
Klimafreundliche Mobilität: Viele Baustellen, wenig Bewegung

Von Axel F. Busse

Peter Altmaier wünscht sich eine wettbewerbsfähige Batteriezellen-Produktion in Deutschland, Markus Söder ein bundesweites ÖPNV-Konzept. Der Wirtschaftsminister und der bayerische Ministerpräsident setzen durchaus unterschiedliche Schwerpunkte, wenn es um die Gestaltung der Mobilität von morgen geht. Einig sind sie sich allerdings in einem Ziel: Der CO₂-Ausstoß muss runter.

Der Saarländer und der Franke waren nicht die einzigen politischen Schwergewichte, die der Berliner Verlag des „Tagesspiegel“ zum diesjährigen „Future Mobility Summit“ aufgeboten hatte. Der frühere Vorsitzende der Grünen, Cem Özdemir, hatte ebenso Gelegenheit, Positionen vor einem überwiegend online zugeschalteten Publikum auszubreiten wie Luisa Neubauer, der erst in jüngerer Vergangenheit als deutsches Gesicht von „Fridays for Future“ Stimme und Popularität zugewachsen ist. Anjes Tjarks, der Hamburger Senator für Verkehr und Mobilitätswende, verstand es geschickt, seine Hansestadt als bundesdeutsche Vorzeige-Kommune darzustellen. Reduzierung des Pkw-Verkehrs bei gezeitigtem massiven Ausbau von Bus- und Bahn-Angeboten sowie 200 Digitalisierungsprojekte für bessere Bedarfsanalysen und Vernetzung sollen dort Kapazitäten für 1,3 Milliarden Passagiere pro Jahr schaffen.

Sie alle, sowie Wissenschaftler, Vorstände von Energie- und Transport-Unternehmen, Verbands- und Kommunalvertreter dürften geahnt haben, dass selbst ein achtstündiger Debatten-Marathon eines nicht zu leisten vermag: Eine Formel zu schmieden, die die gleichzeitige Lösung von Klimaschutz-, Nachhaltigkeits-, Versorgungs- und Mobilitätsproblemen verspricht. Dass die Beiträge vereinzelt von wahlkampfbedingten Verbal-scharmützel durchsetzt waren, machte den erhofften Erkenntnisgewinn nicht einfacher.

Die in mehreren, teilweise parallel ablaufenden Vortrags-, Diskussions- und Chat-Gruppen aufgebaute Veranstaltung versammelte zu Spitzenzeiten rund 2000 Teilnehmer, von denen sich viele online mit Kommentaren einschalteten und mit kritischen Äußerungen nicht sparten. Peter Altmaier zum Beispiel entfachte Gegenwind, weil sich sein Statement allzu deutlich den Fragen der Reduzierung und der Entgiftung des Autoverkehrs widmete – ganz so, als gäbe es im Güter- oder dem Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) keinen Verbesserungsbedarf beim Ausstoß von Treibhausgasen. Wiederholt wurde auch Kritik an der Moderation durch „Tagesspiegel“-Herausgeber Stephan-Andreas Casdorff geübt, der den einen zu ehrerbietig gegenüber bestimmten Politikern, anderen zu ungeduldig mit verschiedenen Antwortgebern erschien.

So schnell verschwindet der Verbrenner nicht

Aus Sicht von Altmaier geht es bei aller Notwendigkeit des Flottenumbaus und der Verbreitung alternativer Antriebsformen darum, Deutschlands Status „als Land, wo die besten Automobile gebaut werden“ zu verteidigen. Der Verbrenner, so ist sich der Wirtschaftsminister gewiss, werde „nicht von heute auf morgen verschwinden“. Es komme allerdings darauf an, die gegenwärtig noch rund achtmal so teuren synthetischen Kraftstoffe zu erschwinglichen Preisen herzustellen und ihren flächendeckenden Einsatz zu organisieren.

Henning Kagermann, der Vorsitzende der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität (NPM), hat hingegen Zweifel, das so genannte E-Fuels einen nennenswerten Beitrag zur Reduzierung der Treibhausgase leisten könnten. Gleichzeitig sieht er bei den alternativen Antrieben für schwere Nutzfahrzeuge noch einen erheblichen Entwicklungsrückstand.

Was die Ladeinfrastruktur für Elektromobile angeht, fordert er eine Flächenabdeckung zwischen 30 und 50 Kilometern sowie mehr Preistransparenz für die Kunden.

Der Ölkonzern BP, vertreten durch seinen Vorstandschef Wolfgang Langhoff, sagte bei der Gelegenheit zu, 500 Schnellladepunkte bis Ende des Jahres an Aral-Tankstellen zu installieren und die Nutzung von Wasserstoff als Energieträger in den eigenen Raffinerien voranzutreiben.

„Mehr Güter auf die Schiene“ sei ein schon gut 50 Jahre altes Postulat, klagte Sigrid Nikutta, doch die Politik habe es seitdem immer wieder vernachlässigt. Die Chefin der Güterverkehrssparte der Deutschen Bahn und vormalige Leiterin der Berliner Verkehrsbetriebe legte überzeugend dar, wie die Umorganisation von Lieferketten die Nutzung der Bahn erhöhen und Lkw-Verkehr reduzieren könnte. Womöglich hätte sie sogar konzeptionelle Eckpunkte genannt, welchen Rahmen die Politik dafür schaffen sollte, nur hatte sie das während ihres Auftritts niemand gefragt.

Die Bahn bleibt unter ihren Möglichkeiten

Für Cem Özdemir ist es keine Überraschung, dass die Bahn unterhalb ihrer Möglichkeiten Güter und Menschen bewegt. Viele große Industrieunternehmen, so die Erfahrung des Grünen-Politikers, hätten „begriffen, worum es geht, nur viele Politiker, die behaupten für sie zu sprechen, leider nicht“. Gleisanschlüsse von Industriestandorten seien abgebaut oder nicht gewartet worden, da sei es kein Wunder, dass immer mehr Diesel-Lkw unterwegs seien.

Zweifel ganz anderer Art treiben Luisa Neubauer um. Sie hält die Bekenntnisse der Automobilindustrie, Teil der Problemlösung sein zu wollen, für nicht glaubwürdig. „Wir brauchen weniger Autos“, ist sie sicher und das laufe nun mal den Geschäftsinteressen der Autokonzerne zuwider. Es seien „Jahrzehnte verplempert“, weil versucht worden sei, Menschheitsprobleme „mit den Mitteln zu lösen, die sie verursacht haben“. Im Hinblick auf kommende Regierungen wünscht Neubauer sich im Amt des Verkehrsministers „Menschen, die nicht verlängerter Arm der Autolobby sind“.

Markus Söder misst dem ÖPNV eine wichtige Rolle bei der Mobilitätswende zu und fordert deshalb einen „Paradigmenwechsel bei der Finanzierung“. Kommunen und Länder könnten das allein nicht stemmen, auch der Bund sei hier in der Pflicht. Das zu erstellende nationale ÖPNV-Konzept solle auch Elektrobusse oder Wasserstoffzüge einbeziehen. Die Reaktivierung von Schienenwegen kleinerer Nahverkehrsstrecken, die in den vergangenen Jahren eingestellt wurden, dürfe kein Tabu sein, wenn man die Autonutzung auf dem Lande reduzieren wolle. Der Frage, ob die CSU nach der Wahl wieder den Verkehrsminister stellen wolle, wich er aus.

Optimistisch und der Zukunft zugewandt gab sich Hildegard Müller. Die Präsidentin des Verbandes der Automobilindustrie (VDA) wies auf die Bedeutung der Konzerne und ihrer Zulieferer für den Arbeitsmarkt hin und pries die Anstrengungen der Branche um den Klimaschutz. Rund 150 Milliarden Euro würden die Mitglieder des VDA in den nächsten Jahren in die E-Mobilität investieren, 150 weitere Elektromodelle auf den Markt bringen.

Darüber hinaus mahnte sie den Ausbau des 5G-Netzes an, der für die Anwendung autonom agierender Fahrzeuge unerlässlich sei. Dass es bei der digitalen Infrastruktur noch große Herausforderungen zu meistern gibt, war während der Konferenz zuweilen auch an der Bild- und Tonqualität zugeschalteter Beiträge ablesbar. (ampnet/afb)

Bilder zum Artikel



Wasserstoff tanken.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Lastwagen sind mit großen Abstand Hauptträger des Güterverkehrs in der EU.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Güterverkehr auf der Schiene.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Deutsche Bahn



Das Fahrrad als Alternative und Ergänzung zum ÖPNV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/pd-f



Bundeswirtschaftsminister Peter Altmaier (li.) bei einer Testfahrt mit Jörg Beyer, Geschäftsführer Produktentwicklung der Ford-Werke im Mustang Mach-E.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford/Friedrich Stark



Hildegard Müller.

Foto: Auto-Medienportal.Net/VDA
