

Visionen von der Mobilität der Zukunft

Podiumsdiskussion der Heinrich-Böll-Stiftung mit einem Vertreter der Automobilindustrie, Kritiker und Senator

Staus und Parkplatzmangel, Verkehrslärm und Abgase, steigende Treibstoffkosten und Gesundheitsgefahren durch den Straßenverkehr. Das ist ein hoher Preis für unabhängiges Unterwegssein in der Stadt. Hal eine solche Form der Mobilität überhaupt noch eine Zukunft? Diese Frage stellte die Heinrich-Böll-Stiftung Bremen und bat dazu unter anderem einen Vertreter der Automobilindustrie, einen konservativen Autokritiker und Verkehrsminister Joachim Lohse (Grüne) aufs Podium.

VON ANKE VELTEN

Findorff Bürgerwunde. „Keine Zukunft ohne Mobilität“ – diese These stammt von Dirk Weigand. Er ist im Daimler-Konzern für Politik und Außenbeziehungen zuständig. In der Diskussionsrunde in Findorff erklärte er, dass der Automobilhersteller dem Klimawandel begegnet. Zum Beispiel durch die Förderung alternativer Energien. Denn Umwelt- und Naturschutz gewinne immer mehr an Bedeutung.

Ziel Autos ohne Emissionen

Daimler rüht sich nach seiner Aussage mit der Entwicklung neuer Antriebssysteme für die Zukunft: Effizientere Verbrennungsmotoren, Hybridantriebe und Elektrofahrzeuge, die mit Batterie oder Brennstoffzellen funktionieren sind die Wegmarken zum Ziel „Autos ohne Emissionen“.

Schon in etwa drei oder vier Jahren, so Weigand, könnten Wasserstoff betriebene Brennstoffzellenautos serienreif sein und auf

dem Markt etabliert werden. Voraussetzung seien aber die notwendige Infrastruktur mit Wasserstofftankstellen und aufbereitete Stromnetze, die aus regenerativen Energiequellen gespeist werden sollten.

Warum der Mensch dem Auto überhaupt so viel Platz in seiner Welt einräumt, das hinterfragte dagegen Hermann Knoflacher, emeritierter Professor der Technischen Universität Wien. Der österreichische Verkehrsplaner plädierte für ein radikales Wenden. Für ihn „hat das Auto im öffentlichen Raum nichts zu suchen, wenn eine Stadt für Menschen gemacht sein soll.“ Stattdessen würden immer mehr Strukturen geschaffen, die „Menschen zu Autofahrern“ mache, kritisierte er.

Als Ursprung dieser Entwicklung zitiert der Verkehrswissenschaftler und Autokritiker gerne die „Reichsgaragenordnung“ zur Förderung der Motorisierung aus dem Jahr 1939: Seither wird beim Bau eines Hauses nicht etwa auf ein Kinderzimmer, aber dafür auf einen Einstellplatz Wert gelegt.

So lange der Parkplatz vor der Haustür deutlich schneller erreichbar sei als die nächst gelegene Haltestelle werde die Bereitschaft weiter sinken, den öffentlichen Personennahverkehr zu nutzen oder zu Fuß zu gehen, konstatierte Knoflacher.

Eine moderne Großstadt könnte wirtschaftlich und ökologisch profitieren, wenn sie ihre Infrastruktur reduziert, sagte er und führte als Beispiel Seoul an. Dort werden seit dem Abriss einer Stadtautobahn 125.000 Autos weniger pro Tag gezählt. Dass das Auto die Mobilität erhöhe und die schnelle Fortbewegung Zeit spare, gehört für Knoflacher zu längst widerlegten Mythen: Es sei wissenschaftlich erwiesen, dass die Summe der getätigten Wege konstant geblieben sei und dass nur die Entfernungen gestiegen seien, die in derselben Zeit zurückgelegt werden. Die Läden in der Nachbarschaft verschwinden, weil es heute so bequem mit dem Auto zum nächstgelegenen Einkaufszentrum geht. Mit anderen Worten: „Der Mensch führt weitere Wege, um die gleichen Bedürfnisse zu befriedigen wie früher“, führte er aus.

Für Knoflacher, der als „globaler Fußgängervertreter“ der Vereinten Nationen fungiert, passen Mensch und Auto ohnehin nicht zusammen: Die Sinnesleistungen und Wahrnehmungsgrenzen des Menschen seien auf eine Geschwindigkeit von zwei bis vier Kilometern pro Stunde ausgelegt. Zwischen der Automobilindustrie als Wirtschafts- und Arbeitsmarktfaktor – die Daimler AG ist mit 12.700 Mitarbeitern im

Bremer Werk größter Arbeitgeber im Bundesland, der Bedeutung Bremens als Logistik- und Hafenstandort und dem Wunsch der Menschen nach einem lebenswerten Wohnumfeld, einem attraktiven Zentrum und nach Freizeit- und Erholungsflächen: In diesem Spannungsfeld befindet sich Joachim Lohse, Senator für Umwelt und Verkehr. Er habe in seiner bisherigen Amtszeit festgestellt, dass Verkehrsfragen in Bremen „extrem polarisiert“ diskutiert würden und sich vor allem die Interessen von Auto- und Radfahrern in „großer Feindseligkeit“ gegenüberstünden, bekannte der Grünen-Politiker.

Lohses Ziel ist ein „kooperativer Modus“, der den unterschiedlichen Interessen gerecht werde. Dass in Bremen ein Viertel aller Wege mit dem Rad zurückgelegt werden, und 7000 Bremer Car Sharing nutzen, hob der Senator als ausbaufähige Schritte in eine umweltbewusste Zukunft hervor.

Für das Publikum im vollbesetzten Veranstaltungssaal boten die kontroversen Thesen reichlich Treibstoff für Mobilitätsgedanken der Zukunft.



Die Podiumsrunde hat viele Zuhörer mit Treibstoff für neue Ansätze versorgt. FOTO: SCHEITZ



Daimler-Präsident Dirk Weigand



Autokritiker Hermann Knoflacher