

# „Autofahren macht keinen Spaß mehr“

## Zwei Tagungen in Freiburg zur MOBILITÄT DER ZUKUNFT – ein Interview über den Verkehrsinfarkt und vorbildliches Carsharing

Wie sieht die Mobilität in der Zukunft aus? Dies ist das Thema der Kongresse „Solar Summit“ und „Local Renewables“, zu denen kommende Woche Experten aus ganz Europa nach Freiburg kommen. Einer von ihnen ist Michael Glotz-Richter, der sagt: Elektroautos sind gut, retten uns aber nicht vor dem Verkehrsinfarkt.

Herr Glotz-Richter, die Wissenschaftler aus den technischen Disziplinen werden nächste Woche über Wasserstoffmotoren, Elektroautos und Batteriekapazitäten diskutieren. Sie sagen, neue Antriebe lösen nicht alle Probleme der Zukunft.

Richtig. Alternative Antriebe helfen uns, die Luft zu verbessern und die Abhängigkeit vom Mineralöl zu reduzieren. Aber sie werden nichts an zunehmenden Staus, an Parkplatzmangel, an mangelnder Sicherheit im Straßenverkehr ändern.

Und der Autovverkehr nimmt immer weiter zu?

Das ist zum Glück nicht mehr das Thema der Untersuchungen von 2008 zeigen, dass der Anteil des Pkw-Verkehrs in den Städten zurückgeht. Gleichzeitig haben wir Zuwachs beim Fußverkehr und beim Öffentlichen Nahverkehr. Es zeigen sich also durchaus die Erfolge moderner Verkehrskonzepte. Aber in der Frage des Parkraums stoßen wir mittlerweile in den meisten Städten an die Kapazitätsgrenze. Wir brauchen neue Konzepte, wie man mit dem Auto umgehen.

In Freiburg setzt man ja schon auf Radverkehr und Straßenbahn und betreibt Carsharing. Was soll man noch tun?



Wie sähen unsere Straßen aus, wenn das Elektroauto marktrettend wäre? Genauso überfüllt, sagt Michael Glotz-Richter (kleines Bild), Referent für nachhaltige Mobilität in der Stadt Bremen. Von Bremens Carsharing-Konzept könnte sich Freiburg einiges abschauen. FOTOS: DDP

Der Weg, den Städte wie Freiburg, Bremen oder Münster gehen, muss verstärkt fortgesetzt werden. Aber nicht nur wegen der Parkplatzprobleme – wir müssen auch in Betracht ziehen, dass die Benzinpreis-Spitzenwerte von 2008 wieder kommen. Und jede Stadt, die zu sehr auf das Auto setzt, wird dann Probleme bekommen, soziale und strukturelle.

Nämlich welche?

In den Innenstädten wird die Lebensqualität sinken. In Randgebieten mit schlechter Verkehrsanbindung wird es für die Menschen viel teurer, sich fortzubewegen. Man hat das in den USA gesehen: Als dort der Benzinpreis auf Rekordhöhe war,

lohnte es sich für manche Leute gar nicht mehr, zur Arbeit zu fahren. Oder: Der Immobilienwert ihres Häuschens im Vorort sinkt stark, weil der Benzinpreis steigt und der Ort schlecht an den Nahverkehr angebunden ist. Solche Orte sind Risikogebiete.

Wie also machen sich die Städte fit für die Zukunft?

Sie müssen alternative Verkehrsangebote bereithalten. Und vor allem Werbung für eine neue Mobilitätskultur machen.

Also für eine Änderung des persönlichen Lebensstils.

Der Bewusstseinswandel läuft bereits. Das Fahrrad erfährt eine Renaissance, Carsharing wird cool. Wir haben in Bremen viele Anfragen von Schülern, die Referate über Carsharing schreiben, sogar ein Bilderbuch für Kinder

handelt davon. Untersuchungen zeigen, dass das Auto gerade bei jungen Leuten seine Rolle als Statussymbol verliert, dass es geradezu als peinlich empfunden wird, mit dem dicken Auto in die Stadt zu fahren.

Lange Zeit galt ein dicker Wagen als erstrebenswert.

Früher war es auch noch kein Problem, mit dem Auto in die Innenstadt zu fahren – es gab Platz dafür. Heute ist die Sättigungsgrenze erreicht und die Leute sind genervt, im Stau zu stehen oder fünfmal um den Block fahren zu müssen, um einen teuren Parkplatz zu finden. Autofahren macht keinen Spaß mehr.

Straßenbahnen und Busse allerdings bringen kaum jemanden dazu, sein Auto zu verkaufen.

Deswegen fördern wir in Bremen

das Carsharing stark. Wir fahren Informationskampagnen, beispielsweise an Schulen, wir bieten zusammen mit der Handelskammer den Bremer Betrieben ein Mobilitätsmanagement an, mit dem die Firmen Fahrzeug- und Parkplatzkosten sparen können. Und wir sind selbst Nutznießer: Unsere Behörde hat sieben Dienstwagen und ihre Parkplätze abgeschafft und durch Carsharing ersetzt.

Man kann nicht gerade sagen, dass die Stadt das Carsharing hier in Freiburg genauso offensiv bewirbt.

Da ist viel möglich. Wir hatten kürzlich eine schöne Postkarten-Kampagne mit Slogans wie: „Man braucht keine Kuh kaufen, um ein Glas Milch zu trinken.“ Oder: „Man muss kein Schiff kaufen, um eine Kreuzfahrt zu machen.“ Sie haben ja auch ket-

non Einkaufswagen zu 11 stehen, nur weil Sie ihn einn der Woche brauchen.

Und? Wird Ihre Innenstadt tatsächlich auch autofreier?

Wir haben in Bremen über 6 Carsharing-Nutzer, das wurden bislang knapp 1500 Autos ersetzt. Und unser Kol sieht vor, bis 2020 die Zahl Sharer in Bremen auf 2000 steigern, damit würde der Benzenraum von 4000 bis 6 Autos befreit. Das lässt sich s ganz gezielt betreiben.

Indem Sie beispielsweise ein zieltes Stadtviertel befreien?

Ein wesentlicher Baustein Carsharing-Stationen im öffentlichen Raum. Dort, wo sich Verkehrslage zuspitzt, setzen eine Station rein. Und die st auf gute Akzeptanz, obwohl für sie ja Parkplätze weggen man hat.

Fazit: Die Werkzeuge, um de Verkehrskollaps zu begegn sind also schon da – man m sie nur intensiver einsetzen?

Genau. Es ist wie ein Mosaik aus ganz vielen Steinen bes le mehr man davon einsetzt, to klarer wird das Bild.

DAS GESPRÄCH FÜR JENS KITZ

### FAKTEN

ZWEI KONGRESSE unter ei nem Dach: Bei den „Solar Summits“ diskutieren Wissenschaftler aus Automobilentwicklung und Brennstoffzellen-Technologie üb alternative Antriebsarten, bei den „Local Renewables“ geht es um neue Mobilitätskonzepte und die Einsatzmöglichkeiten erneuerbarer Energien im Verkehr. Beide Tagungen finden vom 13. bis 15. Oktober im Freiburger Konzerthaus statt.

GRÖßERE BEWERTUNG DER MOBILITÄT