



taz \* freitag, 8. märz 2019

Planung hat ihre Tücken: Wer Radwege baut, wird mehr Fahrradverkehr ernten Foto: Karsten Thielker

## Raum für neue Player

Stadtplanerinnen wollen das Beste aus Fahrrad- und Autowelt vereinen

Von Heike Holdinghausen

Noch eine Woche lang schauen Autofreaks nach Genf: Auf dem dortigen Autosalon stellt die Branche ihre Neuheiten aus, Europa-, Weltpremiere gar, die allerdings meist Bekanntes bieten. SUVs, getunte Karosserien, einige mit elektrischem Antrieb. Spannender ist, was derzeit jenseits von Automessen in den Städten passiert. „Wir sind schon mitten drin in der Verkehrswende“, sagt Katharina Fölsche vom Berliner Start-up GreenPack. „In den Innenstädten kommen die Lieferdienste ja gar nicht mehr durch mit ihren Autos“, sagt Fölsche, „die brauchen andere Lösungen.“

Also vermietet das junge Unternehmen Akkus an Handwerkerinnen, Fahrerinnen von Pedelecs oder E-Rollern. Das Geschäftsmodell lautet „Battery as a Service“: Die Kunden zahlen nicht dafür, einen Akku zu erwerben, sondern dafür, immer einen geladenen Akku in der Nähe zu haben. GreenPack stellt Ladestationen – neu deutsch „Sharing Points“ – auf, etwa an Tankstellen, in denen die vollen Akkus warten und von den Mieterinnen gegen leere Akkus ausgetauscht werden können.

Ein möglicher Kunde könnte das 2017 ebenfalls in Berlin gegründete Unternehmen Ono mit derzeit 14 Mitarbeitern sein. Es produziert futuristische Lastenräder, Pedelecs mit windschnittigen Anhängern. Ab Juli sollen sie in Berlin und Hamburg in Pilotprojekten getestet werden, in Zusammenarbeit mit „namhaften Playern der Paketbranche“, sagt Luise Braun, Verkehrsplanerin bei Ono. Sie hat schon ihre Masterarbeit über Lastenfahrrä-

der geschrieben. „Pedelecs sind eine gute Lösung für den Wirtschaftsverkehr“, sagt sie, „jetzt ist entscheidend, dass sich Bevölkerung und Unternehmen für neue Mobilitätskonzepte öffnen.“

In der derzeitigen Umbruchphase des Mobilitätssektors drängen etablierte große, neue kleine und branchenfremde Player mit Angeboten auf den Markt, beobachtet Jutta Defner, die am ISOE-Institut für sozialökologische Forschung in Frankfurt den Forschungsschwerpunkt Mobilität und urbane Räume leitet. Beispiele für neue Geschäftsmodelle sind die Pläne der Münchner Autovermietung Sixt, die ihr Angebot in Richtung Carsharing ausbauen möchte.

**Ein neuer Milliardenmarkt**  
Dafür will das schrille Familienunternehmen seine gesamte Fahrzeugflotte von 240.000 Autos in einen übergreifenden „Mobilitätsdienst“ einbringen. Über eine App können Kundinnen dann Fahrzeuge stunden-, tage- oder wochenweise mieten. Die Website finanzen.net schätzt das Marktvolumen für solche Mobilitätsdienste auf rund 400 Milliarden Euro allein in Europa. Auch Daimler und BMW wollen mitbacken an dem neuen Kuchen.

Kürzlich haben sie nicht nur ihre Carsharing-Unternehmen zusammengelegt, sondern wollen auch bei neuen Geschäften wie der Organisation von Mitfahrgelegenheiten per App oder dem Smart-Parking zusammenarbeiten; für die Kooperation in der Entwicklung von autonomen Fahrzeugen gibt es eine Absichtserklärung. Ob sich auf Dauer Sixt und Daimler, Firmen wie Green-

Pack und Ono oder ganz andere Firmen, etwa Internetkonzerne wie Google und Uber durchsetzen, sei nicht absehbar, sagt Defner vom ISOE. Die neuen Player könnten leichter neue Dinge probieren und müssten nicht immer gleich in der Kategorie Massenproduktion denken. „Außerdem tun sie sich leichter mit der Erkenntnis, dass ein E-Auto kein herkömmliches Fahrzeug mit Batterie ist“, sagt die Mobilitätsforscherin. Dahinter stehe ein ganz anderes Konzept, mit leichteren, abgespeckten Autos.

„Wir versuchen, das Beste aus zwei Welten zu vereinen“, sagt Ono-Planerin Braun, „die Nachhaltigkeit und die Flexibilität aus der Fahrradwelt, die Qualität und Professionalität aus der Autowelt.“

Das Beste aus beiden Welten vereinen – das könnte auch für die Mobilität von morgen Leitmotiv werden. Der „Modal Split“ sei das A und O, sagt Katharina Fölsche von GreenPack. Soll heißen: Das Zusammenspiel der unterschiedlichen Verkehrsmittel muss funktionieren. Je nachdem, zu welchem Zweck es wohin geht, wählen die Verkehrsteilnehmenden etwa Bus, Bürgersteig oder Roller. „Umweltfreundlicher Verkehr funktioniert immer da gut, wo es schon gute Angebot gibt“, meint Fölsche.

Es sei wichtig, dass neue Angebote auf bestehenden aufbauen, so Defner. „Wir haben in Deutschland einen in weiten Strecken guten Öffentlichen Verkehr“, sagt sie. „Das sollten wir halten und weiterentwickeln.“ Das sei eine Herausforderung für die Kommunen: wie sie die neuen Angebote in ein zukunftsfähiges Mobilitätssystem integrieren.

# „Parken im öffentlichen Raum ist kein Grundrecht“

Autos rauben zu viel Platz, sagt die Mobilitätsforscherin Anne Klein-Hitpaß vom Thinktank Agora-Verkehrswende. Darum müssten wir den öffentlichen Verkehr mit neuen Angeboten ergänzen

Interview  
Heike Holdinghausen

**taz:** Frau Klein-Hitpaß, Fiat-Chrysler zahlt lieber Strafen für überhöhte CO<sub>2</sub>-Werte seiner Fahrzeuge, als teure Elektroautos zu entwickeln. Ist das für Autokonzerne eine realistische Alternative: zahlen und weitermachen?

**Anne Klein-Hitpaß:** Strafe zahlen ist doch gar nicht billiger. Die Märkte in China oder Kalifornien setzen auf Elektromobilität, und ein Großteil der in Deutschland produzierten Autos wird im Ausland verkauft. Außerdem haben Städte wie Paris und London angekündigt, in Zukunft Autos mit Verbrennungsmotoren nicht mehr in ihre Innenstädte zu lassen. Langfristig ist die Strategie von Fiat-Chrysler riskant.

**Sind E-Autos die Lösung?**

Teilweise. Sie sorgen für bessere Luft in den Städten und tragen zur Dekarbonisierung des Verkehrs bei. Das größte Problem allerdings lösen E-Autos nicht: das Platzproblem. Wir müssen den städtischen Verkehr rationaler und effizienter organisieren. Dafür sind private Autos nicht geeignet. Ein Parkplatz misst im Schnitt 12,5 Quadratmeter – das ist so groß wie ein Kinderzimmer. Autos brauchen wahnsinnig viel Platz. Auf dem stehen sie dann durchschnittlich 23 Stunden täglich herum. Sie rauben Platz, der für Lieferzonen gebraucht würde, für Rad- und Fußwege, für Spielplätze.

**Wenn Städte Parkplätze teurer machen, kritisieren das als Erstes die Händlerinnen ...**

Viele Einzelhändler unterliegen dem Irrglauben, dass sie Kunden mit Kofferraum brauchen. Bei Umfragen nennen Kundinnen als wichtige Punkte, um gern einzukaufen, aber die Gestaltung der Innenstädte und die Vielfalt der Geschäfte. Parkmöglichkeiten rangieren viel weiter unten. Darum fordern Händlerinnen in Innenstädten Fußgängerzonen, in denen die Kundschaft gern bummelt.

**Wie kommen die Pendlerinnen in die Stadt?**

Um das private Auto abzulösen, brauchen wir einen starken

öffentlichen Nahverkehr, der die neuen Pendlerströme bewältigt. Dabei müssen Angebote ausgebaut und sinnvoll ergänzt werden. Die Bundesregierung hat sich im Koalitionsvertrag vorgenommen, das Personenbeförderungsgesetz zu überarbeiten. Das ist gut! Das Gesetz kommt aus einer Zeit, als es Dienstleistungen wie Carsharing oder Ridepooling noch nicht gab.

**Car-Sharing wird ÖPNV?**

Sharing-Angebote ergänzen ihn. Pendlerinnen fahren mit Bussen und Bahnen und teilen sich Autos und Fahrräder – was gerade am besten passt. Das Ziel der Verkehrsplanerin-

der gilt ja auch für Fahrräder. Sichere Radwege zum Beispiel führen zu mehr Fahrradverkehr. Busspuren machen den öffentlichen Verkehr attraktiver.

**Haben die Städte dafür die notwendigen Kompetenzen?**

Teils, teils. Zum Beispiel können Kommunen schon heute Straßen nur für Fahrräder zulassen oder zumindest fahrradgerecht gestalten. Bei anderen Herausforderungen fehlen ihnen die Steuerungsmöglichkeiten. Zum Beispiel dürfen Autos nach Rechtslage des Bundes überall parken, wo es nicht verboten ist. Es ist für Kommunen sehr aufwendig, Parken einzuschränken. Der Bund könnte es ihnen erleichtern und festlegen, dass Parken überall dort verboten ist, wo es nicht erlaubt ist. Es gilt, das Grundrecht des Parkens im öffentlichen Raum zu beenden. Viele Parkhäuser sind nicht ausgelastet, es gibt also Platz im privaten Raum, da müssen Autos nicht öffentliche Flächen okkupieren. In Stockholm etwa kostet ein Anwohnerparkausweis 800 Euro im Jahr.

**... das gäbe hier einen Volksaufstand!**

Ja klar, darum wird das Thema ja auch in vielen Städten nicht angefasst, aus Angst vor Konflikten. Man muss also beides machen: bessere Mobilitätsangebote schaffen, aber auch schlechte Entwicklungen zurückdrängen. Push und Pull, das muss Hand in Hand gehen.

„Das Platzproblem lösen E-Autos nicht“

nen in den Städten sollte immer sein, dass Bewohner und Besucherinnen ohne eigenes Auto auskommen können. Heute ist ein Auto eine Mobilitätsgarantie, das steht rum, bis ich es mal brauche. Wenn ich meine Mobilität auch verlässlich anders bewältigen kann, etwa durch ein geteiltes Auto, brauche ich kein eigenes mehr.

**Wie wichtig ist für solche Szenarien ein leistungsfähiges digitales Netz – Stichwort 5G?**

Das ist eine zentrale Voraussetzung, denn neue Mobilitätsdienste funktionieren über Smartphones. Darum ist ein leistungsfähiges Netz eine Voraussetzung für die Verkehrswende – in der Stadt und auf dem Land. Allerdings nützt das beste Netz nichts, wenn die Planung nicht stimmt. „Himmel oder Hölle“ – beides ist möglich. Vielleicht wird im Zeitalter autonomen Fahrens das Auto ja so bequem, dass viele Menschen vom Bus ins Auto umsteigen. Dann haben wir am Ende mehr Verkehr.

**Und wie verhindern wir das?**

Die Städte müssen festlegen, welchen und wie viel Verkehr sie möchten. Der Spruch „Wer Straßen baut, wird Verkehr ernten“,



**Anne Klein-Hitpaß** verantwortet bei Agora Verkehrswende das Netzwerk Urbane Verkehrswende und Themen der städtischen Mobilität. Schwerpunkte der Diplom-Geografin bilden die Themen Öffentlicher Raum, Parkraummanagement und der für eine Verkehrswende notwendige Rechtsrahmen.

## HEINRICH BÖLL STIFTUNG

**GUNDA WERNER INSTITUT**  
Feminismus und Geschlechterdemokratie

Im Netz: [gwi-boell.de](http://gwi-boell.de)



**Vor Ort**  
14. März 2019, 19 Uhr  
**Angriff auf die Demokratie. Anti-Gender-Bewegungen in Europa**  
Vortrag mit Prof. Andrea Petó, Budapest  
Livestream: [gwi-boell.de/stream](http://gwi-boell.de/stream)

**Dossier**  
**Überwachung: Feministische Perspektiven dringend benötigt**  
[gwi-boell.de/ueberwachung](http://gwi-boell.de/ueberwachung)

**Vor Ort**  
28. April 2019, 19 Uhr  
**Happy Birthday Intersectionality!**  
Feministische Gala für & mit Kimberlé Crenshaw

Mit musikalischer Begleitung vom String Orchestra, Speedtalks u.a. von Ed Greve, Afra Gyekye und Shermin Langhoff. Durch den Abend führt Master of Conference Mayowa.  
Livestream: [gwi-boell.de/stream](http://gwi-boell.de/stream)

Gunda-Werner-Institut in der Heinrich-Böll-Stiftung Schumannstraße 8 10117 Berlin  
T 030.285 34-122 F 030.285 34-109 E [gwi@boell.de](mailto:gwi@boell.de) [www.gunda-werner-institut.de](http://www.gunda-werner-institut.de)