

# Wie man das Blech von der Straße bekommt

Es geht um mehr als ein „Ländermatch“ österreichischer und deutscher Politiker rund um den Transitverkehr. Es geht um eine Grundsatzfrage: Wie wollen wir den **Verkehr der Zukunft** gestalten, damit Mensch und Natur überleben können und (fast) alle zufrieden sind? So schwer wäre das nicht

Von Renate Kromp, Alexa Lutteri;  
Illustration: Alexandra Kaserbacher

Zu Fuß hätte Fritz Gurgiser die zehn Kilometer von Maurach nach Wiesing im Tiroler Achantal wohl schneller geschafft. Mit dem Auto waren es zuletzt knapp sechs Stunden. „Da muss man sich ja nur mehr auf den Kopf greifen. Das ist einfach eine Respekt- und Verantwortungslosigkeit. Die Leute bekommen es mit der Angst zu tun. Man muss im Dorf bestimmte Wege mittlerweile mit Feuerwehr und Security freihalten, weil man als Bewohner sonst nicht einmal mehr einkaufen gehen kann. So ist es am Brenner, im Bereich Kufstein, in Fügen, am Fernpass, im Wipptal und im Zillertal sowieso“, schimpft er – und dessen wird er seit über dreißig Jahren nicht müde. Jetzt sagt er, sei er im „Unruhestand“ und werde zur Hochform im Kampf gegen den Transitverkehr auflaufen.

Nach 30 Jahren als Aktivist gegen die Blechlawinen in seiner Heimat bekommt Gurgiser dieser Tage sogar Unterstützung aus jenen politischen Lagern, die ihn bisher eher als radikalen Aufrührer gesehen

haben. Die Tiroler Landesregierung erließ ein Fahrverbot auf jenen „Nebenstraßen“, über die Reisende gen Süden bisher dem großen Stau ausweichen wollten. Mit dem Effekt, dass auch dort nichts mehr geht und die ohnehin schon von Blechlawinen geplagten Anrainer endgültig überrollt werden. An manchen starken Reisewochenenden können sie kaum vor die Tür, man fürchtet den Notfall: dass man womöglich die Rettung oder die Feuerwehr braucht. Nicht einmal die hatte freie Fahrt.

Nun reicht es auch den Politikern. Jenen in Österreich sowieso, aber – wenn auch aus anderen Gründen – auch jenen in Deutschland, die nun überlegen, vor europäischen Gerichten freie Fahrt für ihre Bürger einzuklagen. Dabei sollten Verkehrspolitiker eigentlich auf beiden Seiten überlegen, wie man das Blech von der Straße bekommt. Während im Wahlkampf 2019 darüber diskutiert wird, ob Batterien

Man muss im Dorf Wege mit Feuerwehr und Security freihalten, weil man nicht einmal mehr einkaufen gehen kann

oder Wasserstoff der Antrieb der Zukunft wird, leidet man auf den Straßen an der schierem Zahl der Autos und nicht nur an deren Abgasen.

## Abgetrennte Dörfer

Schon 1987, während der Tiroler Landeshauptmann Eduard Wallnöfer noch mit dem Slogan „Verkehr ist Leben“ wirbt, gründet Fritz Gurgiser eine Bürgerinitiative gegen die Belastung durch die Brennerautobahn, die sich direkt durch seine Hei-

„Wir sind ja aus den vergangenen Jahren schon einiges gewohnt. Aber jetzt, überhaupt im Juni und während der Feiertage in Bayern, aber auch wegen der Baustelle auf der Europabrücke hat sich das ganze schon sehr zugespitzt. Es ist eine ungunstige Situation. und langfristige Lösungen wird es, denke ich, so schnell nicht geben. Aber wir resignieren jedenfalls nicht.“

Das Dorf ist geradezu umzingelt von der sechsspürigen Autobahn. Sie ist Fluch und Segen zugleich. Bungeejumping von

matgemeinde Vomp schlängelt. „Damals ging es hauptsächlich um den Lärm. Dann stieg das Bewusstsein über die Schadstoffe.“ In einem Artikel der „Zeit“ aus 1989 mit dem Titel „Blei in der Bergluft“ werden die Verkehrsbelastungen in Tirol dargestellt – und der Text liest sich heute aktueller denn je. Geschädigte Wälder, mit Blei, Zink und Kupfer verseuchte Gärten, die einen „Selbstversorgeranbau wegen möglicher Belastungen höchst bedenklich“ machen. Überdurchschnittlich hohe Zahlen von Atemwegserkrankungen, Infektionen und psychosomatischen Leiden. Und schon damals: keine Erleichterung in Sicht.

Warum ist in all den Jahren nichts passiert? Warum hat man der Entwicklung tatenlos zugesehen? Die Leute hätten Wallnöfers Spruch noch heute in ihren Köpfen drin, meint Gurgiser enttäuscht. Dabei ist der Verkehr durch Tirol für ihn genau das Gegenteil von Leben. „Generationenverrat“ würde hier betrieben.

Davon kann Hermann Steixner ein Lied singen. Er ist Bürgermeister in Schönberg im Stubaital, direkt an der Europabrücke.

der 190 Meter hohen Autobahnbrücke, die berühmte Tankstelle mit dem McDonalds und die Mautstation bieten verlässlich viel Arbeit. Tendenz steigend. Der Preis dafür ist aber bald zu hoch, sagt Steixner: „Für die Kommunalsteuer ist die Autobahn wohlthuend, aber für die Gesundheit natürlich sehr schlecht. Daher ist unsere Vision ein Tunnel bei der Mautstelle oder ein vereinheitlichtes Mautsystem in Europa.“

Denn gerade an der Mautstelle Schönberg staut es sich sehr oft. Und auch wenn man diese Richtung Süden überwunden hat, wird die Lage nicht besser. Das Südtiroler Wipptal auf der italienischen Seite des Brenners ist immer noch eng und zu beiden Seiten von schroffen Berghängen begrenzt. Selbst weit oben, am Roskopf über Sterzing, ist das immer gleiche Rauschen zu hören. Laut Franz Kompatscher, Bürgermeister der Gemeinde Brenner, müsste das nicht so sein. „Der Brenner ist deshalb so beliebt, weil er billig und durchlässig ist. Hier müsste man an der Mautschraube drehen, weil die Grenze des Tragbaren einfach erreicht ist. Aber es ▶

bringt nichts, wenn Tirol alleine die Handbremse zieht, da sind wir fast noch schlechter gestellt.“ Sterzing würde zum Beispiel immer mehr zum „Parkplatz Europas“ werden, weil Lkw hier warten, bis sie wieder weiterfahren dürfen. „Es braucht einfach eine gemeinsame Lösung. Der politische Wille ist da, aber die Sachen dauern einfach.“

Auf Pfählen und Betonplatten schlängelt sich die Brennerautobahn gen Süden durch die idyllische Landschaft – die Gemeinde Freienfeld schmiegt sich regelrecht an ihre Kurven. „Die Ortskerne der drei Hauptorte Trens, Mauls und Stilfes

## Die Gesellschaft muss ihren Lebensstil hinterfragen. Wir sind gewohnt, Tag und Nacht alles zur Verfügung zu haben

liegen direkt an der Hauptstraße“, schildert Verena Überegger, Bürgermeisterin der Gemeinde, „wenn die Autobahn wegen Überlastung oder eines Unfalls verstopft ist, wird der Verkehr dorthin abgelenkt. Natürlich verstopft dann auch die Staatsstraße, und wir haben abgeschnittene Dörfer.“ Im vergangenen Winter habe es einen solchen Extremfall gegeben. Der starke Schneefall hat alles zum Erliegen gebracht. Eine Herausforderung für Reisende, die mit kleinen Kindern unterwegs waren, oder ältere Personen, die auf die Einnahme ihrer Medikamente angewiesen

waren, sagt Überegger. Aber auch jetzt müsse man oft mehrere Stunden in Kauf nehmen, um von einem Ort in den nächsten zu kommen: „Für uns Anrainer bedeutet das oft, dass wir aus unseren Dörfern nicht wegkommen und keiner hinkommt. In zweiter Konsequenz ist das natürlich für Rettungsfahrzeuge, Feuerwehr und Carabinieri ein Problem.“ Die Stimmung in den Ortschaften sei daher sehr gereizt.

### „Es herrscht Ohnmacht“

Die Schuld für die angespannte Lage wird naturgemäß zuerst bei den anderen gesucht. Dort, wo das Problem herkommt.

Doch auch auf deutscher Seite ist man ratlos. Auch im Bayerischen Garmisch-Partenkirchen leidet man unter dem Verkehr. 2015 ergab eine Verkehrszählung 25.000 Fahrzeuge pro Tag am Ortseingang. „Das ist schon eine enorme Belastung. Das Entscheidende ist, dass wir die Autofahrer auf

den Autobahnen lassen“, sagt Bürgermeisterin Sigrid Meierhofer. Aber: „Wie das geht, das kann ich nicht genau sagen. Wir kriegen das nur in den Griff, wenn wir attraktive Schienenverbindungen schaffen, eine Nord-Süd-Achse quer durch Europa.“

So sieht es auch Adolf Hornsteiner, Bürgermeister von Mittenwald, einem 7.500-Einwohner-Ort nahe der bayrisch-österreichischen Grenze vor Seefeld: „Man reagiert in Tirol aus der Not heraus mit restriktiven Maßnahmen, die berechtigterweise hinterfragt werden dürfen, um zu sehen, ob die überhaupt gesetzeskonform

sind. Aber damit ist auch keinem geholfen. Weil ob da jetzt ein Ja oder ein Nein herauskommt, das Problem bleibt.“ Ob Tirol, Bayern oder Südtirol – er verstehe alle Seiten. „Es herrscht eine gewisse Ohnmacht. Man weiß einfach nicht, wohin mit der Blechlawine. Niemand weiß, wie man mit diesem Phänomen umgehen soll und was man machen kann“, sagt Hornsteiner. „Die Menschheit ist mobil wie nie, die ganze Welt ist unterwegs. Wir reden zwar viel von Entschleunigung, aber letztendlich pressiert's halt Tag und Nacht. Das kann man nur gesamtgesellschaftlich lösen“, sagt Hornsteiner und plädiert: „Die Gesellschaft muss ihren Lebensstil hinterfragen. Wir sind gewohnt, Tag und Nacht alles zur Verfügung zu haben. Und die gesamte Logistik findet auf der Straße statt. Das heißt, dass auch ich in meiner schönen Ortschaft dazu beitrage, dass meine Ortschaft selber darunter leidet.“

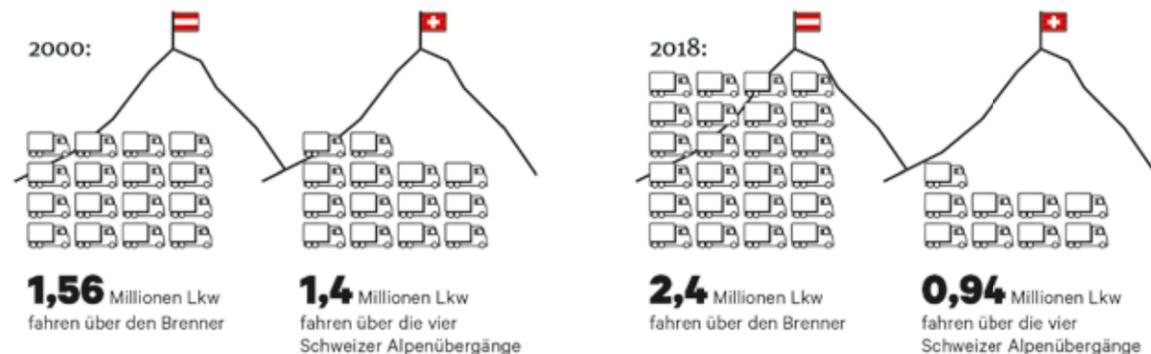
### Die Zukunft der Mobilität

Für Transitaktivist Fritz Gurgiser ist jetzt ein Punkt erreicht, „an dem das Problem nur mehr mit knallharten Eingriffen in die Freiheiten zu ändern ist“, sagt er. Aber ihm ist klar, dass die Fahrverbote nicht die Zukunft sein können. „Das ist eine Übergangslösung. Man darf das Problem vom Ursprung her nicht entstehen lassen.“

Doch wie bekommt man nun die Autos von der Straße? Egal, ob sie mit Benzin, Diesel, Strom oder Wasserstoff fahren – die zunehmende Zahl an Fahrzeugen ist es, die Bevölkerung, Natur und Klima belastet. Ein Blick auf die Entwicklung der letzten Jahrzehnte verdeutlicht das Ausmaß der Verkehrsströme. Mit Ende Mai gibt es erstmals mehr als fünf Millionen Pkw in Österreich, denen rund 83 Milliar-

### Brenner – Schweiz

Über den Brenner nimmt die Zahl der Lkw massiv zu, in der Schweiz geht sie zurück



Quellen: BAV, VCÖ 2018, News-Infografik: Karin Netta

Fotos: Lukas Ilgner /Trend

### SCHIENENVERKEHR

## Trotz Boom ist noch viel Luft nach oben

Die Österreicher sind ein Volk der Bahnfahrer: 2018 waren laut Regulierungsbehörde Schienen-Control hierzulande 309,9 Millionen Fahrgäste mit der Eisenbahn unterwegs, 2017 waren es 290,6 Millionen. Kein Land in der EU hat mehr Bahnpassagiere befördert als Österreich – innerhalb Europas sind nur die Schweizer noch mehr auf Schiene. Im Schnitt fuhr im Vorjahr jeder Österreicher 1.505 Kilometer mit dem Zug. Platzhirsch sind mit Abstand die ÖBB mit 261,4 Millionen Passagieren; der private Mitbewerber Westbahn befördert auch noch knapp 49 Millionen Fahrgäste. Dazu kommt eine Reihe kleinerer Bahnunternehmen: 2018 waren insgesamt 16 von ihnen aktiv.

**Mehr Angebot.** Grund für das Wachstum von immerhin 6,6 Prozent ist primär das erweiterte Angebot im Nahverkehr rund um die Ballungsgebiete. Eine Einschätzung, die ÖBB-Chef Andreas Matthä teilt: besseres Angebot, mehr Qualität und Pünktlichkeit machten das Bahnfahren immer attraktiver. Die ÖBB würden jedes Jahr rund zwei Milliarden Euro in die Verbesserung der Bahninfrastruktur investieren, und das mache sich bezahlt. „Ich bin felsenfest davon überzeugt, dass das System Bahn eine glorreiche Zukunft hat und die Lösung für den Verkehr im kontinentalen Einsatz ist“, so Matthä. Das gelte nicht nur für den Passagierverkehr, sondern auch für die Güterbeförderung. Freilich ist dort die Situation schwieriger: Der Wettbewerb durch die Straße ist enorm. Speditionsfirmen unterbieten sich mit Dumpingpreisen und tragen so zu den Lkw-Karawanen bei.

**Druck bei Cargo.** Das bekommen die in Österreich zugelassenen 39 Güterbahnen – und speziell die ÖBB – zu spüren: Im Cargoverkehr gab es 2018 nämlich ein geringeres Aufkommen: Nach 115,2 Millionen Tonnen 2017 transportierten die ÖBB 2018 nur noch 113 Millionen Tonnen Güter. Das ist mit ein Grund dafür, dass der Anteil der Bahn beim sogenannten Modal Split (der Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsträger) hierzulande bei knapp 30 Prozent stagniert bzw. sinkt. Trotz vollmundiger Ankündigungen von diversen Verkehrsministern in der Vergangenheit, diesen deutlich steigern zu wollen. „Das hat aber damit zu tun, dass Österreich ein Transitland ist und im stark gestiegenen Lkw-Verkehr förmlich erstickt“, so der



ÖBB-Chef Andreas Matthä fordert eine „Trendwende“ zum Erreichen der Klimaziele

ÖBB-Chef, der für eine „Trendwende“ plädiert: „Österreich muss ein Bahn-Transitland werden, sonst werden wir die Klimaziele nicht erreichen.“ Die Güter sollten dort auf die Bahn kommen, wo sie produziert werden bzw. wo sie in den europäischen Häfen landen, dann zu einem Terminal in der Zielregion gebracht und danach erst die letzten Kilometer mit einem Lkw – idealerweise mit einem wasserstoffgetriebenen – transportiert werden. Um kleinere Terminals, die es früher gegeben hat, wieder zu reaktivieren – wie Verkehrsexperten fordern – müsste die Förderpolitik dafür ausgeweitet werden, so Matthä: „In Österreich ist die zwar vorbildhaft, in anderen Ländern dagegen nicht.“ Überhaupt brauche es eine europäische Lösung in technischer und finanzieller Hinsicht unter Einbeziehung des Westbalkans, um den Schienengüterverkehr auf eine neue Ebene zu heben. Ein zentraler Punkt sei da die Kostenwahrheit im Verkehr, sagt der ÖBB-Chef: „Wir müssten uns nicht vor dem Wettbewerb, es müssen aber die gleichen Regeln gelten.“ Deshalb sollten die externen Kosten eines Verkehrsträgers mit eingerechnet werden. Von den gesamten Kosten einer Lkw-Fahrt zahle rund ein Drittel die Allgemeinheit über Umweltkosten, Straßenerhaltung usw. „Da sieht man, wie hoch subventioniert der Lkw-Verkehr ist. Beim Schienenverkehr betragen die externen Kosten nur neun Prozent“, so Matthä, „volkswirtschaftlich gesehen ist der Güterverkehr auf der Schiene deutlich günstiger als der auf der Straße.“

**Klimaschutz.** Die ÖBB sehen sich als Vorreiter beim Klimaschutz: „Wir betreiben gelebte Elektromobilität, weil wir zu 100 Prozent mit Strom aus erneuerbaren Quellen fahren und dadurch jährlich 3,5 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> einsparen“, sagt Matthä. Zudem gebe es im Unternehmen selbst eigene Programme zur Verbesserung der CO<sub>2</sub>-Bilanz. Bis 2030 soll der gesamte Verkehr klimaneutral abgewickelt werden, erklärt der ÖBB-Vorstandschef. **GF**

gestalten und kontrollieren“, sagt Günter Emberger. Er leitet den Forschungsbereich für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik an der TU Wien. Neben der günstigen Maut, mit der lediglich die Erhaltung der Straßen, aber keine Umwelt- oder Gesundheitskosten abgegolten werden, und dem Dieselprievileg kritisiert er den niedrigen Verdienst und die Arbeitszeiten der Lkw-Lenker, die oft in Staaten mit weniger strengen Regelungen angestellt sind. „Die Politik muss steuern“, sagt er. Und zwar mit einem Nachtfahrverbot für Lkw und ein Verbot von Fahrten, die länger als 50 Kilometer sind.

Im Gegenzug sollen kleinere Frachtbahnhöfe, die stillgelegt wurden, wieder in Betrieb genommen werden und Güter von

wird. Diese erhöhen ihre Kapazitäten, und „wenn dort mehr Container ankommen, es aber keine Schienenkapazitäten gibt, sind das die Transitlawinen der Zukunft. Hier muss die EU Auflagen erteilen.“ Kostenvorteil beim Gütertransport, so sind sich die Experten einig, hilft der regionalen Wirtschaft. Und sie macht es unrentabel, Nordseekrabben zum Schälén nach Marokko und zurück zu transportieren. Oder Schweine aus Ostdeutschland nach Italien zum Schlachten. Das passiert derzeit – weil es billig ist – alles mit dem Lkw.

### Geld und Nerven sparen

Dem Güterverkehr alleine kann man die prekäre Lage auf Österreichs Straßen allerdings nicht zuschreiben. Urlaubsreisende

der Straße, muss der europäische Bahnverkehr so ausgebaut werden, dass zumindest alle Hauptstädte untereinander verbunden sind. Damit könnte man auch den Klimasünder Luftfahrt entschärfen.

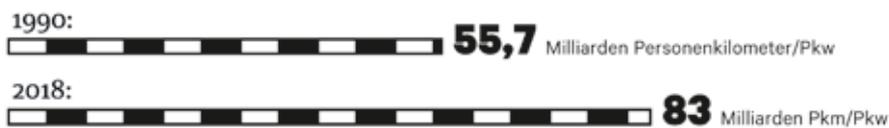
Einsparen könnte man auch beim Alltagsverkehr. In immer schwereren und größeren Autos sitzen immer weniger Menschen, kritisiert Christian Gratzer vom VCÖ – laut Statistik in 100 Autos nur 115 Leute. Oder anders gesagt: In 90 Prozent der Pkw sitzt nur eine Person. In ländlichen Regionen gebe es eine „extrem hohe Autoabhängigkeit“, erklärt Gratzer, „in vielen Haushalten gibt es zwei bis drei Autos, aber sie werden im Schnitt nur 30 Minuten pro Tag gefahren.“ Hier sieht der VCÖ-Experte Potenzial für Carsharing, bei dem Regionen oder Gemeinden einen emissionsfreien Fuhrpark für alle verfügbar machen. Und, da die Hälfte aller Fahrten unter fünf Kilometer weit seien, gebe es enormes Potenzial für den Radverkehr, vor allem mit Elektrofuhrädern.

Auch hier müsse man in die Infrastruktur investieren, erklärt Gratzer. Nämlich in Radwege, denn derzeit müssten sich Radler auf Autostraßen wagen, auf denen ihnen Pkw und Lkw mit hohem Tempo um die Ohren brausen. „70 Prozent der Autofahrer sind auch Radfahrer“, sagt er, „beides ist Individualverkehr. Man bekommt Autofahrer oft eher auf ein E-Bike als in ein öffentliches Verkehrsmittel.“ Und falls doch, müssten die Busse im ländlichen Raum eben auch so fahren, dass nicht nur Pendler und Schulkinder in der Früh und am Nachmittag eine Verbindung haben.

Radfahren wird auch in den Städten als klimafreundliche Fortbewegung noch mehr Bedeutung bekommen müssen, sagen Experten. Beispiel Wien: Hier werden 38 Prozent aller Wege mit den Öffis zurückgelegt, 26 Prozent zu Fuß und sieben Prozent per Fahrrad. Knapp ein Drittel der Wege werden mit dem Auto absolviert – ▶

## Autoverkehr hat stark zugenommen

Die Österreicher fahren immer mehr und immer öfter



Quellen: Umweltbundesamt, VCÖ 2019. Newsinfografik: Karin Netta

dort aus nur mehr mit emissionsfreien Klein-Lkw verteilt werden. Dadurch würde auch die Wertschöpfung in Österreich bleiben, meint der Verkehrsexperte, „von der Schiene bis zur Arbeitskraft“. Derzeit, so Embacher, passiere beim Fernverkehr der Güter das Gegenteil: Die Bevölkerung bezahlt über die Steuern die Infrastruktur, verliert die Arbeitsplätze, weil Güter in billigeren Ländern produziert und dann hierher gekarrt werden, und sie hat unter der Blechlawine zu leiden.

Christian Gratzer vom VCÖ fordert zudem, dass auf europäischer Ebene der Ausbau der Schiene rund um große Frachthäfen wie Piräus, Triest und Kotor forciert

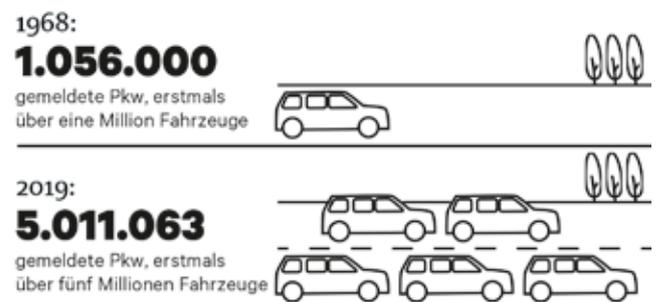
stauen vor allem an Wochenenden mit und werden dann von ihren Navis über die Nebenstraßen geleitet. Um diese Verkehrsströme zu steuern, schlägt Günter Embacher ein flächendeckendes, elektronisches Mautsystem vor – mit flexiblen Preisen. Ähnlich wie die Preise bei der Flugsuche variieren, könnte dann auch die Maut an verkehrsreichen Tagen höher ausfallen als an schwachen Reisetagen. Und wer dem Stau auf der Autobahn über Nebenstraßen ausweichen will, müsste dann eben noch ein bisschen mehr bezahlen. Wie viel die Fahrt kosten wird, könnte sogar schon vor der Reise elektronisch abgefragt werden. Und natürlich: Sollen diese Autos weg von

In vielen Haushalten gibt es zwei bis drei Autos, doch sie werden nur 30 Minuten pro Tag gefahren

”

## Erstmals mehr als 5 Millionen Pkw, ...

... und in 90 Prozent der Pkw sitzt nur eine Person



dafür nimmt dieses Verkehrsmittel aber überproportional viel Platz im öffentlichen Raum und in Verkehrsdebatten ein. Wenn der Parkplatz (fast) vor der Tür sein müsse, während zwei Kilometer Fußweg zur nächste Haltestelle für zumutbar gehalten werden, stimme etwas nicht, meint Embacher. Schon jetzt verliert das Auto für junge Menschen an Bedeutung. Gut möglich, dass es in 20 Jahren viel weniger Pkw im Privatbesitz gibt – oder geben darf. Soll heißen: Rad- und Fußgängerverkehr müssen gefördert und aus dem Autoverkehr das Tempo herausgenommen werden. „Flächendeckend Tempo 30, da können die einzelnen Verkehrsteilnehmer noch

miteinander kommunizieren“, sagt der TU-Professor. Mehr Grün in der Stadt würde zudem Mobilität binden, weil man nicht mehr weit fahren muss, um zum Beispiel Abkühlung zu bekommen. 70 bis 80 Minuten pro Tag investiere der Mensch in Mobilität, je mehr man durch Maßnahmen das Tempo drosselt, desto kürzer werden die Wege, „und man übernimmt auch mehr Verantwortung für seine Umgebung“.

Am Schluss die Glaubensfrage: Brauchen wir mehr Straßen, um den Stau zu verhindern? Emberger hat die Staumeldungen analysiert. „Bei nur rund zwei Prozent gibt es wirklich Stillstand.“ Sonst gehe es nur sehr langsam dahin. „Sie kaufen sich ja auch nicht einen neuen Kühlschrank, weil der alte zu zwei Prozent voll ist.“

## E-Fahrräder boomen

Die neue Fahrradtechnik macht vielen den Verzicht aufs Auto leichter

	2008	2018
 verkaufte E-Fahrräder:	<b>8.000</b>	<b>149.352</b>
 verkaufte E-Mopeds/E-Motorräder:	<b>493</b>	<b>2.130</b>
 verkaufte E-Pkw:	<b>2</b>	<b>6.757</b>

Quelle: VCO Newsinfografik; Karin Netta

## MOBILITÄT

# Verkehr wird mehr

Das Auto hat eine hervorragende Zukunft“, prognostizierte der bestens gelaunte VW-Chef Herbert Diess bei ZDF-Talker Markus Lanz. Und der Vorstandsvorsitzende des Autogiganten, übrigens Bayer mit österreichischem Pass, führte auch aus, warum: „Das Auto wird in den nächsten zehn Jahren nachhaltig, emissionsfrei, und es wird sehr viel sicherer und komfortabler werden.“ Wenig überraschend bekannte und bekennt sich der von der Belegschaft als „harter Hund“ beschriebene Diess zum Umdenken. „Wenn wir die Klimaziele erreichen wollen, nämlich, dass die Mobilität bis 2050 CO<sub>2</sub>-frei sein muss, gibt es zur Elektrifizierung der Antriebe keine Alternative.“

VW hat mit der Affäre um manipulierte Dieselgrenzwerte – noch vor Amtsantritt von Diess – den größten Skandal der Automobilgeschichte verursacht. Kein Wunder also, dass VW mit der Submarke ID die Elektromobilität im Höllentempo vorantreibt, aber dennoch der Konkurrenz hinterherhinkt.

**Elektroautos.** Der Weg zur ausschließlichen Elektromobilität ist aber noch ein weiter und ein steiniger. Hohe Anschaffungskosten, eine nur zimperlich wachsende Ladeinfrastruktur und eine limitierte Reichweite bremsen (noch) den Wechsel zur E-Mobilität. Wo-

bei einer McKinsey-Umfrage zur Elektromobilität zufolge tatsächliche Besitzer von E-Autos sich noch kaum darum sorgen, wie weit sie kommen – im Gegensatz zu an E-Autos Interessierten. Weiterer Bremsen der E-Mobilität sind die Lithium-Ionen-Akkus, deren Herstellung viel Energie und Rohstoffe wie Lithium und Kobalt benötigt, deren weltweiten Reserven sehr begrenzt sind. Dennoch will VW bis 2030 „40 Prozent des Umsatzes mit E-Autos machen und die Hälfte aller Motoren- und Getriebewerke schließen“, sagt Diess.

**Autonomes Fahren.** Vom Fahren ohne Lenker versprechen sich Städteplaner wahre Wunderdinge, die die Autobauer auch versprechen. So haben KI-Forscher der Universität von Kalifornien in Berkeley in einer Simulation gezeigt, dass schon wenig autonome Autos zählfließenden Verkehr und Staus verhindern können. Fazit der Forscher: „Wenn künftig autonome Fahrzeuge mit intelligenter Verkehrssteuerung Informationen austauschen, kann dies auch zu erheblichen Reduktionen verkehrsbedingter Schadstoffemissionen führen.“ Noch ein positiver Ef-



Der VW Golf der Zukunft fährt völlig elektrisch und heißt ID 3

fekt wurde konstatiert: „Weil sich autonom fahrende Autos strikt an Verkehrsregeln halten, wird auch die Zahl der Unfälle sinken.“ Entgegen bisheriger Prognosen werden selbstfahrende Privatautos zu mehr Verkehr führen. Zu diesem Schluss kommt eine Studie der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich, „weil die Kombination von hoher Flexibilität und der Möglichkeit, die Zeit im Fahrzeug sinnvoll zu nutzen, diese Mobilitätsform auch für Menschen ohne Führerschein attraktiv macht.“ Und dies würde auch zu noch höherem Verkehrsaufkommen auf Autobahnen führen – es sei denn, „der Privatbesitz von selbstfahrenden Autos würde verboten werden.“ **Axel Meister**