

Keine Angst vor dem Black Out



Die beste Nachricht gab es am Ende der „Hauptstadt-konferenz Elektromobilität“ am 11. April auf dem EUREF-Campus. Der Chef der Stromnetz Berlin GmbH, Thomas Schäfer, räumte mit dem „Märchen vom Black Out“ auf. Selbst bei einer Annahme von künftig 250.000 Elektrofahrzeugen, würde das in Berlin für das Netz nur eine Mehrbelastung von fünf Prozent ausmachen. Somit wäre keine strukturelle Erweiterung nötig.

Die Elektromobilitäts-Konferenz, die bislang im Berliner Rathaus stattfand, reihte sich in die FutureMobility-Woche auf dem Campus ein, die heute, am 12. April, mit der erstmals stattfindenden „Mobility2Grid-Konferenz“ und der Inbetriebnahme der ersten in ein Smart Grid integrierten Elektrobus-Ladestation in Berlin endete.



Eröffnung der Konferenz durch EUREF-Chef Reinhard Müller, BVG-Vorsitzende Dr. Sigrid Nikutta, Deutsche Bahn-Vorstand Berthold Huber, Wirtschaftsministerin Ramona Pop und Gernot Lobenberg, Leiter der Berliner Agentur für Elektromobilität eMO, Veranstalter der Konferenz.

Auch bei der Hauptstadtkonferenz ging es im Wesentlichen um die Mobilitätsfragen der Zukunft. Wirtschaftsministerin Ramona Pop betonte, dass der

Trend eindeutig zum öffentlichen Personennahverkehr ginge. 120 Elektrobusse will die BVG so bald wie möglich anschaffen. BVG-Chefin Sigrid Nikutta kündigte an, den ÖPNV in Berlin kontinuierlich auszubauen. Immer noch seien zu viele Fahrzeuge unterwegs, in denen sich jeweils nur eine Person befände. Berthold Huber von der Deutschen Bahn gab zu bedenken, dass es wenig nutze, wenn alle auf Car2Go Fahrzeuge umstiegen und überall ebenfalls nur eine Person drinsitzt. Der Stau auf den Straßen bliebe dann derselbe.

Ein Höhepunkt der Veranstaltung war die Präsentation des autonomen Busses, der auf den schönen Namen Emily hört, ausgewählt aus vielen Vorschlägen von den Beschäftigten des EUREF-Campus. Noch fährt Emily nur auf dem EUREF-Campus. Reinhard Müller wünscht sich aber, dass der Bus bald bis zum Bahnhof Südkreuz fahren darf. Dazu, und damit schließt sich der Kreis, bedarf es aber jener mutigen Politiker, die sich Reinhard Müller bei allen seinen Begrüßungsreden während der Konferenztage wünschte.



Emily mit den Fahrgästen Berthold Huber, Sigrid Nikutta und Ramona Pop.

Zum Thema mutige Politiker versetzte Ramona Pop der neuen Bundesregierung einen Tritt vors Schienbein. Zeitgleich zu den Konferenzen versammelten sich die neuen Ministerinnen und Minister in Meseberg zu ihrer ersten Klausurtagung. Nichts sei in Richtung Diesel-Skandal beschlossen worden. Auf tagesschau.de beschreibt diese pflaumenweiche Erklärung, wie engagiert sich die Bundesregierung mit diesem Thema beschäftigt hat: „Skeptisch ... äußerte sich Kanzlerin Merkel zu technischen Diesel-Nachrüstungen. Solche Nachrüstungen seien ‚relativ kostenintensiv‘, sagte Merkel. Sie machte aber auch deutlich, die Regierung habe ‚ganz klare Erwartungen‘ an die Autoindustrie, die ‚erkennbar gravierende Fehler‘ gemacht habe.“ Dazu fällt einem fast nichts mehr ein. Experten sagen, dass eine Hardware-Nachrüstung pro

Fahrzeug 2.000 Euro kosten würde. Sollen das die betrogenen Autokäufer selbst bezahlen? Welche „klaren Erwartungen“ hat denn die Regierung? Im Wetterbericht steht nichts von Nebel in Meseberg. Die Autoindustrie habe „erkennbar gravierende Fehler“ gemacht. Welches Bonbon-Pädagogik-Seminar hat Angela Merkel besucht? Halten wir es lieber mit dem Fraktionschef der Grünen, Anton Hofreiter, der am ersten Tag des FutureMobility Summits sagte: „Die Automobilindustrie hat die Bevölkerung beschissen!“

Wie geht, oder besser fährt es jetzt weiter?



Verkehrsstaatssekretär Jens Holger Kirchner (Grüne), dem man alleine schon wegen seines unverstellten Berliner Slangs, Marke Brandenburg an der

Havel, gern zuhört, egal, was er sagt, nimmt für den Rot-Rot-Grünen-Senat in Anspruch, vor allem für seine Verwaltung, sehr mutig zu sein. Egal, welche Bedenken es gegen Tempo-30-Zonen gibt, auf Berlins Straßen wird durchregiert. Und damit das auch in den Bezirken ankommt, hat der Senat in dieser Woche „den Übergang der Verantwortung für die unteren Straßenbehörden von den Ordnungsämtern zu den Grünflächenämtern“ beschlossen. „Und die werden oft von Stadträten der Grünen geführt (Kuhn in Pankow, Schmidt in F'hain-Xberg, Schruoffeneger in Cha-Wi, Schellenberg in Steglitz-Zehlendorf, Weißler in Mitte...) Und so sagt Grünen-Fraktionschefin Antje Kapek: „Wir erwarten, dass grüne Stadträte diese Möglichkeit besser nutzen werden, um den Fuß- und Radverkehr sicherer zu machen.““ *Quelle: Tagesspiegel Checkpoint*

Genau. In Tempelhof-Schöneberg ändert sich übrigens nichts, da haben die Grünen in Personalunion gleich das Ordnungs- und Grünflächen(Straßen)amt besetzt. Die Anlage zu § 37 Absatz 1 Satz 1 des Bezirksverwaltungsgesetzes, das den Zuschnitt der Ämter regelt, wurde mal eben nach Gutsherrenart geändert. Für die Ordnungsämter sind zwei CDU, fünf SPD, drei AfD, und zwei Grüne Stadträte zuständig. Für das Straßen- und Grünflächenamt sechs Grüne, vier CDU und zwei SPD-Stadträte. Die Linke ist in diesen Ressorts nicht vertreten. Die CDU hat nach der Neuaufteilung einen guten Schnitt gemacht, die Grünen im großen Stil, die AfD ist ganz raus aus dem Verkehr, die SPD so gut wie. Glückwunsch.

Anmerkungen

Reinhard Müller hat mich gefragt, was mein Fazit von den vier Mobilitäts-Tagen ist. Vielleicht hätte Einstein alle Informationen verarbeiten können. Ich nicht. Mein

Fazit ist, es geht voran, aber viel zu langsam. Die Politik ist alles andere als der Motor dieser Entwicklung. Man schaut gespannt auf die Industrie, staunt oder ärgert sich. Ramona Pop hat verärgert gesagt, dass Berlin – analog zur Post – notfalls selbst die benötigten Elektrofahrzeuge baut, wenn es die deutschen Hersteller nicht hinbekommen.



Prof. Dr. Andreas Knie, Chef des Innovationszentrums für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ), beklagt, dass er forsche und forsche, sich aber nichts bewege. Am liebsten würde er das Personenbeförderungsgesetz abschaffen, weil es zu viel reguliere. Und die Autonutzer zahlen ohnehin zu wenig für den öffentlichen Raum. Also: Parkzonen mindestens im gesamten S-Bahnring. Ja, das wurde an den Konferenztagen deutlich, auf den privaten Autofahrer hat man es abgesehen. Bloß was bringt es, wie Berthold Huber von der Deutschen Bahn ausführte, wenn alle ihre privaten PkWs abschaffen und dafür mit Car2Go-Autos umherfahren. Der Stau ist der gleiche, nur die Abgase sind geringer.

Etwas spöttisch wird immer von des Deutschen liebsten Kind gesprochen, wenn von seinem Auto die Rede ist. Für denjenigen, der morgens von zu Hause losfährt, unterwegs Einkäufe erledigt und diese im Kofferraum aufbewahrt, bis er wieder zu Hause ist, kommt ein Car2Go nicht in Frage. Und was ist mit den vielen anderen Sachen, die man so im Auto lässt? Nicht nur die CD-Sammlung mit dem eigenen Player. Es wird noch Jahrzehnte dauern, ehe man es nicht nur den Deutschen abgewöhnen kann, ein eignes Auto besitzen zu wollen.

Dass Frau Nikutta den ÖPNV lobt, der sich ständig weiterentwickelt, ist richtig und begrüßenswert. Es gibt aber nicht wenige Menschen, die keinen Bock auf Milieu-Studien in der morgendlichen U-Bahn haben, und Martin, dem Obdachlosen, nicht zuhören wollen, oder rotzfreche Kids nach der Schule in den Bussen ertragen möchten. Lieber sitzt man allein und ungestört in seinem Auto, steht hinter dem Bus im Stau, dessen Spur von einem DHL-Fahrzeug blockiert wird, weil Tanze Frieda bei Amazon eine Packung Grünen Tee bestellt hat. Der Personennahverkehr in der Stadt mag ja noch ausreichend sein, außerhalb sieht es schon ein wenig anders aus. Und so werden die Pendler weiter pendeln mit Musik von KlassikRadio, etwas zu Trinken und einen Schokoriegel. All das kann Frau Nikutta nicht bieten.

Ed Koch (auch Fotos)