

Eine Mitfahrbank und andere Alternativen zum Auto

Verkehrswende-Ideen Dr. Tim Lehmann sieht sich in seinen Visionen bestätigt. „Wir müssen aus dem Auto aussteigen“, sagt er. Nur so klappt die Verkehrswende. *Von Thomas Pilz*

Gemütlich einen Kaffee schlürfen im Bahnhofsbistro „Ahoi“ in Fürstenberg. Mal einen Blick werfen auf die Wartenden auf dem Bahnsteig, die mit dem Regionalexpress nach Norden fahren möchten. Mal einen Blick werfen auf den Notizblock, der sich allmählich mit abstrakten Begriffen füllt. Plötzlich durchzuckt den Chronisten wie ein greller Blitz der Gedanke: „Die Zeit drängt.“ Nicht weil der RE 5 einfährt. Die Zeit drängt bei der Schaffung eines viel größeren „Fahrzeugs“, das die Menschheit in die Zukunft mit nimmt: bei der Verkehrswende.

Diese Überzeugung teilt Dr. Tim Lehmann, Architekt, Stadtplaner und Mobilitätsforscher. Und diese Überzeugung vermag er hervorragend zu vermitteln. Der Wissenschaftler ist im beschaulichen Kleinmünchow zu Hause. Den Bahnhof Fürstenberg, sprich das Empfangsgebäude und Teile des Hausbahnsteiges, hatte er vor gut sieben Jahren erworben. Seine feste Überzeugung ist es, die beste Theorie zählt nichts, wenn die Menschen sie nicht in die Tat umsetzen. Er möchte mit gutem Beispiel vorangehen. Er fährt kein Auto mehr und hat am Bahnhofseingang vor fünf Jahren eine Mitfahrbank aufgestellt.

Erster Schritt 1994

Mit Streckenplan und weithin sichtbarem Schild für Leute, die ohne Auto, aber günstig zu einem Zielort gelangen wollen und für Leute, die gerne helfen und Menschen stundenlanges Warten ersparen möchten. Wenngleich diese Art des „Ridesharings“ wenig genutzt wurde bislang, sie dürfte ein Schlüssel in die Zukunft sein, wie Pendlern und Autofahrern allmählich einleuchtet vor dem Hintergrund hochschnellender Spritpreise.

Tim Lehmann setzt auf die Willenskraft der Menschen, eigenes Verhalten ändern zu wollen. „Anders kann es nicht klappen“, merkt der bald 50-jährige an. 1994 ereignete sich in seinen Augen die erste zaghafte Verkehrswende, die Bahnreform. Die Bundesbahn verwandelte sich in die Bahn AG. Zögerlich war ins Bewusstsein der Entscheidungsträger gedrungen, es gibt Grenzen des Wachstums, Alternativen zum Automobil müssten geschaffen werden. Na gut, in puncto Schiene habe sich einiges bewegt, die Bahn reformierte sich durchaus, aber noch lange nicht ausreichend.

Radwege seien ebenfalls in vielen und zwischen Kommunen gebaut worden. Aber das Auto: „In den vergangenen 25 Jahren sind Pkw laut Studien um rund ein Drittel größer und massiver geworden und die Motorleistung hat sogar durchschnittlich um 50 Prozent zugelegt. Ganz zu schweigen vom Lkw-Verkehr, der hat sich sogar verdreifacht“, erklärt der Mobilitätsforscher.

In den Köpfen ein Statussymbol

„Eigentlich logisch, es gab damals noch kein Internet und kein Amazon zum Beispiel.“ Aber eines sei ebenso logisch. „Das kann so nicht weiter funktionieren“, betont Lehmann, der Architektur und Stadtplanung an der Universität Stuttgart und dem Illinois Institute of Technology in Chicago studierte. 1999 fing er bei der



Dr. Tim Lehmann hat in Berlin auch zur Verkehrsberuhigung kleine Aufenthalts-Oasen geschaffen. Treffs für Menschen, die sich gerne begegnen, Verschnaufpausen ermöglichen und zur Ruhe kommen lassen. *Foto: Thomas Pilz*

Bahnstochter der DB, Station & Service, in der Bahnhofsgroßprojektentwicklung an. Neben dem Masterplan für den Münchener Hauptbahnhof verantwortete er rund 20 weitere Bahnhofsgroßprojektentwicklungen vor allem im Süddeutschen Raum.

Anschließend drückte er mehreren strategisch relevanten Projekten seinen kreativen Stempel auf, wie dem Bahnhofsentwicklungsprogramm, der Bahnhofskategorisierung und dem Aufbau des Produktmanagements für Bahnhöfe sowie der Untersuchung verschiedener neuer Geschäftsmodelle für Bahnhöfe. Seine Dissertation widmete er dem Thema „Bahnhof der Zukunft“.

Seine Erfahrungen sind inzwischen von einem ernüchternden Befund geprägt: „Die Leute steigen nicht aus dem Auto“, sagt er. Deshalb spreche er mittlerweile auch nicht mehr von einer Verkehrswende, deren Zeuge wir seien. „Wir veranstalten eine Verkehrsregatta, ganz nach dem Motto: Alle in dieselbe Richtung und wer ist schneller im Ziel.“ Was auch immer das sei.

Ebenso niederschmetternd sei die Erkenntnis in der Verhaltens- und Mobilitätsforschung: Seit Adam und Eva hat sich fast nichts geändert. Zwei Stunden am Tag seien die Menschen meist mobil, um das Überleben, kulturelle und gesellschaftliche Bedürfnisse zu befriedigen. Den Rest vom Tag verbringen die Menschen aber immobil. „Und das Auto ist erst 120 Jahre alt, aber dominiert in der westlichen Welt die Mobilität“, merkt er an. Auch er frage

„97 Prozent der Zeit stehen Autos nur rum!“

sich persönlich, vor allem aber wissenschaftlich: „Warum kleben die Menschen am Auto?“ Viele Pkw-Marken seien für seinen Geschmack hässlich, uniform und austauschbar. Am Verrücktesten aber: „97 Prozent der Zeit stehen Autos nur rum!“

Weshalb in Sydneys Oper?

Lehmann versteht nicht, dass aus-

gerechnet die Branche der Autoherstellung noch immer hoch subventioniert werde, wenn doch die Zeichen der Zeit in eine andere Richtung wiesen. Ohne Förderung durch den Staat könnten sich die Leute ein Auto gar nicht leisten, es wäre in der Herstellung zu teuer. Pkw seien ohnehin höchst unwirtschaftlich: Sie transportieren meistens nichts, außer den Fahrer. Allein die Autoindustrie habe dafür gesorgt, dass der Flächenverbrauch, sprich die Versiegelung, in Deutschland enorm zugenommen hat und die Luftverschmutzung ebenso. „Nach 27 Jahren hat sich in Deutschland der Flächenverbrauch sage und schreibe verdoppelt“, erläutert Lehmann.

Doch auch die Kritiker dieser althergebrachten Politik stecken in einem Dilemma: „Es gibt gar keine Definition des Begriffs Verkehrswende, jeder Meter Radweg etwa in Berlin ist hart umkämpft“, skizziert der Wissenschaftler die Gemengelage. Lehmann muss es wissen. Er ist einer der Initiatoren des Fahrrad-Volksentscheides in Berlin aus dem Jahr 2015. Daraus entstand seinerzeit das Mobilitätsgesetz. „Das klingt alles mächtig fortschrittlich, aber im Grunde ist seitdem schrecklich wenig passiert.“ Alles sei in Deutschland auch eine Frage des Lobbyismus, weiß er. „Der ADAC spielt mittlerweile eine positive Rolle, der Verband der deutschen Automobilindustrie (VDA) dage-

Die Denkfabriken von Tim Lehmann

Das Institut für urbane Mobilität ist in Berlin ansässig und von Dr. Tim Lehmann mitgegründet worden. Das Credo der Mitarbeiter: Ein offenes Netzwerk aus Stadtplanern, Soziologen, Mobilitätsforschern, Verkehrsplanern, Architekten, IT-Spezialisten und Ökonomen.

Die Vision: „Städte für Menschen“. Viel zu oft werden die Bedürfnisse von Menschen vordergründig technischen oder wirtschaftlichen Erfordernissen geopfert. Bei einem genaueren Blick hinter die Kulissen

offenbaren sich häufig Partikularinteressen, Industrieförderung, überkommene Denkweisen oder gar Glaubensfragen als die tatsächlichen Hemmnisse, Städte wirklich menschengerecht zu gestalten.

Wie funktioniert die Freie-Straßen-Prämie: Wer nicht Auto fährt, bekommt jährlich 1100 Euro, 550 Euro für Kinder. Für alle, die kein Auto haben oder kein Auto zur regelmäßigen Nutzung überlassen bekommen, Finanzierung durch den Bund über CO2-Preis und Abbau klimaschädlicher Subventi-

onen, etwa beim Straßenbau.

Unbürokratische monatliche Aufbuchung auf eine Mobilitäts-App der Wahl. Einlösbar für nachhaltige Mobilitätsangebote und kurze Wege, etwa als Mietzuschuss, und eine Auszahlung nach dem Vertrauensprinzip. Strafen bei Betrug könnten bis zu 20.000 Euro betragen. Das käme der Wirtschaft zugute, verkehrswendefreundliche Länder und Städte profitierten besonders.

Eine weitere Denkfabrik

ist der Verein changing cities. Der Verein ist aus dem Netzwerk Lebenswerte Stadt hervorgegangen, der erfolgreich den Volksentscheid Fahrrad organisiert hat. Mit kreativen Aktionen, durch eine starke Stimme in den Medien und eine beispiellose 100.000-Unterschriften-Sammlung wurde der Radverkehr ein bestimmendes Thema im Berliner Wahlkampf. Die Überzeugung: Menschen wünschen sich eine lebenswertere Stadt, Deutschlands erstes Radgesetz trägt die Handschrift von Changing Cities e.V. *pilz*

gen steht massiv auf der Bremse, klar, das geht es um sehr viel Geld.“

Die Frage stellen sich kluge Köpfe in der Wissenschaft immer wieder: „Warum kleben die Leute am Auto?“ Denn eine wichtige Erkenntnis laute doch ebenso: „Der Erlebniswert ist nicht von der Entfernung abhängig“, so Lehmann, der einräumt, früher beruflich viel geflogen zu sein, das aber inzwischen vermeidet. Weshalb nach Sidney in die Oper, weshalb zur Party an die Copacabana? Seine Überlegung gehe vielmehr dahin, den täglichen Wirkungsradius der Menschen, zum Beispiel das stundenlange Pendeln, zu verkleinern und bei den Transportmitteln eine sinnvolle Auslastung anzustreben.

Freie-Straßen-Prämie

Transportmittel auslasten? Da schließt sich der Kreis unmittelbar am Bahnhof Fürstenberg: Teilen als Prinzip der Mitfahrbank könnte das Auto ersetzen. Weshalb sollte außerdem nicht der steuerlich bevorzugt werden, der „weniger Pkw oder anderes“ verbraucht. Freude am Verzicht wäre eine Alternative. Etwa, indem nicht jedermann sein eigenes Haus anstrebt, wenn er das Vermögen glaubt zu haben, sondern es künftig wieder modern ist, dass mehrere Generationen unter einem Dach wohnen, dass Familien zusammen wohnen. Ganz klar für den Mobilitätsforscher: In das Verkehrsmittel Fahrrad muss mehr Geld gesteckt werden. Unterstützt werden sollten Leute, die kein Auto haben. Und Mitfahrbanke gebe es bereits in dutzenden Kleinstädten und im ländlichen Raum als Alternativ-Angebot.

„Wenn nur ein Bruchteil der vorhandenen etwa 3000 Autos in Fürstenberg hier mitmachen, hätten wir überall und jederzeit Mobility on Demand mit ohnehin vorhandenen Autos“, ist sich der Forscher sicher. Dann brauche es neben dem Angebot natürlich noch die Nachfrage. Die gibt es nur, wenn viele Fürstenberger gar kein eigenes Auto haben, „das wird wohl wirklich erst in großem Stil passieren, wenn geringer Verbrauch an Ressourcen als gesellschaftliche Leistung belohnt wird und Bescheidenheit das neue Statussymbol ist.“

Klar, dass die Industrie da wieder hinein grätscht und mit dem kleineren, zaghaften Schritt viel Geld machen will, mit Carsharing. „Deshalb kommt es so sehr auf private Initiativen an, etwa auf Mitfahrbanke wie in Fürstenberg“, denn sie sparen die Investition in noch mehr Autos.

Grundsätzlich stehe dahinter aber eine wichtige Entscheidung für die Gesellschaft: „Wie sollten den Begriff Leistung künftig anders denken, nämlich vom gesellschaftlichen Nutzen her.“ Etwa bei der Freie-Straßen-Prämie (siehe Infokasten).

Was fällt ihm noch zu Fürstenberg ein? „Ansonsten brauchen wir natürlich viel bessere Rad- und Fußwege. Angefangen mit der wichtigsten Straße, der Ortsdurchfahrt, da müssten beidseitig gestrichelte Angebotsstreifen für Radfahrer markiert und dafür die Mittellinie entfernt werden. Oder ein kleiner Fußweg vom Bahnhof direkt zum Schloss, oder die schon geplante Brücke über die Havel neben der Bahn.“

Begegnungen Willkommenscafé lädt erstmals ein

Hennigsdorf. Heute eröffnet im Gemeinschaftszentrum Conradsberg (Parkstraße 39) erstmals das Willkommenscafé. Damit gibt es ab sofort jeden Dienstag von 15 bis 17 Uhr die Möglichkeit, dass sich Menschen aus Hennigsdorf und Zugezogene aus allen Teilen der Welt kennenlernen. Gemeinsam können Ausflüge und sportliche Aktionen geplant werden. Diejenigen, die Flüchtlingen beim Einleben helfen, haben die Möglichkeit zur Vernetzung und zum Erfahrungsaustausch. *red*

Auto-Spende für die Ukraine

Birkenwerder/Lwiv. Das außer Dienst gestellte Löschgruppenfahrzeug (TL16) der Feuerwehr Birkenwerder ist am Sonntag im polnische Rzeszow an die polnische Feuerwehr übergeben worden. Die organisiert nun den Transport des funktionsfähigen Autos in die Ukraine. Dort kommt es in Lwiv zum Einsatz. Das Fahrzeug war Teil des Landesfeuerwehrverbands organisierten Hilfstransportes an die Grenze. Beim Start am Samstagmorgen bedankte sich Bürgermeister Stephan Zimniok bei allen Beteiligten, die die Spendenaktion möglich gemacht haben. *zeit*



Steffen Schönfeld, Alexander Schärfling, Michael Bobon und Stefan Flüge brachten das Auto nach Polen. Verabschiedet wurden sie von Bürgermeister Zimniok und Wehrlführer Lange. *Foto: Frank Lagrange*

Lesung zu Treuhand und Stahlwerk

Hennigsdorf. Der frühere ARD-Korrespondent Hermann Vinke wird am Mittwoch, 6. April, sein Buch „Ein Volk steht auf und geht zum Arbeitsamt – Staatsholding Treuhand als Fehlkonstruktion“ vorstellen. Die Lesung beginnt um 17 Uhr im Hennigsdorfer Bürgerhaus, Hauptstraße 4. Vinke setzt sich in seinem Buch kritisch mit der Treuhandanstalt auseinander, die 1990 die zuvor volkseigenen Betriebe übernahm und oftmals abwickelte. Den Fokus legt er auch auf Modelle, die seiner Meinung nach dem schwierigen Neuanfang nach 1989 durch aus weniger radikale Zäsuren hät-

ten bescheren können. Begleitet wird die Lesung von einer Podiumsdiskussion, in der es um den damaligen Kampf der Stahlwerker zum Erhalt ihres Werkes geht. Eingeladen sind dazu der damalige Betriebsratsvorsitzende Peter Schulz und Ex-Bürgermeister Andreas Schulz. Vinke hat ausführlich zu den damaligen Protestmärschen, Warnstreiks und zu Besetzungen des Werks recherchiert. Platzreservierungen sind möglich per E-Mail an stadarchiv@hennigsdorf.de oder unter 03302 877312. Die Lesung findet unter 3G statt, eine medizinische Maske ist zu tragen. *red*