

Wie werden die Sachsen nachhaltiger mobil?

Der Ex-Regionalvorstand des Verkehrsclubs Deutschland über Car-Sharing in der Provinz, per App geordnete Anrufbusse und Tempovorteile des Fahrrads.

Wird er gefragt, ob er ein eigenes Auto besitzt, sagt er: „Nein.“ Doch die Frage, ob er ein Auto zur Verfügung hat, bejaht Clemens Kahrs. Der 49-jährige lebt am Stadtrand von Dresden und ist hauptsächlich mit Bus, Bahn, Fahrrad und E-Scooter unterwegs. Etwa zweimal im Monat leiht er sich ein Auto. Kahrs, der von 2013 bis

jetzt.
nachhaltig.
handeln.

2023 im Vorstand des Landesverbands Elbe-Saale im Verkehrsclub Deutschland aktiv war, propagiert ein Verkehrssystem, das genauso verfügbar und flexibel ist wie ein privates Auto. Im Interview mit der SZ erklärt er, was Sachsen dafür tun muss.

Herr Kahrs, was verstehen Sie unter nachhaltiger Mobilität?
Nachhaltigkeit ist für mich bewusstes Handeln. Muss ich etwas so tun, wie ich es immer getan habe? Oder kann ich es anders tun, um Ressourcen zu schonen und für uns alle ein besseres Leben zu haben?

Was heißt das im Kontext von Mobilität? Verzicht aufs Auto?
Jeder Mensch muss so mobil sein können, wie er möchte. Die Frage ist: Wie viele und welche Wege muss ich wirklich machen? Daraus ergibt sich die Folgefrage, ob ich mein Leben so gestalten kann, dass ich möglichst wenig Energie verbrauche und wenig Platz in Anspruch nehme. Mit einem Auto geht das sicher nicht.

Es heißt oft, Sachsen sei ein Autoland. Würden Sie der These zustimmen, dass nachhaltige Mobilität auf dem Land anders aussieht als in der Stadt?
Bestimmt. Auf dem Land haben wir längere Strecken und weitmaschigere Strukturen als in der Stadt. Bei den größeren Distanzen steht die Frage im Raum, wie sich diese in relativ kurzer Zeit überwinden lassen. Da spielt dann der Pkw traditionell eine große Rolle. In Städten wie Dresden oder Chemnitz haben wir aber andere Voraussetzungen. Da gibt es dichte Bebauung, Läden um die Ecke, ein engmaschiges Nahverkehrsnetz, Wege, die gut mit dem Rad gemacht werden können. Da fehlt die Notwendigkeit, ein eigenes Auto zu besitzen. Ich kann mich in so einer Stadt anderweitig genauso einfach und auch kostengünstiger fortbewegen – und dabei die Umwelt schonen.



Ein Leihauto nutzt Clemens Kahrs aus Dresden selten. Der Großeinkauf im Supermarkt ist so ein Anlass. Sonst fährt der ehemalige Regionalvorsitzende des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) mit Fahrrad, Bus, Bahn und E-Scooter. Foto: Veit Hengst

Wie wichtig ist Umweltschutz für die Mehrheit der Sachsen?

Dieser Aspekt ist vielen wichtiger geworden, hat aber nicht oberste Priorität. Ganz oben stehen Zeitersparnis und Kosten. Wobei: Viele unterschätzen die Vollkosten des eigenen Pkw. Zumindest ist das Erstaunen über das Sparpotenzial oft groß, wenn jemand seine individuellen Mobilitätskosten ausrechnet. Die Frage ist immer, ob ich mit dem Auto fahren muss oder will. Machen wir uns nichts vor: Ein Auto ist Hobby, Statussymbol, Wohnzimmer. Doch wenn Geld knapp wird und Pkw-Unterhaltskosten steigen, sollte man überlegen, welche Fahrten sich auf andere Verkehrsmittel verlagern lassen. Viele meiner Freunde und Bekannten haben dieses Thema durchdacht und den nötigen Schritt gemacht. Jetzt sagen sie: „Ich fühle mich besser als vorher.“

Spielen da eigene Fahrleistungen eine Rolle? Hieß es nicht immer, erst bei unter 10.000 Kilometern pro Jahr sei Car-Sharing günstiger als der eigene Pkw?
Wer in der Stadt wohnt und nicht gerade als Vertriebsaußendienstler von früh bis spät im Auto unterwegs ist, kann auf Car-Sharing umsteigen und fährt damit fast immer billiger. Diese Wette würde ich eingehen. Wenn wir es uns bewusst machen, kommen wir in der Stadt immer gut mit Bus und Bahn ans Ziel. Alternativ können wir radeln und sind auf manchen Strecken fast genauso schnell wie mit dem ÖPNV.

Das mag für Großstädte wie Dresden, Leipzig oder Chemnitz gelten. Was ist

mit den kleineren Städten?

Klar wird dort das ÖPNV-Angebot spärlicher. Da gibt es objektiv genug Gründe für die Entscheidung pro fahrbareren Untersatz. Aber selbst in Annaberg-Buchholz, Auerbach, Freiberg, Görlitz, Meißen, Markkleeberg, Markranstädt, Niesky, Pirna, Plauen, Radebeul und Zwickau stehen mittlerweile Car-Sharing-Autos. Auch dort gibt es Bedarf an autoloser Mobilität.

Viele dürften den zusätzlichen Organisationsaufwand fürs Car-Sharing scheuen. Es ist bequemer, ins eigene Auto einzusteigen und loszufahren.

Glaube ich nicht. Mein Schwiegervater muss erst einen halben Kilometer zu Fuß gehen, ehe er den Garagenhof erreicht hat, in dem sein Wagen steht. In der Zeit laufe ich zur Car-Sharing-Station. Zumindest unter der Woche kriege ich dort auch spontan stundenweise ein Auto. Fürs Wochenende muss ich eben einen Tag früher buchen.

Warum gibt es nicht schon viel mehr Car-Sharing-Stationen in Sachsen?

Firmen wie Teilauto stellen immer dann ein Auto hin, wenn es sich rechnet. Findet sich nach einer Anlaufzeit keine kritische Masse an Nutzern, wird es wieder abgezogen. Grundsätzlich sind die Dienstleister aber sehr daran interessiert, die Mittelstädte zu erschließen. Jetzt braucht es auch Firmen oder Kommunen, die ihre Mobilität darüber organisieren und im Gegenzug ihre Dienstwagen abschaffen. In Niesky beispielsweise. Dort steht seit 2016 ein Teilauto. Der Pkw fungiert wochentags als

Dienstwagen für Krankenhausmitarbeiter.

Eine Trendwende weg vom eigenen Auto ist nicht in Sicht. Stattdessen steigt die Zahl der Pkw pro 1.000 Einwohner, in Sachsen zuletzt auf 540 im Jahr 2022.

Krass, wirklich. Wir reden von Klimakrise und nachhaltigerem Verkehr, und die Pkw-Dichte steigt. Nicht weil die Leute nicht umsteigen könnten oder nicht wollten, sondern weil die Rahmenbedingungen so sind, wie sie sind. Die Politik hat nicht verstanden, dass der Wandel stattfinden kann und ja schon stattfindet. Jeder kann ihn auch aktiv gestalten. Ein gutes Beispiel dafür ist die Deutsche Telekom.

Inwiefern?

Die Telekom hat irgendwann entschieden, ihre Flottenpolitik zu ändern. Der Dienstwagenbestand wurde reduziert, dafür wurden mehr Freiheiten für Mobilität geschaffen. So ist die konzerneigene Pkw-Flotte von 46.000 im Jahr 2000 auf 23.000 im Jahr 2022 halbiert worden. Die Idee ist, wegzukommen von der Autofixierung. Menschen sollen mobil sein. Dabei ist das Auto aber nur eine Option von vielen. Stark im Kommen ist, dass Firmen Mitarbeitern ein Budget geben, welches die für Mobilität ihrer Wahl ausgeben können – vom Bahnticket bis hin zu Taxi- oder Car-Sharing-Kosten.

Was Sie beschreiben – heute mit dem Bus zur Arbeit, morgen im Leihauto zum Baumarkt – nennen Forscher multimodale Mobilität. Wie weit sind sächsische Städte und Regionen bei der Um-

setzung solcher Mobilitätskonzepte?

Das Ganze steht und fällt mit dem Ausbau des Nahverkehrs in der Region. Wir sehen jetzt schon, dass vorhandene Kapazitäten nicht ausreichen. Da reden wir übrigens nicht von Regionen, wo morgens und nachmittags der Schulbus fährt und sonst gar nichts. Die für die Bestellung des Nahverkehrs zuständigen Landkreise und Zweckverbände brauchen mehr Geld, das sie den Verkehrsunternehmen geben. Dann könnten zum Beispiel längere Züge fahren und der Takt verdichtet werden. Es gibt gute Konzepte in anderen Regionen, die sich für Sachsen adaptieren lassen.

Können Sie ein Beispiel nennen?

In Sachsen-Anhalt hat der Landkreis Wittenberg einen Verkehr bestellt, der jedes kleinste Dorf von vier Uhr bis fast um Mitternacht erreichbar macht. Und das jeden Tag! Das ist im Wesentlichen ein bedarfsgesteuerter Verkehr, also ein Anrufbus, den man spätestens eine Stunde vorher per App ordert. So etwas lässt sich auch mit relativ wenig Geld umsetzen. Da werden auch Taxifirmen, die es auf dem Land ja nicht leicht haben, eingebunden.

Positivbeispiele in Sachsen?

Da würde ich den Vogtlandkreis hervorheben. Dort wird der Zug- und Busverkehr aus einer Hand geplant und bei den Verkehrsunternehmen bestellt. Das führt dazu, dass Züge und Busse aufeinander warten und man fast immer Anschluss hat. Zudem gibt es ein flächendeckendes Angebot bis in die letzten Winkel. Wo nicht so viel los ist, kommt der ehrenamtlich betriebene Bürgerbus. Oder es fährt auf Bestellung der Rufbus. Das ist organisierte Nachhaltigkeit.

Was halten Sie von Werksbussen, wie sie von Tesla in Grünheide oder anderen Großfirmen eingesetzt werden? Solche Lösungen gab es früher ja häufiger.

Es funktioniert aber nicht mehr so einfach, weil es Gleitzeit statt der üblichen Schichtwechselzeiten gibt, die Leute weiter verstreut leben und ihr Motorisierungsgrad viel höher ist. Da wird es schwierig, eine kritische Masse für den Werksbus zu erreichen. Die moderne Alternative besteht darin, dass der Arbeitgeber sagt: Fahr du doch mit Bus und Bahn zur Arbeit, ich finanziere dir das Ticket dafür – sogar steuerfrei.

Welche Bedeutung haben Park+Ride-Plätze für multimodalen Verkehr?

Park+Ride ist ein zweischneidiges Schwert. Weit draußen vor den Toren der Stadt haben solche Plätze ihre Berechtigung. Bei Flächen innerhalb der Stadtgrenzen frage ich mich: Was ist da P+R, wenn es nur noch vier Kilometer ins Stadtzentrum sind? Ein Beispiel: Obwohl die P+R-Anlage an der A4 in Dresden-Kaditz einen Fünfminutentakt mit der Straßenbahn Richtung Innenstadt hat, ist sie immer leer. Weil Parken in der City viel zu billig ist, wird mit dem Auto gleich bis vor die Tür gefahren. Hier müssen Städte handeln und das Parken im Sinne der Nachhaltigkeit ehrlich bepreisen.

■ Das Gespräch führte Andreas Rentsch.

Lasst uns Klimafreunde werden.

Wir bewegen Dresden.