



RYO MINEMIZU

Kommentar

## Vorsicht, Geisterfahrer

*Autokonzerne sollten fernbleiben, wenn über die Städte der Zukunft geredet wird.*

Die Nationale Plattform Elektromobilität, ein Kreis hochrangiger Vertreter aus Industrie und Politik, produziert seit einigen Jahren zuverlässig Sonntagsreden zum gewünschten Durchbruch des Batterieautos. Nun gibt es eine weitere Expertenrunde: die Plattform Urbane Mobilität, gebildet aus sieben deutschen Stadtregierungen und acht Firmen der Autobranche. Im Sinne der menschenfreundlichen Stadtentwicklung bleibt zu hoffen, dass die urbane Plattform ebenso wenig bewirkt wie die elektrische. Was aber versprechen sich die kommunalen Regenten von solchen Allianzen? Ebenso gut könnten sie mit dem Verband der Schusswaffenhersteller ein Forum für Gewaltfreiheit ins Leben rufen. Das Automobil ist der effektivste Vernichter urbaner Lebensqualität: Es verschmutzt die Luft, verstopft die Straßen, lärmt und tötet.

Erfolgreiche städtische Verkehrspolitik lässt sich in Dänemark und den Niederlanden beobachten, wo die Radwege

mancherorts so breit sind wie hierzulande die Kfz-Fahrspuren. Es sind Länder, die keine Rücksicht auf die Autoindustrie nehmen, schon weil sie praktisch keine haben. Hamburgs Erster Bürgermeister Olaf Scholz (SPD), mit von der Partie auf der Auto-Plattform, nennt die Hansestadt „ein Laboratorium für Mobilität“. In dieser Forschungseinrichtung ist der Radfahrer offenbar eine Art Laborratte, deren Frustrationstoleranz sich gut untersuchen lässt, wenn die Velo-Infrastruktur am Rande einer vierspurigen Hauptverkehrsader unvermittelt endet. „Wir setzen auf Industriepartnerschaften“, erklärte Scholz als Gastgeber der Auftaktveranstaltung in seiner Berliner Landesvertretung. Vor 46 Jahren fand sein Parteifreund Hans-Jochen Vogel, damals Oberbürgermeister der Stadt München, couragiertere Worte gegenüber der Schlüsselbranche der Republik: „Mit jeder Milliarde, die wir in den Straßenbau hineinstecken, bringen wir die Städte ihrem Tod näher.“ Christian Wüst