und hübsch zu gestalten und ihre eigentlich banale Botschaft zu übertönen: Wir schaffen es nicht, unsere Straßen von vornherein sicher zu machen.

Wo bleibt der EduPin, der an Volker Wissings Revers „Achtung, Auto!“ schreit, wenn der Verkehrsminister an seinem Schreibtisch sitzt? Die Künstliche Intelligenz könnte schnell ein Bild von neuen Straßen, darauf stattfindenden Staus und Auffahrunfällen generieren, wenn der FDP-Politiker die Modernisierung des Bundesverkehrswegeplans mal wieder ablehnt. Der Anstecker könnte auch gleich spielerisch die passende Verkehrsregel vermitteln: Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten.

Als nächstes könnte der EduPin für Verkehrsminister*innen Bilder von Menschen erschaffen, die vor Hitze vergehen. Oder von Leuten, die vor ihren von den Wassermassen einer Überschwemmung zerstörten Häusern stehen und um ihr Hab und Gut weinen. Von verdorrten und verbrannten Wäldern. Autos, nach wie vor in der Regel mit Benzin und Diesel betrieben, sind der treibende Faktor hinter der fatalen Klimabilanz des Verkehrswesens.

Das hat auch die Klimabilanz für das vergangene Jahr wieder gezeigt, die das Umweltbundesamt gerade vorgestellt hat. Der Pkw-Verkehr hat 2023 sogar weiter zugenommen. Und das Verkehrswesen hat die zulässigen CO2-Grenzwerte gesprengt. Während etwa die Stromgewinnung klimafreundlicher wird, geht es bei der Mobilität nicht voran.

Das Schöne ist: Oft passen Klimaschutz und Verkehrssicherheit gut zusammen. Was das eine verbessert, ist auch gut für das jeweils andere. Achtung, Auto. Aber eigentlich brauchen wir dafür nicht einmal neues KI-Spielzeug. Oder?

Dieser Text ist in einer veränderten Fassung im taz-Newsletter Team Zukunft erschienen. Vier Autor:innen verschicken jede Woche konstruktive Gedanken über Klima, Wissen und Utopien. Den Newsletter abonnieren können Sie unter taz.de/teamzukunft.

1 Weniger Parkplätze

Die Idee

Stellflächen für Autos abschaffen oder zumindest nicht vergrößern

Das bringt's

Autos müssen gar nicht fahren, um eine Gefahr für andere zu sein: Fast jeder fünfte Unfall, bei dem sich Fußgänger:innen und Radfahrer:innen verletzen, steht mit parkenden Fahrzeugen in Verbindung. Das hat die Unfallforschung der Versicherer, kurz UDV, ermittelt. Im Schnitt stehen Autos 23 Stunden am Tag, statt zu fahren, also 95 Prozent der Zeit.

Parkende Autos am Straßenrand können direkt und indirekt zu Unfallursachen werden. Teils kommt es zu Kollisionen, etwa beim Ausparken oder Öffnen der Autotür. Das Problem ist aber auch, dass die Fahrzeuge die Sicht auf den fließenden Verkehr verdecken. Alternativen sind neben privaten Grundstücken Parkhäuser und Tiefgaragen.

Denkbar ist außerdem, dass das Einschränken von Parkraum den Autoverkehr insgesamt reduzieren würde. Besonders in großen Städten stehen den meisten Menschen schließlich Alternativen bei der Fortbewegung offen – die attraktiver werden, wenn das Parken eines privaten Autos unbequemer oder teurer wird. Außerdem könnte der frei werdende Platz für gute Radwege und Bürgersteige genutzt werden. Das Parkplatzstreichen hätte dann auch auf diesem Weg noch einen positiven Effekt auf Sicherheit – und aufs Klima.

Daran hakt's

Während die einen davon schwärmen, wie schön man Parkraum für Radwege, Sitzbänke, Blumenbeete oder Spielplätze nutzen könnte, sind die anderen am lautstarken Stöhnen, sobald es um die Reduktion von Autostellplätzen im öffentlichen Raum geht: Kommunen machen sich nicht nur Freunde, wenn sie solche Pläne hegen. Viele schrecken deshalb davor zurück.

Teilweise spielen auch rechtliche Fragen eine Rolle. Bevor Kommunen beispielsweise in einem Stadtquartier auch nur Parkgebühren erheben dürfen, müssen sie erst mal einen hohen Parkdruck nachweisen. Auch dass Autos immer größer werden, ist ein Problem. Vor allem, weil die Verkehrsplanung dazu neigt, sich diesem Trend anzupassen, statt aktiv gegenzusteuern. Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) empfiehlt zum Beispiel seit dem vergangenen Jahr breitere Parkplätze. Ihr Technisches Regelwerk gilt als Standard – obwohl die FGSV eigentlich nur ein eingetragener Verein und nicht demokratisch legitimiert ist. *Susanne Schwarz*

Ein Newsletter mit Zukunft
TEAM ZUKUNFT taz
Abonniere den Newsletter zu Klima, Wissen, Utopien
taz.de/teamzukunft

4 Die KI steuern lassen

Die Idee

Den Verkehr durch selbstfahrende Autos sicherer machen

Das bringt's

90 Prozent der Unfälle im Straßenverkehr gehen laut der Prüfgesellschaft Dekra auf menschliches Fehlverhalten zurück. Wir sind abgelenkt, müde, betrunken, reagieren nicht rechtzeitig und bauen Unfälle. In Deutschland liegt alleine die jährliche Zahl der Unfälle unter Alkoholeinfluss, bei denen Menschen zu Schaden kommen, um die 15.000.

Daran hakt's

Zum einen steckt das Problem zwischen unseren Ohren. Verantwortung an einen Computer abgeben? Zu gefährlich! Dabei sind sich Expert:innen einig, dass die Zahl der Unfälle durch selbstfahrende Autos deutlich sinken würde – und das trotz einzelner Unfälle, die in der Vergangenheit aus den USA gemeldet wurden. Dort sind selbstfahrende Flotten in deutlich größerem Umfang unterwegs als hierzulande. Die Skepsis ist auch Folge einer Nachrichtendiskrepanz: Von jedem Unfall, an dem ein selbstfahrendes Auto beteiligt ist, ob als Verursacher oder nicht, erfährt die Welt. Wie etwa, als im vergangen Jahr in San Francisco ein Hund überfahren wurde. Hätte ein Mensch am Steuer gesessen, niemand hätte davon in den Schlagzeilen gelesen.

Dazu kommt, dass die Technik derzeit noch nicht ausgereift ist. Tunnel, Glätte oder schon Baustellen und Regen können dazu führen, dass die Software nicht mehr zuverlässig funktioniert. Und fürs Erste doch wieder der Mensch übernehmen muss.

Svenja Bergt

5 Anti-Sturz-Gummis

Die Idee

Straßenbahnschienen mit Gummis versiegeln

Das bringt's

Straßenbahnschienen sind eine Gefahr für Radfahrer:innen. Nicht nur mit dünnen Rennradreifen gerät man beim Kreuzen der Schienen leicht in die Rille und stürzt. Eine Lösung ist das Velogleis, ein Gummiprofil, das die Spurrille ausfüllt und sie so verschließt. Radreifen, aber auch Rollstühle und Fußgänger:innen können sich so nicht mehr in der Schiene verhaken. Für die Straßenbahn ändert sich nichts, sie drückt das Elastomerprofil beim Drüberrollen runter. Danach dehnt sich das Material wieder aus und verschließt die Rille.

Daran hakt's

Noch ist das Gummiprofil zu teuer. In Düsseldorf zum Beispiel testete die Rheinbahn das fahrradsichere Tramgleis. Ein Meter Gummischutz kostete 3.000 Euro, für die 20 Meter lange Testhaltestelle bedeutete das eine Investition von 60.000 Euro. Eine zu hohe Summe für die kurze Haltbarkeit der Gummidichtung. Denn die Tramräder schneiden das Gummi zu schnell auf oder wetzen es ab, woraufhin es aufwendig ausgewechselt werden muss.

Die Firma Sealable aus Thüringen stellt die Gummiprofile her und entwickelte mittlerweile eine dritte Version mit verbessertem Rezept. Die chemische Zusammensetzung wurde verändert und die Gummiprofile abgerundet. So sollen die Profile eine Million Mal von einer Straßenbahn überfahren werden können, bevor sie porös werden. In Basel existiert bereits so eine velosichere Strecke.

Laut Sealable hängt der Preis pro Meter von den Anforderungen ab. Queren nur Radfahrer:innen die Schienen oder auch Autos, schwere Busse oder womöglich Schwertransporte? Je nachdem liegen die Kosten zwischen 300 und 3.000 Euro pro Meter.

Sophie Fichtner

6 Langsamer Auto fahren

Die Idee

Tempo 30 statt 50 als Regelgeschwindigkeit im Ort

Das bringt's

Wenn Autos langsamer fahren, führt das zu weniger Lärm, weniger Energieaufwand, weniger Luftschadstoffen und zumindest etwas weniger CO_2-Emissionen. Und es führt nachgewiesenermaßen auch zu weniger Unfällen mit schwerwiegenden Folgen. Das Umweltbundesamt und auch die Weltgesundheitsorganisation empfehlen deshalb, innerorts Tempo 30 als Standard einzuführen. Welche Erfolge das in puncto Verkehrssicherheit bringen kann, zeigt das Beispiel Helsinki. Seit Anfang 2019 gilt im Zentrum und in Wohngebieten der finnischen Hauptstadt das Tempo 30 – das erste Jahr, in dem dort kein:e Fußgänger:in oder Radfahrer:in in einem Verkehrsunfall zu Tode kam.

Daran hakt's

Die Regelgeschwindigkeit in Ortschaften – also derzeit Tempo 50 – ist in Deutschland auf Bundesebene geregelt. Das FDP-geführte Bundesverkehrsministerium ist aber „nicht überzeugt“ von flächendeckendem Tempo 30. Eine Reform des Straßenverkehrsgesetzes hatte zumindest den Kommunen mehr Spielraum beim Einrichten einzelner Zonen mit geringerer Geschwindigkeit geben sollen. Das scheiterte allerdings am Bundesrat, also am Widerstand der Bundesländer.

Kommunen müssen bisher aufwendig eine besondere Gefahrenlage nachweisen, um streckenweise Tempo 30 einzuführen. Viele Kommunen würden sich mehr Freiheiten wünschen. Die Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeit“ setzt sich zum Beispiel dafür ein. Sie wurde 2021 von sieben Städten gegründet, mittlerweile sind mehr als 1.000 Gemeinden in ganz Deutschland Mitglied.

Susanne Schwarz