

MOBILITÄT DER ZUKUNFT

Sich individuell und motorisiert fortbewegen zu können, bedeutet Freiheit. Doch in den Städten ist die Freude am Fahren längst dem Frust über den Stau gewichen. Neue Lösungen sollen alle wieder flott machen.



„MIT BEQUEMERE ALTERNATIVEN ÜBERZEUGEN“

Neue Mobilitätskonzepte und Antriebe müssen her, wenn der Verkehrsinfarkt vermieden und die Klimaschutzziele erreicht werden sollen. Das geht nicht ohne Autos. Aber sie sollten künftig intelligenter eingesetzt werden.

Flugzeug, Auto, öffentliche Verkehrsmittel oder Fahrrad – so unterschiedlich wie die Wahl ihrer Verkehrsmittel zur Anreise ausfiel, so unterschiedliche Interessen und Ansätze verfolgen die Vertreterinnen und Vertreter von Wirtschaft, Verwaltung und Wissenschaft, die am frühen Abend des 10. August in der Panorama Lounge des Süddeutschen Verlages diskutierten. Mobilität ist eine Grundvoraussetzung

für unser Wirtschaftssystem, aber auch für unsere Freizeitgestaltung. Angesichts endloser Staus und überfüllter S-Bahnen wird der Ruf nach einer Verkehrswende gerade in Ballungsräumen wie München immer lauter. An Dringlichkeit gewinnt die Diskussion als Folge des Klimawandels, zu dem die bisherige Mobilität in Form des motorisierten Individualverkehrs beiträgt.

Die im Raum stehenden Maßnahmen lassen sich grundsätzlich zwei Katego-

rien zuordnen: Einerseits Anreize zur Förderung klimafreundlicher Mobilität, andererseits Einschränkungen und Verboten von umweltschädlichen Fortbewegungsmitteln. Vor diesem Hintergrund diskutierten auf Einladung des Verlags der Süddeutschen Zeitung sieben Teilnehmerinnen und Teilnehmer rund zwei Stunden über notwendige Weichenstellungen für eine bessere und umweltfreundlichere Mobilität in Stadt und Land.

Christina Kunkel, die als Redakteurin im Wirtschaftsressort für die Süddeutsche Zeitung und als Korrespondentin über Unternehmen in Baden-Württemberg berichtet, moderierte den Runden Tisch zum Thema „Mobilität der Zukunft“. Auf den folgenden Seiten können Sie, leicht gekürzt, die lebhafteste Diskussion über die Rolle des Autos, die Gestaltung alternativer Mobilitätskonzepte und die erstmals in München stattfindende IAA MOBILITY 2021 verfolgen.



GERHARD BÖSCHL

Gerhard Böschl ist seit April 2010 Geschäftsführender Gesellschafter der Automobilforum Kuttendreier GmbH, die mit 140 Mitarbeitern an vier Münchner Standorten zuletzt einen Jahresumsatz von mehr als 100 Millionen Euro erwirtschaftete. Der Kfz-Meister und Betriebswirt ist seit 35 Jahren auf verschiedenen Positionen für das Autohaus tätig, seit 23 Jahren im Konzern der AVAG Holding, zu der die Automobilforum Kuttendreier GmbH gehört.



SABINE EFFNER

Sabine Effner ist seit Februar 2021 Stadtdirektorin und Stellvertreterin des Mobilitätsreferenten der Landeshauptstadt München. Sie studierte Rechtswissenschaften an der Ludwig-Maximilians-Universität München. Nach dem zweiten Staatsexamen begann sie ihre Laufbahn in der Rechtsabteilung des Kreisverwaltungsreferats, wo sie für die Hauptabteilung Straßenverkehr zuständig war. 2003 übernahm sie die Leitung des Veranstaltungs- und Versammlungsbüros. 2012 wurde sie Leiterin der Abteilung Verkehrsmanagement.



Die Zukunft der Mobilität in Ballungsräumen wie München, denen bereits in naher Zukunft aufgrund von Bevölkerungswachstum und städtebaulicher Verdichtung der Verkehrsinfarkt droht, war Thema der Diskussionsrunde in der Panoramalounge des Süddeutschen Verlages.

1

MOBILITÄT MIT UND OHNE AUTO

Herr Wulfhorst, obwohl alle von der Verkehrswende sprechen, kaufen und fahren die Menschen weiter Autos. Das kann man am wachsenden Fahrzeugbestand, übrigens auch in Städten, ablesen. Welche Erklärung hat die Wissenschaft dafür?

Gebhard Wulfhorst - Der Autobesitz steigt weltweit, weil nach wie vor mit dem ökonomischen Wachstum und Wohlstand diese Form der individuellen Mobilität wächst. Neben dem immer noch mit der Wahl des Autos verknüpften Status hat das natürlich mit dem damit verbundenen Komfort zu tun. Auf der anderen Seite kann man auch mit ganz anderen Verkehrsmitteln individuell mobil sein, etwa mit dem öffentlichen Verkehr, dem Fahrrad oder innovativen Formen wie den Sharing-Modellen. Die Diskussion um die Mobilität der Zukunft sollte nicht gegen das Auto geführt werden, sondern um die sinnvolle Verknüpfung aller Mobilitätsformen.

Noch stehen und fahren in der Stadt sehr viele Autos. Frau Effner, sollte es in der Stadt nicht bequemer sein, mit dem Fahrrad als mit dem Auto zu fahren?

Sabine Effner - Die Wahl des Verkehrsmittels hängt stark von der Situation ab. Gerade in der Stadt wird schon sehr viel Rad gefahren. Aufgrund der Corona-Krise hat der Radverkehr im vergangenen

Jahr in München noch einmal sehr stark zugenommen. Ich persönlich fahre in der Stadt fast nur mit dem Rad, weil es für mich das Bequemste ist, um schnell von A nach B zu kommen. Das gilt natürlich nur, solange es nicht stark regnet, dann nutze ich den ÖPNV. Aber ich besitze auch ein Auto, um in die Region oder in die Berge zu fahren, weil die Zugverbindungen dorthin nicht immer so günstig oder die Züge sehr voll sind. Deshalb geht es in der Mobilitätspolitik darum, die Möglichkeiten zu schaffen, um situativ das richtige Verkehrsmittel einzusetzen. Grundsätzlich muss man aber feststellen, dass die Stadt aktuell noch weitgehend so aussieht, wie sie in den 1960er- und 1970er-Jahren sehr autoorientiert geplant wurde. Deshalb muss der Komfort für den öffentlichen Personennahverkehr und die Fahrradmobilität noch gesteigert werden.

Herr Rosenbusch, was kann man denn tun, um den Komfort im öffentlichen Nahverkehr zu verbessern und die Leute zum Umstieg zu bewegen?

Bernd Rosenbusch - Das entscheidende Wort ist bereits gefallen: Bequemlichkeit. Ich habe erst kürzlich in einer Studie gelesen, dass die Menschen in Österreich vor

„IN DER STADT WIRD SCHON SEHR VIEL RAD GEFAHREN. AUFGRUND DER CORONA-KRISE HAT DER RADVERKEHR IM VERGANGENEN JAHR IN MÜNCHEN NOCH EINMAL STARK ZUGENOMMEN.“



Prof. Dr.-Ing. Gebhard Wulfhorst von der TUM wendet sich nicht gegen das Auto, sondern möchte alle Mobilitätsformen sinnvoll miteinander verknüpfen.



WOLFGANG FISCHER

Wolfgang Fischer ist seit Februar 2004 Geschäftsführer des CityPartnerMünchen e.V., einer Unternehmensinitiative der Münchner Innenstadt. Nach seinem Studium der Wirtschaftsgeographie, Kommunikationswissenschaft und Kunstgeschichte an der TU München übernahm Fischer verschiedene Positionen in Standortberatung und Marktforschung. 1996 wurde er Geschäftsführer im Landesverband des Bayerischen Einzelhandels, 2001 Hauptgeschäftsführer des Handelsverbands LAG-Bayern.



ROBERT KLUG

Robert Klug ist seit September 1993 Geschäftsführer der Claus Heinemann Elektroanlagen GmbH in Unterföhring. Der gelernte Elektrotechniker begeistert sich für neue technische Entwicklungen und ist seit Oktober 2013 CEO der iHaus AG. Das Spin-off der Claus Heinemann Elektroanlagen GmbH beschäftigt sich mit Internet of Things-Lösungen für Gebäude und Mobilität.

100 Jahren noch zehn Kilometer am Tag zu Fuß gegangen sind, heute dagegen nur noch 800 Meter. Das wird in Deutschland nicht viel anders sein. In meiner Kindheit sind die meisten Schüler noch zu Fuß zur Haltestelle von Bus oder S-Bahn gelaufen und sind dann weitergefahren. Das ist heute ein No Go. Da fährt die Mutter das Kind bis vor die Schule und holt es mittags wieder ab. Den Schulstau, den man heute beobachten kann, gab es früher nicht. Das hat etwas mit Bequemlichkeit zu tun. Wenn wir dem begegnen wollen und mehr Leute öffentlich fahren sollen, müssen wir den Wunsch nach Bequemlichkeit zurückdrängen. Die U-Bahn in München macht es vor: 40 Prozent der Münchner haben kein eigenes Auto mehr, sondern fahren mit dem MVV. Wenn ich es nicht weit zur nächsten Haltestelle habe und die U-Bahn im Fünf-Minuten-Takt fährt, dann habe ich die Bequemlichkeit. Wir müssen also ein Angebot schaffen, das die Menschen dort abholt, wo sie wohnen. Dann steigen sie auch um. Darauf zu setzen, dass die Debatte um den Klimawandel die Leute dazu bewegt, wieder weitere Strecken zu Fuß zur nächsten Haltestelle zu laufen, halte ich für blauäugig.

„DAS VERKEHRSPROBLEM DER STADT MÜNCHEN IST NICHT DER MÜNCHNER. DENN DER HAT OFT GAR KEIN AUTO.“

Wenn schon so viele Münchner auf das eigene Auto verzichten, warum haben wir trotzdem so große Probleme mit dem motorisierten Individualverkehr in der Stadt?

Bernd Rosenbusch - Etwas überspitzt formuliert kann man sagen, dass das Verkehrsproblem der Stadt München nicht der Münchner ist. Denn der hat oft gar kein Auto. Das Problem sind vielmehr all die anderen, die täglich rein- und rausfahren.

Sabine Effner - Fairerweise muss man festhalten, dass ein Drittel des Aufkommens auf den Wirtschaftsverkehr entfällt. Der ist auch notwendig, denn sonst würden uns in München die Handwerker fehlen, die fast alle von außerhalb in die Stadt kommen. Hinzu kommt der Lieferverkehr, der in der Pandemie noch einmal enorm zugenommen hat.

Herr Fischer, wie sieht das denn in der Innenstadt aus, wo die in Ihrer Interessengemeinschaft vereinten Händler und Gewerbetreibenden ihre Geschäfte haben?

Wolfgang Fischer - In der Innenstadt macht der Wirtschaftsverkehr sogar 60 Prozent des Aufkommens aus, wenn die Zahlen einer älteren IHK-Studie noch stimmen. Das heißt aber auch, dass die Menschen dort schon viel multimodaler



MVV-Geschäftsführer Dr. Bernd Rosenbusch hält die frühzeitige Planung von Nahverkehrsangeboten in Neubaugebieten für das entscheidende Motiv, ob die Menschen das Auto nutzen.

mit MVV, Rad oder zu Fuß unterwegs sind, als die Politik denkt. Für Fahrten aufs Land ist das Auto oft die einfachste Wahl. Die Leute kombinieren also die verschiedenen Verkehrsmittel so, wie es für sie am praktischsten ist. Die Zahlen aus der Studie „Mobilität in Deutschland“ belegen das, was wir seit Jahren sagen: Die Münchner Innenstadt ist der nachhaltigste Wirtschafts- und Einkaufsstandort, den es gibt. 92 Prozent der Beschäftigten, Kunden und Gäste sind ohne Auto unterwegs, nur acht Prozent kommen mit dem Pkw als Fahrer oder Mitfahrer in die Stadt. Das ist selbst bundesweit absolute Spitze. Wenn man das mit den Fachmarktzentren im Umland vergleicht, dann ist es dort vermutlich genau umgekehrt. Von den 70.000 Beschäftigten innerhalb des Altstadtrings wohnen jedoch viele außerhalb und müssen in die Stadt pendeln. Je weiter draußen die Leute wohnen, desto eher nutzen sie das Auto. Angesichts des enormen Wachstums rund um München wird das für die Stadt zunehmend zum Problem.

Da stellt sich doch die Frage, warum so viele Pendler immer noch das Auto bevorzugen, obwohl sie täglich vor und auf dem Mittleren Ring im Stau stehen?

Bernd Rosenbusch - Wir führen regelmäßig Kundenbefragungen durch. Die Nutzer von Bus und Bahn äußern sich grundsätzlich sehr zufrieden über den MVV, wenn nicht gerade ein Stellwerk ausfällt. Probleme haben wir in vielen Neubaugebieten ohne S-Bahn-Anschluss. Als ich noch bei der Bahn gearbeitet habe, wurde das Verkehrsverhalten im Umland untersucht. Dabei kam heraus, dass bei einer Entfernung zwischen zwei und fünf Kilometern zur nächsten S-Bahn-Halte-

stelle der Zustrom an Pendlern abreißt. Das heißt, wer nicht in zwei bis fünf Kilometern zum Bahnhof kommt, bleibt im Auto sitzen. Dieser Umstand sollte bei der Planung von Neubaugebieten stärker berücksichtigt werden. Das heißt, die erforderlichen Nahverkehrsangebote müssen gleichzeitig geplant und eingerichtet werden. In England gibt es eine Reihe von Städten, die man sich diesbezüglich zum Vorbild nehmen kann. Wir müssen das Nahverkehrsangebot in die Siedlungen bringen, damit die Menschen es auch nutzen.

„JE WEITER DRAUSSEN DIE LEUTE WOHNEN, DESTO EHER NUTZEN SIE DAS AUTO. ANGESICHTS DES ENORMEN WACHSTUMS RUND UM MÜNCHEN WIRD DAS ZUM PROBLEM.“

Wolfgang Fischer - An dieser Stelle muss man ganz klar sagen: Wenn wir als Gesellschaft eine andere Mobilität wollen, dann müssen wir den öffentlichen Nahverkehr mit den dazu notwendigen Mitteln ausstatten, damit ein attraktiver Anreiz wie das 365-Euro-Jahresticket für alle geschaffen wird. Wir verstehen nicht, warum das im „reichen“ Nürnberg möglich ist, im völlig „verarmten“ München dagegen nicht gehen soll. Wir können nicht nur auf der einen Seite mit Verboten, Einschränkungen und Sperren arbeiten, sondern müssen auf der anderen Seite positive Anreize zum Umstieg bieten.



Wie könnten solche positiven Anreize gesetzt werden?

Gebhard Wulfhorst - Die Standortentwicklung ist hier ein ganz wichtiger Punkt. Das gilt nicht nur für Wohngebiete, sondern auch für Arbeitsplätze, Gewerbe- und Einzelhandelsstandorte, die ebenfalls ein hohes Verkehrsaufkommen generieren. Plant man solche Standorte mit einem stimmigen Mobilitätskonzept, dann nutzen mehr Leute den öffentlichen Nahverkehr oder das Rad. Die Umlandgemeinden freuen sich ja, wenn viel Geld in die Hand genommen wird, um die Infrastruktur auszubauen. Dann sollten sie dies aber auch bei ihrer eigenen Standortentwicklung besser berücksichtigen, um den öffentlichen Nahverkehr attraktiv zu gestalten. Ein Blick auf andere Länder zeigt übrigens, wie so ein Anreiz aussehen kann: Dort werden die mit dem Ausbau der Infrastruktur einhergehenden Wertsteigerungen von Grundstücken zum Teil für die Finanzierung dieses Aus-

„DER ABSEHBARE WANDEL BEIM ANTRIEB ZUM E-AUTO ÄNDERT NICHTS AN DER ENGE IN DER STADT.“

baus herangezogen. Man sollte den Blick daher nicht nur auf einzelne Verkehrsmittel richten, sondern auf ein sinnvolles Gesamtkonzept, bei dem alle Faktoren rund um Stadtentwicklung und Mobilität berücksichtigt werden und die Beteiligten miteinander kooperieren.

Wenn von Verkehrswende gesprochen wird, geht es meist darum, ob sie mit oder nur ohne Auto gelingt. Oder erleben wir nur eine Wende beim Antrieb hin zum E-Auto, ohne dass sich an den Verkehrsproblemen selbst etwas ändert, Herr Böschl?

Gerhard Böschl - Zunächst einmal sollte man sich die Frage stellen, warum sich das Verkehrsaufkommen so gestaltet, wie es momentan ist. Ich wohne in Landshut, arbeite in München und erlebe jeden Tag den Verkehr auf den Autobahnen rund um München. In fast allen Autos sitzt jeweils nur eine Person. Muss das wirklich so sein? Oder besteht die Möglichkeit, hier den Hebel anzusetzen, um die Verkehrsprobleme zu verringern? Die Zahlen für Kfz-Neuzulassungen liegen seit Jahren konstant bei etwas mehr als drei Millionen Fahrzeugen. Natürlich müssen nicht alle Autos einen Verbrennungsmotor haben. Der absehbare Wandel beim Antrieb zum Elektro-Auto ändert jedoch nichts an der Enge in der Stadt. Dort macht die Jugend heute zum Teil ganz bewusst nicht mehr den Führerschein oder legt sich seltener ein Auto zu. Sie nutzt stattdessen neue Sharing-Modelle oder die öffentlichen Verkehrsmittel. Das war in meiner Jugendzeit noch ganz

anders. Der Führerschein mit 18 war das Nonplusultra. Beim Blick auf Elektroautos ist es aber auch so, dass die aktuelle Entwicklung vor allem durch die massive Förderung getrieben wird. Von den Elektroautos stehen bislang nur wenige beim Endverbraucher vor der Tür.

Wolfgang Fischer - Blickt man mal über den Münchner Tellerrand, dann sieht man schnell, dass die Situation im urbanen Raum nicht mit der auf dem Land vergleichbar ist. Das Phänomen einer Jugend ohne Führerschein gibt es ausschließlich in der Stadt, nicht aber im Umland oder den ländlichen Gebieten.

2

MOBILITÄT IM JAHR 2040

Frau Effner, die Stadt München hat seit diesem Jahr ein neues Mobilitätsreferat. Wo liegen die Schwierigkeiten, um eine langfristige Mobilitätsstrategie umzusetzen?

Sabine Effner - Das Straßenverkehrsrecht, das in erster Linie ein Gefahrenabwehrrecht ist, setzt uns oft sehr enge Grenzen. Wir hätten gerne mehr Erprobungsklauseln, um als Kommune neue Konzepte in der Praxis testen zu können. Es ist sehr wichtig, Veränderungen erlebbar zu machen, um sowohl die Münchnerinnen und Münchner als auch die Pendlerinnen und Pendler bei der notwendigen Verkehrswende mitzuneh-



Stadtdirektorin Sabine Effner würde Veränderungen gerne leichter erlebbar machen, um Münchner und Pendler bei der geplanten Verkehrswende mitzunehmen.

men. Ein anderes Problem besteht darin, dass man im Straßenbereich jedes Mal sehr viel Geld in die Hand nehmen muss, um Wege umzubauen. Wenn es dann nicht funktioniert, werden entsprechende Rückbaumaßnahmen fällig. An dieser

Stelle mithilfe des Straßenverkehrsrechts mehr ausprobieren zu können, wäre ein wichtiger Schritt.

Herr Mindel, der Verband der Automobilwirtschaft und die in ihm zusammengeschlossene Industrie sind daran interessiert, weiterhin Autos zu verkaufen. Wie können Sie dennoch an der Mobilitätswende mitwirken?

Jürgen Mindel - Wir stehen zu den Pariser Klimaschutzziele und werden unseren Beitrag zu deren Erreichung leisten. Das können die Besucher bereits in diesem Jahr auf der IAA MOBILITY in München erleben, weil die überwiegende Zahl der dort präsentierten Fahrzeuge über emissionsfreie Antriebe verfügen. Auch der Automobilindustrie ist klar, dass die Mobilität im städtischen Bereich intermodal und vernetzt werden muss. Dazu müssen aber Angebote geschaffen werden, damit beispielsweise Pendler ihr Auto am Stadtrand stehen lassen können, um mit einem gut ausgebauten öffentlichen Nahverkehr in die Innenstadt zu kommen. Als Berliner nutze ich vor allem Bus und S-Bahn, aber es wird auch in Zukunft immer Situationen geben, in denen man auch in der Stadt auf das Auto angewiesen ist. Wenn man am Wochenende mit zwei Kindern zum Einkaufen geht, um Lebensmittel und Getränke für sieben Tage zu besorgen, dann kommt man mit Bus oder Lastenrad nicht weit.

Herr Klug, wenn man schon mit dem Auto in der Stadt unterwegs sein muss, dann in Zukunft hoffentlich mit einem Elektroauto. Wie sieht es denn mit den dazu erforderlichen Ladesäulen aus?

Robert Klug - Die für die breite Verwendung von Elektroautos erforderliche Ladeinfrastruktur in den Ballungsräumen zu schaffen, wo die Leute ihr Fahrzeug nicht an der heimischen Wallbox oder Steckdose laden können, ist tatsächlich



JÜRGEN MINDEL

Jürgen Mindel ist seit Oktober 2020 Geschäftsführer des Verbandes der Deutschen Automobilindustrie (VDA) und verantwortet den Geschäftsbereich Kommunikation und Medien & Internationale Automobilausstellung. Nach dem Studium der Politikwissenschaft an der Freien Universität Berlin war Mindel unter anderem für den Deutschen Bundestag tätig, ehe er 2007 zum VDA wechselte.



DR. BERND ROSENBUSCH

Dr. Bernd Rosenbusch ist seit Oktober 2018 Geschäftsführer der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV). Nach seinem Studium der Betriebswirtschaft an der Universität Mannheim mit anschließender Promotion begann er seine Karriere 2001 bei der Deutschen Bahn AG. 2015 wurde er Vorsitzender der Geschäftsführung und Kaufmännischer Geschäftsführer der Bayerischen Oberlandbahn GmbH und der Bayerischen Regiobahn GmbH.



PROF. DR.-ING. GEBHARD WULFHORST

Prof. Dr.-Ing. Gebhard Wulfhorst leitet seit Juli 2006 den Lehrstuhl für Siedlungsstruktur und Verkehrsplanung der Technischen Universität München (TUM). Nach seinem Studium des Bauingenieurwesens in Aachen und Paris promovierte er 2003 an der RWTH Aachen. Er ist im Aufsichtsrat des europäischen Innovationsnetzwerkes EIT Urban Mobility und Co-Sprecher des BMBF-Zukunftsclusters MCube, das ab Herbst 2021 in der Metropolregion München startet.

IMPRESSUM

Eine Sonderveröffentlichung in der
Süddeutsche Zeitung GmbH
Hultschiner Straße 8
81677 München

GESCHÄFTSFÜHRER
Stefan Hilscher, Dr. Karl Ulrich

Telefon 089/2183-0

Sitz der Gesellschaft
München

REGISTERGERICHT
Amtsgericht München HRB 73315

REDAKTION
Christine Demmer und
Christoph Neuschaeffer

ANZEIGEN
Hans-Georg Bechtold (verantwortlich)

OBJEKTLEITUNG
Christine Tolksdorf (verantwortlich für den
Inhalt, Anschrift wie Verlag)

FOTOS RUNDER TISCH
The Point of View Photography

GESTALTUNG
SZ Medienwerkstatt

ein Riesenthema. Selbst die Siedlungen, die heute gebaut werden, sind gar nicht für die notwendige Ladeinfrastruktur ausgerüstet. Das heißt, ich muss genügend Plätze schaffen, an denen ich das Auto nicht nur laden, sondern nach dem Ladevorgang auch woanders abstellen kann, damit der nächste die Ladesäule nutzen kann. In München nimmt der Anteil der Elektroautos bei den Neuzulassungen stark zu, aber die elektrische Ladeinfrastruktur hinkt hinterher. Park & Ride-Plätze sind für den Ausbau der Elektromobilität im Umland wichtige Berührungspunkte, doch der Ausbau ist vor 20 Jahren zum Erliegen gekommen. In Fröttmaning könnten statt einem genauso gut zwei oder drei große Areale stehen und wären ausgelastet. Die Park & Ride-Parkplätze werden jetzt mit Ladesäulen ausgerüstet, damit sie auch für Elektroautos nutzbar sind.

Unternehmen werden ebenfalls gefördert. Wie verhält es sich dort?

Robert Klug - Das gilt auch für die Förderung von Unternehmen, die Ladestellen auf ihren Firmengeländen errichten. Viele kommen dann aber mit einem Hybrid

„SELBST SIEDLUNGEN,
DIE HEUTE GEBAUT
WERDEN, SIND NICHT
FÜR DIE NOTWENDIGE
LADEINFRASTRUKTUR FÜR
E-AUTOS AUSGERÜSTET.“

um die Ecke, der ebenfalls subventioniert wird. Wir bekommen aktuell rund 150 Ladepunkt-Anfragen pro Tag. Wir wissen zum Teil gar nicht, wo wir die Ressourcen hernehmen sollen, um alle Anfragen zu erfüllen. Wobei das Problem eher die Mitarbeiterzahl ist, da man für jede Ladesäule zwei Arbeitertage einplanen muss. Deshalb ist es so schwierig, Geschwindigkeit in den Ausbau der Ladeinfrastruktur zu bekommen. Aktuell werden die Elektroautos schneller verkauft, als die Ladepunkte geschaffen werden können.

Herr Böschl, ist die Nachfrage nach Elektroautos schon so groß, dass es Lieferengpässe gibt?

Gerhard Böschl - Die Nachfrage nach elektrifizierten Autos, also nach reinen Elektroautos, Mild- oder Plug-In-Hybridfahrzeugen ist tatsächlich schon sehr groß, auch weil sie staatlich gefördert werden. Es gibt aber auch skeptische Kunden, die sich nicht sicher sind, wie sich der Restwert des Fahrzeugs über die Jahre entwickelt. Die Fortschritte bei der Ladetechnik erlauben immer kürzere Ladezeiten, und das ist hinsichtlich der Reichweite der Fahrzeuge ein sehr wichtiges Kriterium.

Frau Effner, wie stark fördert die Stadt München die Elektromobilität? Oder wollen Sie lieber gar keine Autos in der Stadt?

Sabine Effner - Es läuft gerade eine Ausschreibung für neue Ladekapazitäten, weil wir natürlich den Bedarf sehen und auch befriedigen wollen. Allerdings müssen wir die Dauer des Abstellens und Ladens von E-Fahrzeugen weiter verringern. Man fährt auch nicht an eine Tankstelle, stellt sein Auto an der Zapfsäule ab und geht zwischendurch eine Stunde einkaufen. Auch dort muss man den Platz nach dem Tanken wieder freimachen, und das sollten wir auch bei der Elektro-

kann man Quartiersgaragen schaffen, aber auch Sharing-Autos und Sharing-Lastfahrräder anbieten, die allen zur Verfügung stehen. Dazu kann man den Bewohnerinnen und Bewohnern günstige MVV-Tickets zur Verfügung stellen. Dann können die Leute genau die Mobilität auswählen, die sie gerade brauchen, ohne dass jeder ein eigenes Fahrzeug vor der Tür stehen hat. Solche Angebote kann eine Kommune bei Neubauprojekten zur Vergabebedingung machen.

Gebhard Wulfhorst - Die Angebote kommen zum Teil von den Investoren selbst. Für die ist es bei der Quartiersentwicklung nämlich von Vorteil, weniger



Für Robert Klug, Geschäftsführer der Claus Heinemann Elektroanlagen GmbH, sind die fehlenden Personalressourcen das Nadelöhr beim Ausbau der Ladeinfrastruktur.

mobilität anstreben, um die Ladesäulen besser auszulasten. Allerdings bedeuten Elektroautos nur eine Energie-, aber keine Mobilitätswende, denn am Ende verbrauchen sie ebenfalls wertvollen städtischen Raum für Straßen und Parkplätze. Wenn die Leute dann auch noch einzeln im Auto unterwegs sind, ist das nicht sehr flächeneffizient. Wir werden künftig aber mehr Grünflächen brauchen, wenn es in der Stadt nicht zu heiß werden soll. In dieser Hinsicht sind Elektro-Sharing-Fahrzeuge die bessere Lösung.

Stellplätze bauen zu müssen, als es die Stellplatzsatzung fordert. Gerade bei städtischen Bauprojekten kosten Tiefgaragenplätze sehr viel Geld und verschlechtern durch den vielen Beton die Klimabilanz. Wenn man rechtzeitig kooperiert und diesen Bedarf durch geschickte Mobilitätskonzepte verringert, kann man den knappen Raum besser nutzen. Wir haben das im Domagkpark und bei Projekten in Würzburg untersucht. Gute Konzepte umfassen Mobilitätsstationen, die weit über Sharing-Angebote hinausgehen. Das sollte in Zukunft stärker berücksichtigt werden, denn der Straßenraum ist knapp und sollte sinnvoll bewirtschaftet werden. Das führt unweigerlich zu der Frage, wie viel ein Stellplatz für das Auto oder die Nutzung der Straßen in Form einer City-Maut kosten sollte. Das kann man zumindest diskutieren. Städte wie Stockholm haben das bereits erfolgreich umgesetzt.

Wolfgang Fischer - Uns ist die politische Diskussion an dieser Stelle ein wenig zu einseitig, denn es geht meist nur um Verbote und Abkassieren. Wir müssen in München aufpassen, dass neben dem Wohnen auch die individuelle Mobilität auf Dauer nicht nur noch Wohlhabenden vorbehalten ist. Daher sollten auch positive Anreize wie eben ein günstiger öffentlicher Personennahverkehr gefördert werden. Corona hat es gezeigt: Es gibt ein Grundbedürfnis nach individueller

3

VERTEUERN, VERBIETEN ODER ANREIZE SCHAFFEN?

Um das Auto in der Stadt weniger attraktiv zu machen, kann man entweder den Preis für das Parken verteuern oder das Parken gleich ganz verbieten. Was halten Sie für den besseren Ansatz?

Sabine Effner - Es sollte eine Kombination von Push- und Pull-Faktoren sein. Gerade bei Stadtquartiersentwicklungen



Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer am Runden Tisch diskutierten über verschiedene Ansätze, um die zunehmenden Verkehrsströme in den Städten zu lenken und öffentliche Nahverkehrsmittel zu fördern. Einig waren sie sich darin, dass E-Autos zwar zur Klima-, nicht jedoch zur Verkehrswende beitragen.

Mobilität. Während der Pandemie ist die Hälfte derjenigen, die statt öffentlicher Verkehrsmittel lieber eigene Fahrzeuge genutzt hat, auf das Fahrrad umgestiegen. Die andere Hälfte ist dagegen auf das Auto ausgewichen. Hinzu kommt die enorm gestiegene Freizeitmobilität am Wochenende.

Bernd Rosenbusch - In diesem Bereich sind die Versäumnisse der Vergangenheit beim Ausbau des öffentlichen Verkehrs besonders deutlich. In Garmisch baut der Bund für mindestens eine Milliarde Euro drei neue Tunnel, aber über ein zweites Bahngleis auf der Strecke wird nicht einmal nachgedacht.

„ICH GLAUBE NICHT, DASS WIR IN DEN NÄCHSTEN JAHREN WENIGER AUTOS AUF DEN STRASSEN SEHEN WERDEN.“

Das zweite Gleis gab es übrigens auf weiten Strecken schon einmal, es wurde für die Olympischen Winterspiele 1936 gebaut und im Krieg wieder abgebaut.

Diese langfristigen, verkehrspolitischen Entscheidungen, die ja nicht in den letzten drei Jahren getroffen wurden, sind dramatisch. Wenn die Tunnel erst einmal fertig sind, wird der Parkverkehr rund um Garmisch erst richtig problematisch. Die Steuerung der Freizeitmobilität ist schon jetzt für den gesamten

südbayerischen Alpenraum eine enorme Herausforderung.

Bauprojekte brauchen in Deutschland sehr viel Zeit. Erhöht das nicht die Gefahr, am Bedarf vorbei zu bauen? Wer weiß denn, ob 2040 noch so viele Autos fahren oder ob nicht bereits Robo-Taxis unterwegs sind?

Jürgen Mindel - Ich glaube nicht, dass wir in den nächsten Jahren weniger Autos auf den Straßen sehen werden. Denn selbst wenn wir eines Tages Robo-Taxis haben sollten, werden die Menschen damit in die Stadt fahren. Verkehrstechnisch macht es jedoch keinen Unterschied, ob die Menschen mit einem eigenen Fahrzeug oder in einem Robo-Taxi kommen. Was wir uns überlegen sollten, und das testen wir in diesem Jahr auf der IAA MOBILITY

im Rahmen eines Pilotprojekts, sind die Einführungen von Umweltspuren. Das heißt, wir definieren auf mehrspurigen Straßen eine Spur, auf der Fahrer bevorzugt behandelt werden, die bestimmte Kriterien erfüllen. Wir testen das auf der IAA MOBILITY mit der Blue Lane. Sie wird Autos vorbehalten sein, die entweder mit mindestens drei Personen besetzt sind oder mit einem klimaneutralen Antrieb fahren. Das ist mit Sicherheit eine Alternative, die den Verkehr in der Stadt entlasten kann, weil sie die Menschen dazu motiviert, nicht mehr als Einzelperson unterwegs zu sein, sondern Fahrgemeinschaften zu bilden und dadurch das Verkehrsaufkommen zu reduzieren.

Gebhard Wulfhorst - Im Grunde ist Stau ein wertvolles Phänomen, denn es zeigt

die Begrenztheit der Ressourcen auf und weist überdeutlich auf das Platzproblem in den Städten hin. Umweltspuren sind ein interessantes Modell, aber wir sollten uns gut überlegen, nach welchen Kriterien wir diesen Platz vergeben. Da halte ich die Flächeneffizienz für ein wesentliches Kriterium, und an dieser Stelle hilft uns das Elektroauto nicht weiter, weil es fürs Parken genauso viel Platz benötigt wie ein Auto mit Verbrennungsmotor.

Sabine Effner - In Norwegen hat man als Fördermaßnahme Fahrern von Elektroautos gestattet, die Busspur zu benutzen. Das wurde vor kurzem zurückgenommen, weil in Oslo auf einmal auch die Busse im Stau standen. Deshalb sind wir seitens der Verwaltung der Ansicht, dass die Busspur tatsächlich den öffentlichen Verkehrsmitteln vorbehalten bleiben sollte und eher eine zusätzliche Umweltspur für mehrfach besetzte Fahrzeuge eingerichtet wird, wo das möglich ist. Das Elektroauto ist am Ende eben auch ein Fahrzeug und leistet zwar einen wichtigen Beitrag zur Energiewende, nicht aber zur Mobilitätswende.

Robert Klug - In Verbindung mit der Digitalisierung kann das Elektroauto durchaus zu beidem beitragen. Der Parkplatzsuchverkehr ist ja ein nicht zu unterschätzender Faktor. Wir merken als wachsendes Unternehmen mit 530 Mitarbeitern, dass selbst in Unterführung die fehlenden Stellplätze zum Problem werden. Deshalb haben wir die Stellplätze in der Tiefgarage unseres Bürogebäudes digital erfasst. Ein Mitarbeiter, der mit dem Auto kommt, muss vorab seinen Desktop und seinen Stellplatz buchen,



Trotz staatlicher Förderung sind die Kunden beim Kauf von E-Autos noch zurückhaltend, sagt Gerhard Böschl, Geschäftsführender Gesellschafter der Automobilforum Kuttendreier GmbH.

er losfährt. Nur wenn beides verfügbar ist, kommt er ins Büro. Es ist nämlich ziemlich sinnlos, wenn sich vor dem Gebäude die Mitarbeiter stauen, die zwar einen freien Desktop haben, aber keinen freien Parkplatz finden. Unsere Beschäftigten haben sich gut darauf eingestellt und wissen auch, wer wann und wie lange arbeitet. Es sind ja nicht ständig alle Leute im Büro, sondern viele unterwegs. Das heißt sie wissen, wann sie kommen und buchen sich deshalb vorher ein.

Gebhard Wulfhorst - Das ist ein schönes Beispiel dafür, wie wir auf Quartiers-ebene das Thema Ladesäulen angehen möchten: in dem man freie Kapazitäten

„UNTERNEHMEN SIEDELN SICH NICHT MEHR AN DEN STANDORTEN AN, WENN IHRE MITARBEITER DORT NICHT ENTSPRECHENDE PARKMÖGLICHKEITEN VORFINDEN.“

vorab bucht. Im Rahmen des Münchner Clusters für die Zukunft der Mobilität in Metropolregionen untersuchen wir an der TUM, wie stark und wann Ladesäulen in Quartieren ausgelastet sind. Die Städte können die Probleme nämlich nur im Verbund mit den Entwicklern von Bauprojekten lösen. Da hoffe ich in Zukunft auf viele gute Ideen, die man auf der Internationalen Bauausstellung „Räume der Mobilität“, die ab 2022 in München über einen Zeitraum von zehn Jahren stattfinden soll, präsentieren und verbreiten kann.

Robert Klug - Wir bekommen vermehrt Anfragen von Vermietern großer Bestandsimmobilien rund um München, die mit Leerständen zu kämpfen haben. Die werden hergerichtet und mithilfe von Sharing-Modellen für Gewerbeflächen, Parkraum und Ladesäulen vermarktet.



Jürgen Mindel vom VDA und Gerhard Böschl vom Automobilforum Kuttendreier sehen der IAA MOBILITY 2021 in München mit Spannung entgegen. Für sie bleibt das Auto ein Eckpfeiler für individuelle Mobilität, die zusammen mit anderen Verkehrsmitteln gedacht und gelebt werden muss.

Die Unternehmen siedeln sich dort nämlich nicht an, wenn ihre Mitarbeiter nicht die entsprechenden Parkmöglichkeiten und -angebote vorfinden. Was nützt denn günstiger Büroraum, wenn die Mitarbeiter abspringen? Wenn die Vermieter Leerstand vermeiden wollen, müssen sie also etwas im Bereich Mobilität tun.

4

DIE IAA 2021 IN MÜNCHEN

Kommen wir zur anstehenden Internationalen Automobil Ausstellung, die 2021 erstmals in München stattfindet.

findet. Ist die IAA noch zeitgemäß, und was bringt sie der Stadt und den Besuchern?

Jürgen Mindel - Warum sollte es nicht mehr zeitgemäß sein, über moderne Formen von Mobilität zu diskutieren und sie in Teilen auch erlebbar zu machen? Die IAA MOBILITY wird das modernste und größte Mobilitätsevent der Welt und passt doch genau in die Zeit, denn Europa hat sich zum Ziel gesetzt, der erste klimaneutrale Kontinent der Welt zu werden. Dabei kommt dem Verkehr insgesamt eine wichtige Rolle zu. Automobil, Fahrrad, ÖPNV, ebenso wie Digitalisierung und Stadtplanung - wir bringen in München im September zusammen, was morgen selbstverständlich zusammen gedacht und auch gelebt werden muss. Zum Beispiel sprechen wir über mehrere Tage hinweg mit einem internationalen Publikum darüber, wie sich Mobilität in der Stadt sowie im ländlichen Raum verändern wird. Die Weiterentwicklung der IAA von einer reinen Auto-Show, auf der Fahrzeuge präsentiert werden, hin zu einer Plattform, auf der ganzheitlich über Mobilität diskutiert wird, ist sogar dringend notwendig. Deshalb heißt sie ja auch IAA MOBILITY. Natürlich wird in diesem und auch noch in den nächsten Jahren das Auto die zentrale Rolle spielen, aber der Weg zur Mobilitätsmesse ist klar. Dass wir mit dem Konzept erfolgreich sind, kann man daran erkennen, dass die IAA MOBILITY 2021 enormen Zuspruch aus dem Bike-Bereich hat.

Werden Sie mit diesem Konzept ebenso viele Besucher anziehen wie zu Frankfurter Zeiten?

Jürgen Mindel - Die Zahlen von 2019 und 2021 wird man aus zwei Gründen nicht miteinander vergleichen können. Der eine Grund ist die Corona-Pandemie, denn dadurch fehlen uns allein schon die Besucher aus Asien und Nordamerika.

Der andere Grund ist das Ticketing. In Frankfurt hatten wir ein klar abgegrenztes Messegelände, für das wir Eintrittskarten verkauft haben. In München haben wir - je nachdem, wie es die dann geltenden Corona-Regeln zulassen werden - offene Flächen, bei denen wir die exakten Besucherzahlen gar nicht erfassen können. Jeder, der während der IAA in die Münchner Innenstadt zum Einkaufen fährt, kann hinterher noch einige Messestände oder eine Diskussionsrunde besuchen. Das Interesse an der IAA ist nach wie vor groß, und die

„DIE WEITERENTWICKLUNG DER IAA VON EINER REINEN AUTO-SHOW HIN ZU EINER PLATTFORM, AUF DER GANZHEITLICH ÜBER MOBILITÄT DISKUTIERT WIRD, IST DRINGEND NOTWENDIG.“

Rückkehr von Renault mit einer großen Ausstellungsfläche zeigt, dass die Hersteller diese Neuausrichtung mittragen und sogar verlangen.

Gebhard Wulfhorst - Ich halte den Dialog über die Zukunft der Mobilität für überaus wichtig und deshalb freue ich mich darüber, dass die IAA sich in diese Richtung öffnet. Deshalb nimmt die TUM sowohl an Veranstaltungen der IAA als auch an dem städtischen Mobilitätskongress teil, wir bringen uns in die Diskussion ein. Wir entwickeln uns auch selbst weiter, in dem wir die klassischen Fakultätsstrukturen auflösen und ein neues Department Mobility Systems Engineering einrichten, in dem



Für Jürgen Mindel, Geschäftsführer des Verbandes der Deutschen Automobilindustrie (VDA), ist die IAA Mobility in München ein zeitgemäßes Forum, um moderne Formen von Mobilität zu erleben.



Welche Rolle kann die IAA MOBILITY in der sich ändernden Verkehrswelt mit Elektromobilität und Sharing-Modellen einnehmen? Welche ganzheitlichen Ansätze funktionieren, und woran scheitern Ideen wie ein Mobilitätsbudget? Diese und weitere Fragen richtete SZ-Redakteurin Christina Kunkel an die Expertenrunde.



Wolfgang Fischer, Geschäftsführer der Unternehmensinitiative CityPartnerMünchen e.V., weiß, wie schwer manchmal selbst vielversprechende Kooperationsprojekte umzusetzen sind.

sowohl die Fahrzeugtechnik als auch die Verkehrs- und Stadtplanung miteinander in Kontakt sind. Wenn wir Mobilität in Zukunft ganzheitlich angehen wollen, werden wir auch die Informatik, die Wirtschafts- und die Politikwissenschaft miteinbeziehen müssen. Die europäische Zusammenarbeit auf diesem Gebiet ist von großer Bedeutung, denn schließlich stehen alle Ballungsräume vor denselben Problemen. So einen integrativen Ansatz verfolgt die EU mit der Initiative EIT Urban Mobility des Europäischen Instituts für Innovation und Technologie (EIT). Seit Januar 2019 werden dort Informationen gesammelt, Konzepte entwickelt und Innovationen gefördert, um die wachsenden Verkehrsprobleme in den Griff zu

bekommen und die Lebensqualität in den Städten zu steigern.

Ein ganzheitlicher Ansatz wäre auch ein Mobilitätsbudget, das jeder Bürger erhält und das er nach Belieben für Carsharing, Scootersharing oder öffentliche Verkehrsmittel nutzen kann. Woran scheitern solche Ideen?

Gebhard Wulfhorst - Dazu benötigt man die digitale Integration dieser Angebote auf einer Plattform, um sie miteinander kombinieren zu können. Und es braucht die physische Nutzbarkeit. Die Apps auf dem Smartphone zu haben, ist die eine Seite der Medaille. An den Mobilitätsstationen in den Quartieren dann auch

tatsächlich ein Auto, einen Scooter oder ein Fahrrad verfügbar zu machen, ist das andere.

Bernd Rosenbusch - Diesen Bedarf für ein Mobilitätsbudget zu kalkulieren, ist unheimlich schwierig. Eine finnische Firma hat das einmal versucht und ein Mobilitätsbudget für verschiedene Verkehrsmittel zur Verfügung gestellt. Und was haben die Leute gemacht? Sie sind alle mit dem Taxi gefahren, weil der hohe Preis für die Bequemlichkeit auf einmal weg war. Da war das Budget von

„WENN WIR MOBILITÄT IN ZUKUNFT GANZHEITLICH ANGEHEN WOLLEN, WERDEN WIR AUCH DIE INFORMATIK, DIE WIRTSCHAFTS- UND POLITIKWISSENSCHAFTEN MITEINBEZIEHEN MÜSSEN.“

800 Euro natürlich ganz schnell weg. Trotzdem ist der Weg richtig, Mobilität als Service zur Verfügung gestellt zu bekommen, anstatt möglichst viele Verkehrsmittel selbst zu besitzen. Die Budgets dafür werden kommen. Vermutlich zuerst in den Unternehmen, weil das leichter abgrenzbar ist. In Zukunft ist das dann für alle denkbar. Am Anfang steht die Mobilitätsplattform mit der Integration aller Verkehrsmittel, da kommen wir gut voran.

Wolfgang Fischer - Wie schwer die für solche Projekte notwendige Kooperation zu erreichen ist, kennen wir aus anderen Bereichen. Trotz mehrerer Anläufe ist es bis heute nicht gelungen, eine gemeinsame Eintrittskarte für alle Museen in München auf die Beine zu stellen. Den Besuchern ist es egal, ob ein Museum dem Freistaat oder der Stadt gehört, die hätten gerne ein Ticket für alle Museen. Das gleiche gilt für die Mobilität in München. Es kann nicht sein, dass man am Ende 25 Apps braucht, um die verschiedenen Angebote nutzen zu können.

Jürgen Mindel - Vor allem wenn man als Tourist dann noch je 25 weitere Apps für Berlin, Stuttgart oder Hamburg benötigt.

Robert Klug - Die Einrichtung gemeinsamer Plattformen scheitert allerdings oft am Datenschutz oder an dem berechtigten Interesse der Unternehmen, die Daten der eigenen Kunden nicht an andere weiterzugeben.

Bernd Rosenbusch - Aus diesem Grund ist eine Kooperation des MVV mit einem großen Autovermieter gescheitert, dessen Autos über unsere App buchbar gewesen wären. Der einzige Weg, der zu solchen Kooperationsmodellen führt, ist der Verbleib der Daten beim Endkunden. Daher ist ein aktuelles Pilotprojekt der Bundesdruckerei so interessant. Mit der Self Sovereign Identity verbleiben die Kundendaten beim Kunden, der sich trotzdem mit einer Kennung auf verschiedenen Plattformen sicher einloggen kann. Damit könnte jedes Unternehmen eine eigene App unterhalten, aber der Aufwand für den Endkunden wäre trotzdem gering, weil er mit denselben digitalen Zugangsdaten alle mobilen Angebote nutzen kann.

Jacob Neuhauser