

# „Der ÖPNV muss kein Zuschussgeschäft sein“

Nur mit der Abwrackprämie können die Autokonzerne die riesigen Investitionen ins autonome Fahren stemmen, sagt Experte Lutz Eckstein – für ihn die Mobilität der Zukunft

Interview  
Heike Holdinghausen

taz: Herr Eckstein, Sie halten eine Abwrackprämie für Autos für sinnvoll. Warum?

**Lutz Eckstein:** Ein Kaufanreiz für Personenkraftwagen würde erstens die Verkehrssicherheit erhöhen. 60 Prozent aller getöteten Autoinsassen kommt in Fahrzeugen ums Leben, die älter sind als 20 Jahre. Zweitens dürfen wir bei dem wichtigen Zukunftsthema „Automatisiertes Fahren“ nicht den Anschluss verlieren.

**Sie meinen fahrerlose Autos oder Busse?**

Ich meine vor allem fahrerlose Shuttles. Sie ergänzen den öffentlichen Verkehr hervorragend, sowohl in den Metropolen, aber auch im ländlichen Raum. Und sie könnten zahlreiche individuelle Fahrten in Autos ersetzen, sobald fahrerlose Shuttles als das bessere Angebot wahrgenommen werden.

**In Berlin fährt schon ein fahrerloser Bus, da kann man nebenherlaufen, so langsam fährt der ...**

Wenn ein fahrerloser Bus keinen überzeugenden Nutzen bietet, können wir nicht erwarten, dass die Bevölkerung das Potenzial dieser Technik erkennt. Darum sollten wir ausgereifte Technik mit attraktivem Nutzen auf die Straße bringen – das wird in wenigen Jahren möglich sein.

**Dann kurzen fahrerlose Transporter durch die Städte? Das ist schwer vorstellbar ...**

Fahrerlos heißt genau genommen, dass diese Fahrzeuge nicht von Menschen im Fahrzeug gesteuert werden, sondern von Lotsen in einer Art Leitzentrale beaufsichtigt werden. Im Zweifelsfall hält das Fahrzeug einfach an und der Lotse entscheidet über eine Weiterfahrt. Der Klassiker: Eine ältere Person steht am Zebrastreifen und winkt. Möchte sie einsteigen oder das Fahrzeug vorbeiwinkeln? Hier muss der Lotse entscheiden.

**Sehen Sie autonome Shuttles als Teil der Verkehrswende, weg vom Fokus auf das Auto?**

Autonome Shuttles tragen zu einer Mobilität bei, die für alle erschwinglich ist und mit der sich alle sicher fühlen. Wenn es etwa einen attraktiven öffentlichen Nahverkehr wie in Berlin gibt, warum sollten die Menschen dann einen privaten Pkw nutzen? Wir müssen aber auch anerkennen, dass die Lebenswirklichkeit unserer Mitmenschen unterschiedlich ist, der eine Ältere braucht einen Pkw, um mobil zu bleiben, der andere um etwas zu transportieren.

**Und wieder andere bräuchten sichere Fußwege, um überhaupt mobil sein zu können. Kinder zum Beispiel ...**



Ja, natürlich. One size fits all, das funktioniert nur bei Socken.

**Was ist mit der Wahlfreiheit der Radfahrer, wenn ihr Fahrradweg in einer zweiseitigen Straße endet?**

Wir müssen die Verkehrswege in vielen Städten umgestalten. Schauen Sie in die Niederlande: In Den Haag zum Beispiel ist Radfahren überhaupt kein Problem. Wir leisten uns in Bezug auf Mobilität hierzulande einen Fundamentalismus, der nicht zu den Werten passt, die wir sonst hochhalten. Wir sollten uns nüchtern fragen, wie die Lebensqualität in einer Stadt von morgen aussehen soll, welche Anforderungen die unterschiedlichen Nutzergruppen an Mobilität haben, und dann mit Toleranz planen.

**Rührt der Fundamentalismus daher, dass in den letzten Jahrzehnten die Verkehrspolitik nur die Interessen der Autohersteller vertreten hat?**

In den vergangenen Jahren sind sicher Fehler gemacht worden – ich möchte mir aber nicht anmaßen, einzelne Politiker oder Hersteller zu kritisieren. Es geht doch darum, dass wir vor dem Hintergrund der unterschiedlichen Nutzergruppen und Bedarfe attraktive Mobilitätsbausteine schaffen, die sich ergänzen, und nicht die eine oder andere Lösung verteuflern.

**Trotz Dieselskandal und Spätzündung bei der E-Mobilität wollen Sie den Herstellern Milliarden zuschieben?**

Das automatisierte Fahren erfordert ungeheuer hohe Investitionen und stellt einen wichtigen Baustein unserer zukünftigen Mobilität dar. Unsere Gesellschaft, unser Wissenschafts- und Wirtschaftsstand-

ort wird konfrontiert mit Ländern und großen Unternehmen, die bereit sind und in der Lage sind, viel mehr Geld in dieses Thema zu investieren, als wir oder unsere Unternehmen es aktuell können.

**Zum Beispiel?**

China und IT-Konzerne aus den USA, aber auch Japan und Singapur räumen diesem Thema oberste Priorität ein. China geht das Ganze systematisch an und fördert neue Technologien mit ungeheuren Summen. Darum stammen viele E-Busse, die bei uns herumfahren, heute aus China. Wollen wir, dass unser zukünftiges Mobilitätsangebot durch fahrerlose Shuttles bestimmt wird, die in anderen Wirtschaftsräumen entwickelt und dort auf Basis umfangreicher Daten optimiert werden? Wir müssen uns nicht erst seit Corona überlegen, auf welchem Sektor wir ein gewisses Maß an Unabhängigkeit erreichen wollen. Das können wir nicht, wenn unseren Unternehmen das Geld ausgeht.

**Die Autoindustrie hat in den vergangenen Jahren viel Geld verdient – und damit neue SUVs entwickelt ...**

... nicht nur. Jeder große Konzern hat in den letzten Jahren im Schnitt eine Milliarde in dieses Thema gesteckt, obwohl nicht absehbar ist, wann mit dem automatisierten Fahren Geld verdient werden kann. Das wird jetzt alles drastisch zurückgefahren. Die Unternehmen nehmen Milliardenbeträge aus der Entwicklung des autonomen Fahrens heraus. Wer außer ihnen hat denn in Deutschland die Möglichkeit, Unternehmen wie Waymo mit Google im Hintergrund Paroli zu bieten?

**Sollte man das Geld einer**

**Abwrackprämie direkt in autonomen Verkehr investieren?**

Nein, unsere Volkswirtschaft braucht gesunde Unternehmen, die willens sind in der Lage sind, nennenswerte Summen in das automatisierte Fahren zu investieren. Man könnte ergänzend spezielle Programme für Kommunen, Wirtschaft und Wissenschaft auflegen, damit sie das automatisierte Fahren vor allem in Städten gemeinsam vorantreiben können.

**Wie stellen wir sicher, dass die Unternehmen das Geld auch in das Zukunftsthema autonomen Fahren investieren?**

Die Unternehmen sind sich der Relevanz des automatisierten Fahrens und der brisanten Wettbewerbssituation genauso bewusst wie wir Wissenschaftler. Nichts liegt näher, als die bereits getätigten Investitionen in dieses Zukunftsthema fortzuführen, als Milliardenbeträge abschreiben zu müssen und schrittweise zu Herstellern fabrikneuer Oldtimer zu werden.

**Und was hätten die Kommunen von einem Zukunftsprogramm „Automatisiertes Fahren“?**

Der ÖPNV ist heute ein Zuschussgeschäft. Das muss nicht so sein, im Gegenteil. Die fahrerlosen Shuttles können nicht nur Busse auf unwirtschaftlichen Strecken ersetzen, sondern auch neue Geschäftsmodelle eröffnen. Durch die Daten, die diese Fahrzeuge liefern, lässt sich eine Art „digitaler Zwilling“ des Verkehrs in einer Stadt generieren. Dieses digitale Abbild des Verkehrs könnten auch andere Verkehrsteilnehmer nutzen. Fahrradfahrer, Fußgänger und Lieferverkehre. Im besten Falle wird es sicherer und bequemer für alle.

Autonom, aber noch nicht attraktiv: fahrerInnenloser Bus in Monheim  
Foto: Jochen Tack/Imago



**Professor Lutz Eckstein** leitet das Institut für Kraftfahrzeuge an der RWTH Aachen und ist im Verein Deutscher Ingenieure (VDI) Vorsitzender der Gesellschaft Fahrzeug- und Verkehrstechnik.

## Wie die Zombie-Apokalypse

Bündnis protestiert in bis zu 30 Städten gegen Abwrackprämie

Von Katharina Schipkowski

Es kommt nicht oft vor, dass der Sachverständigenrat der Wirtschaftsweisen der Bundesregierung und radikale Klimaaktivist\*innen einer Meinung sind. Aber hinsichtlich der Abwrackprämie sind sie es: Für beide erinnert die Wiederaufhebung der Fördermaßnahme für Spritverbrenner mehr oder weniger an eine Zombie-Apokalypse.

Das Bündnis „Sand im Getriebe“, das aus verschiedenen klima-, verkehrspolitischen und globalisierungskritischen Gruppen besteht, hat deshalb für Freitag einen bundesweiten Aktionstag angekündigt. Aktionen in 20 bis 30 Städten sind geplant. Anlass ist der Autogipfel am kommenden Dienstag, bei dem im Kanzleramt in Berlin über Kaufprämien auch für moderne Diesel und Benziner entschieden werden soll.

„Wenn die Autoindustrie sich gegen den Klimaschutz und gegen den Willen der Menschen durchsetzt, wäre das ein Skandal“, sagt die Sprecherin Marie Klee. Die Branche habe jahrelang ihre Kund\*innen und die Öffentlichkeit betrogen und strecke nun die Hand aus. Staatshilfen müssten mit einer Verpflichtung zur sozial-ökologischen Konversion der Branche einhergehen, fordert Sand im Getriebe.

In Aachen, Bamberg, Braunschweig, Hannover, Kassel und Osnabrück haben die jeweiligen Ortsgruppen Kundgebungen, Mahnwachen und Fahrraddemonstrationen angemeldet. Eine große Aktion wie die Blockade der Internationalen Autoausstellung IAA in Frankfurt am Main im vergangenen September fällt coronabedingt aus. „Es kann aber gut sein, dass in einigen Städten kleinere Momente des zivilen Ungehorsams entstehen“, sagt Sprecher Malte Blum.

Die Berliner Ortsgruppe will vor die Senatsverwaltung für Gesundheit ziehen, um darauf hinzuweisen, dass die Autoindustrie Milliardenbeträge erhalten könnte, während Pflege- und Gesundheitssektor vernachlässigt werden. Die Politik dürfe nicht vor der Autolobby einknicken. Denn: Der individuelle motorisierte Nahverkehr sei keineswegs zukunftssträftig.

## Kohleverbrauch bricht ein

Energieverbrauch sinkt im 1. Quartal. Nur Erneuerbare wachsen

Der Energieverbrauch in Deutschland ist in den ersten drei Monaten dieses Jahres im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 6,8 Prozent gesunken. Ohne den Effekt der mildernden Temperaturen, die den Heizbedarf verringern, hätte der Rückgang nach Angaben der AG Energiebilanzen immer noch bei 6,4 Prozent gelegen. Wachstum gab es nur bei den erneuerbaren Energien, die um 6 Prozent zulegt. Bei der Kohle gab es dagegen einen starken Einbruch: Der Verbrauch von Braunkohle sank um über 30 Prozent, der von Steinkohle um 22 Prozent. Bei der Atomenergie gab es durch das planmäßige Abschalten des AKW Philippsburg einen Rückgang um 17 Prozent.

Grund für den niedrigeren Energieverbrauch ist unter anderem eine geringere Industrieproduktion, die schon vor Corona zu beobachten war. Zudem sinkt der Primärenergieverbrauch auch dadurch, dass bei der Stromproduktion fossile Energieträger durch erneuerbare ersetzt werden, denn bei den fossilen wird durch Umwandlungsverluste mehr Primärenergie für die gleiche Menge Endenergie benötigt. Bei der Stromerzeugung haben die Erneuerbaren im 1. Quartal erstmals einen Anteil von mehr als 50 Prozent erreicht. (mkr)

taz am wochenende

### Fehler ohne Konsequenzen

Eine fadenscheinige Hausdurchsuchung, mutmaßlich übergriffige Polizist:innen, einer rechter Kommissar, der Dickpics verschickt. Die Polizei in Weimar hat ein Problem. Warum tut keiner etwas dagegen?

Morgen am Kiosk oder in Ihrem Briefkasten.

taz.de/we



FOTO: MARTIN JEHNICHEN