

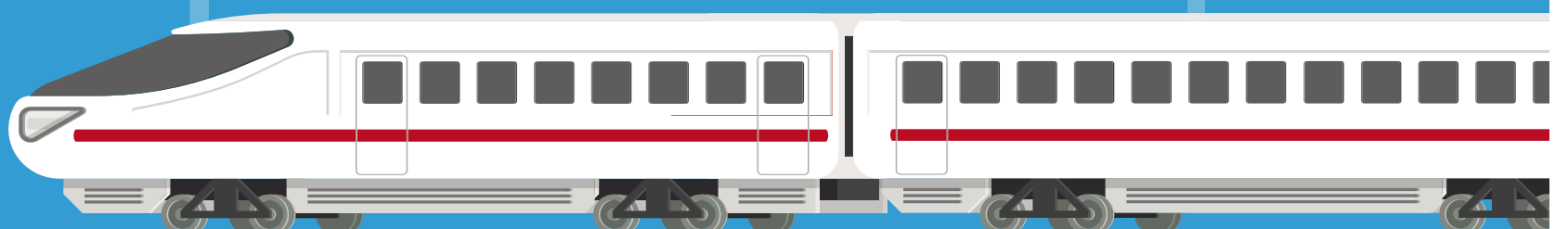
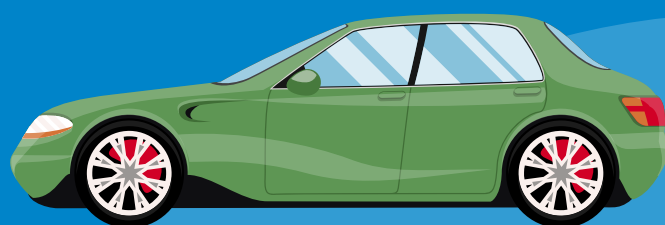
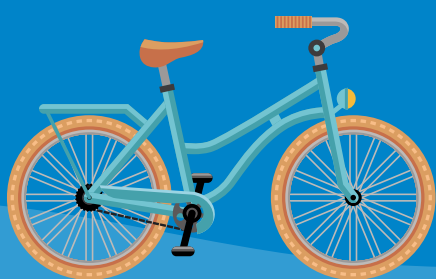
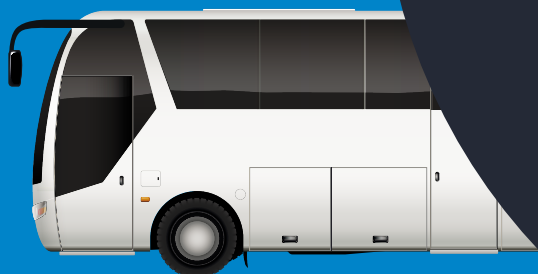
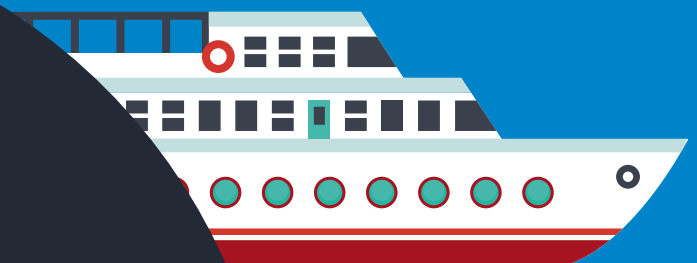
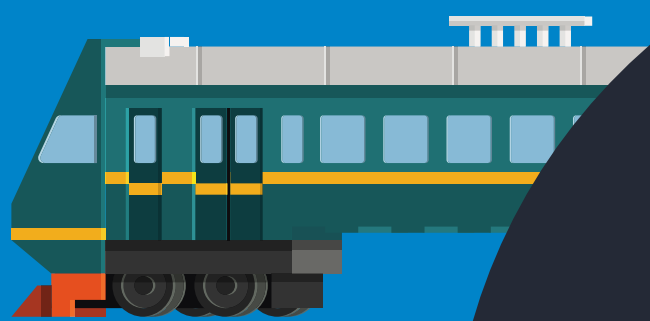
Wem gehört die Stadt? Lösungen für den Kampf um die Straßen

Mobilität

Das große Themen-Spezial



Warum
andere
Länder beim
Verkehr
weiter sind





MOBILITÄT GEHÖRT ZUM MENSCHSEIN

Liebe Leserinnen und Leser,

wenn wir Journalisten die Bedeutung eines Themas betonen möchten, schreiben wir gerne, es zähle zu den „ganz großen Fragen unserer Zeit“. Oft ist das ein wenig übertrieben, beim Thema Mobilität aber ist das Gegenteil der Fall. Die Frage, wie man schnell, sicher und effizient von A nach B kommt, ist nicht nur für unsere Zeit eine große, sondern beschäftigt die Menschen seit Jahrtausenden. Mobilität ist eine Grundvoraussetzung für die Funktionsweise unserer Gesellschaften, womöglich sogar für das Menschsein an sich.

Relativ neu hingegen ist die Frage, wie Mobilität organisiert werden kann, ohne die Umwelt und die Lebensgrundlagen zu zerstören. Zu beidem trägt Mobilität ohne Zweifel bei – und das nicht erst seit gestern.

Die Entwaldung des Mittelmeerraums durch die Römer ist eine der ersten menschengemachten Naturkatastrophen, deren Auswirkungen bis heute spürbar sind. Für Kriegs- und Handelsschiffe, aber auch für Straßen, Gebäude und Minen benötigte das expandierende Reich Unmengen an Holz – und verwüstete im wahrsten Wortsinne ganze Landschaften.

Auch Zeitgenossen blieben die Umweltsünden nicht verborgen. „Ständig wird die Erde gequält, ihrer Erze, ihres Holzes, der Gesteine, des Feuers und des Getreides wegen“, klagte Plinius der Ältere vor gut 2000 Jahren. Die Kritik blieb folgenlos.

Die Art der Fortbewegung hat sich über die Jahrhunderte verändert, ihre negativen Auswirkungen aber sind geblieben – und haben sich mit Erfindung des Verbrennungsmotors massiv verschärft. Ein gutes Fünftel der Treibhausgasemissionen in Deutschland entfällt heute auf den Verkehrssektor. In unserer vom Klimawandel bedrohten Welt ist daher nachhaltige Mobilität das Gebot der Stunde.

„Die Frage, wie man schnell, sicher und effizient von A nach B kommt, beschäftigt die Menschen seit Jahrtausenden.“

Andreas Niesmann ist Wirtschaftschef im RedaktionsNetzwerk Deutschland (RND).



Formulieren lässt sich dieses Ziel mit Leichtigkeit, es zu erreichen aber, ist mühsam. Zwar gibt es inzwischen eine ganze Reihe klimaschonender Fortbewegungs-Technologien, doch sind diese entweder technisch nicht ausgereift (Wasserstoffantriebe), ihrerseits mit großen Auswirkungen auf die Umwelt verbunden (Biokraftstoffe) oder zu teuer (E-Fuels). Und selbst wenn eine Technologie die größten Hürden überwunden hat, bedeutet das noch lange nicht, dass Verbraucherinnen und Verbraucher ihr auch vertrauen, wie der langsame Hochlauf der Elektromobilität zeigt.

In diesem Themenspezial zur Mobilität soll es um all jene Fragen gehen. Wir sind mit kontroversen Thesen in die Recherche gestartet und arbeiten uns an diesen ab. Ist das Auto auf dem Land unverzichtbar? Leben Fahrradfahrer gefährlich? Warum funktioniert die Bahn in Deutschland so schlecht? Warum in anderen Ländern so gut? Unsere Reporterinnen und Reporter sind losgezogen, haben Antworten gesucht und gefunden.

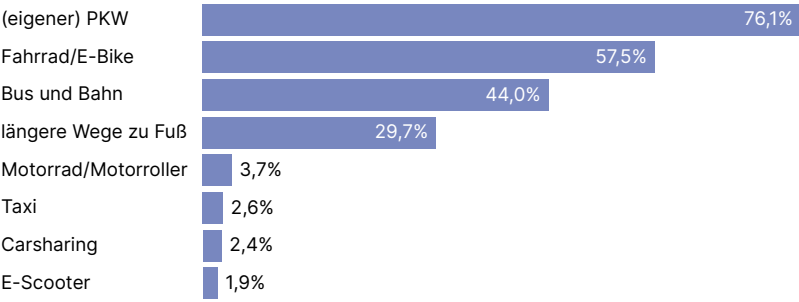
Einige davon finden sie in diesem E-Paper in gebündelter Form. Es geht um Themen mit bundesweiter Relevanz wie den Streit um das Tempolimit, den Kampf um den Platz in den Innenstädten und den Fachkräftemangel im öffentlichen Nahverkehr. Es geht aber auch um die Probleme in Ihrer Region: Um das Dorf, in das kein Bus mehr kommt, um die Kleinstadt, die seit Jahrzehnten auf eine Umgehungsstraße wartet (oder diese verhindern will) und um fehlende Mobilitätsangebote für alte und beeinträchtigte Menschen.

Wir wollen Sie informieren, unterhalten und zum Nachdenken anregen. Nicht nur über eine der „ganz großen Fragen unserer Zeit“. Sondern über ein Menschheitsthema.

Eine spannende Lektüre wünscht
Ihr Andreas Niesmann

Wie bewegen Sie sich fort?

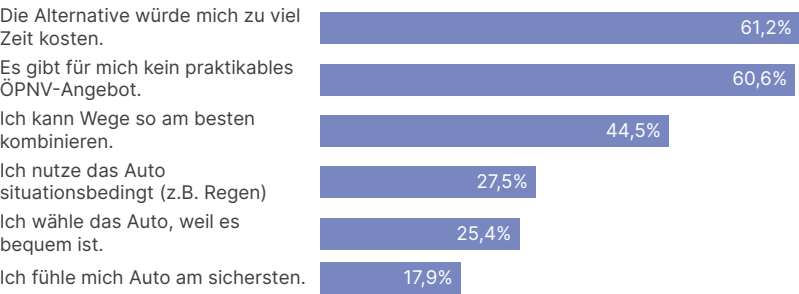
Bundesweit haben 79.849 Menschen diese Frage beantwortet.



Die Umfrage ist nicht repräsentativ. Mehrfachantworten waren möglich.
Grafik: Knoop/RND • Quelle: Umfrage Mobilitätskompass 2025

Bitte nennen Sie die wichtigsten Gründe, warum Sie das Auto für Ihren Arbeitsweg nutzen.

Bundesweit haben 26.060 Menschen diese Frage beantwortet.



Die Umfrage ist nicht repräsentativ. Mehrfachantworten waren möglich.
Grafik: Knoop/RND • Quelle: Umfrage Mobilitätskompass 2025

IMPRESSUM

Herausgeber
RND RedaktionsNetzwerk Deutschland GmbH
August-Madsack-Straße 1
30559 Hannover
Geschäftsführung:
Thomas Düffert, Bernhard Bahners
Registergericht: Amtsgericht Hannover
Registernummer: HRB 209608
Umsatzsteuer-ID gemäß §27a Umsatzsteuergesetz: DE 292199623

E-Mail: info@RND.de
Internet: www.RND.de

Chefredaktion
Chefredakteure: Sven Oliver Clausen, Eva Quadbeck
Mitglieder der Chefredaktion:
Manuel Becker, Stefanie Gollasch

Konzeption und Umsetzung
Claus Baldaur, Manuel Becker, Michael Pohl, Dirk Schmalzer, Kristian Teetz
E-Mail: info@RND.de
Internet: www.RND.de

Für alle Inhalte dieses Angebotes ist verantwortlich i. S. v. § 18 Abs. 2 MStV:
Sven Oliver Clausen, Eva Quadbeck
August-Madsack-Str. 1
30559 Hannover

Anzeigen
Patrick Bludau (verantw.)

Quellenhinweis
Die RND RedaktionsNetzwerk Deutschland GmbH nutzt u.a. Bild- und Textmaterial folgender

Agenturen und Nachrichtendienste:
dpa, AP, epd, Getty Images, imago

Rechtliche Hinweise
Seit dem 9. Januar 2016 gilt die Verordnung (EU) Nr. 524/2013 über die Streitigkeiten (kurz: ODR-Verordnung). Sie dient der Stärkung der Verbraucherrechte. Die Europäische Kommission stellt unter <https://webgate.ec.europa.eu/odr/> eine entsprechende Plattform zur außergericht-

lichen Onlinestreitbeilegung bereit. Unsere E-Mail-Adresse finden Sie oben im Impressum.

Informationen nach dem Verbraucherstreitbeilegungsgesetz (VSBG)
Wir sind zur Teilnahme an einem Streitbeilegungsverfahren vor einer Verbraucherschlichtungsstelle weder bereit noch verpflichtet.

Alle Rechte vorbehalten

Von Maximilian König

An einem Mittwoch, 17.10 Uhr, fährt sich nichts so schön wie der rote Sprinterbus von Martin Stapelbroek. Der Achtsitzer ist bis auf einen Platz belegt, gerade sind drei Mädchen mit Umhängetaschen zugestiegen, hinten sitzt der Azubi vom Krankenhaus, davor die Dame mit dem griechischen Joghurt auf dem Schoß. Im Radio läuft WDR 4, 80er und die größten Klassiker, draußen sind frühlommerliche 20 Grad – und morgen ist Feiertag.

Nur fünf Minuten später muss Stapelbroek doch die Miene verziehen. Zwei junge Männer stehen an der Haltestelle, aber nur einer kann mit. „Danke für Ihr Verständnis“, sagt Stapelbroek zu dem anderen. Später wird er sagen: Der kannte das schon, er musste ihn hier schon häufiger stehen lassen.

Der älteste Bürgerbusverein

Martin Stapelbroek kann da nichts machen. Dank Menschen wie ihm kommen manche Leute hier im westlichen Münsterland überhaupt flexibel ans Ziel. Stapelbroek, 66 Jahre alt, ist Hobby-Busfahrer und zugleich Vorsitzender des ältesten Bürgerbusvereins Deutschlands.

Seit 1985 zeigen sie hier, nahe dem holländischen Enschede, wie Ehrenamt Mobilität auf dem Land sichert. Fünf Tage in der Woche grasen sie vier Gemeinden ab, sammeln Schüler ein, bringen Seniorinnen zum Krankenhaus. Wenn die nicht wären, das sagt schon der erste Fahrgast an diesem Nachmittag, eine Rentnerin, „wäre man hier aufgeschmissen“.

Auf dem Land ist das Auto mit weitem Abstand Verkehrsmittel Nummer eins. In der größten Mobilitätsstudie in Deutschland, im März vom Verkehrsministerium veröffentlicht, gibt fast 60 Prozent der Befragten in ländlichen Regionen an, das Auto täglich oder wöchentlich zu nutzen. Für viele Familien ist das Zweit- oder gar Drittauto selbstverständlich. Das Problem ist die Alternative: Jeder Zweite auf dem Dorf oder in der Kleinstadt empfindet den ÖPNV als mangelhaft, nur drei Prozent sind vollauf zufrieden.

Doch will Deutschland bis 2045 klimaneutral werden, braucht es mehr Leute, die umsteigen – nicht nur in Städten. Auch um Vertrauen in den Staat zurückzugewinnen, wäre ein besserer Nahverkehr essenziell. Wie kann die Verkehrswende auf dem Land gelingen? Müssen die Bürger es am Ende selbst in die Hand nehmen?

In der Region, wo Martin Stapelbroek wohnt, gibt es zwar Buslinien, doch teils liegen mehrere Stunden zwischen den Abfahrten. Deshalb wurden Kreisverwaltung und Anwohner 1985 selbst aktiv. „Bild“ berichtete über die „ungewöhnlichste Buslinie Deutschlands“, betrieben von „Rentnern und Hausfrauen“. Vorbild waren die „Buurtbusse“ hinter der holländischen Grenze: Sie klappern Gegenden ab, die nicht oder nur schlecht an das Streckennetz angebunden sind.

2000 Kilometer in der Woche

Damals wie heute bedienen rund 40 Ehrenamtler rund 40 Haltestellen zwischen Heek und Legden, hin und zurück rund 80 Kilometer, fünfmal am Tag. Macht 2000 Kilometer in der Woche, 100.000 im Jahr. Wonach heute viele ländliche Kommunen streben, ein zusätzliches Fahrtangebot mit Kleinbussen, setzt der Verein seit Jahrzehnten um. Den aktuellen „roten Flitzer“, wie sie ihn hier nennen, segnete der Pfarrer vor der ersten Fahrt.

Zwar gibt es in Deutschland ein dichtes Netz von 230.000 öffentlichen Haltestellen. Doch während Städter nicht mal auf die Uhr schauen müssen, bevor sie zur U-Bahn schlendern, wird weniger als die Hälfte der Stationen auf dem Land stündlich oder häufiger bedient. Das schürt Unzufriedenheit: Die AfD bekommt dort mehr Stimmen, wo Bus und Bahn schlechter angebunden sind, fand Greenpeace jüngst in einer Studie heraus.

Der Bürgerbus hilft als Allheilmittel auch gegen schlechte Stimmung. Um 16 Uhr löst Martin Stapel-

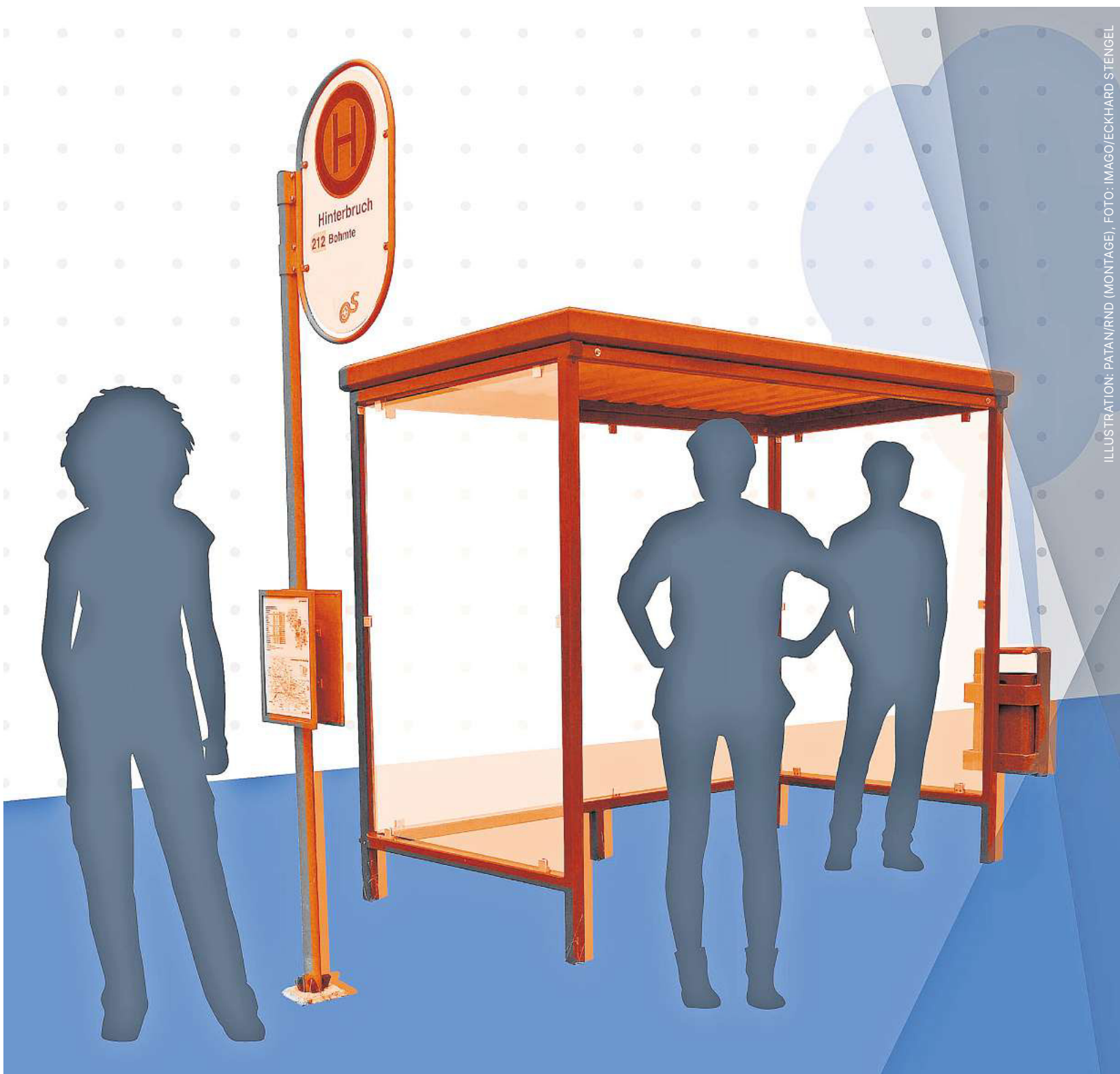


ILLUSTRATION: PATANRND (MONTAGE), FOTO: IMAGO/ECKHARD STENGEL

WENN DIE BÜRGER DEN BUS FAHREN

Sie waren Lehrer, Schlachter, Polizisten, heute fahren sie ehrenamtlich Bus – und sorgen so für Verbindungen im Münsterland, wo vielen ansonsten nur das Auto bliebe. Müssen die Menschen auf dem Dorf die Verkehrswende selbst in die Hand nehmen?



Im Bürgerbus: Der Vereinsvorsitzende Martin Stapelbroek ist einer der Fahrer, die im westlichen Münsterland vier Gemeinden verbinden. FOTO: KÖNIG

broek, kariertes Kurzarmhemd, Bernfried, ebenfalls kariertes Kurzarmhemd, als Fahrer ab. Er nimmt ihn noch ein Stück mit, vorbei an Kuhweiden, Windrädern, einer Schalke-04-Flagge.

„Schon zur Maifahrt angemeldet?“, fragt Bernfried eine Rentnerin, die mit Dackelmischling „Lumpi“ zugestiegen ist. Dann berichtet er von seiner letzten Skat-Partie: „Spiel ich Kreuz 9 aus ...“ Ein Jugendlicher mit dicken Kopfhörern bedankt sich „recht herzlich“ beim Ausstieg.

So wirkt der Bürgerbus gleich doppelt: Er macht die Menschen mobil und bringt sie ins Gespräch. Es soll Fahrgäste geben, die auch mal zum Spaß eine Runde drehen.

Aktuell hat der Bürgerbus 1200 Nutzer im Monat, eine Steigerung von 18 Prozent gegenüber dem Vorjahr. „Das ist unheimlich viel, aber da stoßen wir natürlich irgendwann an Grenzen“, sagt Stapelbroek, der früher als Polizist Einbrecherbanden jagte.

Der Altersdurchschnitt der Fahrer liegt bei 70 Jahren. Manche sitzen fünf, zehn, 35 Jahre hinterm Steuer, arbeiteten früher als Lehrer, Schlachter oder in der Lokalpolitik. Danach kurven sie Tausende Stunden über die Dörfer, gehen einmal im Jahr zum Gesundheitscheck. Damit andere wegkommen, müssen sie fit bleiben. Als Rentner habe man viel Zeit, das Fahren bringe Spaß, sagt Stapelbroek. „Was sind denn zwei Stunden, die man alle zwei Wochen für solch eine Sache opfert?“

Doch sieht so eine langfristige Lösung aus, wenn sich der Staat auf Freiwillige verlässt?

Für die Kommunen jedenfalls sind sie ein Segen. Die Bürgerbusse schließen laut dem Regionalverkehr Münsterland (RVM) „Versorgungslücken“, die von regulären Linien nicht bedient werden könnten, weil die Nachfrage für größere Busse hier zu gering sei. Die Bürgerbusse springen ein und helfen den oft klammen Rathäusern so auch dabei, Personalausgaben zu sparen.

Es fahren immer mehr Rufbusse

Ausgehend von den Pionieren im Münsterland gibt es mittlerweile 500 Bürgerbusvereine in Deutschland, die meisten davon in NRW. Der Bürgerbus reiht sich ein in einen Mix aus On-Demand-Angeboten wie Ruftaxis und -bussen, Car Sharing, Mitfahrbänken.

Die Projekte haben meist putzige Namen, wie Lüttbus, Sprinti oder Rhesi und sollen gerade den Anschluss in ländlichen Regionen verbessern. Während es Anfang 2019 etwa ein Dutzend solcher Angebote gab, sind es laut dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) heute bereits mehr als 120.

Fahrgäste buchen die Fahrten oft per App, steigen mit dem Deutschlandticket ein und lassen sich, wenn möglich, vor der eigenen Haustür absetzen. Angesichts der flexiblen neuen Modelle fordern manche schon das Aus für herkömmliche Landbusse, die in spärlich bewohnten Gegenden teils leer unterwegs sind. Doch eine flächendeckende

Lösung sind die alternativen ÖPNV-Angebote noch nicht. On Demand rentiert sich vor allem in städtischen Gebieten, wo sich viele Menschen pro Fahrt bündeln lassen. Auf dem Land sind die Zusatzangebote nur durch Zuschüsse möglich.

Das gilt auch für die Mutter der alternativen Beförderung, die Bürgerbusse. Durch Fahrkarten lassen sich Sprit, Versicherungen und Reparaturen nicht stemmen. Vom Land kommt Geld für neue Fahrzeuge, die Betriebskosten tragen die beteiligten Gemeinden.

Ohne die RVM gehe es nicht, sagt auch Martin Stapelbroek. Das kommunale Verkehrsunternehmen betreut im Münsterland 25 Bürgerbusvereine, hilft bei der finanziellen Abwicklung, den Routenplänen und übernimmt die rechtliche Verantwortung.

Andernorts läuft die Kooperation weniger stabil. Laut VDV mussten etwa bereits zwischen 15 und 20 Prozent der On-Demand-Angebote mangels Anschlussfinanzierung eingestellt werden; dazu laufen bis 2026 zwei Drittel der Projekte aus. Bei vielen ist unklar, ob es langfristig weitergeht.

Wie gut Dörfer angebunden sind, hängt deshalb von Finanzen und Prioritäten der Kommunen ab. Verpflichtet sind sie nur dazu, Schüler zu befördern. Verkehrsforscherinnen wie Melanie Herget vom „Mobility Lab“ der Uni Kassel sprechen deshalb von einem Flickenteppich in Deutschland.

Wie komme ich zur Hauptachse?

Herget begleitet ein Mobilitätsprogramm des Landwirtschaftsministeriums, das vielversprechende Modellprojekte in ländlichen Regionen analysiert. Ein Schlüssel, sagt sie, sei ein gut ausgebautes Schnellbusnetz mit dichtem Takt und wenigen Zwischenstopps, etwa auf wichtigen Verbindungsstraßen zwischen Mittelzentren. Zu diesen Hauptachsen brauche es flexible „Zubringer-Lösungen“, wie etwa On-Demand-Angebote oder Bürgerbusse.

Entscheidend sei die Reisezeit. Wenn Passagiere mehr als 1,2 oder 1,5 Mal so lange für eine Strecke bräuchten wie mit dem Auto, „dann fahren nur noch diejenigen Bus und Bahn, die wirklich nicht anders können“, sagt Herget.

Vor allem in Metropolen geht der Trend dahin, die „Öffis“ zu digitalisieren und zu vernetzen. Große Hoffnungen ruhen auf autonom fahrenden Kleinbussen. Das würde gegen den chronischen Fahrerangel helfen und vor allem auf dem Land Kosten senken. Ehrenamtler wie Martin Stapelbroek bräuchte es dann nicht mehr. Doch ein vollautomatisches Robotaxi könnte nicht von der letzten Skatrunde erzählen.

Dass es sie irgendwann nicht mehr brauche, daran glaubt er nicht. Zur 40-Jahr-Feier kam der NRW-Verkehrsminister, im Jahr 2024 erhielten sie einen Ehrenamtspreis. Heute lautet die stolze Bilanz: insgesamt neun Busse, vier Millionen gefahrene Kilometer, eine Viertelmillion Fahrgäste – dazu Hunderte Vereinsfeiern und Ausflüge.

Der älteste Bürgerbusverein ist einerseits eine ideale Blaupause für Mobilität auf dem Land, andererseits eine deutschlandweite Ausnahme, die nicht auf jeden Kreis übertragbar ist. Im nordbayerischen Thurnau führen während eines Bürgerbus-Tests nur drei Personen pro Fahrt mit, Projekt abgesagt. Andere Initiativen scheitern am Generationenwechsel.

Bürgerbusse können nur funktionieren, wenn es in einer ländlichen Region guten Zusammenhalt und Ehrenamtskultur gebe, sagt Melanie Herget von der Uni Kassel. So gebe es etwa sehr viel weniger Bürgerbus-Initiativen im Osten, wo sich Bürger während der DDR daran gewöhnten, dass sich der Staat um ein engmaschiges ÖPNV-Netz kümmert. Tief im Westen ist das anders.

Um 17.54 Uhr steigt Martin Stapelbroeks letzter Fahrgast aus. Er muss noch Diesel tanken, die Rechnung reicht er später ein. In der Abendsonne rollt er mit dem roten Flitzer in seine Siedlung zurück, sein Sohn ist zu Besuch. Den Wagen stellt er vorn an der Straße ab. Die nächste Schicht übernimmt sein Nachbar.

DEUTSCHLANDS **BERUFSVERKEHR** IM VERGLEICH: WO DIE MEISTEN MENSCHEN ZUR ARBEIT PENDELN

Ob Berufstätige für ihren Arbeitsweg 2023 mindestens eine Gemeindegrenze überquert haben, variiert stark: Während das in Berlin und Föhr/Amrum nur jeder siebte tut, sind es in Danndorf bei Wolfsburg über 93 Prozent. Ein Vergleich in Grafikform von Christoph Knoop.

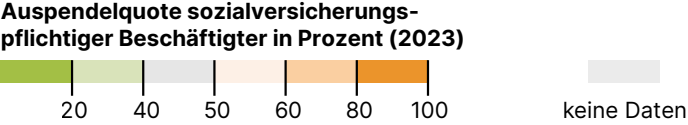
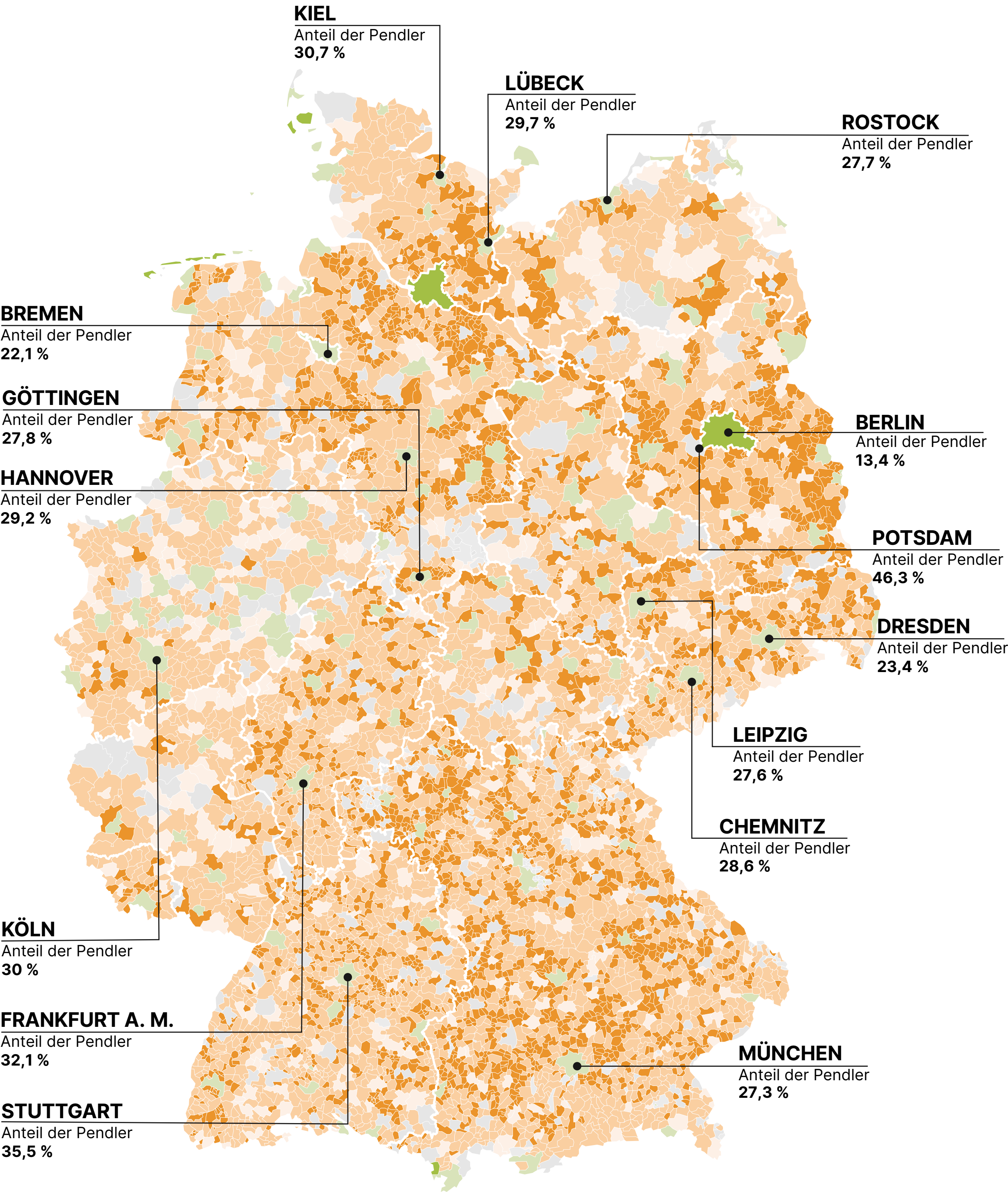




ILLUSTRATION: PATAN/RND (MONTAGE), FOTO: SÖREN STACHE/DPA

WIE KOMMT DIE **BAHN** WIEDER IN DEN TAKT?

Der Deutschen Bahn eilt ein sagenhaft schlechter Ruf voraus. Streckensperrungen, Zugausfälle und Verspätungen verärgern selbst eingefleischte Bahnfans. Doch es gibt einige Stellschrauben, mit denen sich die Zukunft verbessern lässt.

Von Andrea Barthélemy

Der Zug war pünktlich, bot das gewünschte gastronomische Angebot und ich konnte gut digital arbeiten. Wie gerne ich dies von jeder Fahrt schreiben würde!!!“, tippt Matthias Gastel am 29. März in sein digitales Bahn-Tagebuch. Drei Ausrufezeichen!!!

Gastel, Bahnexperte der Grünen im Bundestag, pendelt zwischen Baden-Württemberg und Berlin und macht all seine Fahrgasterlebnisse mit der Bahn öffentlich. So auch bei einer 50 Minuten verspäteten, chaotischen Fahrt nach Stralsund am 12. April: „Manchmal passiert schon vor dem Einstieg so viel, dass ich es mir kaum merken kann, bis ich im Zug sitzen und schreiben kann.“

Die traurige Wahrheit ist: Viele Bahnreisende kennen das so oder ähnlich. Kurzfristig angekündigte Gleiswechsel, oft nur Minuten vor der Abfahrt, machen es Älteren oder Familien schwer, rechtzeitig das neue Gleis zu erreichen. Andere Züge fallen plötzlich komplett aus. Falls dann Ersatzzüge kommen, gelten die Reservierungen nicht mehr. Und wer weitere Strecken fährt und umsteigen muss, nimmt mittlerweile lieber einen Zug früher – als Puffer, um den Anschluss nicht zu verpassen.

Trotz allen Ärgers: Die Bahn hat nach wie vor viele treue Fans, vor allem bei denen, die klimafreundlich unterwegs sein wollen. Sie brauchen weiterhin Geduld. Denn mit Blick auf das Hauptproblem der Misere, das überforderte Schienennetz, gilt trotz der 500 Milliarden Euro im Infrastrukturfonds: Es wird vielerorts erst mal schlimmer werden, bevor es überhaupt besser werden kann. Fünf Stellschrauben, an denen Bahn und Politik nun drehen müssen.

► 1. Strecken fit machen

Etwa 40 weitere Generalsanierungen auf den meistbefahrenen Strecken stehen bis 2035 auf dem Plan. Stand heute, denn jede einzelne soll noch einmal überprüft werden, auch Kritik mehrerer Bundesländer gibt es. Bleibt es dabei, werden dies



„Manchmal passiert schon vor dem Einstieg so viel, dass ich es mir kaum merken kann, bis ich im Zug sitzen und schreiben kann.“

Matthias Gastel (Grüne),
Bundestagsabgeordneter
und Bahn-Blogger

die schmerzhaftesten Baustellen der nächsten Jahre. Ab August wird für neun Monate die 280 Kilometer lange Strecke Hamburg-Berlin komplett gesperrt. Umleitungen sind geplant, für Pendler mit Bussen, für den Güterverkehr über Nebenstrecken. Doch auch diese sind für die anstehenden Mehrbelastungen nicht ausreichend fit, befürchten die privaten Güterbahnen.

Darüber hinaus will die für Schienen und Haltestellen zuständige Bahn-Tochter DB InfraGo künftig regelmäßige Teilsanierungen und wiederkehrende Wartungsarbeiten bündeln und fest eintakten. Bislang wurden diese gerne mal aufgeschoben und dann kurzfristig anberaumt, häufig nur Stunden vor der Ausführung, sodass sie zahlreiche Fahrpläne zerschossen.

Probleme entstehen auf den Strecken auch, weil Ausweichgleise fehlen. Viele wurden im Rahmen der Bahnreform abgebaut – mit der Folge, dass schnellere Züge langsamere nun nicht mehr überholen können. Auch das soll sich ändern:

Mehr Überleitstellen, mehr Gleiswechsellmöglichkeiten.

► 2. Technik aufpeppen

Auch die Modernisierung der Technik gehört zur Streckensanierung – eigentlich. Schritt für Schritt soll das europaweit einsetzbare elektronische Zugsicherungssystem ETCS eingeführt werden. Es ermöglicht, dass Züge in kürzeren Abständen hintereinander einen Streckenabschnitt befahren können. Der Prozess lahm allerdings schon seit Jahren – unter anderem, weil außer den Schienen auch die Loks teuer ausgerüstet werden müssen. Die Bahnindustrie hat jetzt ein Konzept vorgelegt, um schneller und einfacher zum Ziel zu kommen.

Auch in den Stellwerken herrscht bei der Leit- und Sicherungstechnik akuter Nachholbedarf. Im jüngsten Zustandsbericht der DB landeten die etwa 4000 Stellwerke mit der Schulnote 4,12 ganz hinten. Rund die Hälfte der Stellwerke gilt als erneuerungsbedürftig. In den kommenden Jahren sollen etwa 200 die-

ser Anlagen ersetzt werden. Auch hier ist mehr Tempo gefragt. Besserung gibt es immerhin bei den Fahrgast-Infos. Die Bahn AG hat ihre Navigator-App ausgebaut, sodass Reisende idealerweise schon 60 Minuten vor Abfahrt erfahren, wenn ein Zug ausfällt. Auch auf der Website der DB, den vielerorts bereits vergrößerten Bahnhofsanzeigen und den Displays in den Zügen selbst gilt: Es soll früher, verlässlicher und überall gleichzeitig Informationen über Abweichungen geben.

Derzeit werden nur 74 Prozent der Verspätungen, Ausfälle oder Gleiswechsel korrekt und engmaschig vorhergesagt. Bis Ende 2027 soll dies durch KI zu 80 Prozent der Fall sein.

Auch beim Netzzugang in den ICEs ist weiter Luft nach oben. Mittlerweile werden viele Fensterscheiben älterer Fernzüge nachbehandelt, damit die Verbindung zu den Mobilfunkzellen besser wird. 5G ist jedoch noch Zukunftsmusik, und das zuginterne W-LAN ist zwar frei zugänglich, aber oft überlastet, sobald viele Menschen streamen.

► 3. Besser planen und steuern

Hier ist der neue Verkehrsminister Patrick Schnieder (CDU) gefragt. Sein Vorgänger Volker Wissing hat den lange angekündigten Infra-plan, mit dem die Regierung dem Staatskonzern DB AG definierte Ziele vorgeben soll, nur in einer ersten Fassung hinterlassen.

Klare Ziele, ausgerichtet am Deutschlandtakt, langfristige Planung sowie Steuerung von Außen seien jedoch unerlässlich, betont der Thinktank Agora Verkehrswende, der eine Reihe von Bahnfachleuten dazu befragt hat. Kombiniert werden müsse das Ganze mit einer verlässlichen, überjährigen Finanzierung. Dies und eine stärkere Kontrolle durch den Bundestag hält auch die SPD-Verkehrspolitikerin Isabel Cademartori für sinnvoll.

► 4. Personalprobleme lösen

Was die Deutsche Bahn in der Verwaltung an Personal zu viel hat und derzeit schrittweise abbaut, hat sie im Netz und den Zügen zu wenig. Nach wie vor fehlt es an Tausenden Lokführern und denjenigen, die in

den Stellwerken den Bahnverkehr wortwörtlich am Laufen halten.

Auch diese Jobs werden durch Digitalisierung leichter werden. Derzeit jedoch arbeiten Fahrdienstleiter, die neuerdings Zugverkehrssteuerer heißen, in Stellwerken teils noch wie vor 100 Jahren und geben Zugdurchfahrten per Drehschalter frei. Smartphone oder Radio als Ablenkung sind in der Schicht tabu, die Krankheitszahlen hoch. Fällt jemand kurzfristig aus, ist oft keine Vertretung zur Hand – und die Auswirkung auf den Nahverkehr entsprechend groß.

► 5. Gute Preise bieten

Trotz der miesen Pünktlichkeitswerte liegen die Preise der Deutschen Bahn über dem europäischen Durchschnitt: Bei einem Europa-Ranking der Verkehrsorganisation T&E landete sie im Dezember auf Platz 20 von 27. Alternativenanbieter Flixbahn kam im Preisvergleich auf Platz eins. Um Fernzüge günstig nutzen zu können, macht deshalb frühzeitiges Buchen und das Nutzen von Aktionsangeboten Sinn. Auch ab Mitte Juni sind „Sommer-Deals“ zu haben. Da die DB ihre Preise immer stärker dynamisch und nachfrageorientiert gestaltet, lohnt es sich, auf weniger ausgelastete Züge und Zeitfenster auszuweichen.

Für Menschen mit mehr Zeit ist Flixbahn dennoch oft die günstigere Wahl. Gerade hat das Münchner Unternehmen, im Fernverkehr die einzige wirkliche Konkurrenz für die DB, angekündigt, 65 neue Hochgeschwindigkeitstzüge anzuschaffen. Allerdings: Auch diese müssen über dasselbe schlechte und überfüllte Schienennetz.

Ein Erfolg im Regioverkehr ist das Deutschlandticket. Für 58 Euro im Monat sind damit je nach Zählweise 13,5 bis gut 14 Millionen Menschen unterwegs. Vor allem Jüngere, die das D-Ticket als Semesterticket haben, nutzen dessen Möglichkeiten gerne auch bundesweit, wenn kein Zeitdruck besteht. Das geht sogar so weit, dass das langsamere Reisen per Regio dem Fernverkehr Konkurrenz macht – und die DB wiederum mit Angeboten speziell für junge Leute wirbt. Auch bei den „Sommer-Deals“ ist das der Fall.



Erst mal wird's schlimmer: Wegen Bauarbeiten zwischen Hamburg und Berlin – wie hier in Schleswig-Holstein im Sommer 2024 – müssen die Züge ab August für mindestens neun Monate Umwege fahren. FOTO: MARCUS BRANDT/DPA

ITALIEN

Europameister auf Wachstumskurs

Wie sieht der Fernverkehr aus?
Der siebenfache frühere Ministerpräsident Giulio Andreotti hatte einmal gesagt, es gebe zwei Arten von Verrückten: „Die einen halten sich für Napoleon, und die anderen glauben, sie könnten die italienische Bahn sanieren.“ Das war in den Neunzigerjahren, und Andreotti drückte damit aus, was jahrzehntelang in Italien und auch im Ausland als unverrückbare Tatsache galt: Die italienische Staatsbahn ist dermaßen marode, dass jegliche Bemühungen, sie auf Vordermann zu bringen, von vornherein zum Scheitern verurteilt sind. Und doch ist die italienische Bahn saniert worden, und wie. In den einschlägigen europäischen Bahn-Rankings belegt sie seit Längerem Spitzenplätze, meist Platz eins.

Eine Fahrt mit dem Frecciarossa:
Ihr Aushängeschild ist der moderne Fernzug, der Frecciarossa, der mit bis zu 300 Kilometern pro Stunde unterwegs und so leise und vibrationsarm ist, dass er auf den Schienen förmlich zu schweben scheint. Aber seit einigen Jahren befinden sich auch die italienischen Regionalzüge auf Top-Niveau: doppelstöckig, luftgefedert, klimatisiert, sauber, schnell und pünktlich.

Warum klappt das so gut?
Die Wende kam im Jahr 2007 unter dem sozialdemokratischen Ministerpräsidenten und ehemaligen EU-Kommissionspräsidenten Romano Prodi: Er liberalisierte den Bahnverkehr (ohne die Staatsbahn zu privatisieren), neue Anbieter traten auf den Plan, allen voran die vom ehemaligen Ferrari-Chef Luca Cordero di Montezemolo gegründete NTV mit ihrem Superschnellzug Italo. Die Preise purzelten, die Qualität des Angebots stieg: Konkurrenz belebt nun einmal das Geschäft. Der erste „Ferrari auf Schienen“, wie der schicke Italo auch genannt wird, verkehrte 2012 auf der Strecke Rom-Mailand. Heute befahren die Frecciarossa- und Italo-Züge die Strecke im Viertelstundentakt, die Zahl der Passagiere ist seit dem Jahr 2008 auf das Fünffache gewachsen. Der Staat hat gleichzeitig sehr viel Geld in die Hand genommen, um die Bahnhöfe, das Schienennetz, das Rollmaterial und auch den Service zu verbessern. Und Italien investiert weiterhin große Summen in die Bahn. Die Kehrseite der Medaille: Im ganzen Land gibt es ungefähr 1000 Baustellen an den Bahnstrecken, worunter in letzter Zeit mitunter die Pünktlichkeit leidet.



Romano Prodi
FOTO: IMAGO

Dominik Straub



Leise und vibrationsarm: Der italienische Hochgeschwindigkeitszug Frecciarossa im Bahnhof von Bozen in Südtirol. FOTO: IMAGO/ULRICH WAGNER

WAS DIE BAHN VOM AUSLAND LERNEN KANN

Während die Deutsche Bahn in ihrem Heimatland regelmäßig gescholten wird, machen unsere Korrespondenten im Ausland oft ganz andere Erfahrungen. Was machen andere Länder im Schienenverkehr besser als Deutschland? Eine Reise über die Gleise der Welt.

CHINA

Wenn die Zeit im Hochgeschwindigkeitszug wie im Flug vergeht

Wie sieht der Fernverkehr aus?
China verfügt mit über 48.000 Kilometern über das mit Abstand größte Hochgeschwindigkeitsnetz der Welt, bis 2030 soll es sogar 60.000 Kilometer umfassen. Die Züge sind mit bis zu 350 Kilometern pro Stunde nicht nur sehr schnell unterwegs, sondern erreichen zudem auch eine Pünktlichkeitsquote von über 98 Prozent.

Eine Fahrt im chinesischen Hochgeschwindigkeitszug ...
... ähnelt eher einer Flugreise denn einer klassischen Zugfahrt.



Alternative zum Flugzeug: Der Fuxing.

FOTO: IMAGO/IMAGINECHINA-TUCHONG

Zum einen sind die Bahnhofshallen riesige Anlagen, deren Eingänge von Metalldetektoren und Sicherheitspersonal überwacht werden. Das gilt übrigens auch für die Zuggleise: Dort werden erneut die Ausweise und Tickets der Passagiere überprüft. Bereits zehn Minuten vor Abfahrt werden die Schranken zum Bahngleis geschlossen, da hilft auch kein Bitten und Betteln. Wer jedoch erst einmal seinen Sitz erreicht hat, erlebt eine Meisterleistung der Ingenieurstechnik: Wie im Schwebestand düst man auf riesigen

Warum klappt das so gut?
Dass China in weniger als zwei Jahrzehnten das wohl weltbeste Hochgeschwindigkeitsnetz errichten konnte, hat mehrere Gründe: Zum einen hat das Land massive technologische Fortschritte gemacht. Hinzu kommt, dass das Reich der Mitte mit seiner immensen Landfläche und den riesigen urbanen Bevölkerungszentren praktisch wie geschaffen für den Fernverkehr ist. Vor allem aber hat der Staat massiv in das Zugnetz investiert. Tatsächlich ist China Railway, der Betreiber des Zugnetzes, mit umgerechnet fast 800 Milliarden Euro hoch verschuldet.

Fabian Kretschmer

SCHWEIZ

Der vielleicht langsamste Schnellzug der Welt – aber pünktlich!

Wie sieht der Fernverkehr aus?
Die Schweiz ist europaweit Spitzenreiter, was Dichte, Qualität und Nutzung des Schienennetzes betrifft. Regelmäßig wird in das 5300 Kilometer lange, praktisch flächendeckend elektrifizierte Netz investiert. Auch in Hochleistungstrecken wie den Gotthard- und Ceneri-Basistunnel für schnellen Nord-Südverkehr wird viel Geld gesteckt. Davon profitiert auch der Fernverkehr: Stolz 98,6 Prozent der rund 700 Fernzüge pro Tag erreichen pünktlich ihr Ziel.

Fahrten im Glacier-Express und im Bernina-Express ...
... gehören in der Schweiz zu den absoluten Highlights. Erster verbindet als „langsamster Schnellzug der Welt“ seit 1930 die Ferienorte Zermatt und St. Moritz entlang mehrerer Gletscher, auf die man durch das Glasdach beste Aussicht hat. Der Bernina-Express, der ebenfalls Panoramawagen bietet, schlängelt sich durch Weinberge und über Viadukte hinweg bis über 1800 Meter hoch auf den Piz Palù.



Mit Blick auf Alpengipfel: Ein Zug der exzellenten Schweizerischen Bundesbahnen passiert den Zugersee. FOTO: IMAGO/MARKUS MAINKA

Die Strecke zählt zum Unesco-Weltkulturerbe.

Warum klappt das so gut?
Kern des Erfolgs ist der Taktfahrplan, den es in der Schweiz seit 1982 gibt: Er bietet an den vielen Knotenpunkten verlässlich Anschlüsse zur vollen oder halben Stunde. Die Schweizer Bundesbahnen (SBB) setzen zudem auf hohe Kundenorientierung: Der

Swiss Pass etwa ermöglicht es landesweit, neben Zügen auch Busse, Fähren oder Bergbahnen zu nutzen. Zudem gibt es eine verkehrsübergreifende App, die außer Tickets auch Echtzeitdaten zu Verspätungen liefert und passgenau alternative Strecken vorschlägt. Im Schnitt legt jeder Schweizer pro Jahr 2500 Kilometer per Bahn zurück – auch das ist Europarekord.

Andrea Barthélémy

JAPAN

Eine Verbeugung für Sekunden Verspätung

Wie sieht der Fernverkehr aus?
Japans Hochgeschwindigkeitszug Shinkansen gehört zu den schnellsten der Welt: Auf geraden Strecken kommt er auf 450 Stundenkilometer, sodass nur der TGV in Frankreich sowie der in Deutschland entwickelte und in China fahrende Transrapid schneller sind. Größere Städte sowie solche an wichtigen Verbindungspunkten sind durch Shinkansenbahnhöfe angeschlossen, sodass man damit auf der Hauptinsel Honshu in jede Ecke gelangt.

Eine Fahrt im Shinkansen:
Für überregionale Strecken ist der Shinkansen das übliche Verkehrsmittel. Er ist zwar nicht billig – eine Fahrt von Tokio nach Osaka kostet rund 84 Euro. Dafür ist er mit einer Fahrzeit von weniger als zweieinhalb Stunden für eine Strecke von knapp 500 Kilometern sehr schnell. Und man fährt komfortabel: Im Vergleich mit dem ICE haben Fahrgäste deutlich mehr Beinfreiheit. Außerdem ist es in den Zügen in der Regel ruhig – man telefoniert oder lacht nicht laut. Auch die Toiletten sind angenehmer – sauber und ausgestattet mit Duschstrahl-WCs.

Warum klappt das so gut?
Der wichtigste Grund ist im Namen angelegt: Das Wort Shinkansen übersetzt sich ins Deutsche mit „Neue Stammstrecke.“ Zur Einführung des Shinkansen – 1964 zu den Olympischen Spielen in Tokio – waren ganz neue Gleise gebaut worden, auf denen nur Shinkansenzüge fahren. Dieses Prinzip gilt bis heute, weshalb es praktisch nicht zu Verspätungen kommt. Wenn ein Zug mal – was kaum vorkommt – 30 Sekunden Verspätung hat, verbeugt sich das Personal und bittet um Entschuldigung. Und wenn man mal einen Zug verpasst, ist das nicht wild. Bis zur nächsten Abfahrt dauert es meist nicht lang, je nach Stre-



Weltklasse: Ein japanischer Shinkansen wartet in der Großstadt Kyoto am Gleis. FOTO: IMAGO/THONFELD

Von Maximilian König

Wenn Andreas Bialas nach Hause kommt, kann er sich keine Actionreißer anschauen. Lieber was mit Tieren, sagt er, einen trockenen Dokumentarfilm. Einmal hat er beobachtet, wie jemand um 23 Uhr in Gießen zuschlug. Als er sich später vor den Fernseher setzte, lief „The Walking Dead“, die Zombie-Serie. Die fand er nicht so schlimm wie diese „Live-Szene“, die Ohrfeige von Mensch zu Mensch. „Das war schlimmer als Kopf ab und beiß rein.“

Der 56-Jährige ist kein Polizist, er arbeitet auch nicht im Securitybereich. Andreas Bialas ist Zugbegleiter. Einer, der den Job seit fast 30 Jahren mit Freundlichkeit und guter Laune ausfüllt. Der aber auch, so sagt er es, gelernt hat, wann er besser „den Rückzieher“ macht.

Als Schaffner bei der DB Regio hat er viel gesehen: Erste-Hilfe-Einsätze, randalierende Fußballfans, erbrechende Fahrgäste, die Mosel bei Sonnenaufgang. Doch seit einigen Jahren leidet Bialas unter einem gesellschaftlichen Trend, den er nicht nur in seinen Wagen beobachtet. Überall Krisen, Anfeindungen, Anschläge. Seitdem fährt auch Unsicherheit bei ihm mit, bei Fahrkartenkontrollen, am Rande von Fußballspielen und Volksfesten. Er selbst ist Herzpatient.

Zugbegleiter wie Bialas gehören zu den stillen Helden des Alltags: Sie helfen beim Ein- und Ausstieg, geben Anschlüsse und Gleiswechsel durch. Gleichzeitig personifizieren sie die Deutsche Bahn an vorderster Front. Den Frust der Passagiere durch Verspätungen bekommen sie als Erstes ab, gerade in Regionalzügen kontrollieren sie häufig allein die Tickets. Er sei eben der Einzige im Zug, sagt Bialas, der etwas von den Fahrgästen wolle. Eine Fahrt mit einem, dessen Beruf oft übersehen wird – und der doch so viel Spaß machen kann, trotz allem.

Zugbegleiter mit Bodycam

Zum Beispiel während der Fahrt mit dem RB 81 von Koblenz nach Trier, einer der schönsten Zugstrecken im Land. Vor dem Fenster ziehen Weinberge und die Mosel vorbei, in der Bahn sitzen gut gelaunte Touristen mit Sonnenbrillen, Fahrradausflügler, später steigen SchülerInnen und Schüler zu. Eine Schicht wie diese tue ihm „saumäßig gut“, sagt Bialas.

Er läuft grüßend durch den Wagen, nickt die Deutschlandtickets ab, lobt Gäste für ihr „altes Navi“, einen analogen Reiseführer. Bei jedem Halt macht er einen langen Schritt auf die Bahnsteigkante, Blick links, Blick rechts, doch mittwochvormittags steigt kaum jemand zu. Wenn mal wenig los sei, sagt Bialas, kompensiere das den Stress, den er woanders habe. Vor allem in den Ballungsgebieten in NRW oder im Frankfurter Raum. Schwierige Klientel, sagt er. 90 Prozent der Fahrgäste seien nett. Aber: „Das Negative bleibt natürlich hängen.“

Es ist der Grund, warum er neben der obligatorischen Ausstattung in seiner blauen Umhängetasche – Fahrgastrechte, Flyer, Warnweste – noch andere Dinge bei sich trägt: das Pfefferspray am Gürtel, ähnliches Fabrikat, wie es auch die Polizei nutzt. Den „Prio-Ruf“, ein autoschlüsselgroßer Anhänger mit Band, dreimal ziehen, dann schickt die Bahnleitstelle direkt Hilfe zum nächsten Bahnhof. Und, sehr prominent, die Bodycam, ein Apparat im Handyformat an der Brust neben dem DB-Anstecker. Allesamt freiwillige Unterstützungsmittel für Zugbegleiter. Eine Polizistin in Zivil zeigte ihm neulich ihren Ausweis und sagte: Im Unterschied zu ihrer eigenen Ausrüstung fehle ihm nur noch die Schusswaffe.

Früher war er „Meister der Tür“

Bevor Bialas zur Bahn kam, erster Arbeitstag am 1. März 1996, arbeitete der gelernte Konditor als Personenschutz und Außendienstler. Komm zur Bahn, dann geht es dir gut, rieten ihm Verwandte.

Nach vier Monaten „Hauruckausbildung“ fängt er mit 28 Jahren als Kundenbetreuer im Nahverkehr an, wie der Beruf offiziell heißt. Der Joballtag an sich gefällt ihm bis heute: „Du bist frei, du entscheidest.“ Auch wenn sich einiges ver-

Andreas Bialas ist schon seit 1996 für die Deutsche Bahn im Nahverkehr als Kundenbetreuer unterwegs. FOTOS: MAXIMILIAN KÖNIG



HERR BIALAS HAT ANGST

Pfefferspray, Notknopf, Bodycam: Andreas Bialas ist Schaffner – und all dies gehört inzwischen zu seiner Ausrüstung. Seit 30 Jahren beobachtet er in seinen Zügen die Verrohung der Gesellschaft. Und fragt sich: Wo ist der Respekt geblieben?



Ticketkontrolle im Regio: Ein älteres Ehepaar hat noch einen „Stollen“ dabei, so nennt Bialas am Schalter ausgestellte Fahrkarten.

ändert hat: Als er begann, gab es noch lokbespannte Züge und Wochenendtickets für 25 Mark. Fahrgäste rauchten in den Abteilen und später heimlich auf der Toilette. Früher musste Bialas noch die Signale kennen, schwang er die Kelle vor der Abfahrt, war er „der Meister der Tür“, wie er sagt; heute muss er sie nicht mehr manuell öffnen und schließen.

Und dann sind da noch die Fahrgäste. Schuhe auf dem Sitz? „Katastrophe“, sagt Bialas. „Das hat sich vertausendfacht.“ Besonders schlimm sei es bei Novembervetter und Schulkassen, dann gebe es versaute Abteile – „und der Lehrer sitzt daneben und reagiert nicht“.

Überhaupt, die Umgangsformen, ein „Guten Tag“ ist längst nicht mehr selbstverständlich. Auch im RB 81 halten die meisten dem Schaffner ihr Handyticket wortlos vors Gesicht. Aber das ist Bialas allemal lieber, als wenn es unangenehm wird. Zum Beispiel mit aggressiven Radfahrern oder betrunkenen Fußballfans, die Kameras in der Bahn abkleben. „Ätzend“, sei es, wenn sich unter ihnen eine Gruppendynamik entwickle. Spielt etwa Kaiserslautern, gebe es „Remmidemmi“, werde er oft durch den Zug geschoben.

In der Moseltalbahn herrschen heute dagegen „Idealbedingungen“, sagt Bialas. Doch selbst hier, auf der friedlichsten aller Linien, kommt die Frage nach der Sicherheit auf. Der Zug ist etwa eine Stunde unterwegs, da zeigt ein Fahrgast auf Bialas' Brust. „Filmt das mit?“ Nur Video, kein Audio, sagt Bialas zu seiner Bodycam. Und nur, wenn er sie einschaltet. Das Material muss nach 72 Stunden gelöscht werden und allein die Bundespolizei darf es auswerten.

Viel wichtiger ist aber: Der handgroße Apparat stiftet Eindruck. „Ich

sehe, wo die Augenpaare hingehen, es gibt eine andere Reaktion“, sagt Bialas. Der Respekt, der ihm so oft fehlt, sei dann mit einem Mal da.

Die Bahn führte die Bodycams bundesweit im März 2024 im Nahverkehr ein. Zuvor hatten sie sich in regionalen Tests als „sehr deeskalierend“ bewährt. Nun sollen sie das Personal vor Übergriffen schützen. Denn es ist nicht so, dass Andreas Bialas allein wäre mit seinen Sorgen. Seit 2014 hat sich die Zahl der konzernweiten Übergriffe im Jahr von rund 1500 auf mehr als 3000 (2023) verdoppelt. Ein Katalysator waren die Maskenregeln während der Pandemie.

Eine Umfrage der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) ergab, dass 82 Prozent der befragten Kollegen, allesamt mit Kundenkontakt, schon Übergriffe oder Anfeindungen erlebt haben. Mehr als ein Drittel von ihnen fühlt sich auf der Arbeit nicht mehr sicher. Sie gaben an, bespuckt, beworfen, geschubst oder festgehalten worden zu sein. Bialas spricht auch von Angriffen gegen die Psyche.

Hilflos mit leerem Akku

Einen tätlichen Angriff hat er noch nicht erlebt. Aber auch er leidet unter einem mehr und mehr gespaltenen Klima, genauso wie Polizistinnen, Feuerwehrleute, Sanitäter. Zuletzt ergab eine repräsentative Umfrage des Rheingold-Instituts, dass 89 Prozent der Deutschen den Umgang untereinander als zunehmend aggressiv empfinden.

Zurück bleibt ein diffuses Bedrohungsgefühl. Kurz vor seinem Pausenstopp legt er seinen blauroten Schlips ab, ein Clipverschluss hält ihn unterm Kragen zusammen. Früher gab es noch ein Modell zum Binden, den neuen findet Bialas besser. So könne man nicht mehr mit einem

DB-Schlips stranguliert werden. Auch das hat es schon gegeben, Fahrgäste, die an der Krawatte ziehen. Andere werden „getauft“, wie es unter Kollegen heißt, wenn jemand zum ersten Mal von einem Passagier angespuckt wird.

„Die Verrohung ist allgegenwärtig“, sagt Andreas Bialas. „Eine Verkäuferin im Aldi ist jetzt auch mit ganz anderen Sachen konfrontiert als vor 20, 30 Jahren.“

Bialas macht sich Sorgen wegen der Messerangriffe oder wenn er frühmorgens auf dem Weg zum Bahnhof mit seinem holpernden Koffer an schlafenden Gestalten vorbeizieht. Selbst im RB 81, wo sich rechts die Moselschleifen vorbeiwinden und links die Rebstöcke wachsen, denkt er über Gefahr nach: „Wer hier noch aggressiv wird, hat ein anderes Problem“, sagt Bialas.

So wie vor drei Jahren, zwischen Köln und Gladbach, der Fahrgast morgens um 8 Uhr, „solche Pupillen, voll drauf, superaggressiv“. Im vorherigen Zug soll es bereits einen körperlichen Streit mit einem Kundenbetreuer gegeben haben. Kurz nachdem Bialas Unterstützung ruft, steigt der Fahrgast von selbst aus – „sonst weiß ich nicht, wie das ausgegangen wäre.“ Ein anderes Mal ist sein Telefon-Akku plötzlich leer. „Ganz furchtbar. Ich saß im Zug und dachte mir, wenn jetzt jemand kommt, bin ich vollkommen hilflos.“

Kommt es zu Zwischenfällen und Pöbeleien, reagiere er „instinktiv“. Mal laut, mal leise. Auf keinen Fall dürfe man den „Oberlehrer“ spielen. Und bei Aggressionen: „Immer unterste Schiene fahren.“ Er hat da noch eine Geheimwaffe auf dem Handy. Ein Bild von Karl im Strampler, vier Monate alt, Bialas ist sein Großonkel. Wird ein Fahrgast aufmüppig, zeigt er das Foto, um ihn zu beruhigen.

Bialas ist ein Kundenbetreuer, wie ihn sich die Bahn wünscht. Freundliche, vertrauensvolle Stimme, blitzsaubere schwarze Schuhe, Putzzeug hat er immer dabei. Einer, der in den „John-Wayne-Stand“ geht, um das Gleichgewicht zu halten, wenn die Bahn zu sehr ruckelt, der trotzdem schon tausendmal gestürzt ist, „aber nie auf einen Fahrgast“. Der schon mit derart defekten Zügen unterwegs war, dass sich die Türen während der Fahrt öffnen ließen, der aber trotzdem nicht über die Bahn meckert. Wenn das WC kaputt ist, trinkt er eben weniger, damit er nicht aufs Klo muss. Zum Ausgleich bastelt er zuhause an seiner Carrerabahn.

Die Deutsche Bahn ist auf Quereinsteiger wie ihn angewiesen. Rund 5000 Kundenbetreuer arbeiten im Nahverkehr für den Konzern, die Vorständin für den Regionalverkehr nennt sie „das Rückgrat für den Bahnverkehr“. Sie erleichtern den Alltag für Millionen Fahrgäste.

Jeden Abends zurück „ins Nest“

Zwar gibt es eine Ausbildung zum Kundenbetreuer, doch die Bahn setzt vor allem auf Menschen aus anderen Berufen. Darunter frühere Lokführer, Binnenschiffer. Manche kommen gar aus dem Ruhestand zurück. Im Vorteil sind Serviceexperten wie Stewardessen, Fachkräfte aus dem Hotel- und Gastrogewerbe. Alle bekommen eine kurze Ausbildung und schnell Gehalt. Doch der Job ist auch anstrengend.

Um kurz vor 13 Uhr merkt Bialas „ein bisschen Rücken“. Da ist er schon rund fünf Stunden unterwegs, dutzende Male von einem Zugende zum anderen gelaufen. Während der Fahrt sind maximal fünf Minuten Pause erlaubt. Wenn er drei Wochenenden arbeitet, bekommt er eins frei. Was ihm gefällt, ist der sichere Arbeitsplatz, das Geld komme immer pünktlich, die Bahn achte auf Überstunden und Ruhezeiten. Und im Nahverkehr kehre er jeden Abend nach Hause „ins Nest“ zurück. Fast alles gut also – wenn er die Bodycam und Sorgen nicht mit sich herumtragen müsste.

Um 14.36 Uhr fährt der RB81 wieder in Koblenz ein, Feierabend. Bialas zieht den schwarzen Rollkoffer mit Zahlenschloss durch den Bahnhof. Wie sehr beeinträchtigt ihn die unschwellige Furcht? Angst, sagt er zum Abschluss, könne auch hilfreich sein. „Gucken Sie mal ins Tierreich!“ Morgen wird er um 4.30 Uhr aufstehen, seine Schicht beginnt um 5.30 Uhr. Andreas Bialas hofft, dass es ruhig bleiben wird.



ILLUSTRATION: PATAN/RND (MONTAGE), FOTO: IMAGO/MAKOT

WUSSTEN SIE DAS?

Von Nora Kneer

Am Stau vorbeiradeln oder zu zweit auf der Straße nebeneinander fahren – dürfen Radfahrerinnen und Radfahrer das? Fest steht: Wer auf dem Fahrrad gegen Verkehrsregeln verstößt, kann unter Umständen seinen Autoführerschein mit Punkten in Flensburg belasten oder sogar verlieren. Und selbstverständlich kann Fehlverhalten auf dem Fahrrad zu Verwarn- oder Bußgeldern führen. Hier sind zehn wenig bekannte Regeln für eine sichere Fahrt.

► 1. Darf ich auf der Straße fahren, wenn dort der Belag besser ist?

Auf der Straße zu fahren, ist laut Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) nicht untersagt. Wenn aber ein Radweg vorhanden und als Benutzungspflichtig ausgeschildert ist (blaues Schild und weiße Zweirad-Silhouette), müssen Radfahrerinnen und -fahrer diese benutzen. Eine Ausnahme gibt es nur, wenn der Weg nicht nutzbar ist. Zum Beispiel, weil Autos darauf parken, Schlaglöcher eine Gefahr darstellen oder eine Baustelle ihn blockiert. Ein holpriger Belag reicht nicht aus.

► 2. Darf ich neben anderen auf der Straße fahren?

Was viele nicht wissen: Nebeneinander zu fahren ist auf der Straße

Darf ich auf dem Fahrrad ganz kurz den Gehweg benutzen? Oder gegen die Fahrtrichtung in eine Einbahnstraße abbiegen? Manche Verkehrsregeln fürs Radeln sind nicht unbedingt allen bewusst.



Mindestens eine Hand muss stets den Lenker berühren.

erlaubt. Zumindest, wenn dadurch keine anderen Verkehrsteilnehmer behindert werden. In zwei Ausnahmen ist es immer erlaubt: Auf Fahrradstraßen und, wenn mindestens 16 Personen als Gruppe auf Fahrrädern unterwegs sind.

► 3. Darf ich rote Ampeln ignorieren?

Nein, natürlich ist das nicht erlaubt – oder vielleicht doch? Es gibt eine Sonderregelung, die nur echte Radfahrer-Nerds kennen. Auch dabei lautet die magische Zahl 16. Denn sobald so viele Personen gemeinsam radeln, zählen sie als ein Verband. Dieser Verband darf geschlossen über die Straße fahren. Wenn eine grüne Ampel währenddessen auf Rot umschaltet, obwohl ein Teil des Verbands noch nicht über die Straße gefahren ist, dürfen diese Personen trotzdem mit der Gruppe gemeinsam weiterfahren. Diese Regel kommt zum Beispiel bei der regelmäßigen Fahrraddemo „Critical Mass“ in verschiedenen deutschen Städten zum Einsatz.

► 4. Darf ich mit Kopfhörern Musik hören?

Meistens schon. Das Handy in die Hand zu nehmen ist allerdings tabu, das kann 55 Euro kosten. Ebenso verboten ist es, sich von einem Smartphone ablenken zu lassen, das in einer Halterung am Rad montiert ist. Musik zu hören ist dagegen in Ordnung, solange diese nicht so laut ist, dass sie Signale von Polizei oder Krankenwagen übertönen würde. Dafür gibt es sonst ebenfalls ein Verwarngeld: 15 Euro.

► 5. Darf ich kurz den Gehweg mit benutzen?

Nein, wenn es nicht anders ausgeschildert ist. Der Gehweg ist nur für Menschen reserviert, die zu Fuß unterwegs sind. Wer dort auf dem Rad von der Polizei erwischt wird, muss mit 55 Euro Bußgeld rechnen. Wenn andere dabei gefährdet werden, steigt die Strafe auf 80 Euro, und wer Schaden verursacht, muss 100 Euro löhnen. Eine Ausnahme: Kinder (jünger als elf Jahre) dürfen allein und gemeinsam mit einer Be-

gleitperson (älter als 16 Jahre) auf dem Gehweg radeln. Bis zum achten Geburtstag müssen Kinder sogar den Gehweg oder einen baulich abgetrennten Radweg nehmen – ein Streifen auf der Straße reicht nicht.

► 6. Darf ich vor einer Ampel an wartenden Autos rechts vorbeifahren?

Ja, Radfahrende dürfen in dieser Situation ausnahmsweise rechts überholen. Aber nur, wenn sie zwischen Autos und Bordstein vorbeifahren. Die Personen im Auto müssen aber nicht genügend Platz dafür freilassen. Zwischen zwei Schlangen an Fahrzeugen hindurchzufahren, ist nicht erlaubt.

► 7. Darf ich ein Schild mit der Aufschrift „Radfahrer absteigen“ ignorieren?

Ja. Dieses Schild zählt laut Verkehrszeichenkatalog als Zusatzschild und ist in der StVO nicht als amtliches Verkehrszeichen geführt. Steht es allein, darf es ignoriert werden. Häufig kommt es in Verbindung mit anderen Schildern vor, und kann deren Wirkung verändern. Die Empfehlung „Radfahrer absteigen“ kann außerdem als Warnung interpretiert werden, und in der StVO ist ausdrücklich geregelt, dass Verkehrsteilnehmer aufeinander Rücksicht nehmen müssen. Wer hier mit dem Fahrrad in einen Unfall verwickelt wird, könnte allerdings vor Gericht schlecht dastehen.

► 8. Darf ich freihändig fahren?

Tatsächlich ist es verboten, freihändig zu fahren. Mindestens eine Hand muss stets den Lenker berühren. Sonst drohen fünf Euro Bußgeld.

► 9. Darf ich in Einbahnstraßen gegen die Fahrtrichtung radeln?

Nein. Einbahnstraßen gelten für alle Verkehrsteilnehmer, Radfahrerinnen sind hier nicht ausgenommen. Manchmal zeigt ein Zusatzschild aber „Radfahrer frei“, oder die Abbildung eines Fahrrads mit zwei Pfeilen in entgegengesetzten Richtungen an. Dann herrscht freie Fahrt in beide Richtungen. Das kommt nur bei Einbahnstraßen vor, in denen die Höchstgeschwindigkeit maximal 30 Kilometer pro Stunde beträgt, und die Fahrbahn eine Mindestbreite erfüllt.

► 10. Darf ich auf Fahrradstraßen immer zuerst fahren?

Nein, Vorfahrt haben Radfahrerinnen und -fahrer auf einer Fahrradstraße nicht automatisch. Es gelten auch dort die ganz regulären Vorfahrtsregeln. Auf Fahrradstraßen steht Radfahrerinnen und -fahren allerdings die Fahrbahn in ihrer gesamten Breite zur Verfügung. Autos, Motorräder oder vergleichbare Verkehrsmittel dürfen dort nur fahren, wenn es ihnen ein Zusatzschild erlaubt. Und auch dann dürfen sie maximal mit Tempo 30 unterwegs sein.



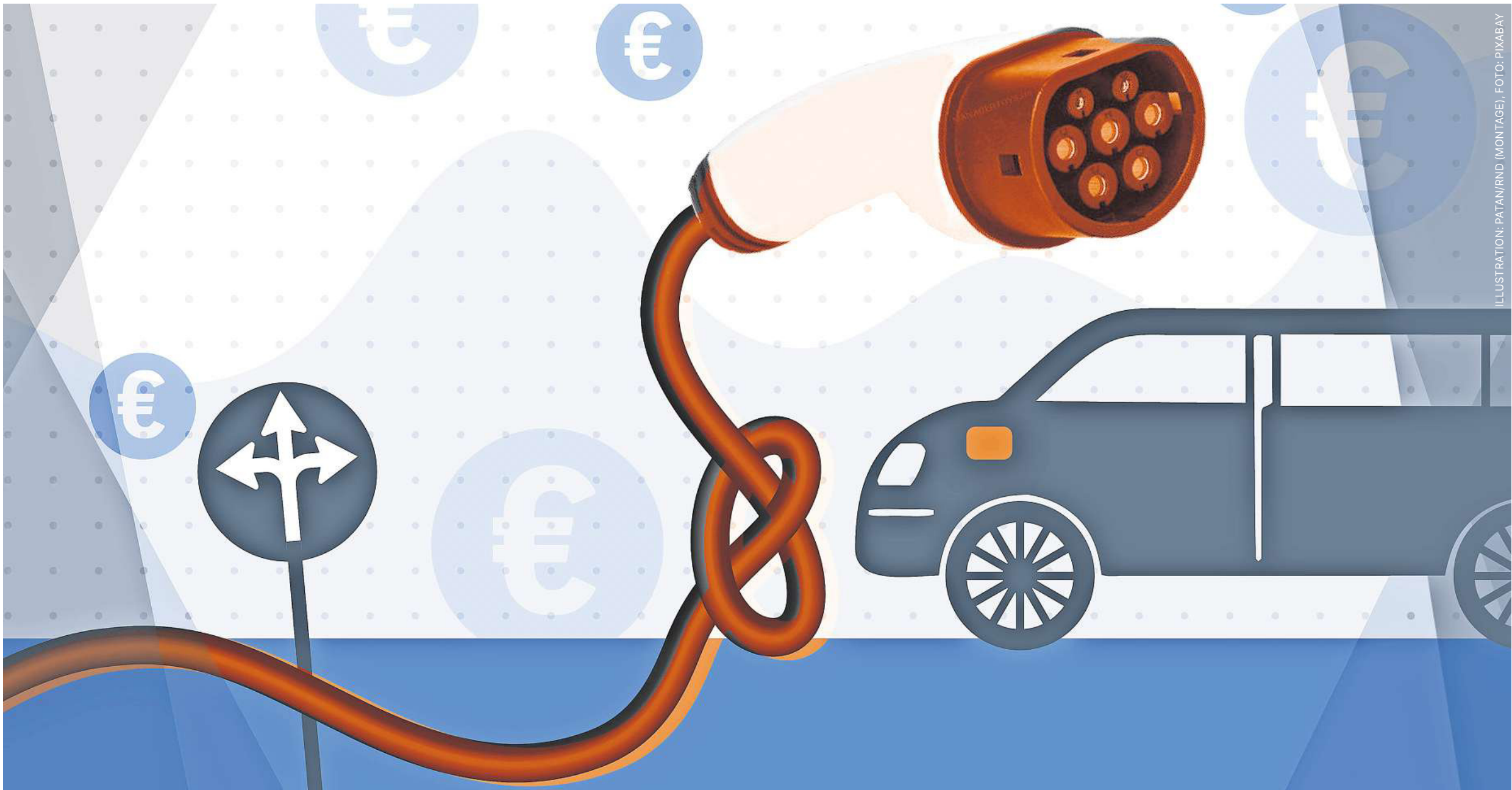
Klare Regel: Ist der Radweg mit dem blauen Schild gekennzeichnet, dann dürfen Radfahrer nur dort und nicht auf der Straße fahren. FOTO: ARNE DEDERT/DPA



Mehr als 16: Bei der Fahrraddemo Critical Mass fahren teilweise mehrere Hundert Menschen als sogenannter Verband. FOTO: FRANK RUMPENHORST/DPA



Radfahrer absteigen! Nördlich von Rothenburg in Sachsen ist der Oder-Neiße-Radweg so stark beschädigt, dass ein Schild davor warnt. FOTO: ANDRÉ SCHULZE



MIT VOLLGAS ZURÜCK

Von Stefan Winter

Es ist noch nicht lange her, da schienen die Dreißigerjahre sehr weit weg zu sein. Es blieb noch Zeit für zwei Modellgenerationen eines typischen Personenwagens, um eine Revolution zu vollenden. Also warfen Automanager Jahreszahlen in den Raum, die den unwiderruflichen Anbruch der neuen Zeit markieren sollten.

Irgendwann zwischen 2030 und 2035 würden sie nur noch Autos mit Elektroantrieb verkaufen. Nicht nur in der Europäischen Union, wo der Fahrplan ohnehin politisch festgelegt ist, sondern weltweit. So fern waren die Zweifel, dass Jaguar gleich Fakten schuf: Die Briten setzten die Produktion von Verbrennern komplett aus und beschränkten sich auf die Ankündigung des elektrischen Type 00 im nächsten Jahr. „Mutig. Unerwartet. Furchtlos.“ soll er werden.

Furchtlos waren die Autohersteller, das Unerwartete passierte, und der Mut ist ihnen vergangen. Denn die Kunden zogen nicht mit, der Absatz elektrischer Autos hinkt weit hinter den Zielen her. Im Jahr 2024 schrumpfte er vor allem in Deutschland und Frankreich sogar drastisch. Der Anteil rein elektrischer Autos lag europaweit nur bei gut 13 Prozent – viel zu wenig, um die ambitionierten Ziele zu erreichen.

Jetzt wird ein Plan B gesucht, „B“ wie „Brückentechnologie“ – wobei niemand genau weiß, wie weit die Brücke reichen muss. In den Reden der Konzernchefs jedenfalls ist jetzt viel von Flexibilität und Technologievielfalt die Rede. Ein „breites, flexibles Produktportfolio über alle Antriebsvarianten“ verspricht etwa VW-Konzernchef Oliver Blume. Mercedes-Kollege Ola Källenius will Alternativen zum reinen E-Auto bieten, „wenn die Nachfrage da ist, bis deutlich in die 2030er Jahre“. Oliver Zipse darf sich bestätigt fühlen: Der BMW-Chef hat der Elektrofixierung nie getraut.

Vielen fehlt das Vertrauen

„Das Vertrauen unter den Autokäufern in die Elektromobilität ist insgesamt noch nicht hoch genug“, sagt Constantin Gall, Mobilitätsexperte der Unternehmensberatung EY. Das ist auch der Politik nicht entgangen, und so lief monatelang die De-

Die Elektromobilität kommt nur zäh in Gang. Verzweifelt suchen Autobauer nach Brücken in die vollelektrische Zukunft und entdecken auch totgesagte Technologien wieder.



Die Elektromobilität steht nach dem Aus der Ampelregierung vor einem neuen Aufschwung, getrieben durch attraktivere Preise.

Ferdinand Dudenhöffer,
Marktforscher

batte um das „Verbrennerverbot“ der EU – die noch nicht wirklich beendet ist. Die Ziele für die nächsten beiden Jahre sind zwar gelockert worden, sodass den Herstellern Strafen für zu hohe CO₂-Werte erspart bleiben. Beim Jahr 2035 bleibt es aber fürs Erste: Dann sollen Neuwagen in Europa kein CO₂ mehr ausstoßen.

Doch zwei nicht ganz unwichtige Fragen sind offen: Werden auch nach 2035 Verbrennungsmotoren zulässig sein, die ausschließlich klimaneutral hergestellte E-Fuels konsumieren? Die EU-Richtlinie macht das möglich, aber bisher gibt es weder ein technisches Regelwerk dafür, noch den Sprit in ausreichender Menge. Und bleibt es überhaupt bei 2035? In den nächsten Monaten soll überprüft werden, ob die Voraussetzungen für einen Umstieg europaweit rechtzeitig geschaffen werden können.

All das macht die Lage für Hersteller nicht übersichtlicher. Statt großer Visionen und selbstbewusster Zeitpläne sind jetzt Pragmatismus und Übergangslösungen gefragt. Die größten Kaufhindernisse sind hinlänglich bekannt. „Es gibt noch viele Vorurteile rund um die Themen Batterie-Haltbarkeit, Reichweite, Ladenetz oder auch Ladegeschwindigkeit“, sagt EY-Experte Gall. Hinzu kommen hohe Preise und nicht selten ein langweiliges Design der E-Autos.

Zuerst wird also gesucht, was den Kunden die Reichweitenangst nimmt und trotzdem den CO₂-Ausstoß senkt. So kommt der bekannte und eigentlich schon totgesagte Plugin-Hybrid wieder zu Ehren, die Kombination von Verbrennungs- und Elektromotor. Die Akkus werden aufgerüstet und reichen inzwischen teilweise für 100 Kilometer elektrisches Fahren.

Im Kern allerdings bleibt der Hybrid ein elektrisch aufgelisteter Verbrenner, und in den wollen die Hersteller eigentlich nichts mehr investieren. Weit in die Zukunft reicht der Hybrid nur, wenn E-Fuels erlaubt werden und im großen Stil verfügbar sind.

Der synthetische Sprit wiederum ist heftig umstritten. Um als klimaneutral zu gelten, müsste er mit Ökostrom hergestellt werden, und der bleibt auf absehbare Zeit knapp und teuer. Selbst in der Autobranche plädieren viele dafür, ihn ähnlich wie grünen Wasserstoff dort zu verwenden, wo Batterien keinen Sinn ergeben – in Flugzeugen, Schiffen, Industriebetrieben. Befürworter sehen dagegen in E-Fuels ein Mittel, auch den CO₂-Ausstoß alter Verbrennungsmotoren zu senken.

In der allgemeinen Ratlosigkeit taucht plötzlich ein alter Bekannter wieder auf: der Range Extender. Vor einem Jahrzehnt fand man diesen Antrieb in Autos wie dem Opel Ampera und dem BMW i3. Schon damals galt er eher als mühsamer Zwischenschritt: Ein Verbrennungsmotor treibt einen Generator an, der eine Batterie lädt, die einen Elektromotor speist, der die Räder antreibt. Und der Laie fragt sich: Warum das alles? Schließlich steht am Anfang der Kette trotz allem ein Verbrenner.

Chinas Range Extender

Den Chinesen blieb es vorbehalten, den Charme des Konzepts neu zu entdecken: Er lässt sich leicht mit einer Elektroplattform kombinieren. Während beim Plugin-Hybrid ein konventioneller Verbrennungsmotor mit einem kleinen E-Antrieb kombiniert und aufwendig abgestimmt wird, geht der Range Extender das Thema aus der anderen Richtung an: Ein Elektroauto bekommt einen kleinen Verbrennungsmotor als „Notstromaggregat“.

Das ist nicht nur technisch erheblich einfacher, sondern für die chinesischen Hersteller auch die nächstliegende Lösung. Viele von ihnen sind von vornherein mit Elektroautos gestartet und können jetzt vorhandene Plattformen nachrüsten.

So wiederholt sich, was westliche Automanager schon vor einigen Jahren erlebten. Kurz nach der Pandemie kamen sie mit der Erkenntnis aus China zurück, dass die E-Mobilität dort viel weiter fortgeschritten war, als sie gedacht hatten. Jetzt

stellen sie fest, dass der Range Extender dort seine Renaissance erlebt und möglicherweise auch eine Idee für Europa und die USA wäre.

Auch hier sind die Elektroplattformen für viel Geld entwickelt und sollen schnell auf hohe Stückzahlen kommen. Bisher sind unter den etablierten Herstellern nur Nissan und Mazda mit solchen Konzepten unterwegs, vermutlich vor allem wegen des unzureichenden Stromnetzes im heimischen Japan.

Europa muss nachziehen

Jetzt haben viele Entwicklungsingenieure neue Prüfaufträge: Für welches Modell kommt der Range Extender in Frage? Und wie viel Geld lässt sich sparen, weil die Batterie damit kleiner ausfallen kann? Welche Kundengruppen sind offen für das Konzept?

VW-Leute haben stets das Beispiel ihrer neuen US-Marke Scout zur Hand: Die Geländewagen sollen rein elektrisch kommen, aber die Bestellungen ballen sich bei der eilig nachgeschobenen Version mit Range Extender. Für 2026 ist das Konzept in China geplant, und in der Hauptversammlung machte Blume jüngst Aktionärinnen und Aktionäre damit bekannt: „Unsere rein elektrischen Produkte können künftig zudem mit Range Extendern gekoppelt werden.“

„Rein elektrisch“ ist das Zauberwort, denn dorthin führt die Technologiebrücke. Es ist inzwischen einiges in Gang gekommen, zum Beispiel beim Ausbau des Ladenetzes in vielen Ländern. In Frankreich ist sogar schon bidirektionales Laden möglich, also auch die Einspeisung von Strom aus einer vollen Batterie ins Netz.

Es wird wieder über Fördermodelle nachgedacht, und die Hersteller tun selbst einiges, um Elektroautos bezahlbarer zu machen. Laut einer aktuellen ADAC-Liste bieten die Stellantis-Schwester Opel, Citroen und Fiat inzwischen elektrische Kompaktwagen zu Einstiegspreisen unter 30.000 Euro, auch Renault, Mini und Hyundai unterbieten die Preisschwelle. Möglich machen es vor allem die sogenannten LFP-Batterien. Sie brauchen weniger teure Rohstoffe als Lithiumionen-Akkus, haben bei der Leistungsfähigkeit aber aufgeholt.

Gleichzeitig helfen gestiegene Rabatte, den Absatz anzukurbeln. Was geht, zeigte die Branche An-

fang dieses Jahres: Einen „großen Rabattsprung“ konstatierte das Center Automotive Research im April. Für die 20 wichtigsten E-Modelle gebe es im Schnitt rund 17 Prozent Nachlass. Damit sei die Differenz zum Verbrenner wieder etwas geschrumpft. Die Offensive zeigte Wirkung: Gegenüber dem Vorjahresmonat hat sich der E-Auto-Abatz im April in Deutschland nahezu verdoppelt, der Anteil kletterte auf fast 19 Prozent.

„Mit dem April ist die Hemmschwelle für höhere Rabatte bei Elektroautos gefallen“, schreibt Marktforscher Ferdinand Dudenhöffer und verbreitet Optimismus: „Damit steht die Elektromobilität nach dem Aus der Ampelregierung vor einem neuen Aufschwung, getrieben durch attraktivere Preise.“

Viele Modelle sind langweilig

Dafür braucht es allerdings auch attraktivere Modelle. Autos werden – zumal angesichts der aufgerufenen Preise – auch mit dem Bauch gekauft, und den haben die Hersteller mit vielen Modellen nicht erreicht. Langweilig sind sie oft geraten, getrieben von dem Plan, möglichst viele Menschen zu erreichen. Auch deshalb fühlten sich wohl enttäuschend wenige angesprochen.

Volkswagens ID-Serie scheint erst mit dem ID.7 in Fahrt zu kommen, Mercedes-Benz stieß mit dem Design von EQS und EQE auf wenig Begeisterung, und Ford verschreckte treue Markenfans mit einem elektrischen Ford Capri, der außer der Farbe wenig mit seinem Urahn aus den Siebzigern gemein hat.

In wenigen Monaten bietet sich die Chance, ein paar Versäumnisse auszubügeln. In München versammelt sich die Branche zur IAA, und nachdem die Besucher vor zwei Jahren vor allem mit Plänen bekannt gemacht wurden, darf man jetzt auf Greifbares hoffen. Mercedes-Benz zum Beispiel zeigt seinen CLA, BMW die „Neue Klasse“ und Volkswagen den ID.2.

Nächstes Jahr werden sie zu kaufen sein, vier Jahre bevor die Dreißigerjahre beginnen. Aber die Konzerne werden ihnen auf den Messständen sicherheitshalber ein paar Alternativen zur Seite stellen, etwas Verbrenner, viel Hybrid, vielleicht vereinzelt Range Extender.

Und eines wird sicherlich niemand mehr machen: ein Ablaufdatum nennen.

Von Birgit Holzer

Paris ist für eine Überraschung gut – nicht einmal, nicht zweimal, sondern immer wieder. Bei jedem Besuch in einem Viertel der französischen Metropole, das man ein paar Wochen oder Monate nicht gesehen hat, bietet sich eine neuerliche Veränderung. Vor dem Rathaus wie auch am Place du Colonel Fabien im Nordosten entstehen „Stadt-Wälder“ mit insgesamt 250 neu gepflanzten Bäumen. Der bisher asphaltierte Platz am Trocadéro, von dem sich ein direkter Blick auf den Eiffelturm am gegenüberliegenden Seine-Ufer bietet, wird begrünt, die dazwischenliegende Brücke Pont d'Iéna für den Autoverkehr gesperrt.

Seit Jahren unterliegt die Stadt einem permanenten, deshalb nicht weniger spektakulären Wandel. Alle paar Wochen taucht ein weiterer Radweg auf, während der Raum für Autos kontinuierlich schrumpft.

Für Verblüffung sorgte es noch, als während der Corona-Pandemie 2020 ausgerechnet die Rue de Rivoli für den Autoverkehr (mit Ausnahme von Taxis, Bussen, Kranken- und Feuerwehrwagen sowie Anwohnern) gesperrt wurde – eine der Hauptachsen im Zentrum, drei Kilometer lang, die am Louvre vorbei bis zum Concorde-Platz führt: So weit also wagte sie zu gehen, die Bürgermeisterin Anne Hidalgo?

Radspuren auf den Avenues

Sie ging sogar noch weiter, denn was zunächst als Experiment galt, ist zur Dauersituation geworden. Hier können sich Radfahrer regelrecht austoben, so viel Platz haben sie. Zu Stoßzeiten überwachen Polizisten die Einhaltung der Verkehrsvorschriften. Wie viele Fußgänger, ausgenommen regeltreue deutsche Touristen, haben auch Radfahrer in Paris die Tendenz, eine rote Ampel eher als unverbindliche Empfehlung anzusehen denn als strikte Anweisung.

Doch anders als die Flaneure zu Fuß werden sie durchaus sanktioniert. Inzwischen gibt es auch gesonderte Radspuren auf der Pracht-Avenue Champs-Élysées oder der hektischen Avenue de l'Opéra, und wer einen großen Bogen um Paris machen möchte, kann das durchgängig auf Fahrradwegen tun.

Der Place de la Concorde wurde nach den Olympischen Sommerspielen 2024, als hier Wettkämpfe in urbanen Sportarten wie 3x3-Basketball ausgetragen wurden, teils verkehrsberuhigt. Eine neue Straßenführung macht die Überquerung des größten Platzes von Paris für Radler weniger gefährlich, um nicht zu sagen: relativ sicher. Relativ, denn die hohe Zahl an Verkehrsteilnehmern und der unebene Kopfsteinpflasterbelag mahnen zu ständiger Wachsamkeit.

Generell müssen sich Räder nur noch selten Spuren mit Taxis und Bussen teilen, auch ist inzwischen am Fahrstil der Autos erkennbar, dass sie sich an die Anwesenheit dieser Verkehrsteilnehmer gewöhnt haben.

Dennoch ist weiterhin Vorsicht angesagt. Etliche Fußgänger vertrauen darauf, dass alle anderen schon anhalten werden, wenn sie quer über eine Straße marschieren. Immer wieder überholen Elektroller rechts. Am abenteuerlichsten sind die vielen Fahrradkuriere unterwegs, die in ihrer Zeitnot riskante Manöver versuchen. Vor allem zu den Stoßzeiten liegt mitunter eine aggressive Stimmung in der Luft.

Groß war das Entsetzen, als im Oktober 2024 ein 27-jähriger Radfahrer in einen Streit mit einem Autofahrer geriet, der ihn daraufhin überrollte und dabei tötete. Der junge Mann war Mitglied in einem Rad-Verein und galt als Opfer im unerbittlichen Kampf um den Platz auf der Straße.

Die Velos haben die Unterstützung des Rathauses. Insgesamt wurden seit 2015 etwa 1000 Kilome-

Zu Stoßzeiten kann es eng werden: Die Radspur auf der Pariser Einkaufsstraße Rue de Rivoli im abendlichen Berufsverkehr. FOTO: IMAGO/ABACAPRESS



PARIS – EINE METROPOLE DES FAHRRADS

Seit zehn Jahren fährt Bürgermeisterin Anne Hidalgo einen resoluten Anti-Auto-Kurs, verbannte ältere Fahrzeuge aus der Stadt und ließ Hunderte Kilometer Radwege bauen. Doch bald tritt sie ab – lebt ihre Verkehrspolitik fort?



Das Dreifache für die Großen: Bürgermeisterin Anne Hidalgo ließ über eine Erhöhung der Parkgebühren für SUV abstimmen. FOTO: MICHEL EULER/AP/DPA

ter Radwege ausgebaut. Der „Fahrrad-Plan“ von 2021 bis 2026 mit einem Budget von mehr als 250 Millionen Euro sieht 180 Kilometer weitere Extra-Spuren vor. 130.000 zusätzliche Parkmöglichkeiten sollen entstehen, darunter 40.000 besonders gesicherte Plätze.

Autofahrer machen mobil

Die Sozialistin Hidalgo macht Ernst mit dem Ziel, die französische Metropole konsequent zu einer Fahrradstadt umzubauen, allem Widerstand der Autofahrer-Lobby, der konservativen Opposition oder einigen Geschäftstreibenden zum Trotz. Der Verein „40 Millionen Autofahrer“ ist auf Kriegsfuß mit der „Autokratin“ Hidalgo. Als 2024 die Maximalgeschwindigkeit auf der Ringautobahn Boulevard Périphérique von 70 auf 50 Kilometer pro Stunde gesenkt wurde, klagte die „Verteidigungsliga der Autofahrer“ über den „wachsenden Frust“ gegenüber dem „Anti-Auto-Kurs“.

Nachdem die Bürgermeisterin im Frühjahr 2024 die Stadtbewohner über die Verdreifachung der Parkgebühren für SUVs abstimmen ließ, kritisierte die konservative Oppositionsführerin im Stadtrat, Agnès Evren, dieses Votum als „auf schlimmste Weise ideologisch motiviert“. Dieses habe die ohnehin hoch verschuldete Stadt 400.000 Euro gekostet, während sich nur gut fünf Prozent der Wahlberechtigten beteiligten. Es war der Versuch Hidalgos, die Menschen mitzuneh-

men bei ihrer Politik, die sie sonst oft resolut und kompromisslos durchsetzt.

Einen Teil davon übernahm sie von ihrem Vorgänger Bertrand Delanoë, einem Parteifreund, dessen rechte Hand sie lange war. Es galt als Sensation, als er ab 2013 einen ersten Abschnitt der bis dahin viel befahrenen Uferstraßen der Seine für den Autoverkehr sperren ließ.

Diesen Weg ging Hidalgo seit ihrer Wahl 2015 weiter, inzwischen sind beide Fluss-Seiten verkehrsberuhigt. Wer auf der autofreien Strecke allerdings schnelle und freie Durchfahrt möchte, sollte nicht an sonnigen Tagen oder lauen Abenden kommen. Dann tummeln sich hunderte Menschen auf der Straße, es gibt Bars, Livemusik, Sportgeräte, einen Spielplatz für Hunde und einen für Kinder. Die einstige Schnellstraße im Herzen von Paris ist zur Freizeit-, Flanier- und Feierzone geworden.

Subventionen für Cargoräder

Was heute als selbstverständlich galt, hat Hidalgo mit ihrer rot-grünen Mehrheit hart erkämpft. Die Verkehrspolitik, mit der sie die Autos aus der Stadt drängt, gilt seit zehn Jahren als ihre Priorität. Seit 2017 werden nach und nach alte und stark verschmutzende Autos im Stadtgebiet verboten. Rund 60.000 Parkplätze verschwanden. Geschwindigkeitsbegrenzungen wurden eingeführt, zusätzliche Ampeln aufgestellt.

Es entstanden mehrere Fußgängerzonen oder Bereiche mit stark eingeschränktem Verkehr, darunter die ersten vier Arrondissements mit dem Marais-Viertel und den beiden Seine-Inseln. Für den Kauf eines Elektro- oder Cargorads bieten Paris und die Hauptstadtregion Subventionen von bis zu 500 Euro an. Zugleich gibt es mehrere Anbieter für Leihräder. Allein das städtische System „Vélib“ zählt 60.000 Abonnenten und hat 1006 Stationen in Paris und 400 weitere in den Vororten aufgestellt.

Tatsächlich ist die Fortbewegung auf dem Fahrrad oft die schnellste in Paris. Wo Autos sich lange stauen, haben Räder freie Durchfahrt, bisweilen sogar an Ampeln. Kleine Dreiecke zeigen dort an, wenn sie auch über Rot fahren dürfen. In vielen Einbahnstraßen haben sie die Erlaubnis, in beiden Richtungen unterwegs zu sein.

Dieses Bündel an Maßnahmen zeigt Wirkung: Die Anzahl der Radnutzer nimmt in Paris stetig zu, während jene der Autos sinkt, der aktuellsten Statistik zufolge um 54 Prozent zwischen 2002 und 2023. Die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit – der Autos, wohlgemerkt – betrug nur noch 11,3 Kilometer pro Stunde. Im vergangenen Jahr erfolgten 11,2 Prozent aller Transportwege auf dem Rad, gegenüber 4,3 Prozent mit dem Auto. David Belliard, Grünen-Politiker und im Rathaus für Transport und Mobilität zuständig, freute sich über diese „große erste Etappe“, wie er triumphierend sagte: „Wir sind dabei, den öffentlichen Raum zu transformieren.“

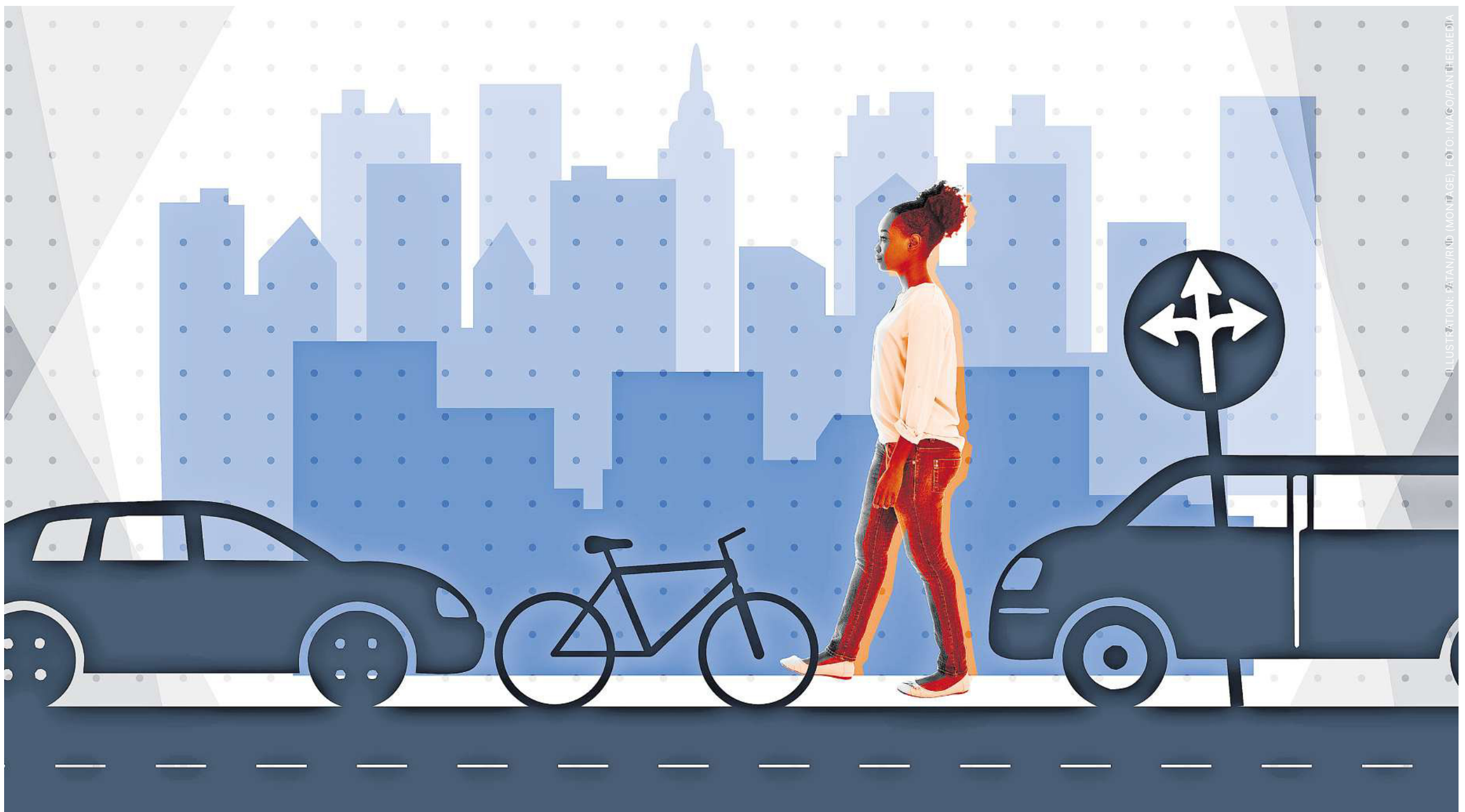
Hidalgos Politik kommt an

Auch Touristen, in kleinen und manchmal auch größeren Gruppen, bewegen sich immer öfter radelnd durch die Stadt. In relativ kurzer Zeit kann eine Vielzahl an Sehenswürdigkeiten, Vierteln, Straßen kennengelernt und dadurch die Vielfalt der Stadt und ihrer Umgebung erfasst werden. Anne Hidalgo nannte es vor Kurzem „absolut unerlässlich“, ihre „sanfte Revolution“, wie sie es ausdrückte, fortzuführen. Sie argumentiert mit der erfolgreichen Reduzierung von Lärm und mit der Verbesserung der Luftqualität. Tatsächlich hat sich laut der mit der Messung betrauten Agentur Airparif die Konzentration von Stickstoffdioxid und Feinstaub zwischen 2013 und 2023 um rund 40 Prozent verringert. Sie liegt aber immer noch über den von der Weltgesundheitsorganisation empfohlenen Höchstwerten.

Hidalgo ist zwar nicht unumstritten, wird vor allem für stark gestiegene lokale Steuern und mangelnde Sauberkeit in den Pariser Straßen kritisiert, sagt der Meinungsforscher vom Umfrageinstitut Ipsos, Brice Teinturier. „Aber hinsichtlich ihrer Verkehrspolitik wird sie positiv bewertet.“ In einer Umfrage sagten 27 Prozent der Menschen in Paris, sie tue das Richtige, 23 Prozent befanden, es sei sogar nicht genug. Dabei macht sie immer weiter: Im Frühjahr ließ sie die Bürger über die Verkehrsberuhigung von 500 weiteren Straßen abstimmen. Erneut beteiligten sich nur sehr wenige, doch das Vorhaben wurde abgesegnet.

Da sie bei den nächsten Wahlen 2026 nicht mehr für ein drittes Mandat kandidiert, hat ihre langjährige Gegenspielerin Rachida Dati gute Chancen, ihre Nachfolgerin zu werden. Zwar verspricht die konservative Ex-Justizministerin, aktuelle Kulturministerin und Stadtteil-Bürgermeisterin des schicken siebten Arrondissements, die bisherige Verkehrspolitik und speziell einige ihrer Großprojekte zu überdenken. Kurz darauf stellte ihre Fraktion im Stadtrat aber klar, dass sie die Verkehrsberuhigung der Seine-Ufer, welche zum Weltkulturerbe der Unesco gehören, nicht infrage stelle.

Die Episode zeigt: Es gibt kein Zurück mehr. Die grüne Revolution von Paris ist zu weit fortgeschritten, um sich noch ausbremsen zu lassen.



DER STRAßEN-KAMPF

Von Frank-Thomas Wenzel

Und der Sieger ist? Berlin. Der Digitalverband Bitkom hat an die Hauptstadt in der Sektion Mobilität seines aktuellen „Smart City Index“ in allen sechs Hauptkategorien die volle Punktzahl vergeben. Aus Sicht des Bitkom-Experten Sven Wagner hat sich der Stadtstaat einen echten Standortvorteil erarbeitet. Mobilität in Großstädten sei „von herausragender Bedeutung für die Lebensqualität“ und zugleich „echte Herausforderung“.

Nicht jede Stadt meistert die so gut wie die Hauptstadt. So diagnostizieren Forschende der Uni Flensburg, des Wuppertal Instituts und des Öko-Instituts in einer aktuellen Studie mangelhafte Suffizienz in der Mobilität. Zu Deutsch: Da ist einiges nicht mehr im Lot.

Nicht fit für die Zukunft

Vor allem die Einschränkungen und Belastungen durch Autos – egal ob rollende oder parkende – haben für viele Stadtbewohner die Grenze des Erträglichen längst überschritten. Gleichzeitig legen aber auch innerhalb der Städte viele Menschen immer noch Wert auf ein eigenes Auto.

So steigt die Zahl der zugelassenen Pkw immer weiter an. Hierzulande wurde Ende des vergangenen Jahres mit 49,1 Millionen Pkw ein neuer Höchstwert erreicht. Auch werden mehr Kilometer gefahren. Die Folge: Motorisierter Individualverkehr wird zunehmend dysfunktional. Das spüren Autofahrer, weil es nicht mehr vorangeht. Und wertvoller urbaner Raum wird aus Sicht der Wissenschaftler übermäßig von Autos beansprucht.

Für Bitkom-Mann Wagner sind digitale Technologien ein wichtiger Teil der Lösung. Er sieht sie als Treiber für Verbesserungen im klassischen Verkehr auf der Straße und auf der Schiene. „Sie bieten aber auch völlig neue Mobilitätsformen.“ Etabliert haben sich in Berlin Smartphone-Apps für den ÖPNV, was Handytickets, Echtzeitinfos über Abfahrtszeiten und Wlan in Bussen und Bahnen ermöglicht. Zudem können mit den Anwendungen E-Roller und E-Scooter gemietet werden.

Der Platz in den Städten reicht nicht mehr aus, das Ringen um Straßen und Parkplätze ist längst Teil des Alltags geworden. Dabei gäbe es eine Menge kluger Ansätze, um diese Konflikte zu lösen.

Die Hauptstadt hat aber auch Lösungen zu bieten, die Autofahrern das Steuern durch die Großstadt mit digitalen Verkehrsschildern erleichtern sollen. Und mit „Smart Parking“, sollen Pkw umweltfreundlich und lärmindernd zu freien Stellplätzen navigiert werden.

„Den Schalter umgelegt“

Viele andere Kommunen lassen sich ebenfalls nicht lumpen. Die deutschen Großstädte haben laut Bitkom „den Schalter umgelegt und setzen in der großen Mehrheit breit auf Technologien“. Massiv gestiegen sei seit 2020 der Einsatz von intelligenten Ampeln, die ihr rot-gelb-grünes Farbenspiel automatisch der Verkehrssituation anpassen. In drei Vierteln der insgesamt 82 Städte mit mehr als 100.000 Einwohnern gibt es mittlerweile „Mobilstationen“, die als Verknüpfungspunkte zwischen ÖPNV, Individualverkehr und sogenannten Sharingdiensten dienen.

Apropos Sharing: Stark zugelegt haben in den Großstädten die

Dienste, die Ridepooling und Ridehailing genannt werden und auf Bestellung (On Demand) funktionieren. Hinter dem ersten Begriff verbirgt sich eine von Algorithmen gesteuerte intelligente Variante des Sammeltaxis. Letzteres sind Fahrdienste von Uber oder Bolt, die sich harte Konkurrenzkämpfe mit dem klassischen Taxi liefern.

Mehr Autos zum Teilen

Noch ein Anglizismus ist in nahezu allen Großstädten längst geläufig: Carsharing. Den aktuellen Daten des dazugehörigen Verbandes BCS zufolge lag im Januar 2025 die Zahl der Sharing-Fahrzeuge mit 45.400 rund 5 Prozent höher als ein Jahr zuvor, davon allein 27.000 Pkw bei Free-Floating-Anbietern, deren Autos am Straßenrand parken.

Die Angebote wachsen nach den Worten von BCS-Geschäftsführer Gunnar Nehrke auch in kleinen Städten und sogar im ländlichen Raum, was „den Flächenverbrauch und die klimaschädlichen Auswirkungen des Pkw-Verkehrs“ redu-

ziere. Im stationsbasierten Carsharing – mit festen Parkplätzen – ersetze ein Fahrzeug etwa zehn private Wagen, sagte BCS-Sprecher Babak Khoshroo auf Anfrage.

Deutlich ernüchternder ist allerdings die Tonlage in der gerade präsentierten großangelegten Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD 2023) – beauftragt vom Bundesverkehrsministerium. Zwar sei der Anteil der Haushalte mit einem Carsharing-Kundenkonto gestiegen, allerdings nur auf niedrigem Niveau. Von 5 Prozent und 9 Prozent im Vergleich zu 2017. Mehr als die Hälfte der Nutzer besitze nach wie vor ein eigenes Auto.

„Weit vom Durchbruch entfernt“

„Carsharing-Angebote werden also als eine Art optionaler Zweitwagen genutzt“, heißt es im MiD-Report. Die tatsächliche Nutzung sei sogar zuletzt zurückgegangen. Nur noch etwas mehr als jeder fünfte Nutzer-Haushalt mache von der Kurzzeit-Miete mindestens einmal pro Woche Gebrauch – nach zuvor 30 Prozent. Der Grund: „Die höhere Durchdringung geht mit einer selteneren Inanspruchnahme einher.“

Auch alle anderen Sharing- und On-Demand-Konzepte weisen laut MiD nur sehr geringe Nutzungsraten aus. Nur 2 bis 3 Prozent der Städter nutzten Mietscooter und Mieträder mindestens einmal im Monat. Selbst in Metropolen liege die Nut-

zung nur geringfügig höher. Die Schlussfolgerung: „Derartige Angebote sind mit Blick auf die Alltagsmobilität weit von einem Durchbruch entfernt.“ Offen bleibe die Frage: „Ob und wann können diese Angebote maßgebliche Teile des Autoverkehrs ersetzen?“

Die Suffizienzstudie beschreibt denn exemplarisch, wo es selbst beim Smart-City-Champion Berlin hapert: bei der „Flächengerechtigkeit“. Autos beanspruchen in der Hauptstadt knapp 60 Prozent der Verkehrsflächen, während die Quote an den insgesamt zurückgelegten Wegstrecken nur bei 30 Prozent liegt – hier schlagen die Parkplätze durch, deren Anteil an den Verkehrsflächen (19 Prozent) gut sechsmal höher ist als der Radverkehr.

Die Wissenschaftler sehen überdies massive Fehlanreize zugunsten des Pkw: etwa die Pendlerpauschale, die Schwarz-Rot zudem noch erhöhen will und die wie eine Subvention für private Pkw wirke.

Die Schlussfolgerung: Es brauche massive Eingriffe. Pkw-Durchfahrtsverbote für Stadtviertel und ganze Innenstädte, Parkplätze sollen zu Grünflächen oder für Open-Air-Gastronomie umgewidmet werden. Die gesamte Verkehrsplanung müsse zugunsten von Fußgängern, Radfahrern und ÖPNV umgepolt werden.

Der Kampf um die Städte – er hat gerade erst begonnen.

„Carsharing-Angebote werden also als eine Art optionaler Zweitwagen genutzt.“

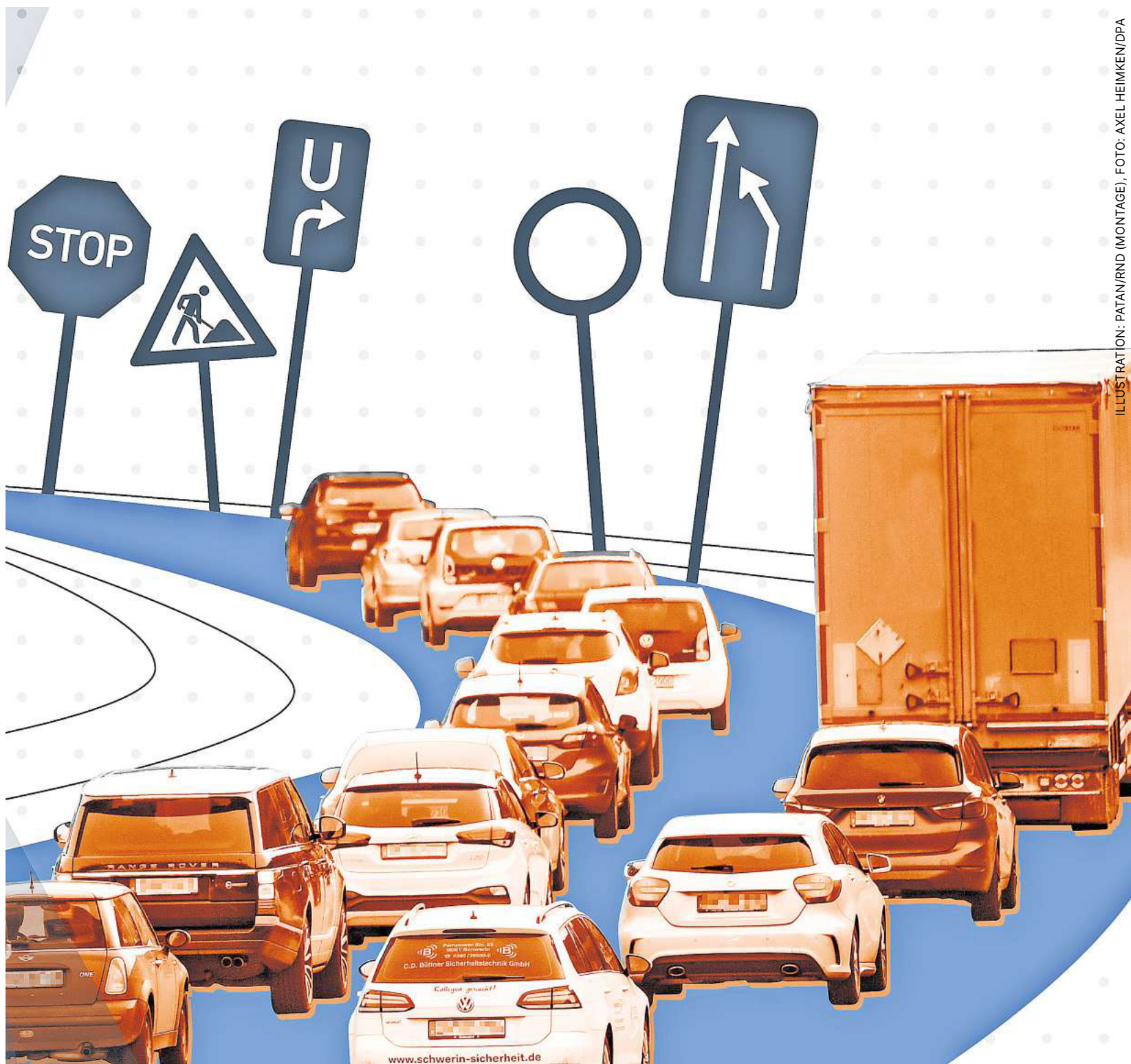
Aus der Studie „Mobilität in Deutschland“



Tickets und Echtzeitinfos: Smartphone-Apps wie hier in Hamburg erleichtern die Wege mit dem Nahverkehrsangebot. FOTO: IMAGO/BODE



Sehr geringe Nutzungsraten: Nur ein kleiner Teil der Menschen in den Städten mietet sich E-Scooter oder Fahrräder mit einer App. FOTO: CHARISIUS/DPA



Von Laurenzia Kiesche

Immmer häufiger scheint der Verkehr stillzustehen – Staus gehören für viele Autofahrerinnen und Autofahrer zum Alltag. Die Folge: Frust und der Versuch, mit allen Mitteln Stau zu umgehen oder ihnen zu entkommen. Doch ist das überhaupt möglich? Und welche Maßnahmen könnten helfen, den Verkehr flüssiger zu machen? Antworten darauf gibt der Verkehrsforscher Michael Schreckenberg im Interview. Die schlechte Nachricht: Ganz vermeiden lassen sich Staus nie. Die gute: Man kann die Wahrscheinlichkeit senken, dass man in einem landet.

Herr Schreckenberg, Autofahrerinnen und Autofahrer standen laut einer Verkehrsstatistik des ADAC im Jahr 2024 rund 448.000 Stunden im Stau – 2023 waren es noch 427.000 Stunden. Woher kommt dieser Anstieg?

Während der Corona-Zeit gab es einen deutlichen Rückgang im Verkehr. Dieser wird nun wieder ausgebügelt – trotz Homeoffice. Es gibt mit 49,3 Millionen registrierten Pkw in Deutschland mehr Autos als jemals zuvor. Wir teilen uns alle die zur Verfügung stehende Infrastruktur – wenn weniger gefahren würde, gäbe es natürlich auch weniger Stau.

Warum greifen so viele Menschen zum Auto?

Das Auto ist für die Privatsphäre, sozusagen eine Verlängerung des Wohnzimmers. Man lässt es nicht gerne zu Hause stehen, um unbequem mit der Bahn zu fahren. Der Wunsch nach individueller Mobilität, den wir dadurch ausleben können, wird erhalten bleiben. Die Liebe zum Auto ist nach wie vor da, auch mangels attraktiver Alternativen. Stau wird es aber immer geben. Auch im Supermarkt oder an der Tankstelle steht man im Stau – man muss sich nur damit arrangieren.

Wie kommt es denn überhaupt einem Stau?

60 bis 70 Prozent der Staus entstehen durch Überlastung. Straßen haben eine gewisse endliche Kapazität, und wenn diese erreicht wird, staut es sich. Das heißt: Es sind zu viele Fahrzeuge auf derselben Strecke in dieselbe Richtung zur selben Zeit unterwegs.

Das heißt, Staus entstehen gar nicht durch individuelle Fahrfehler?

Doch. Stauwellen werden meist durch Einzelpersonen ausgelöst, etwa vor Anschlussstellen, wo die Dichte durch zufahrende Fahrzeuge steigt. Reagiert jemand über und die Nachfolgenden müssen stark bremsen, entsteht eine Stauwelle. Diese setzt sich nach hinten fort, solange der Zufluss hoch genug ist. Auch die ewige Spurwechselerei trägt zur Entstehung von Stau bei. Viele glauben nämlich, dass die andere Spur schneller ist. Diese wechseln dann häufig die Spur und zwingen dadurch andere zum Bremsen.

Also tragen wir häufig selbst Schuld am Stau.

Autofahrer sind Egoisten – jeder versucht für sich selbst das Bestmögliche herauszuholen, auch wenn das Gesamtsystem darunter leidet. 10 bis 20 Prozent der Staus könnten vermieden werden, wenn die Menschen sich kooperativer verhalten würden. Man sollte zum Beispiel etwas Abstand zum Vorausfahrenden halten, damit man nicht anhalten muss, wenn dieser zum Stehen kommt.

Sie haben erwähnt, dass 60 bis 70 Prozent der Staus durch Überlastung entstehen. Was ist mit den übrigen 30 bis 40 Prozent? Welche weiteren Ursachen gibt es für Staus?

„AUTOFAHRER SIND EGOISTEN“

„Ich stehe nur noch im Stau“ – kaum einen Satz sagen Autofahrer häufiger. Aber warum stockt der Verkehr immer wieder? Und bringt es irgendetwas, Staus zu umfahren? Verkehrsforscher Michael Schreckenberg kennt die Antworten.

Ungefähr 20 bis 30 Prozent der Staus entstehen, weil wir so viele Baustellen haben. Denn die Kapazität einer Baustelle ist deutlich geringer als die einer freien Strecke. Mindestens jeder zehnte Kilometer der Autobahnen in ganz Deutschland ist unter Bau. Staus werden auch durch Unfälle ausgelöst, in ungefähr 15 bis 20 Prozent der Fälle. Manchmal spielen auch widrige Witterungsbedingungen, wie eine tief stehende Sonne, aufspritzendes Wasser, Nebel oder Starkregen, eine Rolle. Das sind aber Ausnahmesituationen.

Zur Urlaubs- und Ferienzeit ist das Stauaufkommen erfahrungsgemäß am größten. Wie kann man diesem Stau entkommen?

Ich sage häufig: Fahren Sie zu der Zeit los, vor der der ADAC am meisten warnt. Sie sind vielleicht allein auf der Strecke, weil es so viele andere abschreckt. Wenn man unter der Woche losfährt, sollte man außerdem Ballungszentren möglichst meiden und so planen, dass man nicht in den Pendlerverkehr gerät. Die Hotspots für den Urlaubsverkehr sind etwa der Elbtunnel in Hamburg sowie die Großräume Köln-Ruhrgebiet, Frankfurt-Wiesbaden und München. Man sollte diese Gebiete möglichst vor oder nach dem Berufsverkehr durchqueren.

Wenn mir mein Navigationssystem im Voraus schon einen Stau anzeigt – ist es dann sinnvoll, eine Ausweichroute zu nehmen?

Navigationssysteme sorgen tendenziell für mehr Stau. Zwar kann man damit große Staus umgehen, doch die Ausweichrouten haben deutlich weniger Kapazität und sind schnell überlastet. Wer über Land- oder Bundesstraßen oder durch Ortschaften ausweicht, trifft auf Ampeln und Kreuzungen – und ist somit viel langsamer unterwegs. Stop-and-Go auf der Autobahn ist zwar nervig, aber die Ausweichstrecken sind viel schneller überlastet. Es ist deshalb besser, im Stau zu bleiben – es sei denn, es gibt eine gute Autobahnalternative.

Um die zu finden, muss man sich auskennen.

Ich rate den Leuten immer, sich auf einer einfachen Landkarte Alternativrouten anzuschauen, bevor man längere Strecken fährt, sodass man nicht komplett auf sein Navi angewiesen ist. Wir haben Geografiekenntnisse durch die Navis verloren – aber es gibt auch bei Navis Fake News.

Was gibt es generell für Strategien, um Stau zu verhindern oder zu verringern?

Wichtig ist, Baustellen so einzurichten, dass der Verkehr möglichst gut weiterfließen kann. Problematisch wird es, wenn auf Hauptverkehrsadern eine Spur gesperrt wird. In Deutschland sollten Baustellen außerdem effizienter organisiert werden.

Machen das andere Länder besser?

Die Niederlande zum Beispiel sind stark auf ihr Autobahnnetz angewiesen. Es gibt kaum nachgeordnete Straßen – im Gegensatz zu Deutschland, wo meist noch Bundesstraßen als Ausweichrouten genutzt werden. Deshalb müssen die Autobahnen in den Niederlanden reibungslos funktionieren. Die Niederländer arbeiten beispielsweise rund um die Uhr an Baustellen.

Woran scheitert es in Deutschland?

Wir haben so viele Baustellen – effektiver zu Bauen geht fast nicht in Deutschland. Dafür bräuchten wir noch mehr Firmen, mehr Personal, mehr Material und Maschinen. Aber wir können nicht alles gleichzeitig machen. Insofern ist es wichtig, dass wir das, was wir haben, optimal einsetzen.

Was gäbe es sonst noch für Maßnahmen oder Strategien?

Viele Verkehre sind vermeidbar, wenn man die Menschen genügend informiert, dass eine Strecke gesperrt wird. Dann können sie sich darauf einstellen. Gute Informationspolitik ist wichtig, also genau zu sagen, was man machen will und welcher Zeitraum betroffen ist. Nur dann können die Menschen effektiv planen.

Oft wird auch über ein Tempolimit – zum Beispiel von höchstens 130 Kilometern pro Stunde auf Autobahnen – gesprochen, um Stau zu verringern. Bringt das was?

Staus entstehen, wenn der Verkehr dichter wird. Ob Sie jetzt 160 Kilometer pro Stunde oder 130 Kilometer pro Stunde fahren, ist egal. Sie können höchstens argumentieren, dass die Unfallgefahr bei 160 Kilometer pro Stunde höher ist – und Unfälle führen zu Stau.

Klingt, als sähen sie ein Tempolimit skeptisch.

Ich befürworte ein Tempolimit, aber nur in Situationen, in denen es sinnvoll ist. Insoweit bin ich gegen ein generelles Tempolimit. Sinnvoll wäre es in Sondersituationen, etwa auf gewissen gefährlichen Strecken mit Unfallsschwerpunkten oder bei unübersichtlichen Kurven. In solchen Fällen kann das Tempolimit auch durch Verkehrsbeeinflussungsanlagen gesteuert werden.

Ein Experte für fließenden Verkehr

Professor Michael Schreckenberg ist Physiker, Verkehrsforscher und Hochschullehrer an der Universität Duisburg-Essen. Seit rund 30 Jahren befasst er sich mit der Modellierung, Simulation und Optimierung von Systemen wie dem Straßen-



Michael Schreckenberg
FOTO: FRANK PREUSS

verkehr. Schreckenberg erforscht den Verkehrsfluss – und wie dieser sich verbessern lässt. Er ist ein Experte für das Verhalten von Autofahrern, und seine Modelle erlauben unter anderem Vorhersagen über Verkehrsströme bei der Einrichtung von Baustellen.