

Andreas Wüste

Zukunft der Mobilität? – Mobilität der Zukunft!

Politisches Lernen hat Expertinnen und Experten aus Politik und Wirtschaft nach ihren Visionen zur Zukunft der Mobilität gefragt. Drei Interviews wurden mit politisch Aktiven geführt (NRW-Umweltministerin Ursula Heinen-Esser und NRW-Verkehrsminister Hendrik Wüst als Mitglieder der schwarz-gelben Landesregierung sowie MdB Sebastian Hartmann, SPD-Landesvorsitzender von NRW). Mit Barbara Wege von der AUDI AG, mit dem Entwicklungsingenieur Andreas Patzelt und mit Mareike Rauchhaus von nextbike konnte Politisches Lernen drei unternehmerische Einschätzungen gewinnen.* Herzlichen Dank allen Interviewten für die ausführlichen Antworten auf unsere Fragen. Die Interviews für Politisches Lernen führte Andreas Wüste.

Die Debatte über die Verkehrswende in Deutschland ist in voller Fahrt. In Berlin wird über eine Maut für das Stadtzentrum nachgedacht. Mitte Mai entschied der Bundesrat über die Benutzung von E-Scootern auf Straßen und Gehwegen. In der Automobilbranche wird mit hoher Geschwindigkeit an der (E-)Mobilität der Zukunft gearbeitet. Wie aber sieht diese Mobilität der Zukunft aus? Werden in absehbarer Zeit Flugtaxi in den Städten unterwegs sein? Werden Automobile der Zukunft selbstfahrend und schwarmintelligent im permanenten Datenaustausch mit anderen Fahrzeugen sowie smarten Infrastrukturen und Gebäuden navigieren? Wie digital wird die Mobilität der Zukunft sein?

Spannend wird es sein, den Spagat zu schaffen, dass Menschen umweltfreundlich, aber ebenso auch reibungslos ihre Zielorte erreichen können. Der Ideenwettbewerb für diese Herkulesaufgabe ist in Bewegung und zahlreiche Konzepte für Mobilität jenseits des klassischen individuellen Autoverkehrs werden an verschiedenen Orten erprobt. Ideen mit Zugkraft gibt es vielfältig: In Graz wird ein Sofortgrün für Fußgängerinnen und Fußgänger an vielspurigen Straßen erprobt. In London werden der Ausbau von Radschnellwegen vorangetrieben und Bäume für attraktivere Fußwege unter dem Label „Healthy streets for London“ gepflanzt. In Mailand gibt es seit sieben Jahren eine per Volksentscheid eingeführte City-Maut, die nur E-Autos unberücksichtigt lässt. In Wien kostet eine ÖPNV-Jahreskarte 365 Euro, im viel kleineren Düsseldorfer Stadtgebiet hingegen über 900 Euro. Die Stadt Osnabrück hat vor Kurzem den ersten „geschützten Radstreifen“ eröffnet, der mit leuchtend roter Straßenmarkierung Radfahrerinnen und Radfahrer vor Gefahren bewahren soll. In Luxemburg wird es ab dem 1.3.2020 eine voll steuerfinanzierte Nutzung der 2. Klasse öffentlicher Verkehrsmittel geben. In Helsinki wird „Mobility as a Service“ – Mobilität als Dienstleistung – verstanden, wenn es mit einer einzigen App, die verschiedene Verkehrsmittel zusammenführt, vom Flughafen in die Stadt geht. In zahlreichen Städten weiten sich Carsharing- oder Bikesharing-Modelle in hoher Geschwindigkeit aus.

Zwei Hauptursachen werden für die Debattendynamik immer wieder in den Fokus genommen. Zum einen verringert sich die Lebensqualität zunehmend durch den Zeitverlust

* DHL als ein weiteres führendes Unternehmen bei der Zukunft der Mobilität hat ein zunächst zugesagtes Interview kurzfristig wieder zurückgezogen.

durch Staus in vielen Städten (vgl. Abb. 1). Zum anderen bilden die Überschreitungen des NO₂-Grenzwertes von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft im Jahresmittel in vielen Städten (vgl. Abb. 2) und die damit verbundenen möglichen Dieselfahrverbote einen weiteren wichtigen Debattenzweig.

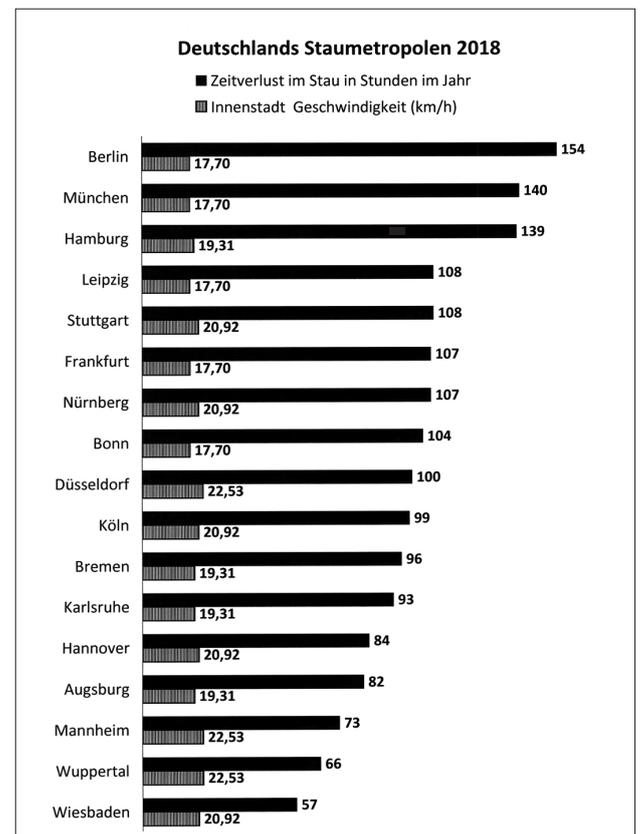


Abb. 1: Deutschlands Staumetropolen 2018

Quelle: eigene Darstellung auf Basis der INRIX Stau-Studie 2018 / Quelle: <http://inrix.com/scorecard>

In Deutschland hat die Bundesregierung im Herbst 2018 die Nationale Plattform „Zukunft der Mobilität“ (NPM) auf den Weg gebracht, die unter Einbeziehung von Politik, Wirtschaft und Zivilgesellschaft Ideen und Konzepte entwickelt. Unter Federführung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur stehen die Themen „Klimaschutz im Verkehr“ (gemeinsam mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit), „Alternative Antriebe und Kraftstoffe für nachhaltige Mobilität“ und „Digi-

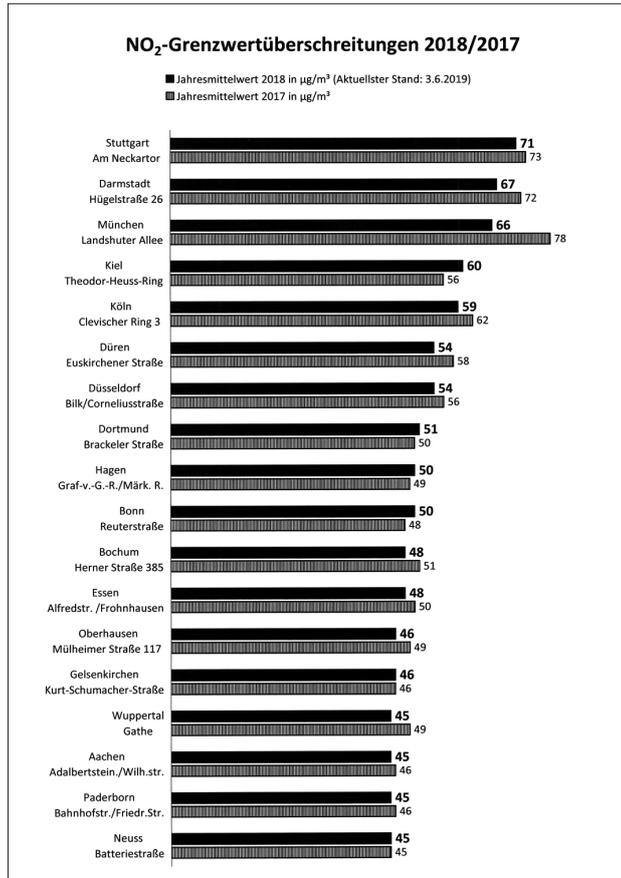


Abb. 2: Überschreitungen des NO₂-Grenzwertes von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft im Jahresmittel

Quelle: eigene Darstellung auf Basis von Daten des Umweltbundesamtes

alisierung für den Mobilitätssektor“ im Fokus. Federführend im Bundesministerium für Wirtschaft und Energie sind die Arbeitsfelder „Sicherung des Mobilitäts- und Produktionsstandortes, Batteriezellproduktion, Rohstoffe und Recycling, Bildung und Qualifizierung“, „Verknüpfung der Verkehrs- und Energienetze, Sektorkopplung“ und „Standardisierung, Normierung, Zertifizierung und Zulassung“ angesiedelt. Die Zukunft der Mobilität wird hier sinnigerweise ressortübergreifend in den Blick genommen.

Was in vielen anderen Politik- und Wirtschaftsbereichen gilt, hat auch bei der Frage nach der Mobilität der Zukunft Gültigkeit: Wie viel Wettbewerb der besten Ideen von Kommissionen, Verwaltungen, Unternehmen oder Zivilgesellschaft wird tatsächlich zugelassen? Wie viel staatliche Reglementierung ist notwendig, wünschenswert oder überflüssig? Ob die NPM eher eine Weichenstellerin oder doch ein politischer Quasselbude-Bremsklotz für die Mobilität der Zukunft ist, muss sich erst noch zeigen.



Interview Politik

Ursula Heinen-Esser, CDU, ist Ministerin für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen.

Quelle Foto: www.umwelt.nrw.de
Foto: Anke Jacob

PL: Frau Heinen-Esser, seit gut einem Jahr sind Sie Ministerin für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz. Sie sind u.a. für die Luftqualitätssicherung in NRW zuständig. Wie können Sie Ihre Leitideen für diese Aufgabe beschreiben?

Heinen-Esser: Die Luftreinhaltung ist eines unserer zentralen Themen. Wir müssen die Luftqualität in unseren Ballungsräumen nachhaltig verbessern und den Ausstoß von Stickoxiden reduzieren, um den Stickstoffdioxidgrenzwert zügig und flächendeckend einzuhalten und Fahrverbote zu vermeiden. Unser Ziel ist es, die Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger zu schützen, die Mobilität der Menschen und der Unternehmen zu erhalten und sie dabei so emissionsarm wie möglich zu gestalten.

PL: Wie fällt Ihre Zwischenbilanz hinsichtlich der aktuellen Luftreinhaltung der schwarz-gelben Landesregierung aus?

Wo sehen Sie Fortschritte, wo weiteren Nachholbedarf?

Mit Inkrafttreten der Stickstoffdioxid-Grenzwerte im Jahr 2010 wurden Maßnahmen erforderlich, die zu einer Einhaltung dieser Grenzwerte führen. Diese Maßnahmen wurden über Jahre nicht im notwendigen Umfang ergriffen. Hier ist wertvolle Zeit verloren gegangen. Jetzt arbeiten die Bezirksregierungen und betroffenen Kommunen mit Unterstützung der Landesregierung an den Fortschreibungen ambitionierter Luftreinhaltepläne. In mehreren Kommunen wird der Grenzwert bereits eingehalten, in anderen erfolgte eine deutliche Annäherung. Unser Ziel ist es, die Grenzwerte im Jahresmittel 2020 überall zu erreichen.

Ich würde mir wünschen, dass die Hardware-Nachrüstung für Diesel-Pkw in diesem Jahr an Fahrt aufnimmt. Sie hätte einen ähnlich mindernden Effekt wie Fahrverbote, wäre aber ohne Zweifel verhältnismäßiger. Aber so zögerlich, wie die Automobilindustrie hier agiert hat, bin ich skeptisch, dass

Hardware-Nachrüstungen für Pkw rasch kommen. Ich bin enttäuscht von den Autokonzernen, die hier auf Zeit gespielt haben. Ich verstehe deren Politik nicht. Die Hersteller befinden sich in einer immensen Vertrauenskrise. Nachrüstungen würden nicht nur die Luft sauberer machen, sondern auch die finanzielle Entwertung der Fahrzeuge aufhalten.

PL: Wechseln wir einmal von der Landes- in die Kommunalpolitik. Seit Jahren schon reißen Städte wie Köln, Essen oder Bonn geltende EU-Grenzwerte zur Luftverschmutzung. Die Deutsche Umwelthilfe (DUH) konnte im vergangenen Jahr und aktuell mehrere juristische Erfolge verbuchen. Ab diesem Jahr wird es ernst werden mit tatsächlich bemerkbaren Diesel-Fahrverbotszonen in den deutschen Großstädten. Wie beurteilen Sie die Sachlage?

In Nordrhein-Westfalen setzen wir mit den für die Aufstellung der Luftreinhaltepläne zuständigen Bezirksregierungen und den betroffenen Kommunen alles daran, um Fahrverbote zu vermeiden. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts dürfen sie nur das letzte Mittel sein, wenn alle anderen Maßnahmen nicht ausreichen, um den Grenzwert so schnell wie möglich einzuhalten.

Ich bin der Auffassung, dass es bei einer absehbaren Einhaltung des Grenzwertes unverhältnismäßig ist, mit flächendeckenden Verkehrsverboten dermaßen massiv in die Abwicklung der Wirtschaftsverkehre und das Eigentum der Fahrzeughalter einzugreifen. Fahrverbote würden unter anderem diejenigen Autofahrer treffen, die sich einen Diesel gekauft haben, um mit CO₂-Einsparungen dem Klimawandel entgegenzuwirken. Wir haben daher in NRW Berufung gegen entsprechende Entscheidungen von Verwaltungsgerichten eingelegt.

Das Bundeskabinett hat im November 2018 eine Anpassung des Bundesimmissionsschutzgesetzes auf den Weg gebracht. Dies erleichtert die Situation überall dort, wo die Stickstoffdioxidwerte zwischen 40 und unter 50 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft liegen. Hier sind Fahrverbote im Regelfall unverhältnismäßig, wenn alle anderen Maßnahmen zur zügigen Einhaltung der Grenzwerte unternommen werden. Liegen sie über 50 Mikrogramm, wären Dieselfahrverbote weiterhin möglich. Der Auftrag an alle Beteiligten, die Grenzwerte durch andere Maßnahmen so schnell wie möglich zu erreichen, bleibt unverändert.

PL: Die Reaktionen auf die drohenden Fahrverbote fallen sehr kontrovers aus. Zum Teil sind sie ziemlich emotional. So kritisierte Bundesverkehrsminister Scheuer, dass er es für unverhältnismäßig halte, wenn eine Richterin ein Diesel-Fahrverbot für eine Autobahn wie etwa in Essen anordne. Das gäbe es nirgendwo anders auf der Welt, führte der CSU-Politiker weiter aus.

Der SPD-Politiker und Gelsenkirchens aktueller Oberbürgermeister Frank Baranowski nannte das Urteil ebenfalls unverhältnismäßig. Baranowski erklärte aber einen anderen Akteur für verantwortlich, indem er darauf verwies, dass die Menschen in den Städten für das Versagen der Automobilindustrie geradestehen müssen.

Die Christdemokraten wollten sogar prüfen lassen, ob die Deutsche Umwelthilfe weiterhin als gemeinnützige Organisation anerkannt bleiben sollte. „Wie soll man das denn den Bürgern erklären, dass ein Staatssekretär der Bundesregierung die Gemeinnützigkeit der DUH in Frage stellt, der wirtschaftspolitische Sprecher einer Regierungsfraktion sie gar semikriminell nennt, aber die Bundesregierung weiter munter Fördergelder an die DUH vergibt“, fragte der Vize-Chef der FDP-Bundestagsfraktion, Michael Theurer im Handelsblatt vom 2.12.2018. „Wenn die Union es ernst meint, muss sie diesem Treiben ein Ende bereiten.“

In die ähnliche Stoßrichtung wie die FDP-Aussage formulierte es auch Marc Bernhard, AfD-Bundestagsabgeordneter und Mitglied im Umweltausschuss: „Der Deutschen Umwelthilfe muss das Handwerk gelegt werden.“ Denn das strategische Ziel der DUH sei es, so Bernhard, die Städte und Gemeinden mit Fahrverbots-Klagen zu überziehen sowie die deutsche Automobilindustrie und Millionen von Arbeitsplätzen zu zerstören. „Es ist daher skandalös, dass der obskure Verein mit weniger als 300 Mitgliedern dabei auch noch finanziell von der Bundesregierung unterstützt wird.“ (zitiert nach der Onlineausgabe derselben Zeitung vom 11.12.2018)

Wie beurteilen Sie diese zum Teil sehr heftigen Positionen?

Ich plädiere dafür, die Themen Luftreinhaltung und Luftqualität weiterhin sachlich zu diskutieren. In Deutschland gilt ein Grenzwert von 40 Mikrogramm Stickstoffdioxid pro Kubikmeter Luft. Unsere Aufgabe ist es, alles dafür zu tun, dass in unseren Städten dieser Grenzwert eingehalten wird. Jedes Mikrogramm weniger ist ein Mehr an Gesundheitsschutz. Zugleich wollen wir Fahrverbote verhindern, stattdessen Autos im Bestand sauberer machen und zukunftsfähige Mobilitätslösungen entwickeln. Wenn alle an einem Strang ziehen, bin ich optimistisch, dass dies gelingt. Scheindebatten helfen uns nicht weiter. Die Hoffnung, allein durch Erneuerung der Fahrzeugflotten würden die Grenzwerte überall zeitnah eingehalten, wird sich nicht erfüllen.

PL: Wenn Sie zehn Jahre weiterdenken – wie sieht Ihrer Einschätzung nach die Mobilität der Zukunft in Deutschland und Europa aus?

In zehn Jahren stecken wir mitten in einer Verkehrs- und Mobilitätswende, mit einem deutlich attraktiveren ÖPNV. Die Städte werden fußgänger- und fahrradfreundlicher sein, der ÖPNV wird emissionsfrei verkehren und seine Nutzung attraktiver sein. Die Lebensqualität in den Städten wird steigen. Der Güter-Ferntransport erfolgt zu großen Teilen über Schiff und Schiene, der Weitertransport in den Städten, die so genannte letzte Meile, mit emissionsfreien Verkehrsträgern. Auch für den Ferntransport über Schiff und Schiene werden zunehmend alternative Antriebstechniken genutzt werden wie z.B. regenerativ erzeugte Gase. Für den Individualverkehr außerhalb der Städte und den Gütertransport auf der Straße werden emissionsfreie und -arme Antriebstechniken ebenso zur Verfügung stehen wie regenerativ erzeugte Kraftstoffe.

PL: Herzlichen Dank für das Interview.



Interview Politik

Hendrik Wüst ist Minister für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen und seit 2013 Landesvorsitzender der Mittelstands- und Wirtschaftsvereinigung der CDU Nordrhein-Westfalen.

Quelle Foto:

www.vm.nrw.de/ministerium/Minister-Wuest

Foto: Rainer Unkel

PL: Am 30. Juni 2017 wurden Sie von Armin Laschet zum Minister für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen berufen. Wie können Sie Ihre Leitideen für diese Aufgabe beschreiben?

Wüst: Wir verstehen Mobilität als entscheidende Voraussetzung für Wachstum, Beschäftigung und Wohlstand in Nordrhein-Westfalen. Dafür brauchen wir eine moderne und leistungsfähige Infrastruktur. Der Erhalt, die Modernisierung und der bedarfsgerechte Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ist daher ein Schwerpunkt unserer Landespolitik. Ich bin in der glücklichen Lage, dass ich dafür die Unterstützung aller Ressorts der Landesregierung habe. Die Zeiten, in denen ein Verkehrsträger bevorzugt wurde, sind heute vorbei. Die Menschen sollen selbst entscheiden, wie sie am besten von A nach B kommen und welches Verkehrsmittel für sie das geeignete ist. Der zweite Schwerpunkt ist die Digitalisierung. Sie eröffnet uns bei der Entwicklung von neuen Mobilitätsangeboten viele Potenziale.

PL: „Schneller. Mehr Bewegung. Weniger Stau.“ – das war ein zentrales Motto der Landes-CDU im NRW-Landtagswahlkampf 2017. Was hat die vormalige rot-grüne Landesregierung unter Hannelore Kraft aus Ihrer Sicht versäumt oder falsch gemacht?

Die Vorgängerregierung hat die Bedeutung von Infrastruktur und Mobilität zu sehr ausgeblendet. Die Vorgängerregierung hat viel zu wenig in die Infrastruktur investiert. Sie hat nicht genug Planungskapazitäten bereitgestellt und die Infrastruktur sich selbst überlassen. Außerdem haben sich die Regierungsfractionen von SPD und Grünen in der Verkehrspolitik zu häufig gegenseitig blockiert.

PL: Wie fällt Ihre Zwischenbilanz hinsichtlich der aktuellen Verkehrspolitik der schwarz-gelben Landesregierung aus? Wo sehen Sie Fortschritte, wo weiteren Nachholbedarf?

Wir sind an vielen Stellen gut vorangekommen. Es gibt mehr Geld und mehr Personal, um Planungen, Genehmigungen und Bau zu beschleunigen. Straßen NRW hat insgesamt über 100 Stellen mehr bekommen, unter anderem für Planer, Techniker und Ingenieure. 13 neue Stellen gab es auch für die Bezirksregierungen, um die Bearbeitung der Planfeststellungsverfahren zu beschleunigen. Für externe Planungsleistungen von Ingenieurbüros steigen die Ausgaben im Jahr 2019 auf die Rekordsumme von über 100 Millionen Euro. Das ist doppelt so viel wie unter der Vorgängerregierung. Seit Amtsantritt konnten bereits 20 Planfeststellungsverfahren erfolgreich abgeschlossen werden. Der Planfeststellungsbeschluss für den Neubau der Rheinbrücke Neuenkamp in Duisburg lag schon nach einem Jahr vor. Sonst rechnet man bei diesen Verfahren mit zwei bis drei Jahren.

Dies alles ermöglicht uns, viel mehr zu bauen als das in der Vergangenheit möglich war. 2018 hat Straßen NRW den Rekordumsatz von fast 1,4 Milliarden Euro gemacht. Wer so viel baut, muss das aber auch möglichst koordiniert tun. Wir haben deswegen eine ganze Reihe von Maßnahmen ergriffen. Unter anderem nehmen wir einen kleineren zweistelligen Millionenbetrag in die Hand, um die Baustellen zu beschleunigen. Bei derzeit 13 Maßnahmen werden dadurch insgesamt 227 Wochen eingespart. Außerdem hat die Stabstelle Baustellenkoordination ihren Betrieb aufgenommen. Ihre Aufgabe ist es, die Baustellen der verschiedenen Verkehrsträger und Straßenbaulastträger zu koordinieren. Planbare Baustellen auf Straßen und Schienen sollen untereinander transparent gemacht und gegenseitige Beeinträchtigungen möglichst verhindert oder zumindest minimiert werden.

Wir kümmern uns auch um die Verlagerung des Güterverkehrs auf Schiene und Schiff: Die Landesregierung hat dazu das Förderprogramm für öffentliche nicht bundeseigene Eisenbahnen (NE-Bahnen) wieder eingeführt. Wir lösen damit den Investitionsstau auf den Strecken der NE-Bahnen auf. Dafür haben wir in 2018 bereits 10 Millionen Euro ausgegeben. Die NE-Bahnen sind wichtig, um zahlreiche Industrie- und Gewerbegebiete wieder an die Hauptstrecken der Bahn anzubinden. So bekommen wir mehr Güter von der Straße auf die Schiene.

PL: Drei wesentliche globale Megatrends, die die Mobilität der Zukunft prägen werden, sind Digitalisierung, Nachhaltigkeit und Urbanisierung. Wie möchten Sie als Verkehrsminister diesbezüglich Impulse setzen?

Die Digitalisierung eröffnet uns viele neue Möglichkeiten. Diese Chance wollen wir nutzen. Es gibt viele gute Ansätze und Projekte, die uns diesem Ziel näherbringen. Dazu gehören unter anderem Testprojekte mit automatisiert fahrenden Shuttles wie am Airport Weeze, das Modellprojekt „KoMoD“ zum vernetzten Fahren im digitalen Testfeld in Düsseldorf und auch ein Testfeld mit automatisiert fahrenden Bussen in Monheim, die demnächst an den Start gehen. Der Weg hin zum komplett fahrerlosen Fahren ist noch weit, aber wir sind auf dem Weg dahin gut unterwegs.

Außerdem haben wir in der ÖPNV-Digitalisierungsoffensive über 30 konkrete Maßnahmen vereinbart, die schrittweise umgesetzt werden. Ein Beispiel ist das elektronische Ticketing. Da gab es in den Verkehrsverbänden Pilotprojekte.

Die Zukunft der Mobilität liegt in der Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsträger. Erstmals gibt es eine Förderung für vernetzte Mobilität: In diesem Jahr stehen 12,5 Millionen Euro zur Verfügung. Mobilstationen, die als Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern zu inter-

modalen Umsteigepunkten ausgebaut werden, fördern wir außerdem mit zehn Millionen Euro. Sie ermöglichen Nutzern den bequemen Umstieg von Bus oder Bahn auf Car-Sharing, Leihfahrrad oder -roller.

In Nordrhein-Westfalen haben wir gute Voraussetzungen, bei der Entwicklung innovativer Technologien vorne dabei zu sein. Wir haben die notwendigen Kompetenzen in Wissenschaft und Wirtschaft und dazu eine Landesregierung, die Innovationen unterstützt. Unser Ziel ist es, innovative Technologien in NRW zu erforschen, zu entwickeln, zu testen – und am liebsten auch zu produzieren.



Interview Politik

Sebastian Hartmann ist Mitglied im Innenausschuss des Deutschen Bundestages und stellvertretendes Mitglied im Verkehrsausschuss sowie seit 2018 Landesvorsitzender der Nordrhein-Westfälischen SPD.

Quelle Foto:
www.sebastian-hartmann.de

PL: Von 2013 bis zum Juni 2018 waren Sie im Bundestag Mitglied im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur. Heute sitzen Sie als ordentliches Mitglied im Ausschuss für Inneres und Heimat. Seit einem Jahr sind Sie Landesvorsitzender der Nordrhein-Westfälischen SPD. Eines Ihrer Herzensthemen lautet „Gerecht ist, mehr Mobilität ...“. Wie können Sie diese Leitidee beschreiben?

Hartmann: Mobilität ist ein zentrales Element sozialer Teilhabe. Wer nicht mobil ist, ist zumeist ausgeschlossen vom gesellschaftlichen Leben. Es darf nicht sein, dass Mobilität eine Frage des Wohnortes, des Alters oder gar des Einkommens ist. Gerecht ist es also, wenn wir Mobilität für alle Menschen überall sicherstellen.

PL: Inwiefern sehen Sie Handlungsbedarf in Nordrhein-Westfalen? Das Land ist vielfältig geprägt durch das Nebeneinander von urbanen Zentren und ländlichen Gebieten.

Das Miteinander von ländlichen und urbanen Räumen zeichnet NRW und seine Regionen aus. Es zeigt sich allerdings auch immer deutlicher die Gefahr der Spaltung und der Ungleichheit. Beim Thema Mobilität zeigt sich das deutlich. In den Zentren gibt es ein gutes Angebot an Bussen und Bahnen, Car- und Bike-Sharing. Auf dem Dorf fährt der Bus nur alle zwei Stunden, manchmal gar nicht. So wird der Weg zum Arzt oder ins Kino zur Tortur, wenn man kein eigenes Auto hat. Mobilität muss im ländlichen Raum ermöglicht werden, auch wenn dort keine Buslinie kostendeckend fährt. Städte haben wiederum ganz andere Probleme: Alles erstickt im Stau, weil zu viele Autos in der Stadt sind. Gleichzeitig sind zu Hauptverkehrszeiten auch Busse und Bahnen überfüllt, weil die Infrastruktur am Limit ist. Wir müssen also sowohl

PL: Wo sehen Sie mögliche Widerstände und Schwierigkeiten bei der Umsetzung?

Widerstände gegen Infrastrukturprojekte gibt es oft. Wir haben deswegen das Bündnis für Mobilität gegründet, das für mehr Akzeptanz von Infrastrukturprojekten wirbt. Es soll durch frühzeitige Bürgerbeteiligung Planung und Prozesse transparent und nachvollziehbar machen. Mehr Zeit für Kommunikation am Anfang, spart Zeit nach hinten raus.

PL: Herzlichen Dank für das Interview.

in der Stadt als auch auf dem Land die Infrastruktur und das Nahverkehrsangebot ausbauen, wenn wir Mobilität für alle ermöglichen wollen.

PL: „Schneller. Mehr Bewegung. Weniger Stau.“ – das war ein zentrales Motto der Landes-CDU im NRW-Landtagswahlkampf 2017. Inwiefern unterscheidet sich dieses Motto von Ihrer aktuellen Leitidee?

Weniger Stau wünscht sich wohl jeder. Die CDU hat im Wahlkampf sehr populistisch versprochen, den Staus ein Ende zu bereiten, ohne eine konkrete Lösung anzubieten, wie das denn funktionieren soll. Ergebnis: Die Staus werden immer länger. Man sollte offen erklären: Mehr Baustellen bedeuten erst einmal mehr Stau. Deswegen hatte der ehemalige SPD-Verkehrsminister Groschek ein Jahrzehnt der Baustellen und damit auch Staus angekündigt. Hören wollte das aber niemand. Wir müssen mehr in unsere Infrastruktur investieren, um die großen Versäumnisse der Vergangenheit aufzuholen. Aber wir als SPD wollen auch ganz klar den Öffentlichen-Personennahverkehr stärken. Mehr Straßen alleine werden die Verkehrsprobleme in NRW nicht lösen.

PL: Was hat die vormalige rot-grüne Landesregierung unter Hannelore Kraft aus Ihrer Sicht versäumt oder falsch gemacht?

Wir haben es nicht geschafft, deutlich zu machen, dass wir in der Verkehrspolitik stark umgesteuert haben – und vielleicht ging es den Bürgern auch nicht schnell genug. Die Vorgängerregierung Rüttgers (CDU) hatte z.B. massiv Planungsstellen beim Landesstraßenbaubetrieb abgebaut. Das fällt uns noch heute auf die Füße. Wir haben neue Stellen geschaffen, die Mittel für den Straßenbau aufgestockt und im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans endlich große

Investitionen nach NRW geholt. Auch in den ÖPNV haben wir investiert und z.B. mit einem Sozialticket Mobilität für Menschen mit kleinen Einkommen erleichtert. Aber ganz klar: Man sieht die Erfolge nicht schnell genug. Zudem konnten wir kaum herausarbeiten, dass der größte Teil der Infrastruktur Bundesangelegenheit ist: Es waren Bundesstraßen und Bundesautobahnen, die verfallen sind. Der Bund hat zu wenig investiert und das lag vor allem an CDU und CSU.

PL: Wie fällt Ihre Bilanz hinsichtlich der aktuellen Verkehrspolitik der schwarz-gelben Landesregierung aus? Wo sehen Sie Fortschritte, wo Nachholbedarf?

Die Landesregierung hat sehr viel auf großen Plakatwänden versprochen und sehr wenig davon gehalten. Es gibt erheblichen Nachholbedarf beim Ausbau der Schieneninfrastruktur vor allem für den öffentlichen Nahverkehr, aber auch beim Ausbau der Straßen. Der Bund stellt so viel Geld zur Verfügung wie noch nie. Die Landesregierung muss jetzt endlich von Sonntagsreden auf konkrete Planungsarbeit umstellen. Von innovativen Mobilitätskonzepten habe ich aus dem CDU-Verkehrsministerium bisher auch nichts gehört.

PL: Wechseln wir einmal von der Landes- in die Kommunalpolitik. Seit Jahren schon reißen Städte wie Köln, Essen oder Bonn geltende EU-Grenzwerte zur Luftverschmutzung. Die Deutsche Umwelthilfe (DUH) konnte im vergangenen Jahr und aktuell mehrere juristische Erfolge verbuchen. Ab diesem Jahr wird es ernst werden mit tatsächlich bemerkbaren Diesel-Fahrverbotszonen in den deutschen Großstädten. Wie beurteilen Sie die Sachlage?

Die Lage ist dramatisch und die Landesregierung weigert jedes Handeln in der Sache. Es sind viele Tausende Autofahrer betroffen, die darauf gesetzt haben, dass ihre Autos den Normen entsprechen. In den Medien wird gerne von „Schummel-Software“ gesprochen. Das hört sich nett an, ist aber falsch. Eigentlich haben wir es mit Betrug zu tun. Es kann nicht sein, dass die Verbraucher die Dummen sind. Für die NRW-SPD ist klar, dass es eine Hardware-Nachrüstung der betroffenen Diesel-Fahrzeuge auf Kosten der Auto-Konzerne geben muss.

Wir sollten in der Debatte auch nicht vergessen, auf welchem Rücken sie ausgetragen wird. Das sind gerade die Menschen mit kleinen Einkommen. Sie wohnen oft an den vielbefahrenen Straßen und atmen die schlechte Luft ein. Und sie sind es auch, die besonders von Fahrverboten betroffen wären, weil das Auto nicht einfach durch ein neues, sauberes ersetzt werden kann. Gerade dieser Blick ist mir wichtig, trotz der verhärteten Fronten.

Es muss jetzt darum gehen, die Luft rein zu halten und die Mobilität der Menschen zu ermöglichen, die sich täglich in diesen Städten bewegen. Beides muss vereinbar sein. Deshalb hat die SPD-Bundestagsfraktion Mitte März ein Positionspapier beschlossen. Um die Mobilität für Dieselfahrer auch bei Fahrverboten sicherzustellen, wollen wir vor allem der technischen Nachrüstung von Dieselfahrzeugen den notwendigen Schub geben. Das erklärte Ziel muss sein, dass die Hersteller technische Nachrüstsets bis zum Herbst 2019 am Markt anbieten. Dazu muss es verbindliche Absprachen

der Automobilhersteller mit den mittelständischen Unternehmen geben, die an der Entwicklung von diesen technischen Nachrüstsets arbeiten. Darüber hinaus schlagen wir neben Umtausch und technischen Nachrüstungen eine weitere Möglichkeit vor: Dieselfahrer, die in von Fahrverboten betroffenen Städten leben, sollen mit einem Jahresticket für Bus und Bahn zum symbolischen Preis von 1 Euro pro Tag eine attraktive Alternative zum Umstieg in den ÖPNV bekommen. Die Stadt Wien hat dieses 365-Tage-Ticket bereits 2012 eingeführt und derzeit wird dieses Konzept für eine bessere Luftqualität in der Modellstadt Bonn getestet.

PL: Die Reaktionen auf die drohenden Fahrverbote fallen sehr kontrovers aus. Zum Teil sind sie ziemlich emotional. So kritisierte Bundesverkehrsminister Scheuer, dass er es für unverhältnismäßig halte, wenn eine Richterin ein Diesel-Fahrverbot für eine Autobahn wie etwa in Essen anordne. Das gäbe es nirgendwo anders auf der Welt, führte der CSU-Politiker weiter aus.

Der SPD-Politiker und Gelsenkirchens aktueller Oberbürgermeister Frank Baranowski nannte das Urteil ebenfalls unverhältnismäßig. Baranowski erklärte aber einen anderen Akteur für verantwortlich, indem er darauf verwies, dass die Menschen in den Städten für das Versagen der Automobilindustrie geradestehen müssen.

Die Christdemokraten wollten sogar prüfen lassen, ob die Deutsche Umwelthilfe weiterhin als gemeinnützige Organisation anerkannt bleiben sollte. „Wie soll man das denn den Bürgern erklären, dass ein Staatssekretär der Bundesregierung die Gemeinnützigkeit der DUH in Frage stellt, der wirtschaftspolitische Sprecher einer Regierungsfraktion sie gar semikriminell nennt, aber die Bundesregierung weiter munter Fördergelder an die DUH vergibt“, fragte der Vize-Chef der FDP-Bundestagsfraktion, Michael Theurer im Handelsblatt vom 2.12.2018. Wenn die Union es ernst meint, muss sie diesem Treiben ein Ende bereiten.“

In die ähnliche Stoßrichtung wie die FDP-Aussage formulierte es auch Marc Bernhard, AfD-Bundestagsabgeordneter und Mitglied im Umweltausschuss: „Der Deutschen Umwelthilfe muss das Handwerk gelegt werden.“ Denn das strategische Ziel der DUH sei es, so Bernhard, die Städte und Gemeinden mit Fahrverbots-Klagen zu überziehen sowie die deutsche Automobilindustrie und Millionen von Arbeitsplätzen zu zerstören. „Es ist daher skandalös, dass der obskure Verein mit weniger als 300 Mitgliedern dabei auch noch finanziell von der Bundesregierung unterstützt wird.“ (zitiert nach der Onlineausgabe derselben Zeitung vom 11.12.2018)

Wie beurteilen Sie diese zum Teil sehr heftigen Positionen?

Die verbalen Ausfälle sind gut für Schlagzeilen und schlecht für die Lösung einer schwierigen Situation. Von manchen Seiten wird so getan, als sei es fast gesund, Schadstoffe einzuatmen. Dann kommen noch irgendwelche selbsternannten Lungenexperten und verrechnen sich. Das hat alles Unterhaltungswert, aber kein Lösungspotential. Ich glaube, diese Debatte um die Umwelthilfe und Grenzwertehöhen führt im Ergebnis zu nichts. Zwei Dinge stehen doch fest: Wir müssen runter mit der Schadstoffbelastung und gleichzeitig

Fahrverbote verhindern. Autofahrer gegen Anwohner von stark befahrenen Straßen auszuspülen, ist da zu billig und zu ideologisch.

PL: Inwiefern können Sie mit Ihrer Leitidee „Gerecht ist, mehr Mobilität ...“ einen Beitrag zur Diesel-Fahrverbots-zonen-Debatte liefern?

Indem wir Mobilität als „saubere Mobilität“ denken: Eine wirklich andere Mobilitätspolitik ist möglich, wenn man entsprechend investiert und den Mut aufbringt, neue Wege zu gehen. Mobilität für alle kann ohnehin nur über einen starken ÖPNV sichergestellt werden. So schaffen wir automatisch attraktive Alternativen zum eigenen Auto. Dafür müssen wir in die Infrastruktur investieren und mehr Busse und Bahnen fahren lassen. Damit sich das auch alle leisten können und das öffentliche Angebot attraktiv ist, müssen die Fahrpreise runter. Da werden mittlerweile Modelle wie ein „1-Euro-Ticket“ diskutiert, wofür die Stadt Wien ein Vorbild sein kann. Wir müssen alle Verkehrsträger intelligenter vernetzen – Fahrrad, Auto, Busse, Bahnen. Autos stehen die meiste Zeit auf Parkplätzen rum und verstopfen unseren öffentlichen Raum. Da bieten Carsharing-Modelle Chancen. Es geht nicht darum, Leuten das Autofahren zu verbieten, sondern echte Alternativen zu schaffen. So sinken auch die Schadstoffwerte und alle können teilhaben. Das geht nicht von heute auf morgen, aber man sollte dringend damit anfangen.

PL: Wenn Sie zukünftig in einem politischen Amt Verkehrs- und Mobilitätspolitik gestalten könnten, welche drei Projekte würden Sie als erstes wie angehen?



Interview Wirtschaft

Barbara Wege ist Pressesprecherin Trends bei der AUDI AG in Ingolstadt.

Quelle Foto:
AUDI AG

PL: Das Unternehmen AUDI AG ist einer der Vorreiter in puncto Elektromobilität und autonomes Fahren. Welche Schwerpunkte hinsichtlich der Mobilität der Zukunft verfolgen Sie in Ihrem Unternehmen derzeit?

Wege: Unser Ziel ist es, unserem Kunden ein ganzheitliches Premium-Mobilitätserlebnis zu bieten. Bei digitalen Services im und um das Auto ist entscheidend, dass sie sich nahtlos in den digital geprägten Alltag unserer Kunden einfügen. Wir legen zudem zukünftig einen stärkeren Fokus auf Mobilitätsdienste. Neben der Automatisierung und Vernetzung unserer Autos treiben wir die Elektrifizierung voran. Bis 2025 werden wir 30 elektrifizierte Modelle für nachhaltige Premium-Mobilität im Angebot haben. Insgesamt vier technische Plattformen und Produktfamilien schaffen künftig die Voraussetzung, E-Fahrzeuge flächendeckend vom A- bis

Ich würde mich dafür einsetzen, deutlich mehr Geld in den Ausbau der Schieneninfrastruktur zu investieren. Das ist ein Schlüssel. Mobilität ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe. Deshalb würde ich insbesondere für einen steuerfinanzierten ÖPNV kämpfen, der ohne Fahrpreise auskommt und überall im Land fährt. Außerdem würde ich innovative Konzepte für eine intelligente Verkehrssteuerung stärker fördern. Die Digitalisierung spiegelt sich auch in der Verkehrsinfrastruktur wider und muss weiter gefördert und ausgebaut werden. Des Weiteren gehört für mich auch die Umstellung der Mobilität auf „Null-Emission“ und alternative Antriebe wie z.B. Elektro und Wasserstoff zu wichtigen und zukünftigen Verbesserungen. Mir ist aber sehr klar, dass dafür sehr dicke Bretter zu bohren sind.

PL: Wo sehen Sie mögliche Widerstände und Schwierigkeiten bei der Umsetzung?

Noch heute werden Busse und Bahnen häufig als Transportmittel für Schüler und Rentner gesehen. Wer kann, fährt Auto. Aber da ist auch ein deutlicher Wandel in der Einstellung zu erkennen. Mir geht es auch gar nicht darum, Verhalten zu erzwingen, sondern zu ermöglichen. Ohne Auto mobil zu sein, ist also ein Angebot. Die größten Schwierigkeiten lägen da sicherlich in der Finanzierung. Mobilität ist nicht umsonst zu haben und unsere Infrastruktur seit Jahrzehnten unterfinanziert.

PL: Herzlichen Dank für das Interview.

zum D-Segment anzubieten. Dazu kommt eine nahezu alle Marktsegmente umfassende Offensive mit Plug-In-Hybriden.

PL: Ihr Unternehmen beschäftigt sich nicht nur mit dem Kerngeschäft der Autoproduktion, sondern auch mit den Megatrends Digitalisierung, Nachhaltigkeit und Urbanisierung, die die Mobilität der Zukunft prägen werden. Das von der AUDIAG begleitete Forschungsprojekt „25. Stunde – Flow“ beschäftigt sich etwa mit urbaner Mobilität. Sie stellen sich eine Vision „Kein Stau in der Stadt der Zukunft“ vor. Erläutern Sie uns, was Sie unter dieser Vision verstehen.

Gemeinsam mit den Verkehrsforschern des Karlsruher Instituts für Technologie (KIT) und der Münchner Beratung MobilityPartners haben wir in Ingolstadt die Zukunft der Mobilität simuliert. Demnach lässt sich die Fahrzeit auf einer typischen Pendlerstrecke nachhaltig reduzieren: Im

vollautonomen Verkehr um ein Drittel, auch wenn gut zehn Prozent mehr Menschen unterwegs sind.

Positive Effekte zeigen sich dabei vor allem in Kombination mit intelligenter Verkehrssteuerung und einem höheren Besetzungsgrad, also einer höheren durchschnittlichen Zahl an Personen pro Auto. Steigt dieser Wert moderat von 1,1 auf 1,3 Personen, weil sich mehr Menschen ein Auto teilen, gibt es zur Rushhour keinen Stau mehr.

Wenn alle Autos autonom fahren, könnte auf allen vierspurigen Straßen in Ingolstadt ein Fahrstreifen zum Fuß- oder Fahrradweg werden. Die Studie berücksichtigt, dass mit steigender Zahl selbstfahrender Autos mehr ältere Menschen sowie Kinder ohne Führerschein mobil sind. Bequeme Robotertaxis werden mit dem öffentlichen Nahverkehr konkurrieren.

Die Ergebnisse unserer Studie legen entsprechend nahe, dass autonome Autos, Mobilitätsservices und vernetzte Infrastruktur Stau und benötigte Straßenfläche deutlich reduzieren können. Gleichzeitig sind mehr Menschen sicher und komfortabel unterwegs. So erhöht sich die Lebensqualität in Städten nachhaltig.

PL: Welche Vorstellungen hinsichtlich der aktuellen Digitalisierungsprozesse stehen für Sie in Ihrem Unternehmen im Fokus?

Mit Blick auf unsere digitalen Produkte und Services ist entscheidend, dass sie einen Mehrwert für den Kunden entfalten, also die persönliche Mobilität komfortabler, individueller und flexibler machen. Der Audi e-tron wird beispielsweise auf Wunsch neben dem Audi-eigenen natürlichsprachlichen Bediensystem den cloudbasierten Amazon-Sprachdienst Alexa an Bord haben, den die Kunden von zu Hause kennen. Dank „functions on demand“ können sie in Zukunft auch nach dem Kauf des Autos Funktionen flexibel zubuchen und ihren Audi so individuell ergänzen. So bleibt das Auto auch nach dem Kauf up to date und kann den persönlichen Bedürfnissen angepasst werden. Features wie der „e-tron Routenplaner“ oder der „e-tron Charging Service“ machen das Laden unterwegs praktisch und bequem.

Ein weiteres Beispiel: Auf der Consumer Electronics Show (CES) in Las Vegas hat Audi eine neue Dimension des In-Car-Entertainments vorgestellt. Wir haben gezeigt, wie Passagiere zukünftig auf dem Rücksitz mit einer Virtual-Reality-Brille zum Beispiel Videospiele noch realitätsnaher erleben können. Dahinter steckt eine Technologie, die virtuelle Inhalte in Echtzeit an die Fahrbewegungen des Autos anpasst. Nimmt das Auto eine Linkskurve, fliegt auch das Raumschiff im Videospiel nach links. Wir haben über unser Tochterunternehmen Audi Electronics Venture das Startup holoride mitgegründet, das diese neue Unterhaltungsform über eine offene Plattform anbieten wird.

Parallel zu den Angeboten vor Kunde digitalisieren wir die Prozesse in unserem Unternehmen entlang der gesamten Wertschöpfungskette – von KI-Projekten in der Produktion bis zum Einsatz von Virtual-Reality (VR) im Autohaus. Wir nutzen unsere Erfahrung, unseren Audi-Spirit und starke Partnerschaften, um neue Kompetenzen zu erarbeiten und unsere Innovationskultur weiter zu stärken.

PL: Wenn Sie zehn Jahre weiterdenken – wie sieht Ihrer Einschätzung nach die Mobilität der Zukunft in Deutschland und Europa aus?

Gesellschaftliche Megatrends wie die Urbanisierung erfordern neue Mobilitätslösungen. Gleichzeitig eröffnen die Fortschritte etwa bei Künstlicher Intelligenz und der Ausbau von 5G-Netzen große Chancen für hohe Vernetzung und Automatisierung. Dabei gehen wir davon aus, dass der Wunsch nach individueller Mobilität stark bleibt. Nicht für jeden bedeutet dies jedoch, auch ein eigenes Auto zu besitzen. Zum Ende des nächsten Jahrzehnts wird Studien zufolge jeder dritte Audi weltweit geteilt und befindet sich nicht mehr in privatem Besitz. Das Premium-Mobilitätsangebot der Zukunft ist sicher, einfach zu handhaben, flexibel, individuell und nachhaltig. Was zählt, ist das positive Gesamterlebnis jedes einzelnen Kunden.

PL: Herzlichen Dank für das Interview.



Interview Wirtschaft

Mareike Rauchhaus ist Pressesprecherin des Unternehmens nextbike mit Sitz in Leipzig. Es zählt laut test-Ausgabe 5/2019 zu den besten Bikesharing-Angeboten in Deutschland,

*Quelle Foto:
nextbike*

PL: nextbike hat langjährige Erfahrung im Bike-Sharing und gehört zu den derzeit innovativsten Unternehmen in Deutschland hinsichtlich der Frage, wie die Mobilität der Zukunft in Städten gestaltet werden kann. Wie genau sieht das Geschäftsmodell Ihres Unternehmens aus?

Rauchhaus: Kein Bike-Sharing-Anbieter kann allein mit den Verleiheinnahmen wirtschaftlich bestehen. Wir haben von Beginn an eine Business-to-Business-Strategie (B2B) entwickelt. Das ist ein wesentlicher Wettbewerbsvorteil. nextbike agiert erfolgreich mit mehreren Einnahmequellen

z.B. aus Rahmenverträgen mit Public-Private-Partnership (PPP), Ausschreibungen von Städten und öffentlichen Verkehrsbetrieben, Einnahmen aus privatwirtschaftlichen Kooperationen mit Universitäten, Werbemarketing/Sponsoring und Lizenznehmern. Nicht zuletzt bieten wir flexible Beteiligungsmodelle für Investoren.

PL: nextbike versteht sich als nachhaltiger Bestandteil des ÖPNV. Was ist damit genau gemeint?

Wenn wir nicht im direkten Auftrag von Verkehrsunternehmen arbeiten, kooperieren wir in fast jeder Stadt mit diesen. Die Kölner Verkehrsbetriebe beispielsweise sehen uns mit KVB-Rad neben Bus und Bahn als festen Bestandteil ihrer Flotte. Für ÖPNV-Kunden bedeutet es zumeist, dass sie unsere Mietfahräder innerhalb ihres Abonnements kostenlos nutzen können oder anderweitige Vergünstigungen haben.

PL: Stadtverwaltung trifft Wirtschaft – Wirtschaft trifft Stadtverwaltung: Inwiefern sehen Sie Partnerschaften wie zwischen Ihrem Unternehmen und kommunalen Verwaltungen als ein Zukunftsmodell für weitere Innovationen?

Für uns ist das ein gängiges Kooperationsmodell. Wenn Mietfahräder (reguläre oder Pedelecs) als öffentliches Verkehrsmittel definiert werden, könnten wir gemeinsam mit Kommunen und öffentlichen Verkehrsunternehmen im Sinne der Daseinsvorsorge die Verkehrswende tatsächlich nachhaltig gestalten und vor allem die ländlichen Regionen anbinden.



Interview Wirtschaft

Andreas Patzelt ist studierter Maschinenbauer und arbeitet derzeit als Entwicklungsingenieur Fahrzeugprüfung & Fahrleistungen. Zu seinen aktuellen Tätigkeiten gehören u.a. die Durchführung und Leitung internationaler Gesamtfahrzeugprüfungen, die Durchführung von Fahrzeugprüfungen im fahrdynamischen Grenzbereich und die Durchführung diverser Fahrleistungsmessungen.

Quelle Foto: © Four Motors / IVier Communication

PL: Herr Patzelt, Sie sind Entwicklungsingenieur in der Automobilindustrie bei einem großen Hersteller in Süddeutschland. Welche Herausforderungen hinsichtlich der Mobilität der Zukunft sehen Sie derzeit und wie definieren Sie hierbei Ihre Rolle als Entwicklungsingenieur?

Patzelt: Als eine der größten Herausforderungen sehe ich aktuell die große Vielfalt der verschiedenen Antriebskonzepte. Neben der Weiterentwicklung des klassischen Verbrennungsmotors müssen Kapazitäten für die Entwicklung von Hybrid- und Elektrofahrzeugen bereitgestellt werden. Nicht nur personell, sondern auch in Bezug auf Werkstatt- und Prüfgeländekapazitäten werden die Grenzen hierbei schnell erreicht.

In meinem Berufsalltag gilt es beispielsweise, die Vorzüge des Verbrenners als Anspruch für die Entwicklung eines

PL: Wie fällt Ihre aktuelle Bilanz hinsichtlich der derzeitigen Verkehrspolitik aus? Wo sehen Sie Fortschritte, wo Nachholbedarf?

Generell wirkt sich ein Ausbau der Fahrradverkehrsinfrastruktur positiv auf unser Geschäft aus und umgekehrt wirken öffentliche Mietfahrradsysteme sich positiv auf den Fahrradverkehr im Allgemeinen aus. Sieht man z.B. nach Kopenhagen, gibt es in deutschen Städten noch viel Nachholbedarf. Ansonsten siehe Thema Daseinsvorsorge aus dem vorigen Punkt.

PL: Inwiefern halten Sie Kopenhagen für ein Vorbild für deutsche Städte?

Kopenhagen ist insofern ein Vorbild, weil dort dem Radverkehr in der Stadtplanung irgendwann die mehr oder weniger uneingeschränkte Vorfahrt eingeräumt wurde.

PL: Wenn Sie zehn Jahre weiterdenken – wie sieht Ihrer Einschätzung nach die Mobilität der Zukunft in Deutschland und Europa aus?

In den Innenstädten wird es immer weniger individuellen Autoverkehr geben. Die Challenge wird es sein, die ländlichen Regionen anzubinden und den Pendlern attraktive öffentliche Verkehrsangebote zu machen.

PL: Herzlichen Dank für das Interview.

E-Fahrzeugs zu vertreten und abzu prüfen. Ein E-Fahrzeugbesitzer erwartet die gleiche, wenn nicht sogar bessere Standfestigkeit, Reichweite oder Rundstreckenperformance, als er sie von seinem Verbrenner aus der „Vergangenheit“ kennt. Diese Dinge benötigen trotz immer kürzerer Entwicklungszyklen einige Zeit, denn die Qualität, das Erkennungsmerkmal der deutschen Ingenieursarbeit, darf hierbei nicht in den Hintergrund rücken.

PL: Sie arbeiten und leben in Stuttgart, das regelmäßig in Rankings zu den Orten mit den stärksten Stickoxid-Belastungen in Deutschland auftaucht. Die Stadt wird u.a. als „die deutsche Hauptstadt der Luftverschmutzung“ bezeichnet sowie mit chinesischen Mega-Städten wie Peking und Shanghai verglichen. Die neuesten Zahlen des Umweltbundesamtes von Anfang Februar 2019 weisen an der Messstation „Am

Neckartor“ in Ihrer Stadt den Jahresmittelwert von 71 Mikrogramm Stickoxid je Kubikmeter Luft aus – erlaubt wären nach europäischem Grenzwert 40 Mikrogramm Stickoxid je Kubikmeter Luft. Wie beurteilen Sie die Situation bei Ihnen vor Ort als Bewohner der Stadt Stuttgart?

Die Luftqualität anhand eines Messwertes festzumachen, halte ich aufgrund der zahlreichen Einflussfaktoren aus Sicht eines Ingenieurs für sehr fragwürdig. Zu den bekannten Stoßzeiten herrschen in Stuttgart die üblichen Stauszenarien, wie sie auch in Städten wie beispielsweise Köln oder Bonn herrschen. Subjektiv sehe ich daher Stuttgart auf dem Niveau anderer deutscher Großstädte, wohl auch, weil ich zur Anreise vom Stadtrand in das Stadtzentrum oft die Straßenbahn verwende.

PL: Inwiefern halten Sie Fahrverbote oder Tempolimits als mögliche Gegenmaßnahmen für sinnvoll?

Fahrverbote sind sehr lokale Maßnahmen und verlagern die Problematik mit größtem Bürokratieaufwand an eine andere Stelle. Ergänzt man den Nebeneffekt der stillen Verschrottung von Fahrzeugen, welche vor rund fünf Jahren als Neufahrzeug über den Ladentisch gelaufen sind, kann die ökologische Argumentation nicht sinnvoll sein. Als Vielfahrer mit einer Jahresfahrleistung von über 40.000 km lernt man es zu schätzen, wenn man auch einmal schneller an seinem Ziel ankommen darf. Vermutlich ist die schnelle Autofahrt auf der Autobahn in der Gesamtbilanz für die Umwelt immer noch schonender als ein Inlandsflug. Solange die sogenannten Billigflieger weiter ihre Akzeptanz und Erlaubnis beibehalten, ist die Diskussion von Tempolimits für mich dahingehend nicht nachvollziehbar.

PL: Sie sind nicht nur Entwicklungsingenieur, sondern auch Motorsportler. Wie müssen wir uns Ihren Arbeitsalltag vorstellen?

Dem ersten Anschein nach erweckt diese Kombination oft einen schrecklich spannenden Arbeitsalltag, in welchem ich ständig meinen Spaß habe. Oft bzw. sehr oft stehen jedoch die klassischen Besprechungen oder Vor- und Nachbereitungen von Versuchen auf der Agenda. Neben der klassischen Büroarbeit habe ich jedoch auch die Ehre, die neusten Fahrzeuge der kommenden Jahre als Prototypen auf der Rennstrecke wie beispielsweise der Nürburgring-Nordschleife zu testen. Bei dieser sehr fahrzeugnahen Arbeit gilt es, das Erprobungsprogramm zu leiten, auftretende technische Auffälligkeiten festzustellen und zu analysieren. Wird etwas zu heiß? Klappert etwas? Wenn ja, wo und warum? Die Erfahrung aus dem Motorsport hilft mir in diesen Bereichen sehr, denn wenn sich in erster Linie nur das Fahrzeug und nicht der Fahrer im Grenzbereich bewegt, bringt dies ein gutes Sicherheitsgefühl mit sich.

PL: Rennsport nimmt für sich häufig in Anspruch, als rollendes Labor für neuartige Technik zu gelten. Inwiefern und inwieweit halten Sie diese Selbstbeschreibung für zutreffend?

Eine neuartige Technik benötigt bis zur Serienreife sehr viele Testkilometer. Der Ansatz, die Technik in den höchsten Anforderungsbereichen zu erforschen und anschließend auf die Serie zu übertragen, hat sich schon sehr häufig als richtig erwiesen. Auch wenn in der Formel 1 oder in Le Mans nur „im Kreis gefahren“ wird, fahren hier Hightech-Boliden mit alternativen Antriebskonzepten in verschiedensten Hybridvarianten. Der Übertrag vom Rennsport auf die Straße beginnt selbst schon im Breitensport. So steuere ich dieses Jahr einen Porsche Cayman GT4 des Rennstalls Four Motors, welcher sich die Nachhaltigkeit in der Mobilität zur Aufgabe gemacht hat, im Rahmen der „VLN Langstreckenmeisterschaft Nürburgring“ und beim 24h-Rennen auf dem Nürburgring. Ressourcenschonende Biofaserverbundbauteile als Ersatz für Carbon, Recycling-Öl und E20-Kraftstoff werden hierbei bei der Hatz zweimal rund um die Uhr bei Vollgas erprobt – natürlich immer in Verbindung mit dem Spaß am Rennsport und der Leistung. So können wir aufzeigen, dass es neben dem Zwang nach Elektromobilität durchaus sinnvolle und hochperformante Alternativen gibt.

PL: Rennsport und nachhaltige Mobilität der Zukunft – wie passt das Ihrer Meinung nach zusammen?

Um ehrlich zu sein, wird dem Rennsport vermutlich kein Konzept von Car-Sharing-Angeboten entspringen. Wie zuvor erwähnt, sehe ich den Motorsport als technischen Vorreiter zukünftiger Antriebskonzepte. Neue Antriebskonzepte müssen jedoch von der Gesellschaft akzeptiert werden. Und beim Verbraucher funktioniert dies in der Regel entweder über den Geldbeutel oder über Performance und Faszination. Wenn der Rennsport die Leute für etwas Neues begeistern kann, findet es seine Abnehmer und die breite Masse könnte folgen.

PL: Wenn Sie zehn Jahre weiterdenken – wie sieht Ihrer Einschätzung nach die Mobilität der Zukunft in Deutschland und Europa aus?

Vermutlich wird in zehn Jahren die Elektrifizierung der Automobile weiter fortgeschritten sein, jedoch werden wir die prognostizierten Ziele nicht erreicht haben. Elektrifizierung wäre unter der utopischen Vorstellung der reinen Nutzung regenerativer Energie auch legitim. Der klassische Autofahrer wird in Deutschland weiterhin sein eigenes Auto besitzen und fahren, wobei er durch interessante Mitfahrer-Apps und finanzielle Anreize seine weiteren Sitze auf dem Weg zur Arbeit auffüllen könnte. Für den Güterverkehr innerhalb von Europa kann man hoffen, dass der Fokus wieder ein wenig von der Straße auf die Schiene gelenkt wird.

PL: Herzlichen Dank für das Interview.