

Ein Stück aus dem Tollhaus



Foto: HFR



Foto: Ed Koch

Wie sich die Bilder gleichen, beziehungsweise die Fahrzeuge. Der autonome Kleinbus auf dem oberen Bild fährt durch Hamburg, auf einer Teststrecke neun Kilometer im Stadtgebiet und muss dort mit 37 Ampeln zurechtkommen. Der Radius des gelben Busses ist hingegen stark eingeschränkt. Unabhängig davon, dass er im Augenblick gar nicht unterwegs ist, fuhr er zumindest im Testbetrieb auf dem EUREF-Campus in Schöneberg, also auf einem Privatgelände. Eine Ausweitung der Teststrecke bis zum nahegelegenen Bahnhof Südkreuz hat bislang die Verkehrsstadträtin in Tempelhof-Schöneberg, Christiane Heiß (Grüne) verhindert. Am Mittwoch, dem 10. April wurde über das Thema mal wieder in der Bezirksverordnetenversammlung diskutiert. Den Bericht „Aus dem Tollhaus“ lesen Sie bitte am Schluss dieses Beitrages. Zuvor wollen wir uns noch ein wenig in Hamburg aufhalten, wo so vieles ähnlich ist wie in Berlin, allerdings mit dem kleinen Unterschied, dass es dort besser läuft bzw. fährt.

Zuerst aber ein paar Auszüge aus der „Hamburger Morgenpost“ vom November 2018: „Autonomes Fahren ist in aller Munde. Jetzt prescht Hamburg mit dem Projekt HEAT voran: der ersten Buslinie ohne Fahrer in Deutschland im Straßenraum! Im Februar beginnt die Testphase in der HafenCity, schon 2021

soll die Buslinie komplett autonom Menschen durch den Stadtteil kutschieren.“



Foto: EUREF

Auf dem „Future Mobility Summit“ stellte Hamburgs Erster Bürgermeister, Dr. Peter Tschentscher, am 8. April auf dem EUREF-Campus die Teststrecke vor.

Die am Hamburger Senat beteiligten Grünen luden im letzten Jahr zu einem Infoabend ein, wo sie das Projekt vorstellten. Gezeigt wurde ein Video von google in den USA. Die Grünen in Hamburg wollen das Vorhaben aber lieber selbst umsetzen. „Besser wir machen das als irgendein Global Player“, sagt Martin Bill, Verkehrsexperte der Grünen. Deshalb das Projekt HEAT („Hamburg Electric Autonomous Transportation“) der Hochbahn in Kooperation mit der Stadt.“

Los ging im Februar 2019. „Der erste Kleinbus befährt erst mal nur eine große Kreuzung, ohne Fahrgäste und mit einem Fahrbegleiter, der prüft, ob alles funktioniert. In der zweiten Phase (2020) fahren dann die ersten extra ausgewählten Testgäste mit. Die Mini-Busse befahren dann schon eine größere Rundstrecke, ohne Testfahrer, einmal durch die ganze HafenCity, mit bis zu acht Gästen, die an einer der Haltestellen zusteigen können.“, berichtet die Hamburger Morgenpost.

„Zunächst steht jetzt die erste Testphase an. Kooperationspartner wie Siemens oder das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt wollen dafür sorgen, dass die Geschichte ein Erfolg wird. 9,6 Millionen Euro Gesamtkosten sind eingeplant, 40 Prozent kommen vom Bund, der Rest von den Partnern. Grünen-Verkehrssprecher Bill ist jedenfalls zuversichtlich: „Ich sehe da Chancen für Randgebiete mit wenig

Anbindung.' So könnten diese Gebiete erschlossen, das Auto öfter zu Hause gelassen werden. Ein Plus auch für die Umwelt. Die Vision: dass in Zukunft eine ganze Armada autonomer Kleinbusse durch die Stadt wuselt und damit das private Auto obsolet macht."

Soviel aus Hamburg. Kommen wir jetzt nach Berlin. Genauer gesagt, nach Schöneberg.

Als „ein Stück aus dem Tollhaus“, bezeichnet der SPD Bezirksverordnete Lars Rauchfuß das, was die Grünen in Schöneberg am letzten Mittwoch in der Bezirksverordnetenversammlung abliefern.

„Seit Jahren“, so Rauchfuß, „setzt sich die SPD in Tempelhof-Schöneberg dafür ein, zwischen Euref-Campus und Bahnhof Südkreuz ein Modellprojekt autonomen Fahrens zu unterstützen. Der Euref-Campus ist als Ort der Zukunft dafür ideal profiliert, mit Forschung und Entwicklung im Bereich vernetzter und intelligenter Mobilität. Die dort ansässigen innovativen Projektpartner drängen auf eine Genehmigung für ein solches Vorhaben. Denn wieso soll in Schöneberg nicht möglich sein, was in Bad Birnbach oder Monheim (Anm.d.Red.: Und Hamburg) schon Realität ist? Modellprojekte mit autonom fahrenden Shuttle-Bussen.“

„Christiane Heiß, zuständige Bezirksstadträtin von Bündnis 90/Die Grünen, verhindert dieses Modellprojekt unter immer neuen - leicht zu enttarnenden - Vorwänden.“, sagt Lars Rauchfuß im Gespräch mit paperpress.

„Als ich Frau Heiß Anfang letzten Jahres in der Bezirksverordnetenversammlung fragte, wieso ein solches Modellprojekt denn nicht möglich sein soll, antwortete sie mir: ‚Die Erprobung eines fahrerlosen Fahrzeugs in öffentlichen Straßenrand verstößt so eindeutig, wie man es überhaupt nur sagen kann gegen Artikel 8 des Wiener Übereinkommens zum Straßenverkehr und zu Straßen-Verkehrszeichen von 1968 zur , der immer einen Fahrer vorsieht.““

„Fakt ist,“ so Rauchfuß, „dass dies so nicht stimmt. Zwingend erforderlich ist die Begleitung des Fahrzeugs durch eine Person, die eingreifen und die Technik überstimmen kann. Was hier natürlich auch der Fall ist.“

Weiter baut die grüne Stadträtin Hürden auf, lenkt von ihrer Zuständigkeit ab und findet Ausflüchte. Ein Beispiel: Die Route entlang der Torgauer Straße, vorbei am Cheruskerpark und der ehemaligen Kohlenhandlung Annedore und Julius Leber zur Wilhelm-Kabus-Straße am Bahnhof Südkreuz ist naheliegend. Ein natürlich langsam fahrender Shuttle-Bus wäre dort eine Attraktion und kein Ärgernis, wie Frau Heiß offenbar denkt. Weshalb sie die Hürde aufbaut,

begründet sie damit, dass ein Teilabschnitt dieser Strecke als Grünfläche gewidmet sei.. Ja, richtig. Aber kein Problem. Frau Heiß könnte in eigener Zuständigkeit gemäß Paragraph 6 Abs. 5 und 6 Grünanlagengesetz eine besondere Genehmigung erteilen. Allein sie will es nicht.“

Rauchfuß weiter: „Besonders raffiniert ist der Einwand von Frau Heiß, sie wolle warten, bis die Technik ausgereifter sei. Als ob es nicht gerade das Wesen von Modellprojekten ist, innovative Konzepte durch sichere und regulierte Erprobung weiterzuentwickeln. Gerade diese Innovationen müssen in Berlin stattfinden. Darauf zu warten, dass andere entwickeln, was in der Hauptstadt der Wissenschaft und Forschung dann zur Anwendung kommt, ist piefig und kleinkariert. Denn klar ist: Autonome Mobilität wird in naher Zukunft eine Rolle spielen, ob eine grüne Bezirksstadträtin das will oder nicht.“ Ein Ausflug nach Hamburg wäre für Frau Heiß ein großer Erkenntnisgewinn.



Foto: EUREF AG

Ob sich Frau Heiß jemals mit dem Thema ernsthaft beschäftigt hat, wissen wir nicht. Andere schon, wie Bundes-Forschungsministerin Anja Karliczek (CDU) und Berlins Regierenden Bürgermeister Michael Müller (SPD), die am 6. Dezember 2018 eine Rundfahrt mit dem Kleinbus auf dem EUREF-Campus unternahmen.

Bemerkenswert ist, dass ausgerechnet eine Grüne Politikerin, urgrüne Umweltpolitik verhindern will. Und bemerkenswert ist auch, dass es in Tempelhof-Schöneberg, ebenso wie in Hamburg, ein rot-grünes Bündnis gibt. Zwischen rot-grün in Hamburg und Berlin liegen offenbar mehr als knapp 300 Kilometer, sondern Welten.

Ed Koch