

Forschung & Transfer

Interview Dr. Jörg Kunz

Bilder surawutob - adobestock.com, THD

WENDE OHNE ENDE

Egal ob Fahrrad, Auto, Stadtbahn, Bus oder Zug - unsere Mobilität befindet sich in einem Umbruch. Sie wird vielfältiger und vielleicht auch umweltbewusster. Den Kommunen kommt dabei eine Schlüsselrolle zu. Und zwar nicht nur in urbanen Ballungsräumen, sondern auch in kleinen und mittelgroßen Gemeinden im ländlichen Raum. Standardisierte Mobilitätskonzepte, die eins zu eins übertragen werden können, gibt es dabei nicht. Sollen Lösungen zukunftsfähig und wirksam sein, sollten sie vielmehr individuell auf die jeweilige Region zugeschnitten werden. Warum das so ist und vieles mehr, erklärt uns Professor Johannes Klühspies von der School of Management an der THD.

JÖRG KUNZ [JK] Ich möchte gerne mit einer kleinen Anekdote starten. Ich war mit meiner Familie in Chania, dem „Venedig des Ostens“. Mein Sohn Moritz, zehn Jahre alt, meinte zu diesem Euphemismus: „Aber wisst Ihr, warum es hier so asselig ist und in Venedig nicht?“ Seine direkt nachgeschobene Antwort: „Weil es dort keine Autos gibt!“. Mindset der Generation alpha.

JOHANNES KLÜHSPIES [JOK] Ja, passt gut, die Meinung von Sohn Moritz. Man sollte aber grundsätzlich unterscheiden zwischen Stadt und Land. Venedig ist Stadt. Aber auf dem Land ist das Auto noch immer die Voraussetzung dafür, dass beispielsweise ein junger Bursche außerhalb des eigenen Dorfes seine Freundin besuchen kann, wenn diese etwas weiter weg wohnt. Das Auto ist dort die Grundlage für Mobilität. Schwierig wird es allerdings, wenn man auf dem Land alt und nicht mehr selbst fahrfähig ist. Dann ist man dort ohne guten ÖPNV isoliert. Ganz anders aber in der Stadt, eben wie in Venedig oder Berlin oder München. Da ist das Auto eher eine Belastung - wenig Parkraum, Staus. Die berühmte Engstelle ist dort der knappe Platz, den man eben nicht (Venedig) oder nur einmal verwenden kann. Dieser Faktor ist in der Stadt spürbar, auf dem Land kaum. Manche sagen ketzerisch, die ländlichen Regionen seien dem urbanen Raum bei der Mobilitätswende um 20 Jahre hinterher. Als Gründe werden angeführt, dass dort die Notwendigkeit für solch einen Wandel nicht gesehen werde, dass Wandel nicht gewünscht sei, dieser Wandel per se nicht notwendig sei und oft auch nicht zielführend.

[JK] Ein hiesiger Politiker hat 2022 „Rettet das Auto für alle“ proklamiert. In den Köpfen vieler junger, urbaner Menschen hat das eigene

Auto aber als Must-have längst abgedankt. Auch elektrifizierte Räder oder Roller will man nicht besitzen, sondern in der Regel einfach nur nutzen. Shared Economy eben.

[JOK] Bei „Rettet das Auto für alle“ gehe ich gerne mit, allerdings mit dem Zusatz „für alle notwendigen Zwecke“. Ziehen Sie mal um ohne Auto. Sind Sie mal Handwerker ohne Auto. Oder transportieren Sie mal einen Kühlschrank mit der Straßenbahn, das ist spaßbefreit. Es gibt also jede Menge Zwecke, da ist das Auto gut und richtig. Und es gibt auch Zwecke, da ist es zwar aus rationaler Sicht unsinnig, macht dem Nutzer aber eben Spaß. Ich finde es schwierig, hier die moralische Keule herauszuholen und nur zu verbieten oder zu verurteilen. Vielleicht kann man das Verhalten ja besser über eine geeignete Bepreisung lösen. Man sollte jene psychologischen bzw. emotionalen Motivationsmotive nicht unterschätzen oder gar außer Acht lassen. Denn mit der Nutzung eines Autos geht zum Teil immer noch Image oder Prestige einher. Vielen Leuten macht es wie gesagt Freude, ein großes, schnelles oder sportliches Auto zu fahren. Diesen Menschen nun ihr Fahrzeug verbieten zu wollen oder es schlechter zu reden, als es eh schon ist, das ist weder zielführend noch angemessen - vielleicht sogar überheblich. Jedenfalls braucht es eine andere Art der Kommunikation.

[JK] Hier sind die Fronten allerdings ordentlich verhärtet.

[JOK] Diese konträren und ziemlich kategorischen Positionen sind derzeit nicht verhandelbar. Die nervigen wechselseitigen Überzeugungsanstrengungen sollten daher einfach beendet werden. Lassen wir doch einfach Taten sprechen. Machen wir Angebote, die interessant sind. Und

genau das bringt uns zur Grundfrage der Mobilitätswende: Was möchte bzw. muss man wem, wann anbieten, um die jeweiligen Bedürfnisse befriedigen zu können?

JK Welche spezifischen Zielgruppen sehen Sie dabei?

JK Aus der ganz normalen Notwendigkeit für das soziale Funktionieren unserer Gesellschaft heraus ist es notwendig, die Schwächsten und die Ärmsten zuerst in den Blick zu nehmen. Kinder und Jugendliche, Alte und Kranke. Deren Mobilitätsoptionen sind eingeschränkt. Ich brauche also ein Verkehrssystem, das diese Gruppen anspricht und das zukunftsfähig ist. Genau das ist der ÖPNV. On top gerne alles andere, aber die Grundversorgung wird sinnvoll der öffentliche Verkehr darstellen. Sie sehen, die gesellschaftliche Dimension des Themas Mobilität ist enorm. Man sollte auf den typischen Worst case vorbereitet sein. Und der heißt „alt sein“ und „schlechtes Wetter“. Bei Schnee hilft auch das schickste Lastenrad nichts mehr. Den Alten sowieso nicht. Übersehen Sie nicht: Die Leute, die heute die Zukunft gestalten, bestimmen mit ihrem Tun über ihre eigene Mobilität in der Rente.

JK 2023 hat VW in seiner Autostadt „Ideen zur Zukunft der Mobilität“ vorgestellt. DIE ZEIT sprach von einem „Abgesang auf den Individualverkehr überhaupt“. Am weitesten ging das Massachusetts Institute of Technology, das MIT, mit einer Vision vom komplett sesshaften Menschen.

JK Ich stelle hier mal grundsätzlich die Frage: „Mit wieviel Komfort will man sich bewegen?“ Ein System wie der ICE, bei dem mit hoher Wahrscheinlichkeit die Toiletten nicht funktionieren, der fällt schon allein

deshalb für ältere Menschen fast aus. Der öffentliche Verkehr, insbesondere die Bahnen, sollten also aus verkehrswissenschaftlicher Sicht beim Komfort mehr so werden wie Autos. Also mehr Platz. Mehr Privatsphäre. Mehr Sauberkeit und Verlässlichkeit. Mehr Verfügbarkeit durch Taktverdichtung. Der Komfort ist hier insgesamt eine zentrale Größe. Solche Qualitäten sind aber derzeit unerreichbar, weil die Bahn über Jahrzehnte kaputt rationalisiert wurde und das Thema Komfort gar nicht wirklich vorkam. Menschliche Mobilitätsbedürfnisse hatten in dieser Zeit kaum interessiert. Und das Auto? Hoch komfortabel - aber es verbraucht einfach zu viel wertvollen Raum als Abstellplatz, es ist zu schwer und zu teuer. Ein Auto ist kein Fahrzeug, sondern ein Stehzeug. 90 Prozent seiner Zeit steht es im öffentlichen oder privaten Raum herum. Quasi das sesshafte Auto.

JK Stellt sich die Frage nach dem „Wie?“. Der Deutschlandtakt der Bahn soll bis 2070 realisiert werden. What? Dann gehen meine noch minderjährigen Kinder in Rente. Ein unverstellbarer Planungsraum.

JK Man braucht Prioritätensetzungen. Die meisten und größten Verkehrsleistungen werden nicht im Fernverkehr erbracht, sondern im Regional- und Stadtverkehr. Hier erreicht man die Mehrheit der Menschen, hier sollte man zuerst ansetzen und investieren. Man sollte den Kommunen durch entsprechende Gelder die Chance geben, unter bestimmten Auflagen das Management ihrer Mobilität selbst zu übernehmen. Und für die ganz wenigen Langstreckenverbindungen zwischen Großstädten, die wirklich relevant und zukunftsfähig sind, hätte man nicht den ICE verwenden sollen, sondern die Magnetschnellbahntechnologie des Transrapid.

Das Deutsche Institut für Urbanistik skizziert die Lage in Deutschland wie folgt: Investitionsrückstände, die Kommunen in den vergangenen Jahrzehnten aufgebaut haben, liegen bei rund 166 Mrd. Euro. Für die sozial-ökologische Transformation der kommunalen Infrastrukturen wird bis 2040 ein zusätzlicher Betrag in mittlerer dreistelliger Milliardenhöhe benötigt. Allein der ökologische Umbau der kommunalen Verkehrswege kostet bis 2030 rund 370 Mrd. Euro. Fachkräftemangel, Inflation und steigende Zinsen noch nicht mal eingerechnet.

„WIR SOLLTEN SEHR GENAU ÜBERLEGEN, WAS WANN WO SINN MACHT.“

Professor Johannes Klühspe

JK Und der Fernverkehr, der ja so oft im Fokus des Diskurses steht?

JK Der Fernverkehr, der unglaubliche Investitionsgelder verschlingt, sollte selektiver gefördert werden. Ist denn der Hochgeschwindigkeitsverkehr mit dem ICE zwischen den vielen Kleinstädten überhaupt so sinnvoll? Die CO2-Bilanz dieser ICE-Hochgeschwindigkeitsstrecken ist verheerend. Gleichzeitig wissen wir wohl, dass Flugzeuge in 20 oder 30 Jahren völlig neue Antriebe haben werden, die bei weitem nicht diese ökologischen Schäden verursachen, wie wir sie heute noch sehen. Dann wird sich die Bilanz der sogenannten „Grünen Bahn“ im direkten Vergleich mit dem Flugzeug völlig anders darstellen. Wir sollten sehr genau überlegen, was wann wo Sinn macht. Welche Zentren will man aus politischen, gesellschaftlichen oder wirtschaftlichen Gründen betonen und deshalb per Schnellverkehr miteinander verbinden? Es können auf jeden Fall nicht so viele sein, wie heute. Die zahlreichen „politischen“ Halte an ICE-Strecken sind grotesk und volkswirtschaftlich schädlich, da sie mit schnellen Regionalbahnen ebenfalls noch gut und vor allem preisgünstiger bedient werden könnten. Und der schon erwähnte Fehler, auf den wenigen, großen Magistralen keinen Transrapid zu realisieren, kommt dann noch hinzu.

JK Wo also muss die Verkehrswende starten?

JK Das werden die Städte sein. Und „Stadt“ fängt nicht erst bei einer Million an. Ein substanzieller ÖPNV wird in der Fläche auch anders aussehen als in den Städten. Die Lösungen in der Stadt sind nicht übertragbar auf den ländlichen Raum. Das sind verschiedene Welten, die zwar kooperieren sollen, aber eben völlig anders sind.

JK Die Charta von Athen empfahl einst eine städtebauliche Aufteilung, die sich quasi auch heute noch in der deutschen Baunutzungsverordnung findet: Innen wird gearbeitet, am Rand wird gelebt. Zuerst kam die „Grüne Wiese“. Knapp 100 Jahre später brachte die Pandemie Home Office und digitales Shoppen. Beide sind gekommen, um zu bleiben und werden die Stadt als solche nachhaltig verändern. Was bedeutet dies für urbane Mobilitätskonzepte?

JK Nehmen Sie das Beispiel vieler US-amerikanischen Städte. Ein Meer von Einfamilienhäusern in meist schlechter Bauqualität und mit mieser verkehrlicher Erreichbarkeit. So sieht es aus, wenn man nur aufs Auto setzt und keinen ÖPNV hat. Die Charta von Athen war eine große idealistische Vision, die aber objektiv gescheitert ist. Die alter-

native „Stadt der kurzen Wege“ aus den 90er Jahren ist ebenfalls idealistisch, hat aber eine andere Tendenz. Das ist die Kiez-Idee, dass ich alles, was ich im täglichen Leben brauche, in fußläufiger Entfernung vom Wohnort finden kann. Meist aber nicht den Arbeitsplatz oder die Hochschule.

JK Wenn Städte klimaneutral werden wollen, müssen sie - neben dem Gebäudesektor - unbedingt an den Verkehr ran. Straßen und Parkraum verknappten, ÖPNV massiv ausbauen - aber auch Elektromobilität insgesamt besser ermöglichen. Zum Beispiel durch öffentliche Ladepunkte, etwa an Straßenlaternen. Mit welcher Geschwindigkeit werden die Kommunen das hinbekommen?

JK Es gibt viele gute Ansätze. Wien verknappt den Parkraum im Innenstadtbereich in den nächsten Jahren um mindestens 30 Prozent und will das weiter fortführen. Die Idee der Parklets, also die Umwidmung von Parkraum in Straßencafés oder Sitzbereiche, kommt ja aus Wien und das greift auch in einigen bayerischen Städten schon Raum. Die Vorbereitung der Städte auf die Elektromobilität ist allerdings kritisch zu hinterfragen. Aus persönlicher Sicht als Wissenschaftler halte ich den eingeschlagenen Weg, Elektromobilität mit Batterie zu betrei-

ben, für grundfalsch. Die Schaffung der zugehörigen Lade-Infrastruktur erfordert so hohe Investitionen, dass dies volkswirtschaftlich und auch ethisch nur dann zu rechtfertigen ist, wenn diese Infrastruktur über Jahrzehnte genutzt werden kann. Dem scheint aber nicht so zu sein. Denn meines Erachtens gehen wir in Richtung einer wasserstoffbasierten Gesellschaft. Der Zwischenschritt, den Strom in der Batterie speichern zu wollen, ist aus meiner Sicht nicht zu Ende diskutiert bzw. falsch beantwortet worden. Mehr Mut wäre hier statt dessen richtig. Nicht Batterien, sondern wasserstoffbasierte Antriebe.

JK Sie würden also die derzeitigen Effizienzdefizite des Wasserstoffs in Kauf nehmen?

JOK Das ist richtig, die Effizienz ist heute noch nicht überzeugend. Würde man aber die genannten Investitionen sparen und stattdessen konsequent auf Wasserstoff setzen, hätte man ganz andere Refinanzierungszeiträume und Perspektiven. Wir brauchen ein viel weiter greifendes Denken. Schauen Sie auf die Autobauer in Japan, die eben nicht nur auf die Batterie setzen, sondern eben auch sehr stark auf die Brennstoffzelle. Es fehlt bei uns in Deutschland die Gesamtbeurteilung der Zukunftstechnologie Elektromobilität. Der Elektromotor an sich ist ja unstrittig, aber die Diskussion zur Energieform, die den Antrieb ermöglicht, die ist bei uns unzureichend und mit zu kurzem Zeithorizont geführt.

JK Infrastruktur erzeugt Verkehr. Prof. Stephan A. Jansen, Geschäftsführer der Gesellschaft für urbane Mobilität sagt: „Die disruptiven Innovationen in Megacities sind nicht autonome Autos oder Flugtaxen, sondern das Zu-Fuß-Gehen.“ Die

„ES BESTEHT GANZ KLAR EIN ZIELKONFLIKT ZWISCHEN VERKEHR UND ÖKOLOGIE.“

Professor Johannes Klühspie

Gründe sind Verdichtung und Flächengerechtigkeit. Übrigens auch in ganz normalen Städten.

JOK Zu-Fuß-Gehen ist natürlich keine Innovation, aber seiner Grundaussage stimme ich zu!

JK Gerade innerhalb von Metropolen müssten de facto mehr Schwammstätten und Sickerflächen geschaffen werden, anstatt weiterer Bodenversiegelungen. Inwieweit integrieren Verkehrs- und Mobilitätskonzepte auch Konzepte zur Schaffung von mehr Wohnraum sowie zur Regulierung von Wasserhaushalt und Mikroklima innerhalb von Städten? Das muss schließlich alles gemeinsam gedacht werden.

JOK Ja, aber das findet kaum statt. Es gibt viele wissenschaftliche Untersuchungen, wenn man beispielsweise Kopfsteinpflaster-ähnliche Spalten in den Asphaltdecken hätte. Diese würde eine Versickerung ermöglichen und zugleich für ein deut-

lich besseres Mikroklima sorgen. Das wird aber beim KFZ-Verkehr überhaupt nicht bedacht, das kommt in der Gedankenwelt der Verantwortlichen gar nicht vor. Es besteht ganz klar ein Zielkonflikt zwischen Verkehr und Ökologie. Noch hat der Parkplatz Priorität vor der Grünfläche. Aber das wird sich ändern.

JK Mitte letzten Jahres hatte die Stadt Deggendorf überlegt, der Innenstadt durch die Wegnahme von Parkplätzen in der Bahnhofsstraße mehr Aufenthaltsqualität zu verleihen. Ein Veto der Geschäftsleute und das Thema wurde ad acta gelegt. Ein perfektes Beispiel für diese massiven Zielkonflikte generell bei der Stadtentwicklung.

JOK Der Einzelhandel ist überzeugt, dass seine Kunden nur kommen, wenn ein Parkplatz da ist. Es gibt Untersuchungen, die zeigen: Ja, manche kommen mit dem Auto und kaufen in einem guten Umfang ein. Einmal in der Woche oder alle zwei

Wochen. Und dann gibt es die, die mit dem Rad oder dem ÖPNV kommen. Die kaufen nicht so viel ein, kommen aber dafür jeden Tag. Und der mit ihnen gemachte Umsatz übersteigt den der ersten Gruppe deutlich. Und noch etwas hat die Untersuchung gezeigt: Gehen Sie mal morgens in eine beliebige Kleinstadt und schauen, wer früh morgens als erstes auf den freien Parkplätzen vor den Geschäften sein Auto abstellt. Das sind nicht die Kundinnen, das sind die Mitarbeiter. Und die Kunden parken dann später in einer hochsubventionierten Tiefgarage wie hier in Deggendorf.

JK Lassen Sie uns gleich hier vor Ort bleiben. 2023 berichtete der BR, dass in Deggendorf lediglich 2,8 Prozent der Studierenden auf Bus oder Bahn zurückgreifen. Das mag zum Teil der übersichtlichen Größe der Stadt geschuldet sein, aber es spiegelt dennoch auch dieses Stadt-Land-Gefälle.

JOK Das Problem in Deggendorf ist, dass der Bahnhof sehr weit außerhalb des Stadtzentrums liegt. Die ÖPNV-Verbindung hat sich verbessert, ist aber nach wie vor unbefriedigend. Wenn ich den Bus nutze, und das tue ich sehr häufig, dann sind da

vor allem Ältere und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen im Bus. Man versucht in Deggendorf mit wenig Geld ein vernünftiges ÖPNV-System aufzubauen. Bei geringsten Störungen kommt es jedoch zu massiven Verspätungen und dann sind speziell die Anschlüsse zur Bahn nicht mehr gewährleistet. So verliert der ÖPNV seine Kunden. Wer mag schon eine Stunde auf die nächste Waldbahn warten?

JK Überzogen gesagt, sieht es so aus: Städter lästern über Landmenschen, die nicht verstehen wollen, dass die individuelle Mobilität zu Ende geht. Landbewohner machen sich im Gegenzug über Städter mit ihren Lastenfahrrädern lustig. Dabei hat das eine wie das andere seinen Sinn, eben jeweils an seinem Platz. Solche dogmatischen Diskussionen lenken aber ab von der Konzentration auf das Wesentliche bei der Mobilitätstransformation.

JOK In den engen Städten kaufen sich viele ein teures und riesengroßes Lastenfahrrad und schon sind wir wieder bei den Themen Prestige und Raummangel. Ob da ein Sharing-Modell nicht sinnvoller wäre? Nicht jeder Bürger braucht ständig ein Lastenfahrrad, das dann raum-

greifend vor seinem Haus herumsteht. Platz ist in der Stadt das A und O – und wie man diesen möglichst sinnvoll für alle nutzt.

JK Die deutsche Automobil-Industrie setzt viel Forschungsenergie in möglichst ausgefeilte Assistenzsysteme für Fahrzeuge im Privatbesitz. Und vernachlässigt das Zukunftsthema „autonome Shuttlesysteme“. Kleben wir immer noch zu stark an bislang erfolgreichen Geschäftsmodellen?

JOK Im Rahmen ihrer gewohnten Grenzen ist die Automobilindustrie durchaus innovativ. Menschen entscheiden nicht nach dem Antrieb, sondern fragen sich: Ist es bequem, kann ich angeben, ist es sauber, kann ich beschleunigen – ganz menschlich und man darf das ruhig mit Humor betrachten. Auf dem Land sind ÖPNV-Nutzungen vor allem für Menschen im Alter interessant, die oft individuell weniger mobil sind. Hier wird es Änderungen geben: Autonomes Fahren, vielleicht auch Flugtaxi für ganze bestimmte Zwecke – zum Beispiel Dialysetransfers. Denn natürlich wollen die Menschen hier den Himmel weiß-blau und nicht voller schwarzer Flecken der Flugtaxi.

JK In Regensburg wird gerade um eine Stadtbahn gerungen. Die Bürgerinitiative dagegen setzt alternativ auf e-Busse und nennt sich „Gleisfrei“. Dabei gibt es in China längst autonome gleisfreie Trambahnen. Sind wir Deutschen im Denken des Möglichen einmal mehr viel



Prof. Dr. Johannes Klühspie, Experte für Mobilitätskonzepte an der School of Management der THD

zu weit hinten?

JOK Nein, hier nicht. Diese chinesischen Bahnen fahren auf Gummirädern und werden über ein Kabel im Boden ihrer eigenen Spuren geleitet. Kann man machen, ist aber wie ein schienengeführtes System ein hoher Aufwand. Beim Aspekt der Instandhaltung sind Schienen auf jeden Fall zu bevorzugen.

JOK Thema Zugang zum ÖPNV. E-Ticket-Systeme für den ÖPNV über GPS-Tracker könnten die Zukunft sein. Auch wenn Datenschützer Bedenken haben, 90 Prozent der Leute wären laut Bitkom bereit, ihre Mobilitätsdaten komplett zur Verfügung zu stellen.

JOK Bleiben zehn Prozent, die sehr kritisch sind und wissen, wie unan-

genehm oder sogar gefährlich dieser Datenabfluss und diese Transparenz der Mobilität sein kann. Die Datenhoheit sollte beim Individuum bleiben. Ich würde ein Pre-Paid-Karte bevorzugen. Für die ÖPNV-Betreiber ist Pre-Paid natürlich ein unerwünschter zusätzlicher Aufwand.

JOK Aber nur, wenn man das bisherige Ticketsystem zusätzlich beibehält.

JOK Wohin es führen kann, wenn alles digital auf einer personalisierten Karte oder dem Mobiltelefon abgelegt ist, sieht man in China. Fällt man dort in Ungnade, kann so eine Ticket-App einfach deaktiviert werden und die Mobilitätschance mit dem ÖPNV liegt bei Null. Sie stehen da wie in einem Gefängnis mit virtuellen Mauern.

JOK 2040 werden zehn Prozent aller Deutschen über 80 Jahre alt sein, 27 Prozent über 65. Sie haben es bereits mehrfach angerissen, dieses Thema der Überalterung muss bei der Mobilitätsgestaltung auch noch mitgedacht werden? Mir erscheint das alles unheimlich komplex, beinahe paralysierend.

JOK Die Politik wird sich an ihrer Wählerschaft orientieren. Wenn diese mehrheitlich alt oder sehr alt ist und genau aus diesem Grunde heraus einen funktionierenden ÖPNV haben will, wird das Pendel auch in diese Richtung ausschlagen. Aber bis es soweit ist, dauert es lang und dann ist es für eben diese Leute vielleicht schon zu spät. Über die Mobilitätschancen der Bürger in 20 Jahren entscheiden die Entscheidungen von heute. ■