

# Vielleicht ein Leben ohne eigenes Auto

Im Berliner Modellversuch können Freiwillige ihr Auto auf Probe gegen den neuen Mobilitäts-Mix eintauschen

BERLIN, 21. August. Berlin gilt, verglichen mit anderen Großstädten in der Welt, als El Dorado des öffentlichen Nahverkehrs: S-Bahnen und U-Bahnen, Tram und Busse fahren in engem Takt in fast alle Winkel der Stadt, den ganzen Tag und manchmal sogar in der Nacht.



Trotzdem ist die Zahl der privaten Pkw in den letzten Jahren immer weiter gestiegen. Für fast ein Drittel ihrer städtischen Wege nutzen die Berliner immer noch das Auto. Gleichzeitig hat die Zahl der Radfahrer zugenommen, und seit einigen Wochen sind zudem die umstrittenen E-Roller in der Stadt unterwegs. „Platz da!“ ist das mal stumme, mal laute Kommando derer, die sich dort in die Quere kommen, wo nicht genug Platz für alle da ist. Also fast überall – jedenfalls in der Innenstadt und auf den großen Zufahrtsstraßen.

Im Charlottenburger Mierendorff-Kiez verband einige Anwohner schon vor vier Jahren der Wunsch, die Lebensqualität vor ihrer Haustür zu verbessern. Schnell waren sie sich darin einig, was das vor allem bedeutet: weniger Autos. Dabei stört sie bis heute nicht nur der fließende Verkehr. Viele Kreuzungen seien nicht mehr sicher zu überqueren, weil (immer höhere und breitere) parkende Autos keine Sicht mehr auf die Straße ließen, klagen Fußgänger.

In den öffentlichen Diskussionsrunden der Anwohner-Initiative wurde von Beginn an heftig gestritten. Das blieb nicht unbemerkt: Die Bertelsmann-Stiftung wurde auf die Initiative aufmerksam, und die damalige Vizepräsidentin der Technischen Universität (TU Berlin), die Wirtschaftsingenieurin Gabriele Wendorf, kam in die Runde. Sie erinnert sich heute, bei einem der Treffen sei ein Mitarbeiter von BMW dabei gewesen, der das Interesse seines Unternehmens an nachhaltiger Mobilität erläutert habe. Bei bloßen Worten blieb es nicht. Der BMW-Mann organisierte eine mittelgroße fünfstellige-Summe für einen kleinen Modellversuch. Das Ziel: Anwohner dazu zu bringen, für zwei Wochen auf ihr Auto zu verzichten.

Wendorf erzählt: „Wenn man über mehr Lebensqualität und weniger Verkehr spricht, hat man automatisch alle Autofahrer gegen sich. Aber weil Konfrontation niemanden weiterbringt, haben wir das Gespräch gesucht. Und gemerkt: Es gibt viele Leute, die sagen: ‚Wir sind noch nie mit Bus und Bahn gefahren.‘ Da müssen wir Barrieren überwinden.“ Der Verzicht auf das eigene Auto sollte deswegen so leicht wie möglich fallen. Die Abstinenten konnten in der Zeit Leihfahrräder der Deutschen Bahn nutzen oder auch Lastenfahrräder und Roller. Um sie damit vertraut zu machen, bekamen sie ein Rad-Sicherheits-training angeboten. Einige Parkplätze im Kiez reservierte die Initiative außerdem für Carsharing-Fahrzeuge – für jene Gelegenheiten, in denen dann doch ein Auto nötig ist. Gut ein Dutzend Freiwillige waren im Sommer 2016 bereit, den Autoschlüssel für zwei Wochen abzugeben. Ihre Fahrzeuge verbrachten diese Zeit am Potsdamer Platz; die Initiative finanzierte die Parkhausgebühren.

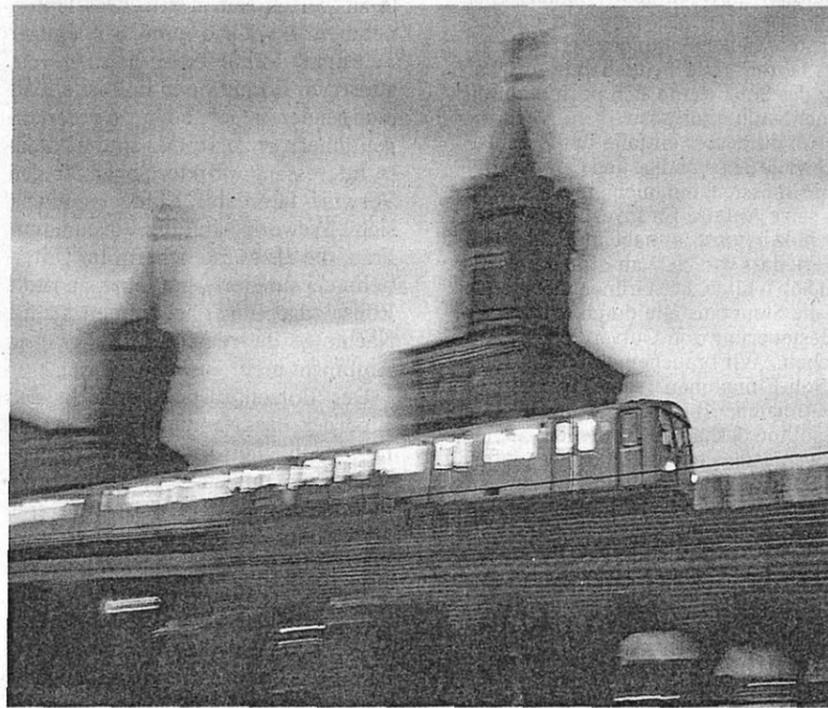
Der Test war schnell beendet, doch die Idee, Anreize für die Abkehr vom Auto zu schaffen, blieb – und gewann im Zuge der Debatte über Diesel-Fahrverbote und Klimawandel an Schwung. Bei Wendorf klingt immer noch Erstaunen mit, wenn sie sagt: „Vor ein paar Jahren waren wir Exoten mit unserem Anliegen, wegkommen von der autogerechten Stadt, um die Lebensqualität in den Innenstadt-Quartieren zu verbessern. Heute ist davon überall die Rede.“ Zurzeit organisiert sie als wissenschaftliche Geschäftsführerin des Zentrums Technik und Gesellschaft der TU Berlin zusammen mit dem Bezirk, der Berliner Agentur für Elektromobilität eMO, BMW und der insel-projekt.berlin UG im Projekt „Neue Mobilität Berlin“ die Aktion „Sommerflotte 2019“. Gesucht werden wieder Autofahrer, die ein Leben ohne Auto ausprobieren wollen.

Noch bis Anfang September können sich Interessenten aus Charlottenburg-Wilmersdorf, die ein eigenes Auto haben, bewerben. Die Ausgewählten müssen ihren Autoschlüssel und ein Foto vom Kilo-

meterstand dem Projektteam überlassen. Ihre Autos stehen jetzt in einem Parkhaus am künftigen Hauptstadflughafen BER. Im Gegenzug bekommen sie ein Gut-scheinheft mit Vergünstigungen der Anbieter im Wert von rund 500 Euro in die Hand. 21 Unternehmen beteiligen sich dieses Jahr an der Aktion – von der BVG bis hin zu Diensten für Carsharing, Vermietern von elektrischen Rollern, von Rädern, Lastenfahrrädern sowie von elektrischen Tretrollern. Die BVG stiftet ein paar Fahrscheine, die anderen gewähren Freiminuten für die Mietfahrzeuge.

Bisher haben sich für die Umtauschaktion rund 40 Autofahrer interessiert – im Alter von Mitte zwanzig bis über siebzig. Nicht alle überbrücken ihre Wege während der Aktion zu Fuß oder mit dem eigenen Rad. Für sie kommt die erste Hürde dann oft sehr schnell: das Auffinden der nächstgelegenen Bus- oder Bahnhaltestelle oder die Nutzung der App eines Anbieters. Für die Anmelde-Prozeduren haben die Projektleute eigens ein Anleitungsheft verfasst. Einmal ausprobiert, funktionieren die Apps aber nach ersten Aussagen der Teilnehmer reibungslos. Mietangebote könnten das private Auto aber nur punktuell ersetzen, weiß Wendorf. „Wer täglich unterwegs ist, wird das Rad oder den öffentlichen Nahverkehr nutzen. Diese Verkehrsmittel müssen in der Innenstadt Priorität haben. Deshalb geht es letztlich um den Abschied von hergebrachten Verhaltensmustern und eine Neuverteilung der Verkehrsflächen im öffentlichen Raum.“

Wendorf zitiert eine Studie von Karlsruher Verkehrsforschern: Ein Drittel der Stadtbewohner braucht danach das eigene Auto nur selten und hängt auch emotional nicht sehr daran. Wenn sie das Auto abschafften, wäre für die Berliner Wissenschaftlerin eine Wunsch-Quote erreicht. Die Wirklichkeit ist davon jedoch noch ziemlich weit entfernt: Am Ende des ersten Modellversuchs entschied sich einer aus dem guten Dutzend, sein Auto abzuschaffen. Zwei weitere wollten es tun, wenn sich die Rahmenbedingungen verbesserten: mehr Radwege, mehr Carsharing und ein verlässlicheres (und weniger überfülltes) Angebot des Nahverkehrsunternehmens BVG. Aus dem laufenden Versuch sollen bis Jahresende Erkenntnisse und Ratschläge erwachsen. KERSTIN SCHWENN



In Berlin sollen noch mehr Menschen auf Bus und Bahn umsteigen.

Foto dpa