Neu zugelassene Pkw in Deutschland pro Jahr, nach Antrieb, in Millionen



* Die Werte können je nach Ausstattung abweichen
• Quellen: RND, ADAC, Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Kraftfahrt-Bundesamt

Und so altern Spannbetonbauwerke nicht kontinuierlich, sondern versagen schlagartig, weil sie sogenannte Spannungskorrosion erleiden. Diese heimtückische physikalische Eigenschaft macht es noch dringlicher, die Bauwerke zu sanieren oder ganz zu ersetzen.

800 bis 900 Brücken in Deutschland müssen eigentlich bald erneuert werden. Aber pro Jahr schaffen Verwaltung, Ingenieure und Baufirmen nur gut 200. Curbach und seine Leute haben deshalb ein Verfahren erprobt, das die Sanierung beschleunigen soll. Sie verwenden eine Matte von Carbonfasern, die unter der Brücke oder zwischen Fahrbahnbelag und Brückenkonstruktion aufgebracht wird.

Bei drei Autobahnbrücken der A5 am Frankfurter Westkreuz kam das Verfahren erstmals zum Einsatz. Innerhalb weniger Wochen war die Flussüberquerung instand gesetzt, sie soll weitere 20 Jahre halten, mindestens. Gemessen an der Lebenszeit einer Brücke von 80 Jahren ist das eine Menge. »Wir können uns auf diese Weise Zeit sichern«, sagt Curbach.

Curbach ist Bauingenieur, kein Verkehrsplaner. Er forscht an Lösungen und hält sich raus aus der politischen Debatte. Planung und Bau von Autobahnbrücken sollen beschleunigt werden, um den Sanierungsstau zu beseitigen, hat die Ampelkoalition vereinbart. Dieses Ziel soll per Gesetz zum überragenden öffentlichen Interesse erhoben werden, was Umweltprüfungen obsolet machen würde. Doch Bundesverkehrsminister Wissing und seine FDP wollen mehr: neue Autobahnen, mehr Fahrstreifen, größere Kreuze.

Das Konfliktpotenzial ist enorm. Im Koalitionsvertrag ist lediglich von Brücken und Schienen und Stromtrassen die Rede, nicht von Straßen. Verkehrsminister Wissing will kein Verkehrsmittel gegenüber anderen bevorzugen. Das klingt salomonisch, de facto bedeutet es ein Weiter-so fürs Auto.

Jedenfalls knüpft die FDP einen schnellen Ausbau der Bahn an die Bedingung, dass neue Straßenprojekte genauso beschleunigt werden. Für die Grünen ist das inakzeptabel. Selbst ein Kompromiss platzte Ende Januar im Koalitionsausschuss: kein Neubau von Autobahnen mehr, stattdessen ein milliarden-schwerer Ausbau der bestehenden, auch mit mehr Spuren.

Zugleich mehr Milliarden für die Schiene. Es wäre ein Deal nach Lützerath-Machart gewesen: großer Fortschritt, erkaufte mit einer symbolträchtigen Räumung urgrüner Klimapositionen. Nach dem verheerenden Echo von Lützerath können sich die Grünen das nicht noch einmal erlauben.

Entnommen hatte Minister Wissing seine Kompromissliste dem Bundesverkehrswegeplan, einem Konvolut mit Verkehrsprojekten, 270 Milliarden Euro teuer, bis 2030 zu realisieren. Es stammt aus dem Jahr 2016, als Klimaschutz oder eine Verkehrswende politisch noch so gut wie keine Rolle spielten. Damals ging es vor allem darum, den Verkehr schnell-

ler zu machen. Weshalb sich die Koalitionäre schriftlich zusicherten, alle Vorhaben noch einmal zu prüfen. Viele Straßenbauprojekte vertragen sich nicht mit dem Klimaschutzgesetz von 2019.

Inzwischen hat sich die Ampel in der Autobahnfrage so verhakelt, dass ein Ausweg äußerst ungewiss ist. Am 1. März soll ein weiterer Koalitionsausschuss den Streit beilegen. Die Grüuenspitze will ihn eigentlich absagen. Stattdessen solle auf der Koalitionsklausur in Meseberg vom 5. bis 6. März eine Lösung geschmiedet werden. Doch die Sozialdemokraten beharren auf das Treffen im Kanzleramt.

Dafür hat nach SPIEGEL-Informationen der zuständige Fraktionsvize Detlef Müller eine neue Liste mit Autobahnprojekten erstellt. Es sind deutlich weniger als jene 144 Projekte, die Wissing beim vergangenen Koalitionsausschuss beschließen lassen wollte. Die neue Liste liegt schon seit Wochen bei Olaf Scholz im Kanzleramt.

Das Auto in der Stadt

Im Stadtteil Nippes in Köln, hinter Pollern, die die Einfahrt versperren, beginnt die autofreie Utopie: schmale gepflasterte Wege und weit und breit kein Auto zu sehen, weder fahrend noch geparkt. Zwischen den Gärten und Häusern kleine Spielplätze, Grünflächen, Bänke und Fahrrad-schuppen.

Der Name der Siedlung, Stellwerk 60, erinnert noch daran, dass hier mal ein Ausbesserungswerk der Eisenbahn stand. Mitte der Neunzigerjahre beschlossen die Bürger, einen autofreien Kiez zu schaffen – damals eine exotische Idee. Und so entstand das Quartier, 2013 wurde es fertiggestellt.

Heute leben etwa 1500 Bewohner in mehr als 430 Wohneinheiten, hauptsächlich Mehrfamilien- und einige Einfamilienhäuser. Das Viertel hält alles vor, was es fürs Leben ohne Privatauto benötigt: Tiefgaragen mit Fahrradstellplätzen. Eine »Mobilitätsstation« mit Transportwagen, Fahrradanhänger und Rollstuhl zum Leihen. Zwei Carsharing-Stationen. Und eine Quartiersgarage mit Auto-stellplätzen am Siedlungsrand.

Dort stehen noch einige Privatautos – ein Kompromiss aus der Planungsphase. Der Arbeitskreis hätte die Siedlung gern komplett autofrei durchgesetzt, aber Stadt und Investor waren skeptisch. Wer hätte da eine Wohnung gekauft? Und so wurde ein Stellplatzschlüssel von 0,2 vereinbart,

Stadt-Land-Schere

Hauptverkehrsmittel nach Siedlungstyp, in Prozent

■ zu Fuß ■ Fahrrad ■ ÖPNV ■ Auto*

Kleinstadt, Dorf



Stadt



mittlere Stadt



Großstadt



Metropole



* Fahrer und Beifahrer

Quelle: Mobilität in Deutschland 2017; Abweichung von 100 Prozent rundungsbedingt

statt 0,0. Das heißt: Für ein Fünftel der Bewohner wird ein Privatstellplatz vorgehalten. Verbreiteter Standard im deutschen Planungsrecht ist 1,0: Jede Wohnung braucht einen Parkplatz.

In einem der Mehrfamilienhäuser, Erdgeschoss, erste Tür links, wohnen Inga und Stefan Feuser mit ihren zwei Töchtern. Im Flur entschuldigt sich Inga Feuser, der Boden sei etwas schmutzig – der Dreck aus Lützerath. Dort hat die 40-Jährige ein paar Tage zuvor demonstriert.

Inga Feuser ist eigentlich Gymnasiallehrerin, derzeit gönnt sie sich ein Sabbatical als Vollzeit-Klimaaktivistin: als Co-Bundesvorsitzende von »Teachers for Future« und Bezirksabgeordnete in Köln-Nippes für die Wählergruppe »Klima Freunde«. Beim Thema Auto wird sie schnell leidenschaftlich. Vielleicht gebe es einzelne Städte, die es wirklich benötigten – dann schiebt sie dieses »Aber« hinterher: »Aber viele haben das Auto nur, weil sie es vor langer Zeit gekauft oder geerbt haben und es nicht hinterfragen. Es ist eben normal, ein Auto zu haben.«

Feusers schafften ihr Auto 2016 ab, als sie in die Siedlung zogen. Eine Erleichterung, sagt ihr Mann Stefan. Nie mehr Parkplatzsuche, nie mehr Reifenwechsel.

Für ihre täglichen Wege braucht die Familie kein Auto mehr. Die ältere Tochter läuft zur Schule, die jüngere wird mit dem Rad zur Kita gebracht. Als Inga Feuser noch unterrichtete, fuhr sie meist mit dem Rad zur Bahnstation, von dort mit dem Zug zu ihrer Schule. Stefan, der als Archäologe an der Uni arbeitet, fährt mit dem Rad zum Hauptbahnhof und mit dem Zug

nach Bonn – mal dauere das insgesamt 50 Minuten, mal eine gute Stunde, je nachdem, wie die Bahn mitmacht. Kosten? Nicht mehr als 70 Euro im Monat, so viel bezahlt er für sein Jobticket. Sehr viel billiger als jedes Auto.

Verkehrsminister Wissing sagte kürzlich: »Autofahren bedeutet Freiheit.« Auch Inga Feuser nimmt das F-Wort in den Mund. Nur klingt es bei ihr anders. Es sei fatal, in der Autodebatte immer von Verzicht zu sprechen, sagt sie, denn sie verzichte gar nicht. Wenn sie ihre Kinder ohne Angst auf die Straße lassen könne, bedeute das mehr Lebensqualität. »Ich gewinne Freiheit.«

Ähnliche Siedlungen wie in Köln gibt es auch in Münster oder Hamburg. Sie bleiben Ausnahmen. Im Stellwerk 60 endet die Utopie am nördlichen Quartiersrand hinter einem Stoppschild und einer Ampel. Da liegt die Kempener Straße: Autoverkehr auf mehreren Spuren, Stellplätze in der Straße, der Radweg ist von einem Auto teilweise zugeparkt. Deutsche Normalität.

Zwei extreme Welten. Gibt es eine dazwischen?

Anne Klein-Hitpaß, 47, ist Bereichsleiterin Mobilität am Deutschen Institut für Urbanistik. Die Berliner Forscherin gehört dem Arbeitskreis »Akzeptanz« in Wissings Expertenbeirat »Klimaschutz in der Mobilität« an. Das Gremium steht vor einer fast unmöglichen Aufgabe, da der Minister sämtliche Änderungen unter den Vorbehalt stellt, dass alle zustimmen und freiwillig mitmachen. Schon das Wort »Verkehrswende« ist ihm zu dirigistisch. Klein-Hitpaß sieht das dezidiert anders: »Wenn wir die Klimaziele ernst nehmen, werden wir um unpopuläre Maßnahmen nicht herumkommen. Eine Akzeptanz aller wird es nicht geben.« Das müsse auch gar nicht sein.

Es sei eine Frage der klugen Planung: Wenn eine Straße gesperrt werde, bleibe das befürchtete Chaos oft aus. »Verkehr verhält sich nicht wie Wasser«, das in die nächste Ritze läuft. Der bequemste Weg werde gewählt, und das müsse nicht immer das Auto sein. In Kopenhagen etwa stehe das Fahrrad an erster Stelle, weil man damit schnell durch die Stadt komme, »nicht, weil dort alle umweltbewusste Idealisten sind«.

Klein-Hitpaß hat nicht nur die Metropolen im Blick. Der größte Teil der deutschen Emissionen entstehe im suburbanen »Siedlungsbrei« zwischen Stadt und Land, sagt sie. Dort könnten Schnellbusse mit eigenen



Stephan Floss / DER SPIEGEL

»Menschen mögen keine Veränderung.«

Angela Francke, Verkehrswissenschaftlerin

BAHN

»Zu alt, zu voll, zu kaputt«

Weil jahrzehntelang nur gespart wurde, sind Schienen, Weichen, Stellwerke marode. Jetzt will Verkehrsminister Volker Wissing Zigmilliarden für die Sanierung ausgeben. Bekommt er das Geld?

Berthold Huber kann sich gut an den Moment erinnern, an dem ihm klar wurde, dass etwas schief läuft. Verdammt schief. Es war kurz vor Weihnachten 2021, das Land steckte tief in der Pandemie. Für die Bahn waren das gute Zeiten, zumindest, was die Flüssigkeit des Verkehrs angeht. Die Pünktlichkeit lag bei rund 80 Prozent.

Aus Sicht von Huber, damals Personenverkehr-Vorstand bei der Deutschen Bahn, nicht gut genug. Inmitten der Pandemie, noch dazu an Feiertagen, hätte die Quote deutlich höher sein müssen.

Als die Passagiere dann im Frühjahr 2022 zurückkamen, nahm das Drama seinen Lauf: Die Pünktlichkeit sank erst auf 70 Prozent und stürzte dann weiter ab auf knapp über 60 Prozent. Und weil sich ein Viertel aller Zugfahrten auf gerade mal zehn Prozent des Gesamtnetzes konzentrieren, pflanzen sich kleinste Störungen kaskadenartig fort. Entlang der Problemkorridore in Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz war 2022 nicht einmal jeder zweite Fernzug pünktlich. Der Hauptbahnhof Koblenz etwa kam auf eine Pünktlichkeitsquote von nur 41 Prozent, Bonn auf 46 Prozent.

Huber, mittlerweile Vorstand für die Netze, sitzt in einem gesichtslosen Konferenzraum am Potsdamer Platz, der genauso grau ist wie das Wetter draußen. Vor ihm liegt ein Stapel zusammengetackelter Schaubilder. »Präsentation für BM Wissing« steht auf dem Deckblatt. Das Schriftstück hatte er dabei, als er am vierten Adventswochenende 2022 mit seinem Chef Richard Lutz wie ein Büsser beim Verkehrsminister vorsprechen musste. Es war das Ergebnis einer Generalinventur, die er gleich nach seiner Amtsübernahme im vergangenen Sommer angeordnet hatte.

Huber hat keine Lust, die Sache schönzureden. »Zu alt, zu voll, zu kaputt.« So fasste er die Lage für den Verkehrsminister zusammen. Die Bahn fährt auf Verschleiß, seit der Reform Anfang der 1990er-Jahre, als die Bahn den Haushalt entlasten sollte. Das sei wie bei einem Haus, das nicht erneuert werde. »Plötzlich geht alles ganz schnell bergab.«

Huber gerät in Rage, wenn er darüber spricht. Es fallen drastische Worte, er haut mit der Handkante auf den Tisch. »Eine Weiche hält rund 20 Jahre«, ruft er in den Raum, dass es halt, »und dann beginnen

plötzlich die Ausfälle.« Jeder Ingenieur kenne diese Gesetzmäßigkeit. Auch bei ihm im Konzern. Warum keiner etwas dagegen getan habe? Huber: »Weil es nicht finanziert war.«

Pro Kopf gebe Deutschland deutlich weniger Geld für die Bahn aus als Österreich, und als die Schweiz sowieso. Nur bei den Zielen macht der Staat keine Abstriche: Bis 2030 sollen doppelt so viele Menschen mit der Bahn fahren, mindestens 25 Prozent aller Güter über die Schiene transportiert werden. Aus Hubers Sicht ist das eine Illusion.

Ein fundamentales Problem: Viele Weichen, Gleise und Stellwerke sind ähnlich alt – und gehen mehr oder weniger gleichzeitig kaputt. »Eisenbahn erneuern dauert so wahnsinnig lang«, sagt Huber. Am Vortag habe er zusammen mit Wissing den Bau von 27 Kilometern Lärmschutzwänden gestartet. »Wissen Sie, wann die fertig sind? Im Jahre 2028.«

Der Verkehrsminister hat sich vorgenommen, den Sanierungsstau aufzulösen. Auf 50 Milliarden Euro wurden die Kosten bislang geschätzt. In Hubers Präsentation für Wissing steht nun eine andere Zahl: bis zu 80 Milliarden. Die Schäden sind größer als angenommen, der Verschleiß ist höher, die Baukosten sind explodiert. Finanziert werden soll das unter anderem durch den Verkauf der Transporttochter Schenker, die Investmentbanken sollen bereits mandatiert sein.

Bahn-Experten sind sich zudem einig, dass über den Sanierungsstau hinaus Strecken neu oder zumindest ausgebaut werden müssen. Eine neue Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Hannover und Bielefeld etwa, damit die Ost-West-Verbindung im Land schneller wird, oder ein Neubau auf der Strecke Hannover–Hamburg. Anders lasse sich der Deutschlandtakt, mit dem die Metropolen der Republik künftig im Halbstundenrhythmus verbunden werden sollen, nicht verwirklichen.

Huber wird das als Vorstand nicht mehr erleben. Sein Vertrag endet in zwei Jahren. Die Zeit will er aber nutzen: Noch 2023 werde die Bahn mit drei Milliarden Euro bei der Sanierung in Vorleistung gehen. Man könne die Investitionen »in unser überaltertes und störungsanfälliges Schienennetz« nicht länger aufschieben.

Holger Dambeck, Serafin Reiber, Gerald Traufetter

Landauf landab zu spät

Pünktliche Halte je Bahnhof, Anteil in Prozent

- 60 Prozent oder weniger
- über 60 Prozent

Anzahl der Halte pro Jahr

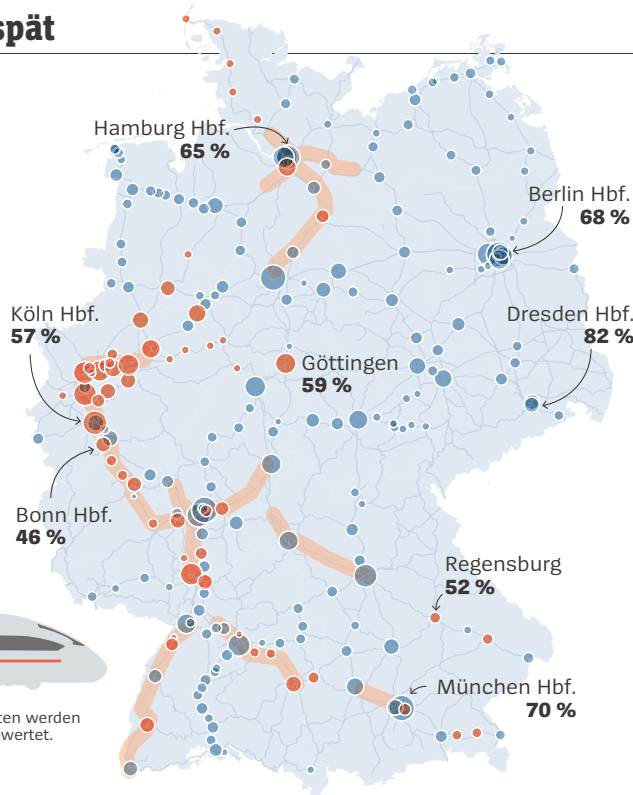
- 20.000
- 80.000

Korridore mit höchster Auslastung



Züge mit einer Verspätung bis zu 5 Minuten werden von der Deutschen Bahn als pünktlich gewertet.

■ Quellen: Zugfinder, Deutsche Bahn, BMDV, eigene Berechnungen





Simone Perolari / DER SPIEGEL

»Wir lernen Paris wieder lieben.«

Carlos Moreno, Stadtplaner

Spuren und von Arbeitgebern vermittelte Fahrgemeinschaften die Zahl der Fahrten verringern. Mit E-Bikes könnten auch Fernradwege für Distanzen bis 15 Kilometer attraktiv werden.

»Menschen mögen keine Veränderung, aber sie gewöhnen sich schnell um«, sagt die Forscherin. Das sehe man dort, wo die Parkgebühren spürbar erhöht wurden. Plötzlich verschwinden viele Dauerparker von der Straße. Sie regt an, die allgemeine Auto-bequemlichkeit zu hinterfragen. Wieso gelten 300 Meter Laufweg zur nächsten Bushaltestelle als guter Wert, zum eigenen Auto aber als kaum zumutbar?

Der ÖPNV: Retter in der Krise

Verkehrswende. Ingo Wortmann seufzt. Sagt sich so leicht. Doch für den Chef der Münchner Verkehrsbetriebe (MVG) bedeutet sie: umplanen, umbauen. Geld investieren, das er nicht hat. In München-Moosach zum Beispiel. Seit verganginem November betreibt Wortmanns MVG hier ihren modernsten Betriebshof. Zehn Jahre lang haben sie geplant, an der Werkstatt, dem neuen Prüfstand, der Tankstelle und der Waschanlage. Alles ausgelegt auf Diesel-Lkw, bis sie vor etwa sieben Jahren merkten, dass der Elektrobuss die Zukunft ist. Also wurden 20 Busparkplätze wieder gestrichen, um die Trafos und Schaltschränke für die 56 Ladepunkte unterzubringen.

Ergebnis: Nur noch 170 Busse haben in Moosach Platz. »Gerade eröffnet und schon jetzt viel zu klein«, sagt der örtliche Leiter. Einige Kilometer stadteinwärts streift sich MVG-Chef Wortmann, zugleich Präsident des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen, gelbe Gummistiefel und eine Warnwes-

te über: Baustellenbesichtigung am Sendlinger Tor, mit 13 sich kreuzenden Linien, 1600 U-Bahn-Abfahrten und einer Viertel-million Fahrgästen am Tag der wohl höchstfrequentierte Bahnhof der Stadt. »Hier herrscht jeden Tag Stau«, sagt Wortmann.

Die vielen Fahrgäste hätten kaum mehr Platz gefunden in dem 1980 zuletzt erweiterten Bauwerk. Seit damals habe sich der Verkehr verdreifacht. Bis 2030 werde er sich noch einmal verdoppeln. Also hat Wortmann seine Leute angewiesen umzubauen, für »geordnete Umsteigebeziehungen« zu sorgen, die »Leistungsfähigkeit des Bauwerks« zu steigern, die »bauliche Grenze« auszuloten. 160 Millionen Euro werden investiert, seit sechs Jahren wird gebaggert, gebuddelt, gesägt, gefräst, vereist und »bergmännisch vorangetrieben«. Bei laufendem Betrieb. 2024 soll alles fertig sein.

Schon heute stürmen jeden Tag 400 000 Pendler die Landeshauptstadt. Die wiederum erstickt am Verkehr, hat die höchste Stauquote der Republik. Corona hat daran nichts geändert. Das im Mai startende Deutschlandticket sollte den Verkehrsinfarkt abmildern, die Menschen zum Umsteigen bewegen, endlich die »Mobilitätswende« voranbringen. Tatsächlich dürfte die Bus-und-Bahn-Flatrate vor allem für viel Frust bei den Fahrgästen sorgen – und das langfristige Ziel gefährden.

Es fängt schon damit an, dass ein vor allem bei jungen Menschen beliebtes Angebot demnächst wohl deutlich ausgedünnt wird: der Flixbus. Erst vor wenigen Jahren begann er als Billigalternative zu Bahnfernfahrten, nun kündigt Flixbus-Chef André Schwämmlein Kürzungen an. Mit dem Start des 49-Euro-Tickets, an dem Flixbus nicht beteiligt werden

soll, werde er »auf einigen Strecken in Deutschland das Angebot deutlich einschränken«. Man könne den Betrieb nicht überall aufrechterhalten, »wenn die subventionierte Konkurrenz quasi umsonst fährt«.

Auch die städtischen Verkehrsunternehmen sehen dem neuen Angebot mit gemischten Gefühlen entgegen. Das System, sagt Wortmann, sei schon heute »an der Überfüllungsgrenze«. Es müsste eigentlich überall so investiert werden wie am Sendlinger Tor. Allein seinem Verkehrsverbund fehlten zwei Milliarden Euro für die nötige Verdopplung der Bus- oder Tramflotte und einen dichteren U-Bahn-Takt mit 50 Prozent mehr Fahrzeugen.

Unter normalen Umständen müssten dafür die Tarife steigen. Wortmann indes soll auf Einnahmen verzichten. Nur für dieses Jahr rechnet der Chef mit einem Defizit von über 100 Millionen Euro bei seinen Münchner Verkehrsbetrieben, trotz der zugesagten Zuwendungen von Stadt, Land und Bund. Die Verkehrswende, glaubt Wortmann, »kann durch das 49-Euro-Ticket ins Stocken geraten«.

Verkehrswissenschaftlerin Angela Francke von der Universität Kassel fehlt es an einer klaren verkehrspolitischen »Prioritätensetzung«. Sie hat zu Preissystemen im ÖPNV promoviert – und das 9-Euro-Ticket aus dem vergangenen Sommer wissenschaftlich intensiv begleitet. Den jetzigen Nachfolger, das 49-Euro-Ticket, hält Francke für immens wichtig in seiner Signalwirkung. Es gebe »keine bessere Marketingstrategie für den ÖPNV«. Allerdings sieht die Professorin auch die Gefahr einer »Produktenttäuschung«, wenn nicht nun im Gleichschritt mit der Preissenkung auch eine massive Ausweitung des Angebots und Investitionen in die Infrastruktur stattfänden.

In Wien, wo seit 2012 das 365-Euro-Ticket für einen boomenden ÖPNV und neidische deutsche Bürgermeister sorgt, habe man den Flatrate-Tarif zig Jahre lang vorbereitet, den Nahverkehr ausgebaut, die Autos Schritt für Schritt aus der Innenstadt verdrängt – und dann erst den Preis auf einen Euro am Tag gesenkt. Auch in London seien vor der Einführung der City-Maut erst einmal das örtliche Netz ausgebaut und die Bustakte verdichtet worden. »Diese Vorbereitung gab es in Deutschland nicht.« Bleibe zu hoffen, sagt Francke, dass das ad hoc eingeführte Ticket ein Impuls werde, »um gewohntes Verhalten zu ändern«.

Ein anderes Beispiel für eine erfolgreiche Verkehrswende heißt La Félicité, die Glückseligkeit. Diesen Ort will Stadtplaner Carlos Moreno als Erstes zeigen. Rund um ein altes Hochhaus der Pariser Stadtverwaltung, in bester Lage an der Seine, ist eine Art urbanes Dorf entstanden: Sozial- und Luxuswohnungen, Hotel, Schwimmbad, Markthalle, Dachgärten, der Hof voller Fahrräder.

Morenos Leitbild der 15-Minuten-Stadt wurde von Bürgermeisterin Anne Hidalgo zum Programm der französischen Hauptstadt

erkoren. Die Idee: Alles für den täglichen Bedarf soll innerhalb einer Viertelstunde erreichbar sein. Das steigere auch die menschliche Nähe, so Moreno. »Wir lernen die Stadt wieder lieben.«

Es ist die Antithese zur funktionell getrennten Stadt, mit den Bürotürmen und Villen im Westen, den Arbeitervororten im Norden, den Schlafstädten der Mittelschicht im Osten und Süden, dem kommerziell entseelten touristischen Zentrum. Moreno will die »Segregation« beenden. Die Pendlerbewegung könne man sich physisch als gewaltiges Pendel vorstellen, das die Stadt durchschlägt. Vier Millionen Menschen täglich durchqueren Paris auf dem Weg zur Arbeit, die meisten in überfüllten Schnellbahnen, immer noch zu viele über die notorisch verstopfte Ringautobahn Périphérique, die Kernstadt und Vororte trennt.

Im Innern löst sich die Stadt bereits vom Auto. Es begann mit einer Stadtautobahn am Seine-Ufer, die in eine Promenade verwandelt wurde – anfangs für den Sommer, später dauerhaft. In der Pandemie erfand sich Paris als Fahrradstadt mit Pop-up-Radwegen neu. Die zentrale Hauptstraße Rue de Rivoli wurde auf eine Autospur verengt – und auch die ist reserviert für Busse, Taxen und Rettungswagen. Vor mehreren Schulen wurden autofreie »Kinderstraßen« ausgerufen. Der nächste Schritt: Von 120 000 Straßenparkplätzen soll gut die Hälfte verschwinden – und das in einer Stadt, wo kaum jemand einen Stellplatz auf dem eigenen Grundstück hat.

Populär sei das anfangs bei den Parisern nicht gewesen, lacht Carlos Moreno. Ein Vorteil: In einer der am dichtesten besiedelten Metropolen Europas besitzt nur ein Viertel der Haushalte ein Auto, es gibt ja die Metro.

Wo bleibt der sanfte Druck?

Das Verhältnis von Volker Wissing zu Autos ist ein pragmatisches. Kein Vergleich zu dem seines Parteivorsitzenden Christian Lindner, der sich stolz in seinem Porsche 911 ablichten lässt. Wissing ist tiefgläubiger Protestant, ein Calvinist, und er hasst das Herumgeprotze mit Autos.

In vertrautem Kreis erzählt er gern die Geschichte, wie eine lokale Wirtschaftsgröße in Begleitung der Ehefrau mit einer auffälligen Luxuskarosse zu Besuch kam. Und wie unangenehm es dem Ehepaar Wissing war, dass das Auto gut sichtbar für die Nachbarn vor der Haustür stand.

Teure Wende

Betriebskosten des öffentlichen Personenverkehrs, in Euro

48,2 Mrd.
Prognose
für 2030

25,5 Mrd.
2018

5 • Quelle: Roland Berger/ Intraplan/Florenus im Auftrag des VDV; ohne Infrastrukturkosten

Wirtschaftsminister Habeck: Unversöhnlicher Briefwechsel mit Christian Lindner

Sie selbst fahren laut Wissing in einem Golf nach Frankreich in den Urlaub.

Der Minister wohnt in einem kleinen Dorf in Rheinland-Pfalz. Nach Berlin fährt er häufig mit dem Zug, bis Mannheim lässt er sich aus Zeitgründen noch mit dem Auto bringen. In seiner Zeit als rheinland-pfälzischer Verkehrsminister hat er die verkrustete Struktur der Verkehrsbetriebe umgekrempelt, was ihm durchaus Sympathien der Grünen aus Mainz einbrachte.

Auch zu Beginn der Ampelkoalition schien es noch so, als wäre er der Richtige für die Verkehrswende. Beherzt griff er etwa bei der maladen Bahn ein. Doch beim Thema Auto scheint seine Reformgrenze erreicht. Man könne Autobahnen getrost ausbauen, weil sie dem Klima nicht schaden würden, wenn sie künftig nur von Elektroautos befahren würden. Eine unter Experten höchst umstrittene Theorie.

Die Grünen erklären sich solche Aussetzer mit den vielen verlorenen Landtagswahlen. Parteichef Lindner habe ihn ganz offenbar an die Leine genommen und daran erinnert, dass die FDP ein liberaler Hort zu sein hat. Beim Verkehr bedeutet das: keine Verbote und schon gar keine Steuererhöhungen, um irgendwelche grünen Marotten zu finanzieren.

Selbst Wissing's eigene Ministeriale sind ratlos: Eine neue Regelung für die Lkw-Maut haben sie geschrieben, um Lastwagen mit hohem CO₂-Ausstoß deutlich mehr zu schröpfen. Der Entwurf: einkassiert. Ein neues Straßenverkehrsgesetz mit mehr Möglichkeiten, das Tempo in den Städten zu drosseln: ebenfalls einkassiert. Vom

Minister? Von der Parteiführung? Keiner weiß es so recht. Aber Wissing's Ministerium wirkt momentan wie paralysiert.

Doch wo genau bleibt dann der viel beschworene nötige Push, der sanfte Druck? Für den Umstieg auf Bus und Bahn gibt es dazu ein ein-drucksvolles wissenschaftliches Experiment aus Australien, wo zwei Krankenhäuser ihrem Personal kostenlose Monatskarten für den ÖPNV spendierten. Nur das eine hat im selben Schritt auch die Parkplätze für die Mitarbeiter kostenpflichtig gestellt. Und nur dort ließen Ärztinnen und Pfleger ihr Auto daraufhin zu Hause.

Bei Grünen und Liberalen liegen die Vorstellungen, wie sich eine Verkehrswende am besten vollziehen lässt, auch sonst weit auseinander. Die FDP lehnt sowohl Ordnungsrecht als auch höhere Belastung für klimaschädliches Verkehrsverhalten ab, etwa eine Einführung der Pkw-Maut, eine Abschaffung des Dienstwagenprivilegs, einen Wegfall klimaschädlicher »Fiskalinstrumente« wie der Pendlerpauschale und der Dieselsubventionen. Fast jede der Maßnahmen, die etwa das Umweltbundesamt (UBA) für ein klimagerechtes Verkehrssystem vorschlägt, verstößt gegen mindestens eines der liberalen Dogmen.

Die Bundesbehörde lässt trotzdem nicht locker. Zuletzt demonstrierte sie, dass sich ein Tempolimit kaum vermeiden lässt: Die Maßnahme würde die Emissionen deutlich stärker senken als bislang gedacht, ergab eine Studie mit einem modernen Verkehrsmodell, das auch verändertes Verhalten berücksichtigt. Das Limit würde sofort wirken und nicht erst in einigen Jahren oder Jahrzehnten. »Was sollen wir machen? Das dürfen wir ja nicht vorschlagen«, seufzt einer, der Wissing berät. Seine Partei, die FDP, hat ein Gutachten in Auftrag gegeben, das die UBA-Studie widerlegen soll.

Ein fatales Signal, auch an Leute wie die Hartmanns aus dem Allgäu. Die Familie hat kapituliert – und ein Zweitauto angeschafft. Einen Elektrokleinwagen für die Alltagswege, immerhin. Den Verbrenner wollen sie für Ausflüge behalten. »Wir hatten uns lange gegen ein zweites Auto gewehrt«, sagt Eva-Maria Hartmann.

Es klingt wie das Eingeständnis einer Niederlage.

Simon Book, Simon Hage, Arvid Haitzsch, Martin Hesse, Lukas Kissel, Gerald Traufetter



Bernd von Jutrczenka / picture alliance / dpa