

# Schluss jetzt mit „Straße versus Schiene“!



TEXT ANDREAS HERRMANN, UWE SCHNEIDEWIND

Wenn wir nachhaltige Mobilität voranbringen wollen, müssen wir alte Denkmuster aufbrechen. Nur wenn sich die Zielsetzungen (und die Organisationen) des Verkehrsministeriums und der städtischen Behörden ändern, haben grüne, handfeste Lösungen für Stadt- und Landbewohner eine Chance.

In Deutschland besteht ein umgekehrt proportionales Verhältnis zwischen der öffentlichen Rezipitation der Notwendigkeit einer „Mobilitätswende“ und Schritten zu ihrer Umsetzung. Das ist schon für sich genommen wenig ermutigend. Restlos trübsinnig wird man, wenn man zwei weitere Aspekte bedenkt: Erstens war Deutschland vor 100 Jahren weltweit führend in Sachen integrierter Mobilität, also in der Kombination verschiedener Transportmodalitäten. Zweitens würden wir noch viel tiefer in den Seilen hängen, wenn es den entschiedenen Auf- und Ausbau unserer mobilitätsbezogenen Infrastruktur in der Wilhelminischen Ära und in der Weimarer Republik nicht gegeben hätte. Gerade im Schienenverkehr beruhen die Verkehrswege bis heute hauptsächlich auf den damals angelegten Strukturen.

Im Idealfall sollte uns die Erfolgsbilanz vor 100 Jahren Ansporn sein, den damals wegweisenden Investitionen nachzueifern. Aber wer sich das Berlin der 1920er-Jahre als weltweite Top-Verkehrsmetropole in Erinnerung ruft, kann mit Blick auf das heutige Berlin nur verzagen. Jeder Reformschritt, und sei er noch so klein, bleibt entweder im politischen Hickhack der Parteien oder auf dem bürokratischen Umsetzungsweg hängen. Notwendige Entscheidungen werden nicht getroffen oder immer weiter hinausgeschoben.

Nun, Bürokratie gab es ja früher auch. Sie funktionierte aber wohl besser, auch weil es mutige und durchsetzungsfähige Bürgermeister gab, die von sich konstruktiven Visionen leiten ließen, die mit praxisbezogener Tatkraft übergeordnete Ziele identifizierten und verfolgten. Die Offerte umfassender Beteiligungs- und Anhörungsrechte ist heute jedenfalls kein Ersatz für Kompetenz und Entscheidungswillen. In den Niederlanden, Italien und der Schweiz, die gewiss auch mit Bürokratie zu kämpfen haben, kommen wichtige Elemente der Verkehrswende, insbesondere die Verlagerung des Straßen- und Flugverkehrs auf die Schiene, besser voran.

Eine Mobilitätswende, die ihren Namen verdient, setzt ein abgestimmtes Verkehrskonzept voraus, also die entschlossene Integration von Bahn, Bus, Auto und Fahrrad. Es fehlt bis heute. Wenn wir nachhaltige Mobilität voranbringen wollen, gilt es in erster Linie, das typisch deutsch-binäre Denkmuster „Straße versus Schiene“ hinter uns zu lassen. Entsprechend müssten sich auch die Zielsetzungen und die Organisation des Verkehrsministeriums und der städtischen Behörden ändern.

An vielen Bahnhöfen gibt es kaum Parkplätze für Pendler, geschweige denn diebstahlsichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Der Regionalverkehr der Bahn wurde viele Jahre lang sträflich vernachlässigt zugunsten des Fernverkehrs, in

dem es dennoch zu exorbitanten Verspätungen kommt. Zwar gibt es mittlerweile überall regionale Verkehrsverbünde, die Bahn, Bus, kommunale und private Anbieter (appbezogen) integrieren, was die Ticketbeschaffung erleichtert und das Umsteigen. Viel mehr aber nicht. Im ländlichen Raum kann man sich ohne Auto oft kaum von der Stelle bewegen.

Ein weiteres Problem des öffentlichen Nahverkehrs ist die zunehmende Unsicherheit. Die Bundespolizei registrierte 2022 fast 400 000 Straftaten in Zügen und auf Bahnhöfen – und 82 Messerattacken in Zügen, fast doppelt so viele wie 2021. Gerade Frauen und ältere Menschen fühlen sich abends im öffentlichen Nahverkehr oft nicht wohl. Hier sind Bahn und Nahverkehrsbetriebe mit besseren Sicherheitskonzepten und mehr Personal gefordert.

Bleibt der innerstädtische Verkehr, den vor allem Politiker meinen, wenn sie von der „Verkehrswende“ sprechen. Dabei ist die aktuelle Debatte stark von klientelistischen Vorstellungen geprägt, überspitzt gesprochen: von Lastenradnutzern, die sich auf Kosten von Autofahrern mehr Platz verschaffen wollen. Sie verkennen, dass eine Mobilitätswende nur durch die Integration der verschiedenen Verkehrssysteme, konkret: durch die Optimierung von Verkehrsknoten und passende Strukturen zur Aufteilung des öffentlichen Raums (insbesondere der Straßen) gelingen kann. Und bei aller Aufmerksamkeit, die das Thema „Klimawandel“ hierzulande genießt, sind folgende drei Befunde bisher recht folgenlos geblieben: (1) Der Platzmangel in den Innenstädten und der Verkehr nehmen zu, was zu einem Anstieg von Staus und Emissionen führt. (2) Trotz zahlloser Versprechen seitens der Politik leistet der Straßenverkehr als zentraler Verursacher des Klimawandels seit 20 Jahren keinen Beitrag zur Lösung des Problems. (3) Im Kampf der Verkehrsmittel gegeneinander bleiben echte Verbesserungen aus.

## Ein Sofortprogramm, leicht umsetzbar

Es braucht deshalb einen Befreiungsschlag. Wir müssen ins Risiko gehen und anhand der positiven Beispiele anderer Länder Ideen und Konzepte in die Praxis umsetzen. Wir schlagen insbesondere vier Maßnahmen vor, die schon in den nächsten 24 Monaten leicht umgesetzt werden können:

- Öffentlichen Platz fair bepreisen. Die Gebühren für Parkplätze entsprechend den Opportunitätskosten berechnen. Die Förderung des Baus von Straßen, Bahnen, Radwegen dynamisieren – auf Grundlage der Zahl der transportierten Personen.
- Höhe gewinnen und Nutzungen der dritten Dimension anstoßen: Auch Seilbahnen können helfen. Und aufgeständerte Rad-schnellwege gehören entschlossen gefördert.

„Bisher gelten Straßen- und ÖPNV-Planer als erfolgreich, die das Budget einhalten, eine Brücke planmäßig einweihen, die Fahrgastzahlen stabilisieren. So geht es nicht weiter“

■ Schrittweise Parkplätze anderweitig nutzen – und dabei zugleich Alternativen anbieten, darunter kluge Mikromobilität (in Spanien gibt es etwa nur private E-Roller, deren Akzeptanz sehr hoch ist) und künftig wohl auch autonome Shuttles.

■ Verkehrssysteme analog und digital vernetzen: Bewährte Lösungen für intermodale Angebote rasch implementieren, um eine zügige, unkomplizierte Verschränkung der Verkehrsträger zu erreichen – etwa auch durch Hubs für den schnellen und einfachen Wechsel der Verkehrsträger.

So viel zu den kurzfristigen Aufgaben. Mittelfristig, also bis 2030, sollten weitere Maßnahmen verbindlich umgesetzt und finanziell gefördert werden. Allen voran die Erschließung städtischer Randzonen seitens der (Car-)Sharing-Anbieter und die Ergänzung des ÖPNV-Angebots um On-demand-Services: Nicht fixe Linienverkehre sind die Zukunft, sondern digitale, nachfragegesteuerte, flexibel verfügbare Flotten. Außerdem geht es darum, eine belastbare (Elektro-)Fahrrad-Infrastruktur zu schaffen, ein System von Zweirad-Schnellstraßen für Roller, Pedelecs und E-Bikes sowie 25-km/h-Zonen in Innenstädten. Und natürlich darum, den Lieferverkehr durch ein Hubsystem zu ersetzen: Pakete werden an Stadtteil-Hubs geliefert – die „letzte Meile“ besorgen Lastenfahrräder (oder in Zukunft auch fahrerlose Shuttles).

## Ministerien als Dienstleistungsunternehmen

Klingt utopisch? Ist es nicht. Wenn Politiker und Bürokraten mitziehen – wenn alle staatlichen und städtischen Akteure sich am gleichen Kennzahlenset messen lassen. Bisher gelten Straßen- und ÖPNV-Planer als erfolgreich, die das Budget einhalten, eine Brücke planmäßig einweihen, die Fahrgastzahlen stabilisieren. So geht es nicht weiter. Wie müssen weg vom pointillistisch-mechanischen Ansatz. Und alle Projekte auf die Kriterien „EUR/Passagierkilometer“ (inkl. CO<sub>2</sub>-Preis) und „durchschnittliche Pendelzeit“ ausrichten. Dann würden in manchen Zonen Straßen konsequent ausgebaut – und in anderen radikal mehr Fahrradwege geschaffen.

Jedes Ministerium, auch das Verkehrsministerium, ist ein Dienstleistungsunternehmen für die Bürger und Bürgerinnen dieses Landes. Es muss seine Leistungen anhand bestimmter Messgrößen nachweisen, konkret: Nimmt die Zeit, die Bürger täglich im Stau verplempern, zu? Steigt der absolute CO<sub>2</sub>-Ausstoß? Wachsen die Haushaltsausgaben für Mobilität? In vielen Unternehmen gibt es „Dashboards“ für den schnellen Überblick zu Projektständen. Auch im Hause Volker Wissing?

Noch etwas: Wir brauchen Modellstädte, in denen wir neue Technologien und Mobilitätskonzepte erproben, um im Wege des „trial and error“ insgesamt schneller voranzukommen. Und wir benötigen eine Art „solidarisches Can-do-Mindset“: Viele Bürger sind bereit für die „Verkehrswende“, wenn sie sie mitgestalten und miterleben. Die Politik sollte sich im Gegenzug verpflichten, die skizzierten Maßnahmen nicht in ihre Wahlkämpfe zu ziehen, jeden Stauabbau als Erfolg verkaufen – und dabei am besten alle Beteiligten glänzen lassen. Ein Kuriosum zum Schluss: Die meisten Maßnahmen sollten insbesondere einem liberalen Verkehrsminister gefallen. Sollten. ■

## ANDREAS HERRMANN, 58,

ist Professor für Betriebswirtschaftslehre und Direktor des Instituts für Mobilität an der Universität St. Gallen.

## UWE SCHNEIDEWIND, 56,

ist Oberbürgermeister von Wuppertal. Der Ökonom und Grünen-Politiker war bis 2020 Geschäftsführer des Wuppertal-Instituts für Klima, Umwelt, Energie.