

# APuZ

## AUS POLITIK UND ZEITGESCHICHTE

Aus Politik und Zeitgeschichte – Der Podcast

Folge 24: Verkehrswende | 7.2.2024

**Holger Klein:** Willkommen zu „Aus Politik und Zeitgeschichte“, einem Podcast der Bundeszentrale für politische Bildung. Ich bin Holger Klein und wir sprechen heute über die Verkehrswende. Wenn Sie sich nach dem Hören tiefer mit dem Thema befassen wollen, finden Sie die Zeitschrift zum Thema auf [bpb.de/apuz](http://bpb.de/apuz).

\*Musik\*

Deutschland hat sich gesetzlich verpflichtet, bis 2045 klimaneutral zu werden. Aber der Verkehrssektor verfehlt Jahr um Jahr die Klimaziele der Bundesregierung. Das liegt vor allem am Straßenverkehr. Hier wird mit Abstand das meiste CO<sub>2</sub> ausgestoßen. Die Probleme sind vielfältig: Zu viele Verbrenner, marode Fahrradwege, die Bahn zu spät, der ÖPNV auf dem Land schlecht ausgebaut. Dass sich im Verkehrssektor einiges verändern muss, ist klar. Doch darüber, wie eine Mobilitätswende wirklich gelingen kann, wird auf verschiedensten Ebenen gestritten und die Fronten scheinen häufig ziemlich verhärtet. Welche Herausforderungen sich in der Stadt und auf dem Land stellen und wie sie sich demokratisch lösen lassen, darum geht es in dieser Folge. Wir schauen uns einen Verkehrsversuch in München genauer an:

**O-Ton:** Das Ganze hier ist eigentlich nur, um die Parkplätze wegzumachen. Wir sind nie gefragt worden, ob wir das wollen.

**Holger Klein:** Die Sozialwissenschaftlerin Lisa Ruhrort erklärt, mit welchen Fragen sich Städte angesichts der Verkehrswende befassen müssen.

**Lisa Ruhrort:** Was machen wir eigentlich mit diesen öffentlichen Räumen, die wir in den Städten haben? Wie wollen wir die aufteilen, wie wollen wir die nutzen in Zukunft?

**Holger Klein:** Der Historiker Dieter Schott beschreibt, wie sich die Rolle des Autos im Verkehr historisch entwickelt hat.

**Dieter Schott:** Das Auto ist zunächst natürlich ein Fremdkörper in der Stadt er ersetzt anfänglich Kutschen von sehr wohlhabenden städtischen Bürgern.

**Holger Klein:** Und wie die Verkehrswende auch auf dem Land funktionieren könnte, darüber habe ich mit der Umweltwissenschaftlerin Melanie Herget gesprochen.

**Melanie Herget:** Man muss genau schauen, dass man möglichst die einzelnen Verkehrsmittel so wie ein Puzzle gut zusammenfügt, damit die jeweiligen Stärken der einzelnen Angebote sich gut ergänzen können.

\*Musik\*

**Holger Klein:** Fangen wir mit einem Beispiel an, mit einem sogenannten Verkehrsversuch. Bei einem Verkehrsversuch wird ein bestimmter Verkehrsbereich experimentell umgestaltet. Das Ganze ist lokal und zeitlich begrenzt, so können Anwohnerinnen und Anwohner die kurzfristigen Effekte einer Verkehrswende, positiv wie negativ, ganz unmittelbar erfahren. In München gab es im Sommer 2023 einen solchen Versuch. Dort wurde die Kolumbusstraße autofrei umgestaltet. Die einen haben sich über Spielmöglichkeiten für Kinder gefreut und über Freiraum zum Entspannen, die anderen waren sauer, vor allem über fehlende Parkplätze. Der Journalist Tobias Krone aus München war mehrmals vor Ort und hat die Entwicklungen in der Kolumbusstraße beobachtet.

**Tobias Krone:** Die ruhige Kolumbusstraße im innenstadtnahen Münchner Stadtteil Au. Den Sommer 2023 über ist sie in einen langgezogenen Grünstreifen verwandelt worden. Rollrasen auf dem Asphalt. Nur ein kleiner Streifen bleibt frei für Fahrräder. Dort, wo normalerweise die Parkplätze sind, wachsen jetzt Gemüse in Hochbeeten. Neben einem langgezogenen Sandkasten mit Spielgeräten und Liegestühlen.

# APuZ

## AUS POLITIK UND ZEITGESCHICHTE

**O-Ton:** Mega gut. Wir finden es total toll.

**Tobias Krone:** Sagt eine junge Mutter an diesem Augustnachmittag.

**O-Ton:** Ist ein bisschen Abwechslung auch für die Kleinen, auch dass alles hier ein bisschen abgesperrt ist, dass die Autos nicht durchfahren und ich finde, das wird echt gut genutzt auch, ja, es kommt gut an bei den Leuten.

**Tobias Krone:** Und damit ist diese Mutter nicht allein. Das Experiment von der technischen Universität und der Stadt München, gefördert vom Bund, wird am Ende laut einer Umfrage der TU in der näheren Bevölkerung 60 Prozent Zustimmung erhalten, allerdings auch 32 Prozent Ablehnung. Die GegnerInnen trifft man ebenfalls am Sommerabend auf dem Grün der Kolumbusstraße.

**O-Ton:** Man kann einen Sandkasten, einen 40 Meter Sandkasten, den Leuten nicht einen Meter vor das Schlafzimmer setzen mit den ganzen spielenden Kindern. Es hallt nach oben, im 5. Stock ist es teilweise lauter als hier unten. Die Leute, die behindert sind, denen muss man die Möglichkeit geben, vor der Haustür einzusteigen. Und das wurde hier überhaupt nicht bedacht. Das Ganze hier ist eigentlich nur, um die Parkplätze wegzumachen. Ja, um zu testen, wie funktioniert das, wie macht man am besten Parkplätze weg. Wir sind nie gefragt worden, ob wir das wollen.

**Tobias Krone:** Entschieden über den Standort hatte der Bezirksausschuss, also das Stadtteilparlament, und zwar einstimmig. Dass die BewohnerInnen nie gefragt worden seien, diese Behauptung weist Oliver Mai-Beckmann zurück. Er koordiniert und begleitet das Projekt wissenschaftlich und betont:

**Oliver Mai-Beckmann:** Dass das nicht aus dem Nichts heraus entstanden ist, sondern in einem intensiven Austausch mit den gewählten Vertreterinnen und Vertretern vor Ort als auch den Bürgern und Bürgerinnen.

**Tobias Krone:** Diese hätten sich auf einem Workshop vor Ort zum Beispiel einen Strand gewünscht, daher der lange Sandkasten mit den Liegestühlen. Als Ersatz für die weggefallenen Parkplätze, so erfährt man im Bezirksausschuss, seien in Nebenstraßen einige allgemeine Parkplätze zu Anwohnerparkplätzen umgewidmet und zusätzliche Flächen für Carsharing-Anbieter geschaffen worden.

**Oliver Mai-Beckmann:** Aber, muss man selbstkritisch natürlich sagen, mit solchen Aktivitäten erreicht man nie alle.

**Tobias Krone:** Manche AnwohnerInnen waren sehr unzufrieden. Einer von ihnen, Steffen Winkels, strengte zusammen mit anderen sogar einen Klage an, obwohl er selbst gar nicht in der Kolumbusstraße wohnt.

**Steffen Winkels:** Hier in der Kolumbusstraße werden 40 Parkplätze entfernt, die parken natürlich dann bei mir in der Nebenstraße.

**Tobias Krone:** Erzählt Winkels im Sommer. Eine Klage, das klingt nach verhärteten Fronten. Doch der Projektleiter Oliver Mai-Beckmann widerspricht, er und sein Team hätten im Sommer zwar Diskussionen, aber keine Spaltung der Nachbarschaft erlebt, sondern vielmehr ein Aufeinanderzugehen von BefürworterInnen und GegnerInnen, die sich in einer gemeinsamen WhatsApp-Gruppe zusammenfanden.

**Oliver Mai-Beckmann:** Wo sich die Nachbarschaft ausgetauscht hat und dann eigenverantwortlich geworden ist. Die haben so Schilder selber gemalt, bitte ab 20 Uhr bisschen mehr Ruhe in der Stadt.

**Tobias Krone:** Die Initiatorin dieser WhatsApp-Gruppe, die Anwohnerin Eva Goroll, befürwortete das Projekt, blieb aber auch mit GegnerInnen im Gespräch.

**Eva Goroll:** Es bringt ja nix, wenn wir alle immer nur vor uns hinschimpfen. Das bringt ja nichts. Und so gab es dann auch ein Gespräch, wo die Leute einander zugehört haben und nicht immer wieder alles neu wiederholen mussten.

# APuZ

## AUS POLITIK UND ZEITGESCHICHTE

**Tobias Krone:** Letztlich baute die Stadt ihren Versuch eine Woche früher wieder ab als geplant, das war Teil eines Vergleichs vor Gericht. Das rechtliche Argument der Kläger steht in der Straßenverkehrsordnung. Derzufolge darf Verkehrsraum nur eingeschränkt werden, um eine Gefahr zu verringern. Pilotprojekte zum Verringern von Parkplätzen sieht die StVO nicht vor, selbst wenn Stadtparlamente darüber entscheiden. Eine Gesetzesänderung, um auch Umwelt- und Gesundheitsschutz als Gründe für eine Verkehrsberuhigung zu berücksichtigen, scheiterte im Herbst 2023 im Bundesrat. Im Winter danach sieht in der Kolumbusstraße nahezu alles so aus wie zuvor. Aus dem Mobilitätsreferat der Stadt erfährt man: Dauerhafte Straßensperrungen seien erst einmal nicht geplant.

\*Musik\*

**Holger Klein:** Am Beispiel der Kolumbusstraße zeigen sich im Kleinen ein paar der Probleme, die insgesamt für die Verkehrswende in Städten typisch sind. Lisa Ruhrort ist Sozialwissenschaftlerin und forscht am Deutschen Institut für Urbanistik zu Mobilitätsthemen. Sie erklärt, welche Rolle Städte ganz grundsätzlich in diesem Transformationsprozess spielen.

**Lisa Ruhrort:** Wir können einerseits die Städte sehen, als ganz, ganz wichtige Player in einem globalen Problem, was wir haben, in einem globalen ökologischen Problem, nämlich der der Klimakrise. Und in gewisser Weise, ja, sind die Städte natürlich sowohl betroffen von den Folgen des Klimawandels, das merken wir auch in Deutschland immer mehr, als auch: sie hätten sozusagen Stellschrauben in der Hand, um auch Emissionen stark zu reduzieren. Das ist sozusagen das eine zentrale Problem, warum die Städte vor einer Transformation stehen. Gleichzeitig wenn wir aus der städtischen Perspektive selbst gucken, dann haben natürlich sehr viele Städte große Verkehrsprobleme, also Stichwort Stau, Stichwort einfach Überlastung, auch der Straßeninfrastruktur an vielen Stellen.

**Holger Klein:** Ob es temporäre Radwege in Paris oder autofreie Blocks in Barcelona sind: Viele Großstädte weltweit haben in den letzten Jahren Verkehrsversuche gemacht. Auch in Deutschland gibt es diverse Experimente wie in der Kolumbusstraße. Die Erfahrungen sind gemischt, sagt Lisa Ruhrort.

**Lisa Ruhrort:** Vor allem hat man immer wieder festgestellt, dass fast immer ein großer Widerstand natürlich auftritt, wenn man im Straßenraum, im öffentlichen Raum, Veränderungen vornimmt und zwar deswegen, weil diese Verkehrsversuche natürlich in der Regel in hochverdichteten Innenstadtquartieren durchgeführt werden, wo ja ohnehin es schwer ist einen Parkplatz zu finden. Und das steigert natürlich die Sensibilität der Menschen, wenn das dann heißt, okay, wir nehmen jetzt sei es sechs Parkplätze, seien es zehn Parkplätze, schon das kann sozusagen ein starker Trigger sein, dass die Menschen das Gefühl haben, hier wird ihnen etwas weggenommen oder nicht „die Menschen“, sondern die, die davon betroffen sind, nämlich die, die Auto fahren. Gleichzeitig haben wir in ganz vielen Fällen von diesen Versuchen gesehen, in diesen Quartieren gibt es oftmals eine überwiegende Mehrheit der Menschen, die nicht Auto fahren, die kein Auto haben, und die haben natürlich oftmals auch ein Interesse an diesen Umgestaltungen, weil die wollen die öffentlichen Räume nutzen, die wollen, dass auch ihre Form der Mobilität, also zum Beispiel mit dem Fahrrad unterwegs sein, dadurch sicherer wird.

**Holger Klein:** Damit solche Experimente möglichst viele Menschen überzeugen, sollte darauf geachtet werden, dass nicht nur etwas „weggenommen“ oder teurer gemacht wird, sondern verschiedene Interessen berücksichtigt werden, sagt Lisa Ruhrort. Das können Car-Sharing-Angebote sein oder auch ein kostengünstiger Parkplatz in einem nahegelegenen Parkhaus. Zugleich sei es wichtig, empirische Daten zum Mobilitätsverhalten der Menschen vor Ort zu erheben.

**Lisa Ruhrort:** Weil sie natürlich eine Legitimität schaffen und weil sie so ein bisschen ein Gegengewicht darstellen zu bestimmten Gruppen, die oftmals sehr laut sind und sich sehr gut gegen solche Versuche aussprechen können, dann ist es eben sehr wichtig zu zeigen, dass es möglicherweise dort vor Ort eine Mehrheit gibt, die sagt, doch wir wollen das aber, weil wir davon eigentlich mehrheitlich profitieren.

# APuZ

## AUS POLITIK UND ZEITGESCHICHTE

**Holger Klein:** Es muss aber nicht nur zwischen unterschiedlichen Interessen vermittelt werden. Eine weitere Hürde ist die deutsche Straßenverkehrsordnung, wie auch das Beispiel aus München gezeigt hat. Lisa Ruhrort erklärt das genauer.

**Lisa Ruhrort:** Also man muss eigentlich die meisten verkehrlichen Maßnahmen damit begründen, dass man sagt, das erhöht die Sicherheit des Verkehrs. Klingt erst mal ja auch ganz logisch, weil unter Sicherheit könnte man ja auch zum Beispiel die Sicherheit von kleinen Kindern verstehen, die da vielleicht spielen wollen oder sowas. Aber gemeint ist damit, da müssen praktisch Unfälle passiert sein, die dann behoben werden sozusagen oder die Unfallquellen könnten da behoben werden durch diese Maßnahmen. Und das ist eine, wie man sich vorstellen kann, sehr restriktive Herangehensweise an die Umgestaltung von Verkehrsräumen, weil die Beweislast liegt dann in dem Moment bei der Kommune, die zeigen muss zum Beispiel, hier wurden bereits dreimal im letzten Jahr Radfahrer angefahren oder hier gab es Unfälle mit Beteiligung von Radfahrenden oder Fußgängern et cetera. Damit man dann bestimmte Arten von Maßnahmen rechtfertigen kann.

**Holger Klein:** Wenn die Verkehrswende in Städten gelingen soll, müssten aber auch Umweltaspekte, Gesundheitsfragen oder der Faktor Lebensqualität berücksichtigt werden, findet Lisa Ruhrort. Dazu gehört in ihren Augen auch, stärker zu betonen, was wir im Zuge einer Verkehrswende gewinnen können statt sich auf Einschränkungen zu konzentrieren. Und wir sollten viel grundlegender darüber diskutieren, wie wir öffentliche Räume umgestalten können.

**Lisa Ruhrort:** Also, was machen wir eigentlich mit diesen öffentlichen Räumen, die wir in den Städten haben? Wie wollen wir die aufteilen? Wie wollen wir die nutzen in Zukunft? Wollen wir die immer noch so stark für das Abstellen von privaten PKW reservieren? Oder wollen wir da auch andere Nutzungen stärker zulassen? Und nicht zuletzt das Thema Klimaanpassung. Das heißt zum Beispiel, die Städte stärker auf Extremwetterereignisse hin auszurüsten. Und auch da spielen wieder diese Räume eine ganz zentrale Rolle, denn die müssen zum Teil entsiegelt werden, um Regen besser aufnehmen zu können. Die müssen begrünt werden, um Hitzewellen besser abzufangen. Also, auch da haben wir sozusagen ganz viele neue Nutzungsansprüche, über die wir uns verständigen müssen.

\*Musik\*

**Holger Klein:** Auch wenn die Aushandlungen schwierig sind, im Rahmen der Mobilitätswende muss neuverteilt werden, wieviel Platz verschiedene Verkehrsteilnehmer im öffentlichen Raum bekommen. Die Dominanz des Autos wird dabei zunehmend infrage gestellt. Wie es überhaupt dazu gekommen ist, dass das Auto so eine zentrale Rolle im Verkehrssystem einnimmt, das erklärt der Historiker Dieter Schott. Denn unsere Städte sahen ja nicht immer so aus wie heute.

**Dieter Schott:** Wenn Sie Bilder, Fotografien der europäischen Städte um 1900 anschauen, werden Sie kaum Autos feststellen und Sie werden feststellen, dass die Leute kreuz und quer über die Straße gehen, ohne irgendwelche erkennbaren Regeln.

**Holger Klein:** Heute sieht das Straßenbild ganz anders aus. Im vergangenen Jahr waren in Deutschland knapp 49 Millionen Autos zugelassen. So viele wie nie zuvor. Dieter Schott erklärt, wie das Auto nach und nach immer mehr Platz in den Städten eingenommen hat. Es fing damit an, dass mit der Industrialisierung die Städte immer größer wurden.

**Dieter Schott:** Die Städte waren historisch bis in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts in der Regel Fußgängerstädte. Das heißt, in einer guten Stunde konnte man eine Stadt eigentlich durchqueren. Das geht dann natürlich nicht mehr in dem Maß wie die Städte wachsen, Großstädte werden. Und es kommt dann zu einer starken Verkehrsnot, also einer starken Verkehrsverdichtung auf den Hauptstraßen und dann auch der Einführung von öffentlichen Verkehrsmitteln. Zunächst mal sind es Pferdebusse, Pferdebahnen, dann seit den 1890er Jahren die elektrischen Straßenbahnen.

**Holger Klein:** Der Verkehr war damals für heutige Verhältnisse noch ziemlich langsam. Straßenbahnen fuhren damals mit höchstens 15 Stundenkilometern. Im frühen 20. Jahrhundert tauchten dann die ersten Autos im Straßenbild auf.

# APuZ

## AUS POLITIK UND ZEITGESCHICHTE

**Dieter Schott:** Das Auto ist zunächst natürlich ein Fremdkörper in der Stadt. Es ersetzt anfänglich Kutschen von sehr wohlhabenden, städtischen Bürgern, es ist natürlich auch ein absolutes Luxusgut. Es konnten sich nur sehr wenige Menschen vorm Ersten Weltkrieg ein Auto leisten. Man brauchte auch einen Fahrer. Dazu kommt eine gewisse politische Beschränkung. In Deutschland zum Beispiel war die Reichsregierung angewiesen auf die Gewinne, die die Reichsbahn eingefahren hat, damals hat die Bahn tatsächlich noch Gewinne gemacht, für die Reparationen und man hat also das Auto eigentlich etwas klein gehalten, niedergehalten. Es ändert sich dann erst in den 30er Jahren mit der NS-Regierung, die diese Steuerbremsen dann aufhebt. Und auch natürlich durch den Autobahnbau, der schon vorher angedacht war, aber dann von den Nazis eben realisiert wird. Da werden dann die Weichen für eine Massenmotorisierung gestellt. Aber tatsächlich kommt die eigentlich erst in den in den 50er Jahren.

**Holger Klein:** Zwischen Ende der 1940er Jahre und Mitte der 50er nimmt die Anzahl der Autos sprunghaft zu. Gleichzeitig müssen viele Städte nach dem 2. Weltkrieg wiederaufgebaut werden, nach neuen Maßstäben, die die Möglichkeiten des Autos berücksichtigen. Man versucht, die Lebensbereiche Arbeiten, Wohnen und Freizeit jetzt viel klarer voneinander zu trennen.

**Dieter Schott:** Der Hintergrund ist natürlich der, dass insbesondere die Industrie, also der Arbeitssektor, so stark Umweltverschmutzung macht, dass man zu dem Zeitpunkt sich nicht vorstellen könnte, dass man neben einer Fabrik gesund wohnen kann. Das heißt also, die räumliche Trennung ist die Voraussetzung und dann braucht man natürlich Verkehr, um das wieder zusammenzubinden.

**Holger Klein:** Räumliche und politische Veränderungen kommen in dieser Zeit zusammen, erklärt Dieter Schott.

**Dieter Schott:** Im Unterschied zur Straßenbahn, die ja eine sehr spurgebundene, eine sehr bündelnde Wirkung hat, zerstreut das Auto die Menschen in der Landschaft. Und dann kommen noch so steuerpolitische Dinge hinzu. Die Adenauer-Regierung fördert steuerlich den Bau von Einfamilienhäusern oder von Wohnungen und dergleichen massiv und erlaubt eine sehr günstige Abschreibung. Und dazu kommt dann ab Mitte der 50er Jahre die Pendlerpauschale, das heißt, man kann die Kosten für den Weg zwischen Wohnort und Arbeitsort steuerlich absetzen. Das heißt also im Prinzip, derjenige der rauszieht, der sich ein Häuschen im Grünen baut, und das Ganze aber dann weil es zu weit weg ist von den öffentlichen Verkehrsmitteln, nur mit dem Auto erreichen kann, bekommt seine Autokosten zu erheblichem Teil durch die Steuer wieder ersetzt.

**Holger Klein:** Ein Auto zu haben wird also ab Mitte der 1950er politisch gefördert und so für viel mehr Menschen zugänglich. Und gleichzeitig entwickelt das eigene Auto auch eine symbolische Bedeutung.

**Dieter Schott:** Also, wenn man sozusagen voraussetzen, wir leben in einer kapitalistischen Marktgesellschaft, in der ja sozusagen eines der obersten Prinzipien so die freie Entfaltung des Individuums ist, dann ist das Auto natürlich zunächst mal, wenn man von den ökologischen Problem absieht, die perfekte Maschine, perfektes Instrument, um dieses auszuleben. Also, ich kann sozusagen selber entscheiden, wohin ich fahre, wann ich fahre, wen ich mitnehme und so weiter und so fort, und von daher gibt es sozusagen so eine inhaltliche Kongruenz zwischen dem Auto und dieser liberalkapitalistischen Gesellschaft.

**Holger Klein:** Die Autoindustrie wird zu einem wichtigen deutschen Wirtschaftszweig und die gesellschaftliche Zustimmung zum Auto ist groß. Daran ändert sich erst ab 1970 langsam etwas.

**Dieter Schott:** 1970 ist so ein Wendepunkt. Das ist zufällig auch der Höhepunkt der Zahl der Verkehrstoten. Wir haben 22.000 Verkehrstote 1970, also eine Kleinstadt jedes Jahr stirbt im Straßenverkehr und etwa eine halbe Million wird verletzt und danach werden dann doch recht wirksame Maßnahmen ergriffen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, die dann zum Rückgang führen. Heute liegen wir bei etwa zweieinhalbtausend Verkehrstoten pro Jahr bei einer deutlich höheren Bevölkerung und natürlich auch einer sehr viel höheren Zahl von PKWs. Und mit der ökologischen Wende und mit dem Aufstieg der Grünen ist erstmals dann auch eine politische Kraft,

# APuZ

## AUS POLITIK UND ZEITGESCHICHTE

die sagt, wir müssen hier dem aber Grenzen ziehen und wir müssen eine Förderung von alternativen Verkehrsmitteln entsprechend beginnen, so dass der Bürger eine Wahlmöglichkeit hat.

**Holger Klein:** Heute haben wir in Deutschland so viele Autos wie nie zuvor. Dieter Schott sieht in den letzten Jahrzehnten trotzdem Veränderungen. In Städten sei das Auto nicht mehr für alle so wichtig. Weiter Schott: Wenn Sie heute eine Stadt wie Berlin anschauen, da gibt es ja eine erhebliche Zahlen von jüngeren Einwohnern in Berlin, die sagen, ich brauch kein Auto, ich schaff mir das erst gar nicht an, es ist so, solche großen Möglichkeiten mit dem öffentlichen Nahverkehr, die das dann unwirtschaftlich erscheinen lassen. Aber in einer Kleinstadt oder auf dem Land ist diese Option wohl kaum in gleicher Weise vorhanden.

\*Musik\*

**Holger Klein:** Genau darüber, über die Frage, wie die Verkehrswende auf dem Land funktionieren könnte, habe ich mit der Umweltwissenschaftlerin Melanie Herget gesprochen. Denn das Auto steht nicht nur symbolisch für Freiheit und Individualisierung. Für viele Menschen ist es einfach ein wichtiger Bestandteil davon, wie sie ihren Alltag organisieren, gerade auf dem Land, wo die Wege weiter sind. Hallo Frau Herget.

**Melanie Herget:** Ja, hallo.

**Holger Klein:** Gibt es eigentlich gute Argumente gegen eine Verkehrswende?

**Melanie Herget:** Also aus meiner Sicht überwiegen die Argumente dafür. Aber natürlich, was einem immer wieder begegnet, sind große Sorgen, gerade von Menschen, die in ländlichen Räumen leben, die wenig Alternativen zur PKW-Nutzung haben. Die haben natürlich große Sorgen, dass die Verkehrswende dazu führt, dass ihre Mobilitätskosten steigen, dass sie gegebenenfalls dann auf andere Dinge verzichten müssen, um das auszugleichen oder schlimmstenfalls sogar einen Umzug erwägen müssten.

**Holger Klein:** Das wäre dann, was es tatsächlich auch zu verlieren gäbe an der Verkehrswende, richtig?

**Melanie Herget:** Ja, die privaten Kosten werden steigen. Davon kann man ausgehen. Und das ist Aufgabe der Politik, sehr gut zu gucken, dass dort nicht, sage ich mal, wirklich Härtefälle neu erzeugt werden. Das ist allerdings durchaus möglich, weil wir auf der anderen Seite sehr hohe Summen bislang auch in Form von klimaschädlichen Subventionen haben. Wenn man diese Kosten abbauen würde und dafür nutzt, genau um, ja, Härtefälle zu vermeiden, Nachteilsausgleiche zu machen und ein besseres, öffentliches Verkehrsangebot bereitzuhalten, zum Beispiel in Form von Mindestbedienstandards, dass wir also eine vergleichbare Qualität an ÖPNV-Verbindungen in den gleichen Siedlungstypen haben, statt wie bislang, sage ich mal, einen bunten Flickenteppich, dann kann man da natürlich eher was umgestalten als nur einseitig Kostensteigerung zu verursachen.

**Holger Klein:** Als ich eingangs gefragt habe, ob es gute Argumente gegen eine Verkehrswende gibt, haben wir überhaupt eine Wahl, könnten wir es auch lassen?

**Melanie Herget:** Nein, das ist eigentlich ausgeschlossen, dass wir die Verkehrswende lassen können. Denn die Klimaschutzfordernisse sind bereits in internationale Vereinbarungen geflossen. Es drohen auch Ausgleichs-, Strafzahlungen und ähnliches in nicht gerade geringer Höhe und ja, wir wollen ja verhindern, dass es nachher zu sogenannten Kippunkten kommt. Also der Umstieg auf eine viel, viel stärker postfossile Mobilität, auf energieeffizientere Nutzung von weniger Fahrzeugen durch geteilte Nutzung, das ist eigentlich unabänderlich. Was wir allerdings beobachten seit Jahrzehnten, ist eigentlich eine Verzögerungstaktik seitens der Verkehrspolitik. Das ist, weil die Maßnahmen, die eigentlich dieser Umgestaltung, dieser Transformation im Verkehrsbereich entsprechen müssten, sind natürlich unbeliebt, können dazu führen, dass die Wählerinnen und Wähler einen nicht mehr weiter wählen und deswegen sind das so sensible Themen, die ungern angefasst werden, nur das Verzögern macht die Problematik eben leider immer noch gravierender.

# APuZ

## AUS POLITIK UND ZEITGESCHICHTE

**Holger Klein:** Also in der Stadt ist Verkehrswende eigentlich eine Binse. Guten ÖPNV machen, gute Fahrradinfrastruktur machen, Carsharing machen und kaum jemand wird noch ein eigenes Auto brauchen, aber auf dem Land da funktioniert das doch alles nicht.

**Melanie Herget:** Das stimmt nicht. Genau die gleichen Instrumente können auch im ländlichen Raum funktionieren. Also gerade in in ländlichen Räumen, muss man sagen, ist natürlich der Schienenverkehr sehr stark reduziert worden in den vergangenen Jahrzehnten. Und auch das Busangebot ist längst nicht so, wie es sein könnte, weil wir haben auch in ländlichen Räumen durchaus verkehrsstarke Achsen. Und wenn die sehr gut bedient werden, das heißt, in einem engen Takt mit eher geringer Anzahl an Ausstiegspunkten, damit die Reisezeit auch schnell ist, vergleichbar zum PKW, dann kann man hier durchaus nennenswerte Umstiegeeffekte auch erzielen. Und auch die Radwege sind natürlich noch längst nicht so flächendeckend, dass sie auch als sicher empfunden werden und keine Lücken sozusagen im Netz mehr vorhanden wären. Also, da ist durchaus noch sehr viel Luft nach oben, weil auch in der Verkehrspolitik diese Bereiche, sage ich mal, nicht so stringent vorangetrieben wurden in der Vergangenheit. Und gerade der Bereich des Carsharing ist auch sehr interessant, weil natürlich, Sie haben schon Recht, bei manchen schlecht bündelbaren, sehr verteilten Verkehrsbedarfen, da macht auch ein Bus, ein Linienbus keinen Sinn. Sondern man muss genau schauen, dass man möglichst, sag ich mal, die einzelnen Verkehrsmittel so wie ein Puzzle gut zusammenfügt, damit die jeweiligen Stärken der einzelnen Angebote sich gut ergänzen können. Das setzt aber voraus, dass man Abstand nimmt von dem Gedanken, ich habe ein Auto sofort jederzeit verfügbar vor meiner Haustür stehen.

**Holger Klein:** Aber dazu habe ich es doch.

**Melanie Herget:** Das ist der große Vorteil dieses „Jederzeit verfügbar haben“ und natürlich können auch Carsharing, auch Bikesharing-Angebote nur funktionieren, wenn ich, sage ich mal, da nicht nur ein einziges Auto für ein ganzes Dorf stehen habe, weil wenn das weg ist, dann ist da gar nichts mehr und gerade, sage ich mal, in einem Notfall möchte man natürlich eine Rückfallebene haben. Aber auch dafür gibt es schon interessante Ansätze. Dass man eben sagt, man kann eigentlich nur mit einem Pool an Fahrzeugen starten.

**Holger Klein:** Aber den Geschwindigkeitsvorteil des Autos, in ländlichen Regionen jetzt, also in der Stadt bin ich ohne Auto in der Regel schneller als mit Auto, aber den Geschwindigkeitsvorteil auf dem Land, bekommen wir den in den Griff oder wird das das Ding sein, an dem es hängen bleibt am Ende?

**Melanie Herget:** Das hängt natürlich auch da sehr von den konkreten betrachteten Strecken ab. Handelt es sich um die häufigen Stadt-Umland-Verflechtungen? Dann endet der Reisezeitvorteil eben genau oft bei der Einfahrt in das Stadtgebiet. Und da können zum Beispiel auch Park and Ride-Anreize eine gute Möglichkeit sein, dass die Vorteile des Autos eben auf die Strecken auch begrenzt bleiben, wo es diese Reisezeitvorteile gibt. Aber Sie haben schon Recht, gerade bei so, wir nennen das in der Verkehrsplanung, Tangentialverkehren, also wenn man sozusagen quer zu den sternförmigen Hauptachsen, die so in die Zentren führen, unterwegs ist, dann ist das Auto von der Reisezeit her unschlagbar. Und das wird man sicherlich jetzt auch nicht finanzieren können, dass man überall Schnellbusse anbietet. Natürlich muss man auch da gucken, dass öffentliche Gelder sinnvoll eingesetzt werden, aber die Kombination zum Beispiel aus so Sammelverkehren, also Rufbussen oder zum Teil auch Bürgerbussen, die dann zu diesen Schnellbusachsen hinführen, diese Kombination kann durchaus attraktiv sein. Aber insgesamt, solange die PKW-Nutzung, so wie heute, noch vergleichsweise erschwinglich ist und vor allem auch als erschwinglich wahrgenommen wird, solange werden ja nicht große Anteile der Bevölkerung das Verkehrsmittel verlagern auf Bus und Fahrrad. Das ist nicht zu erwarten. Also, diese größeren Verkehrsverlagerungen im ländlichen Raum sind nur zu erwarten, wenn wirklich strukturelle Veränderungen in dem gesamten verkehrsrechtlichen Rahmen eigentlich passieren. Das heißt, man nennt das ja auch Push- und Pull-Strategie, dass die PKW-Nutzung realistischer wird, dass also die ganzen externen Kosten für mich als Endverbraucher auch überhaupt spürbar werden, dass ich die merke, das wird ja im Moment sozusagen unsichtbar sozialisiert, die ganzen Schäden an der Umwelt und an der Gesundheit

# APuZ

## AUS POLITIK UND ZEITGESCHICHTE

werden von der Allgemeinheit getragen, auch von denjenigen, die gar nicht Auto fahren, wohingegen eben diejenigen, die Auto fahren, diese Kosten nicht merken.

**Holger Klein:** Wir haben da ja zwei Probleme, also wenn es uns ans Geld geht, werden wir echt ungemütlich und wenn es den Deutschen ans Auto geht, dann werden wir erst recht ungemütlich. Trotzdem muss das alles ja irgendwann irgendwie demokratisch mal ausgehandelt werden. Wie lassen sich denn da Fronten aufbrechen?

**Melanie Herget:** Ja, also was ich persönlich ganz spannend finde, sind wirklich solche Bürgerforen, wo man auch von Anfang an überlegt, wie kann man einen guten Querschnitt der Bevölkerung einbinden, indem diejenigen auch wirklich sozusagen für den Arbeitszeitausfall entsprechend einen Ausgleich erhalten. Also, das heißt, dass wirklich Personen aus der Bevölkerung, ich nenn es mal, wie abgeordnet werden, um eine lokale oder regionale Klimaschutzstrategie im Bereich Mobilität zu entwerfen und mit zu diskutieren, das kann und sollte durchaus auch mit Expertinnen und Experten begleitet werden, die das Ganze moderieren, die zum Beispiel Verkehrsmodelle präsentieren, bestimmte Maßnahmenbündel dann durchrechnen, dass man sieht, ah ja, welche Effekte hätte das denn so hier bei uns vor Ort? Weil viele unterschätzen, wie schwierig das eigentlich ist, diese internationalen Vereinbarungen wirklich zu erreichen im Bereich Verkehr. Es reicht eben nicht, wenn man da zwei Fahrradwege baut, weil das sind die Kurzstrecken, da wird wenig CO2 verlagert oder vermieden durch, sondern es geht wirklich an die langen Strecken. Und das ist dann wirklich ein Lernprozess. Ein anderer Ansatz ist, mit so Experimenten zu arbeiten, dass man also für einen befristeten Zeitraum mal öffentliche Räume umgestaltet. Das kann man eben nicht nur in der Stadt, sondern tatsächlich ja auch in einem Dorf praktizieren oder auch in einem Mittelzentrum, also ländliche Räume bestehen ja auch nicht nur aus, sage ich mal, Einzelgehöften, sondern durchaus auch aus diesen kleinen und mittleren Zentren. Und wenn man dort, sage ich mal, über so einen Zeitraum von ein, zwei Monaten zeigt, wie der öffentliche Raum anders verteilt werden könnte, wie dann vielleicht Mobilität auch anders aussehen könnte, dann wird eventuell auch das Thema Lebensqualität anders mitbespielt, Es ist natürlich viel einfacher zu sagen, hier fällt was weg, Untergang des Abendlandes, als zu sagen, ja, hier fällt was weg und dafür gibt es aber das, das, das und das. Also, diese Doppelstrategie ist, glaube ich, enorm wichtig.

**Holger Klein:** All diese Sachen kosten im Zweifelsfall alle unfassbar viel Geld, weil ich brauche ein neues Auto, ich brauche neue Energieversorgungsinfrastrukturen für dieses Fahrzeug und so was alles. Rufbusse, Taxiunternehmen, Carsharing, gerade in ländlichen Räumen. Wer soll das alles bezahlen?

**Melanie Herget:** Es geht ja gar nicht darum, dass wir noch mehr Fahrzeuge brauchen oder nur die neuesten Fahrzeuge, sondern eigentlich geht es ja erst mal darum, Wie viele Fahrzeuge brauchen wir eigentlich wirklich? Wer kann sich gut zusammmentun und was spare ich eigentlich dadurch, wenn ich nicht meinen Zweit- oder Drittwagen hier rumstehen habe, sondern es einen Pool an Nachbarschaftsautos gibt, die gemeinsam genutzt werden. Dadurch lässt sich Geld sparen. Und also diese Frage danach, wieviel ist wirklich nötig, um unsere Bedürfnisse tatsächlich alle zu erfüllen und nicht, auf Bedürfnisse zu verzichten, das ist eigentlich, finde ich, die spannende Frage, weil wir sind ein Wohlstandsland. Wir haben eigentlich von allem genug und noch können wir es uns eben leisten, diese wenig genutzten Notfallfahrzeuge noch mit durchzufüttern, sage ich mal. Und die sind aber der Ansatzpunkt, wo man was verändern kann. Mir geht es nicht darum, gerade Personen in ländlichen Räumen, sage ich mal, ihren Erstwagen irgendwie madig zu machen, wegzunehmen, auf gar keinen Fall, aber wir haben eine hohe Mehrfachmotorisierung. Und da ist sicherlich noch Spielraum.

**Holger Klein:** Was mir auffällt, ist, immer, wenn man dieses Thema Verkehrswende, Mobilitätswende diskutiert, kommt jemand vom Land und sagt, bei euch in der Stadt funktioniert das ja alles ganz toll, aber für uns ist das nichts, darum lassen wir das. Und jemand aus der Stadt kommt und sagt, ihr auf dem Land, mit euch kann man ja überhaupt nicht diskutieren. Müssen wir aufhören, den einen großen Wurf zu versuchen?

# APuZ

## AUS POLITIK UND ZEITGESCHICHTE

**Melanie Herget:** Also was wir auf jeden Fall brauchen, ist viel stärkere Stadt- Umlandkooperationen, weil es bringt gar nichts, sage ich mal, wenn die Kernstädte versuchen, ihre CO2-Bilanz zu schönen und zu optimieren, indem sie sagen, guck mal, wie viel PKW-Verkehr, wir hier verlagert bekommen haben in unserem Stadtgebiet, wenn einfach, sage ich mal, die Umlandverflechtungen ausgeblendet werden. Das führt zu Unmut, weil wir haben nun mal nicht einfach getrennte Räume, die man getrennt voneinander optimieren kann, sondern da gibt es vielfältige Wechselwirkungen und das müsste sich eigentlich auch in der interkommunalen Zusammenarbeit stärker ausdrücken. Da sind wir wieder bei den strukturellen Änderungen, über die wir schon gesprochen haben. Aber ein Umbau ist möglich, er müsste eigentlich bereits heute angegangen werden, weil es natürlich auch Jahre braucht, bis alles läuft und so angenommen wird, umgestaltet wird. Aber leider zum jetzigen Zeitpunkt gibt es also nicht annähernd so eine große Lobby für ÖPNV wie für Autonutzung. Also das Image des ÖPNV ist leider schon so schlecht in einigen Räumen, dass es nicht dazu führt, dass die Leute sagen, wir wollen mehr, wir wollen besser, sondern dass sie sagen, das geht eh nicht, bleiben wir beim PKW und sorgen dafür, dass der wenigstens machbar bleibt. Und wie gesagt, der PKW als solcher ist, finde ich, auch überhaupt nicht zu verteufeln, weil zum Teil ist es genau die richtige Verkehrsgröße, Verkehrsmittelgröße, sage ich mal, ne, für ländliche Räume, aber die spannende Frage ist, ob nicht genau dieses Verkehrsmittel in Zukunft, gerade wenn es stärker automatisiert fahren kann, durch eine geteilte Nutzung sehr viel effizienter und umweltfreundlicher eigentlich diese Stärke auch ausfahren kann.

**Holger Klein:** Melanie Herget, vielen Dank. Danke für das Gespräch.

\*Musik\*

Was wir also mitnehmen können.

1. Verkehrsversuche können neue Wege aufzeigen, wie öffentlicher Raum und Mobilität in Zukunft gestaltet sein könnten. Dabei allen Interessen gerecht zu werden, ist kaum möglich. Es gibt Push und Pull Faktoren, die eine Wende beschleunigen, doch auch Gesetze wie die StVO, die sie eher ausbremsen. Das hat Lisa Ruhrort erklärt.
2. Mit dem Wachstum der Städte und der Trennung von Arbeits- und Wohnorten sind Verkehrsmittel im 20. Jahrhundert immer wichtiger geworden. Das Auto versprach dabei Geschwindigkeit und individuelle Unabhängigkeit und wurde politisch lange gefördert. Dementsprechend wurde unser Verkehrssystem jahrzehntelang auf Autos ausgerichtet. Das hat Dieter Schott beschrieben.
3. Auch im ländlichen Raum kann die Verkehrswende gelingen, wenn der ÖPNV und der Radverkehr gestärkt werden. Trotzdem wird das Auto hier weiterhin eine große Rolle spielen. Im besten Fall über neue und gut funktionierende Carsharing-Modelle. Vor allem müssen die verschiedenen Angebote gut aufeinander abgestimmt sein. Das betont Melanie Herget.

\*Musik\*

Das war „Aus Politik und Zeitgeschichte“. In der APuZ zum Thema „Lokale Verkehrswende“ finden Sie Texte von Melanie Herget, Lisa Ruhrort und Anne-Klein Hitpaß, von Katharina Götting und Anke Kläver, von Patricia Feiertag, Christian Holz-Rau, Joachim Scheiner, Isabelle Wachter und Karsten Zimmermann sowie von Andreas Knie und Gerhard Matzig. Die Links zur APuZ finden Sie in den Shownotes. Wir freuen uns natürlich über Feedback zu diesem Podcast. Fragen, Lob, aber auch Kritik können Sie uns schicken an [apuz@bpb.de](mailto:apuz@bpb.de). Im März erscheint die nächste Folge. Dann sprechen wir über den Nahost-Konflikt. Ich bin Holger Klein und danke für die Aufmerksamkeit.

\*Musik\*

Der Podcast „Aus Politik und Zeitgeschichte“ wird von der APuZ-Redaktion in Zusammenarbeit mit hauseins produziert. Redaktion für diese Folge: Gina Enslin, Julia Günther und Johannes Piepenbrink. Reportage: Tobias Krone. Schnitt: Oliver Kraus. Musik: Joscha Grunewald. Produktion: hauseins. Am Mikrophon war Holger Klein. Die Folgen stehen unter der Creative Commons Lizenz und dürfen unter Nennung der Herausgeberin zu nichtkommerziellen Zwecken weiterverbreitet werden.

# APuZ

AUS POLITIK UND ZEITGESCHICHTE