

# Wann kommt die Verkehrswende

Andreas Knie im Gespräch mit Thomas J. Mager



Prof. Dr. Andreas Knie ist Politikwissenschaftler am Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung und Hochschullehrer an der TU Berlin. Seine Forschungsfelder sind die Wissenschaftsforschung, Technikforschung und die Mobilitätsforschung. Seit 2001 ist Andreas Knie Bereichsleiter für Intermodale Angebote und Geschäftsentwicklung der Deutschen Bahn AG und seit 2006 in der Geschäftsführung des Innovationszentrums für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel GmbH (InnoZ). Gesellschafter sind die DB Mobility Logistik AG, T-Systems, das Deutsche Zentrum für Luft und Raumfahrt, das WZB sowie die Siemens AG.

☛ **Deutschlands Verkehrsinfrastruktur hat sich nach dem Zweiten Weltkrieg stark verändert – die Schieneninfrastruktur wurde stark dezimiert, im Gegenzug wurde die Straßeninfrastruktur vervielfacht. Die Teilung Deutschlands führte darüber hinaus gleichzeitig zu einer Neuausrichtung der Infrastrukturnetze von einer Ost-West- auf eine Nord-Süd-Ausrichtung. Wie beurteilen Sie rückblickend den Rückzug des Schienenverkehrs aus der Fläche und den Siegeszug des Autos als das politisch gewollte Hauptverkehrsmittel?**

☛ Dies war einerseits natürlich eine Folge der deutschen Teilung und der weltpolitischen Umstände. Andererseits war es aber auch eine bewusste Bevorzugung des Pkw, was in Westdeutschland zugleich eine Förderung der Automobilindustrie bedeutete. Es führte vor allem in den Ballungszentren zu baulichen Veränderungen, die bis heute fortwirken: Das vielzitierte Beispiel der autogerechten Stadt, das eigentlich eine „Entmischung“ der Verkehre meinte, aber dem Privatauto wortwörtlich den Weg ebnete. Der damit einhergehende Straßenbau schaffte eine feinverästelte Infrastruktur, die in Verbindung mit Parkhäusern, Tankstellen, Werkstätten und vielem anderen natürlich haargenau zum Privatauto passt. Insofern sind die Vorzüge des Autos gegenüber der Bahn keine systembedingte Selbstverständlichkeit, sondern eine gewollte politische Entscheidung. Die historische Rückschau hat aber doch eine gute Botschaft: Alles, was politisch geschaffen wurde, lässt sich auch auf politischem Wege wieder ändern. Das private Auto in seiner heutigen Form hat zumindest in wachsenden Stadtregionen keine Zukunft. Es bindet viel zu viele Ressourcen, wird von fossilen Brennstoffen angetrieben und absorbiert öffentliche Flächen, die weitaus sinnvoller einsetzbar sind. Es gibt überall Anzeichen, dass sich Städte wieder mehr um eine neue Flächenbewirtschaftung kümmern. In New York City wurde der Broadway teilweise zur Fußgängerzone, in Nizza wird die Stadtplanung entlang einer neuen Straßenbahnlinie völlig neu ausgerichtet, in Helsinki sollen zukünftig Stadtbewohner überhaupt kein eigenes Auto

mehr besitzen. Das sind Signale, die Hoffnung machen. Der Verkehrsträger Schiene wird daher eine neue Bedeutung erhalten, allerdings nicht mehr als grundversorgendes Verkehrsmittel, sondern als schnelle Verbindung zwischen den Ballungszentren. In einem „Hub and Spoke“-Konzept kann die Bahn ihre Leistungsfähigkeit in einer intermodalen Verkehrslandschaft neu entfalten.

☛ **Mit der Wiedervereinigung 1989 haben sich die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen in Deutschland erneut verändert – die Politik initiierte die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit für Schiene und Straße. Wurden die 1989 angedachten gesamtdeutschen „Verkehrsentwicklungsziele“ aus Ihrem Blickwinkel tatsächlich erreicht bzw. hätten die Weichenstellungen anders sein müssen?**

☛ Angedacht war im Kern die Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse im gesamten Bundesgebiet. Dies ließ sich trotz immenser Investitionen, auch in die Verkehrsinfrastruktur, nicht realisieren, da die Wirtschaftskraft einfach zu unterschiedlich verteilt und die Raumwiderstände zu groß blieben. Eine weitblickende Verkehrspolitik hätte dies auf- und als Chance begreifen können. Es wurde leider zu spät erkannt, dass es sinnvoller ist, Wachstumskerne zu identifizieren und zu stärken, anstatt Straßen und Gewerbegebiete überall in der Fläche zu schaffen – die „beleuchteten Schafswiden“, wie mitunter gespottet wurde. Eine spannende Alternative wäre es gewesen, ganz bewusst mit dem Gleichwertigkeitsdiktum zu brechen – nicht, um alles sich selbst zu überlassen, sondern um Experimentierräume zu eröffnen. Der teilweise geringe Motorisierungsgrad hätte ja auch zum Anlass genommen werden können, konsequent privatautofreie Innenstädte durchzusetzen, anstatt immer wieder neue Magistralen zu errichten. Auch das zusammenwachsende Berlin mit seinen wiedergewonnen Freiflächen mitten in der Innenstadt wäre der ideale Ort gewesen, neue Verkehrskonzepte zu erproben. Mit der Magnetbahn (M-Bahn), die in den 1980er-Jahren

im Westteil der Stadt erprobt wurde, gab es ja mal einen experimentellen Ansatz. Stattdessen wird heute einfach die Stadtautobahn weitergebaut und damit die überkommene Politik der 1960er-Jahre konsequent fortgesetzt.

☛ **Das Thema demografischer Wandel hat große Auswirkungen auf die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung und ist damit ein Thema für die Stadt-, Regional- und Landesplanung. Zwei gegenläufige, sich bedingende Entwicklungen sind in Deutschland feststellbar: einerseits ein verstärkter Zuzug in die Großstädte oder aus Kostengründen in die sie umgebenden „Speckgürtel“ sowie andererseits ein Wegzug aus den Klein- und Mittelstädten und den sie umgebenden ländlichen Räumen. Dies führt dazu, dass die Infrastruktur in den Ballungsräumen hoffnungslos überlastet und der Unterhaltungsaufwand im ländlichen Raum kaum noch zu stemmen ist. Ist dies nicht auch das Ergebnis einer verfehlten Politikstrategie, die es nicht vermocht hat, Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in Einklang zu bringen und stattdessen u. a. einseitig auf die steuerliche Stützung (Stichwort Entfernungspauschale etc.) des Autos gesetzt hat?**

☛ Grundsätzlich ist es zutreffend, dass bis zum Jahr 2020 die Bevölkerung in den deutschen Großstädten voraussichtlich um etwa 2 % wachsen soll, während sie in ländlichen Kreisen um fast 2 Prozentpunkte abnehmen und in städtischen Kreisen ungefähr gleichbleiben soll. Insofern ist die These von den gegenläufigen Entwicklungen insgesamt zutreffend. Dennoch ist zu bedenken, dass es durchaus auch wirtschaftsschwache Ballungsräume wie etwa das Ruhrgebiet gibt und gleichzeitig wirtschaftsstarke ländliche Räume, beispielsweise Teile von Baden-Württemberg und Bayern, existieren. Wir werden also allgemein ein buntes Nebeneinander von sich entleerenden, stagnierenden und wachsenden Räumen haben.

Allein dies stellt die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse infrage. Diese Tatsache wurde von der staatlichen Politik lange Zeit kaum zur Kenntnis genommen. Das sprichwörtliche Gießkannenprinzip – überall die gleiche Grundversorgung – konnte den Teufelskreis aus Abwanderung, besonders der qualifizierten Bevölkerungsteile, und anhaltender Wirtschaftsschwäche nicht aufhalten. Da nützt auch die beste Verkehrsanbindung wenig, wenn die Potenziale vor Ort nicht (mehr) gegeben sind. Verstärkt wird diese Problemlage durch die Alterung und die Schrumpfung der deutschen Gesamtbevölkerung, die sich ebenfalls in verschiedenen Gebieten unterschiedlich auswirken. Wir brauchen daher insgesamt skalierbare und flexible gestaltbare Infrastrukturen. Auch der Rückbau von Straßen- und Schieneninfrastruktur darf kein Tabuthema mehr sein, wenn sie auslastungsseitig schlichtweg nicht mehr gerechtfertigt sind. Alternativ könnte sich Deutschland natürlich dazu bekennen, ein Einwanderungsland zu sein und Menschen fremder Herkunft einladen, bei uns zu leben.

☛ **Die deutsche Verkehrspolitik konzentriert sich seit mehr als fünf Jahren auf das Thema Elektromobilität. Das eher wirtschaftspolitische Hauptziel, Leitmarkt für E-Mobilität zu werden und 1 Mio. Elektrofahrzeuge bis 2020 auf Deutschlands Straßen zu bringen (Stand 2015 sind es noch unter**

**100.000), wird wohl nicht erreicht. Leistet das Thema Elektromobilität entsprechend seiner exponierten politischen Gewichtung tatsächlich einen entscheidenden Beitrag zur Lösung unserer Verkehrsprobleme?**

☛ Wenn 44 Mio. Pkw in Deutschland durch Elektroautos ausgetauscht würden, wäre zwar schon vieles erreicht: Wir hätten einen leisen und weitgehend CO<sub>2</sub>-freien Verkehr. Aber die Lösung der Verkehrsprobleme ist damit natürlich noch nicht erreicht. Das Straßenbild in den Städten, besonders hinsichtlich des ruhenden Verkehrs, wäre vermutlich so ähnlich wie jetzt. Der motorisierte Individualverkehr würde immer noch den meisten Raum für sich okkupieren. Eine Verkehrswende ist mehr als nur der Wechsel des Antriebes.

Es ist richtig, dass die Elektromobilität gefördert wird, weil sie den Einstieg in einen neuen intermodalen Verkehr bedeutet. Damit sollten auch neue Mobilitäts- und Verwendungsformen gefördert werden: E-Carsharing beispielsweise – dabei teilen sich mehrere Menschen ein elektrisches Fahrzeug. Wenn sie für jede Fahrt einzeln bezahlen, überlegen sich die Menschen bewusst, wann sie ein Auto leihen und richten ihre Alltagsmobilität eher auf das Fahrrad oder den ÖPNV aus. Das ist ökologisch, platzsparend und macht darüber hinaus die Städte attraktiver.

☛ **Stimmen Sie den Kritikern zu, dass das neue Elektromobilitätsgesetz (Freigabe von Busspuren und kostenlose Parkplätze etc.) und die prioritäre Ausrichtung der Förderung auf Großstädte und Ballungsräume zu kurz greifen, und wie sollte Ihrer Meinung nach eine verkehrspolitisch sinnvolle Elektromobilität politisch begleitet und gefördert werden?**

☛ Ja, ich teile die Kritik. Ein Bundesgesetz sollte strategischer angelegt sein. Der Bundesrat hat das Elektromobilitätsgesetz (EmoG) bereits im November 2014 mit folgenden Worten kritisiert: „Antriebskonzepte (alleine) lösen keine verkehrlichen Probleme“. Das Elektromobilitätsgesetz ist in seiner jetzigen Form zu kurz gedacht. Die Freigabe von Busspuren ist beispielsweise nur dann attraktiv, solange es noch nicht viele Elektrofahrzeuge gibt. Doch wie sieht es aus, wenn die Zahl der E-Autos tatsächlich zunimmt? Das mindert nicht nur den Vorteil für die E-Autofahrer, sondern es steigert auch das Ärgernis für den Busverkehr.

Eine Bevorrechtigung nach Antriebskonzept sollte auch nicht auf Kosten des Nahverkehrs stattfinden, sondern vor allem das Ziel verfolgen, ein nachhaltiges Mobilitätsangebot zu fördern.

Aber der Kern des Gesetzes ist bereits falsch angelegt, weil es den Bund von der Verantwortung entlastet und den Kommunen die Bürde der Handlung auferlegt. Die Städte und Gemeinden können entscheiden, ob sie Elektromobilität fördern – sie müssen nicht. An den generellen ineffizienten Nutzungen knapper Flächen ändert sich damit noch gar nichts. Stattdessen müssen nachhaltige, intelligente Mobilitätskonzepte belohnt werden, die Elektro- und Intermodalität miteinander verbinden. Schließlich ist die Verteilung öffentlicher Flächen auf die Verkehrsträger eine zunehmende Problemstellung. Die Diskussion um die Flächengerechtigkeit hat gerade erst begonnen und kann nicht losgelöst von der Elektromobilität gesehen werden. Das EmoG ist

auf das überkommene Leitbild des Privat-PkW ausgerichtet, viel wichtiger wäre es gewesen, gemeinsam ein seit vielen Jahren überfälliges Carsharing-Gesetz zu erlassen.

☛ **Das zweite Hauptthema der Berliner Politik ist das Thema Pkw-Maut, bei dem aber noch nicht klar ist, ob es tatsächlich wie geplant umgesetzt werden kann und dann auch tatsächlich den vorausgesagten (wirtschaftlichen) Erfolg erzielt. Ist die Pkw-Maut Ihres Erachtens das richtige Instrument zur Problemlösung und wird dieses auch richtig angewendet oder welche (steuer-)politischen Strategien oder Instrumente sollten stattdessen zur Anwendung kommen?**

☛ Meines Erachtens wäre eine Pkw-Maut auch ohne steuerliche Erleichterung gerechtfertigt, denn sie entspricht dem Verursacherprinzip, eine seit vielen Jahren von allen Fachleuten geforderte Finanzierungsstrategie. Mithilfe digitaler Erfassung wären alle Fahrten entfernungs genau zu erheben und man könnte eine enorme Steuerungswirkung entfalten, weil die unterschiedlichen Antriebs- und Verwendungsformen von Pkw „bepreisbar“ wären. Für Privatfahrzeuge mit Verbrennungsmotor sollte deutlich mehr bezahlt werden als für elektrische oder im Carsharing eingesetzte Fahrzeuge.



Nachhaltiger Verkehr mit Bussen und Leihrädern am Berliner Alexanderplatz (Foto: InnoZ)

☛ **Das Thema Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur im Bereich Straße und Schiene sowie insbesondere die Finanzierung des Öffentlichen Personenverkehrs sind allesamt für Länder und Kommunen und auch die Verkehrsunternehmen gleichermaßen unbefriedigend gelöst bzw. für die nächsten Jahre nicht geklärt. Im äußersten Fall kann dies dazu führen, dass es zu Leistungskürzungen kommt, die die Endverbraucher hart treffen und den Verkehrskollaps auf den Straßen forciert. Alternative Verkehrsfinanzierungsansätze, angefangen vom Klassiker Public-Private-Partnership (PPP) bis zur Pkw-Maut oder im ÖPV dem BürgerTicket, werden seit einigen Jahren diskutiert, scheitern aber oft an juristischen Hindernissen. Wie müsste Ihrer Meinung nach eine nachhaltige Verkehrsinfrastrukturfinanzierung aussehen und welche Finanzierungstrategie sollte für deren Nutzung verfolgt werden?**

☛ Es muss ein Finanzierungssystem geschaffen werden, das infrastrukturelle und nutzerseitige Effizienzpotenziale ausschöpft und belohnt. Das heißt, bedarfsgerechte Mobilitätsangebote schaffen und kostengünstigere Infrastruktur

fördern. Gelingt es, lokal einen Modal Shift herbeizuführen, können Kosten langfristig und nachhaltig gesenkt werden. Mehr Rad- statt Autoverkehr bedeutet z.B. deutlich weniger Umweltbelastungen, wie Luftverschmutzung oder Lärm, mehr Lebensqualität bei deutlich niedrigeren Erschließungs- und Wartungskosten für die Infrastruktur. Zudem müssten Effekte wie Umweltbelastungen und Raumbedarf des motorisierten Individualverkehrs zukünftig als Kosten internalisiert werden. Verkehrslenkende Instrumente wie die Pkw- oder City-Maut oder auch das Bürgerticket sind meiner Meinung nach absolut zielführend und brauchen politischen Mut, um durchgesetzt zu werden. Sie können Akzeptanz finden, wenn die Vorteile der Maßnahme erfahrbar werden. Prominentes Beispiel dafür ist die anfänglich höchst umstrittene City-Maut in Stockholm. Nach einer sechsmonatigen Testphase fand die anfänglich abgelehnte Maßnahme die mehrheitliche Zustimmung in einem Bürgerentscheid. Weniger Verkehr, weniger Feinstaub, ein besser ausgebautes Nahverkehrssystem; die positiven Effekte der „restriktiven Maßnahme“ waren sofort spürbar und mehr als 70% der Stockholmer Bürgerinnen und Bürger begrüßen die seit 2006 zur Regel gewordene Staugebühr.



Alltägliche Verkehrssituation auf den Straßen der Hauptstadt (Foto: InnoZ)

☛ **Ein weiteres Reizthema der Politik betrifft die DB AG, wo zurzeit wieder eifrig das Thema Zerschlagung des DB-Konzerns diskutiert wird, mit dem Hintergrund Infrastruktur und Betrieb zu trennen und so die Wettbewerbsbedingungen im deutschen Schienenmarkt endgültig zu liberalisieren. Wo liegen Vor- und Nachteile der Zerschlagung und gibt es Ihrer Meinung nach gegebenenfalls alternative Wege zur Förderung eines diskriminierungsfreien Wettbewerbsklimas, das das Angebot aus der Schiene verbessert?**

☛ Eine Eisenbahn zu betreiben gelingt nur in einem wirklich integrierten Konzern. Es hat sich letztlich als Irrtum erwiesen, dass man durch Zergliederung des Systems in selbstständige Profiteinheiten Optimierungspotenziale schöpfen könnte. Es hat sich auch als Irrtum herausgestellt, dass man den Wettbewerbsgedanken alleine auf die Ausschreibung von sogenannten Bruttoverträgen im Regionalverkehr konzentriert hat. Sinnvolle Wertschöpfungsketten sollte man nicht zerstören, wenn sie zur Qualitätssicherung notwendig sind. Die Wettbewerbsfrage ist daher völlig neu zu stellen. Es braucht tatsächlich eine Bahnreform 2.0.

Denkbar wäre, eine Eisenbahn als integrierten Konzern mit Fern- und Nahverkehr, mit Netz und Bahnhöfen neu zu entwickeln und den Wettbewerb auf die Vermarktung der Dienstleistung zu konzentrieren.

☛ **Wo sehen Sie mögliche Ansätze zu einer nachhaltigen zukunftsweisenden Verkehrspolitik, die die von vielen Fachleuten erhoffte Verkehrswende einläutet? Können wir ggf. von unseren europäischen Nachbarn gute Ansätze übernehmen und welche Rolle könnte in diesem Zusammenhang auch die EU-Politik in Brüssel zukünftig spielen?**

☛ Verkehrspolitik wird entscheidend auf kommunaler Ebene gestaltet. Hier können wir natürlich von bekannten Initiativen europäischer Vorzeigestädte wie Paris, London, Helsinki, Zürich, Kopenhagen und Amsterdam lernen. In Ljubljana beispielsweise, der Hauptstadt Sloweniens, wird die Verkehrswende viel konsequenter angegangen als in Deutschland. Dort wurde vor kurzem die Hauptverkehrsader kurzerhand für den MIV gesperrt. Stellen Sie sich dies mal in Berlin auf der Straße des 17. Juni vor oder der Leipziger Straße oder der Frankfurter Allee. In Ljubljana entsteht nun ein Bereich, in dem nur noch Fußgänger, Radfahrer und Busse unterwegs sein dürfen. Für mich klingt das sehr attraktiv. Vermutlich wird es solche autoritären Maßnahmen in Deutschland nie geben. In deutschen Städten sind Bewohnerinnen und Bewohner daran gewöhnt, in Planungsprozesse eingebunden zu werden und Maßnahmen bzw. Konzepte werden im Dialog mit Bürgern entwickelt. Beispiele hierfür sind die Begegnungszonen in Berlin. Einige Kommunen in Deutschland haben das bereits verinnerlicht und stellen kluge und integrierte Stadt- und Verkehrsentwicklungspläne auf.

Bisher hapert es aber zumeist an der Umsetzung, was zu großen Teilen an der mangelnden Finanzierung und den etablierten gesetzlichen Vorgaben liegt. Hier können Kommunen noch mutiger sein und Einnahmen z.B. über eine Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung generieren. Das Thema Flächengerechtigkeit muss bei der nachhaltigen Verkehrspolitik eine entscheidende Rolle spielen. Jedem Verkehrsmittel muss der Raum zugewiesen werden, der ihm laut seinem Anteil am Mobilitätsmix zusteht. Das bedeutet konkret weniger Platz für den privaten Autoverkehr und mehr Platz für den Rad- und Fußverkehr.

Auch die Bundesregierung kann natürlich Rahmenbedingungen schaffen, die nachhaltige Verkehrskonzepte fördern. Ein gerade in der Vorbereitung befindliches, bundesweit gültiges Carsharing-Gesetz, das es Kommunen ermöglicht, Carsharing-Stellflächen im öffentlichen Raum zur Verfügung zu stellen, ist ein Zeichen gegen das Primat des privaten Pkw. Im besten Fall werden hier geteilte Null-Emission-Fahrzeuge besonders privilegiert. Wesentliche Entscheidungen wie die Senkung der CO<sub>2</sub>-Grenzwerte finden wiederum in Brüssel statt. Die Automobilbauer müssen dazu herausgefordert werden, Grenzwerte unter den bisher anvisierten 95g/km für ihre Neuwagen zu erreichen.

☛ **Bevor wir zur Abschlussfrage kommen, wollen wir noch einen Blick in die Zukunft werfen. Wie wird sich nach Ihrer Meinung der Mobilitätsmarkt im Jahre 2030 darstellen?**

**Sind wir total digital vernetzt und welche Rolle spielen die einzelnen Verkehrsträger (Auto-, Bahn-, Bus-, Rad- und Fußverkehr) in der Zukunft?**

☛ In Zukunft werden die Verkehrsmittel viel effizienter genutzt und je nach Anlass ein entsprechendes Verkehrsmittel gewählt. Diese flexible Nutzung macht das Eigentum an Fahrzeugen zunehmend hinfällig, besonders in Städten. Neue Mobilitätsdienstleistungen wie Car- und Bikesharing oder Mitfahrgelegenheiten ergänzen den klassischen ÖPNV um individuelle geteilte Mobilität. Damit verschwimmen die Grenzen zwischen privatem und öffentlichem Verkehr bei gleichzeitigem Bedeutungsverlust des privaten Pkw. Für kurze Wege wird sich der Trend des zunehmenden Radverkehrs in Städten fortsetzen. Besonders im ländlichen Raum wird es aber auch weiterhin Pkw geben, allerdings vermehrt mit Hybridantrieben und längerfristig mit Brennstoffzellen als Energiewandler.

☛ **Zum Abschluss haben wir noch eine Herausforderung für Sie: Stellen Sie sich vor, Sie würden zum Bundesverkehrsminister berufen. Was wären Ihre fünf wichtigsten verkehrspolitischen Projekte, um die Mobilität in Deutschland nachhaltig zu verbessern?**

☛ Als Verkehrsminister würde ich zunächst das Haus zum „Ministerium für Mobilität“ umbenennen. Danach würde ich mir die folgenden Schwerpunkte setzen, bei denen es generell um mehr Gerechtigkeit und Transparenz im Verkehr geht. Neben der Abkehr vom Bruttovertragsprinzip soll zukünftig derjenige, der viel fährt, viel zahlen, derjenige, der einen höheren CO<sub>2</sub>-Ausstoß verursacht, mehr zahlen, und derjenige, der einen höheren Flächenverbrauch pro P/T Km hat, ebenfalls mehr zahlen. Im Einzelnen:

- ☛ Novellierung der Infrastrukturfinanzierung in zwei Richtungen: Einführung eines Finanzierungsfonds sowie strikte Bepreisung der Nutzung nach Nutzungsmenge und CO<sub>2</sub>-Ausstoß;
- ☛ Novellierung der Finanzierungsstrukturen des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs ebenfalls in Richtung einer wesentlich stärkeren Erfolgsbeteiligung. Zuschüsse werden als Sockelbetrag gezahlt und nicht mehr nach der Bereitstellung von Kapazitäten, sondern nur noch tatsächlich beförderten Fahrgästen;
- ☛ Völlige Abschaffung des Personenbeförderungsgesetzes;
- ☛ Novellierung des Straßenverkehrsrechtes in der Form, dass Bund, Länder und Gemeinden die Bewirtschaftung der öffentlichen Flächen nach Nutzungsintensität, Umweltstandards und Flächengerechtigkeiten neu ausgestalten;
- ☛ Verabschiedung einer Mobilitätsforschungsinitiative, um einmal eine solide Grundlage für Zahlen, Daten, Fakten zu erhalten sowie weitere technische und soziale Innovationen im Verkehr vorzudenken.

☛ **Herr Prof. Knie, vielen Dank für das Gespräch.**

Das Gespräch führte Thomas J. Mager, Dipl.-Geogr., Stadt- und Verkehrsplaner, Geschäftsführer Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar GmbH, Sprecher der SRL-Projektgruppe Zukunft der Mobilität, t.mager@v-s-b.de