

„Mobilität geht uns alle an“

INTERVIEW — mit Christoph Walter, Geschäftsführer des ADAC Südbayern

In der Bewerbungsphase hat der ADAC Südbayern mit einer 10-Gute-Gründe-Liste aufgezeigt, wieso es gut ist, wenn die IAA Mobility nach München kommt. Nach dem Zuschlag hat der Automobilclub eine breite Allianz aus 22 Institutionen aus Wirtschaft, Wissenschaft, Forschung und Verbänden geschmiedet, die partnerschaftlich an der Seite der IAA Mobility steht. ADAC Südbayern-Geschäftsführer Christoph Walter erklärt, was ihn persönlich antreibt, wenn es um die Mobilität der Zukunft geht.

VON BODO-KLAUS EIDMANN

Herr Walter, Mobilität in zehn Jahren – werfen Sie doch mal einen Blick in die Zukunft. Wie wird sich individuelle Mobilität gestalten?

Wir als ADAC setzen uns für eine ideologie-freie Moderation der Mobilitätswende ein.

Es braucht einen richtigen und vernünftigen Mix aus Verbrennungsmotoren und alternativen Antriebsformen wie Elektro, e-fuels oder Wasserstoff. Momentan ist die Diskussion auch von der staatlichen Förderung her sehr einseitig auf E-Autos ausgelegt.

Was bedeutet für Ihre Mitglieder Mobilität – gibt es dazu aktuelle Ergebnisse und vielleicht sogar auch Wünsche?

Wir alle haben unterschiedliche Lebenssituationen. Und für jeden unserer 21,2 Millionen Mitglieder in Deutschland und alle mobilen Menschen braucht es zeitgemäße Lösungen. Mobilität ist eines



Die Mischung macht die Energiewende! Für Christoph Walter ist die Fokussierung auf Elektroautos zu kurz gefasst. Seiner Meinung nach sollten auch E-Fuels mehr in den Mittelpunkt rücken. Foto: dpa/Marijan Murat

der wichtigsten Zukunftsthemen. Zusätzlich gewinnt das Thema Nachhaltigkeit an Bedeutung und muss in die Konzepte mit einfließen, insbesondere in Bezug auf den Klimaschutz.

Wir als ADAC wollen hier als Interessenvertreter und überparteilicher Verbraucherschützer die Zukunft mitgestalten mit unserer Expertise.

Was schätzen Sie ganz persönlich an Ihrer Mobilität?

Mobilität bedeutet für mich persönlich ein Freiheitsrecht und hat einen enormen Wert, der nicht annähernd genug geschätzt wird. Mobilität beginnt auch nicht erst in dem Augenblick, in dem ich in einen Verkehrsträger egal welcher Art einsteige. Mobilität beginnt bereits in den eigenen vier Wänden. Daher, Mobilität geht uns alle an!

Der ADAC hat in seiner fast 120-jährigen Geschichte eine rasante Entwicklung genommen und sich zum mit 21,2 Millionen Mitgliedern zum größten Verkehrsclub Europas entwickelt. Wir setzen uns für die private und berufliche Mobilität der Menschen ein. Das Helfen ist unser Antrieb und fest im Leitbild verankert. Unsere Produkte und Dienstleistungen gehen heute weit über die Pannenhilfe hinaus. Wir bringen Menschen im Notfall aus beinahe allen Ländern der Welt zurück nach Hause. Wir kommen mittlerweile auch als Schlüsselnotdienst, weil eben die Mobilität daheim beginnt. Und wir haben Angebote für eBike-Leasing und Fahrradversicherung. Und wir passen unsere Arbeit auch bei den Verbraucherschutz-Tests immer ganz nah an die Lebenswirklichkeit an.

In diesem Zusammenhang – wie bewerten Sie aus Ihrer Sicht das Konzept der IAA 2021 in München?

Dass die Internationale Automobil-Ausstellung mit einem völlig neuen Konzept als IAA Mobility nach München kommt ist eine historische Chance, im Jahr 2021 die Mobilität von hier aus neu zu denken. Uns vom ADAC hat diese Idee

und diese Chance von Anfang an begeistert. Mobilität zum „Anfassen“ und „Ausprobieren“, erfahrbare Erlebnisse. Wir freuen uns, dass die IAA Mobility nach München kommt und hoffen, dass sie corona-bedingt auch stattfinden kann. Dabei sind wir nicht alleine: Mehr als 22 Partner aus Politik, Wirtschaft und Wissenschaft unterstützen in einer Allianz dieses Projekt und gemeinsam arbeiten wir daran, von München und Bayern gute, positive Botschaften zu senden. Wie gesagt: Mobilität geht uns alle an!

Gerade in der bayerischen Landeshauptstadt offenbart sich seit ein paar Jahren das Ringen verschiedener Gruppen um den Mobilitätsraum. Wie sehen Sie dieses Ringen?

Hier ist es wichtig, dass die einzelnen Interessensgruppen nicht gegenseitig ausgespielt werden. Auch Fahrverbote in Innenstädten sind keine Lösung und verlagern die Probleme nur. Hier braucht es ein nachhaltiges Konzept, in dem Innenstädte staufreier werden, der ÖPNV noch besser mit der Metropolregion vernetzt wird und das immer wichtiger werdende Thema Fahrrad nicht einseitig zu Lasten der Autofahrer angepackt wird. Es geht nur durch ein Miteinander!

Worauf wird es aus Ihrer Sicht zusammenfassend darauf ankommen, dass Mobilität auch künftig erfolgreich gelingen kann?

Nur mit zielführenden staatlichen Rahmenbedingungen, Anreizen und Infrastrukturen kann Mobilität für Anbieter, Unternehmen, private Verbraucher und Umwelt zukunftsgerecht weiterentwickelt werden. Der Umstieg auf alternative Antriebssysteme, das Aufkommen neuer Nutzungskonzepte wie mobility on demand, die Weiterentwicklung des automatisierten Fahrens und die digitale Vernetzung der Mobilitätssysteme sind die wichtigsten Punkte. Gefragt sind jetzt innovative und nachhaltige Lösungen für die Welt von morgen. Dazu gehört eben auch, dass wir alle Stakeholder aus Stadt, Politik, Wirtschaft und Wissenschaft an einen Tisch holen, um an diesen Lösungen gemeinsam zu arbeiten.



Christoph Walter, Geschäftsführer des ADAC Südbayern, freut sich auf die IAA Mobility 2021 in München. Foto: ADAC

22 starke Partner stehen hinter der IAA Mobility

Gemeinsam Auftreten, denn Mobility is Every(s)thing: Auf Initiative des ADAC Südbayern e. V. hat sich eine Allianz aus der Automotive-Industrie, Zulieferer, Verbände, Wissenschaft, Forschung und Medien gegründet, um die IAA Mobility als Partner zu unterstützen. An der Spitze steht mit Kerstin Schreyer die Bayerische Staatsministerin für Wohnen, Bau und Verkehr. Das sind die Ja-zur-IAA-Allianz-Partner: ADAC, Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, Bayerischer Hotel- und Gaststättenverband/DEHOGA Bayern, BMW Group, Flughafen München, Handwerkskammer für München und Oberbayern, Hochschule München, IHK für München und Oberbayern, Kraftfahrzeuggewerbe Bayern, Kfz-Innung München-Oberbayern, Landeshauptstadt München – Referat für Arbeit und Wirtschaft, Metropolregion München, Münchner Merkur/tz, OBERBAYERN Echt Bayern (Tourismusverband Oberbayern München), Radio Arabella, SAT.1 BAYERN, Schörghuber Unternehmensgruppe, Technische Universität München, TÜV Süd, vbw – Vereinigung der Bayerischen Wirtschaft e. V., Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau e. V. (VDMA), Wirtschaftsbeirat Bayern.

Weitere Infos unter www.ja-zur-iaa.de



Mobilität bedeutet Freiheit, ganz gleich, ob mit Auto oder dem ÖPNV. Foto: dpa/Sven Hoppe



Wo stößt Mobilität heute an ihre Grenzen beziehungsweise wo sind neue Lösungsansätze unbedingt erforderlich?

Sowohl für Privatpersonen als auch für die Unternehmen muss Mobilität jederzeit bedarfsgerecht verfügbar sein. Dies ist jedoch in vielen Regionen nicht gewährleistet oder sogar gefährdet. Während Hauptverkehrsadern und große Metropolregionen bereits am Limit sind und kaum noch mehr Verkehr bewältigen können, fehlt es im ländlichen Raum an einem guten Netz an öffentlichen Verkehrsmitteln. Hier ist das Auto oft die einzige Alternative. Da ist dringender Handlungsbedarf.

Wie sehen Sie den ADAC aufgestellt, wenn es gerade um neue Lösungen für die Zukunft geht?

Mobilität völlig neu gedacht

Die IAA Mobility präsentiert sich von 7. bis 12. September in München

Die IAA Mobility 2021, die von 7. bis 12. September in München zu Gast sein wird, folgt einem neuen Konzept. Sie wandelt sich von einer reinen Autoshow zur internationalen Mobilitätsplattform mit vier Säulen: Dem Summit, der Conference, der Erlebnisstrecke „Blue Lane“ und dem innerstädtischen Open Space.

Die IAA Mobility zeigt: Zur Mobilität der Zukunft gehört mehr als Autos.

Denn: „Die Automobilbranche befindet sich in einem tiefgreifenden Wandel. Wir begreifen diesen Wandel als Chance, Mobilität neu zu denken. Die IAA Mobility will Impulse geben für ein ganzheitliches Konzept von Mobilität, in dem sich die Interessen und Belange der Gesellschaft widerspiegeln“, erklärt Jürgen Mindel, Geschäftsführer Kommunikation &

IAA Mobility des VDA. Das zeige auch der neue Schwerpunkt „Bike“, ergänzt Tobias Gröber, Geschäftsbereichsleiter Konsumgüter der Messe München: „Wir vollziehen die Transformation von der herkömmlichen Autoshow zur internationalen Mobilitätsplattform.“

Daher lädt die IAA Mobility im September alle zum konstruktiven Dialog ein: Wie wollen wir Mobilität in Zukunft gestalten?

Die IAA Mobility denkt Mobilität, Nachhaltigkeit und Technologie als eng miteinander verbunden. Es wird um Batterien, Benzin und Wasserstoff gehen, um Ride-Sharing, Radfahren und ÖPNV, um Software, Apps und autonomes Fahren. Kurz gesagt: Es geht um die Vernetzung aller



TESTSTRECKE UND TRANSFER-ROUTE
Demonstration neuer Technologien und Verbindung zwischen Summit auf dem Messegelände und Open Space in der Innenstadt

MULTIMODALE VERBINDUNGSROUTE
Integriert den öffentlichen Nahverkehr mit einer unterirdischen Schnellverbindung und Radwegen.

TESTSTRECKE FÜR NACHHALTIGE UND SMARTE VERKEHRSFÜHRUNG
Die Blue Lane ist als High Occupancy Vehicle Lane konzipiert, die nur von Fahrzeugen mit mindestens zwei Fahrgästen genutzt werden darf, um die Anzahl der Fahrzeuge auf stark befahrenen Strecken zu verringern und Fahrgemeinschaften zu fördern.

NUR ZULASSUNG VON EMISSIONSFREIEN ODER LOW EMISSION FAHRZEUGEN
IAA mobility

Das neue Konzept der IAA Mobility schließt die ganze Stadt München mit ein. So sollen auf der „Blue Lane“ vom Messegelände bis in die Innenstadt neue Mobilitätskonzepte erlebbar und erfahrbar sein. Bild: ADAC Südbayern

Sie sind dabei

Eine Auswahl der Aussteller, die auf der IAA Mobility präsent sein werden (Stand 01.2021):

- ADAC
- Audi
- Bergamont
- BMW/Mini
- BorgWarner
- Bosch
- Brose
- Continental
- Daimler/smart
- Denso
- EDAG
- ElringKlinger
- Faurecia
- Fazua
- Fisker
- Ford
- Hella
- Hyundai
- IBM
- Internetstores
- Kirchhoff
- Leap Motor
- Magna

- Mahle
- Michelin
- Mobileye
- Mubea
- MyStromer
- NIO
- Pexco / Pierer Mobility AG (Husqvarna, GasGas & R-Raynor)
- Polestar
- Porsche
- Riese & Müller
- Rose
- SAIC
- Schaeffler
- Scott
- Seat/Cupra
- Share Now
- Siemens
- Skoda
- Specialized
- Trasco
- VW
- Webasto
- WEY (Great Wall)
- XPENG
- ZF

Verkehrsträger und um die Mobilität in all ihren Facetten.

Grundlage dieser Vernetzung sei Digitalisierung, betont Jürgen Mindel. „Die IAA Mobility wird daher auch zu einem Treffen der internationalen Technologiebranche. Denn Mobilität und Tech gehören zusammen. München mit seiner automobil- und mobilitätsaffinen Start-up-Kultur ist dafür der ideale Ort.“

Christoph Walter, der als Geschäftsführer des ADAC Südbayern die Allianz „Ja zur IAA“ initiiert hat, ergänzt: „Dass die neue IAA Mobility nach München kommt, ist eine historische Chance, im Jahr 2021 die Mobilität von hier aus neu zu denken. Hierzu haben wir eine Allianz von bisher 22 Partnern

aus Politik, Wirtschaft und Wissenschaft geschmiedet, um mit unserem Know-How frische Impulse zu setzen und von München und Bayern gute, positive Botschaften zu senden. Mobilität beginnt nicht erst in dem Augenblick, in dem ich in einen Verkehrsträger – egal welcher Art – einsteige. Mobilität beginnt bereits in den eigenen vier Wänden. Daher, Mobilität geht uns alle an! Wir freuen uns, dass die IAA Mobility nach München kommt und hoffen, dass sie Corona-bedingt auch stattfinden kann.“

IAA und CORONA

„Wir sind uns sicher, dass die IAA Mobility 2021 stattfinden kann. Wir planen sie als hybride

Veranstaltung – teils digital, teils in physischer Form mit entsprechenden Hygienekonzepten. Die Messe München hat damit bereits viele gute Erfahrungen sammeln können“, beschreibt Tobias Gröber. Es wird deshalb, unabhängig vom Stand der Pandemie, keine Zusatzkosten wegen Corona geben. Im Gegenteil: Sollte sich die Lage entspannen, fällt sie sogar günstiger aus. Virtuelle Konzepte haben, insbesondere durch die Pandemie, an Akzeptanz gewonnen.

Außerdem finden wesentliche Bestandteile wie der Open Space und die Blue Lane im Freien statt. Die Aufplanung auf dem Summit wird die Mindestabstände berücksichtigen, um die Sicherheit

der Teilnehmer zu gewährleisten. Die Einlasssituation kann präzise gesteuert werden, alle Kontakte unter den Besuchern sind gut nachvollziehbar. Zudem zeigen die Erfahrungen und Zahlen des Sommer 2020, dass die Infektionszahlen in der warmen Jahreszeit vermutlich geringer sind. Die Impfkampagne wird zudem im Laufe der sieben Monate vermutlich einen bedeutenden Teil der Bevölkerung immunisiert haben.

Da die IAA Mobility nicht mit dem Münchener Oktoberfest vergleichbar ist, müsste sie auch nicht gegebenenfalls gemeinsam abgesagt werden: Es gibt keinen Alkohol, keinen gemeinsamen Gesang und auch keine physische Enge. Kf



Zwischen Fahrrad- und Autofahrern kommt es mangels räumlicher Trennung häufig zu brenzligen Situationen. Gegenseitige Rücksicht ist hier gefragt. Foto: Henning Kaiser/dpa

Gefährliche Begegnungen

Die unzureichende Trennung der Verkehrsräume ist die Ursache vieler Unfälle zwischen Fahrradfahrern und Kraftfahrzeugen, sowie zwischen Radlern und Fußgängern, warnen die Unfallforscher von DEKRA. „Diese drei Gruppen teilen sich in den Innenstädten oft den gleichen Verkehrsraum, und dies bei höchst unterschiedlichen Bewegungsgeschwindigkeiten. Hier sind lebensgefährliche Begegnungen vorgezeichnet“, sagt Unfallexperte Danijel Cakeljic.

So ist es für motorisierte Verkehrsteilnehmer bei knapper Straßenbreite zuweilen schwierig, genügend Seitenabstand zu Radfahrern einzuhalten. Sie sollten dennoch darauf achten, an Radfahrern möglichst nicht zu nah vorbeizufahren und den gesetzlich vorgeschriebenen Seitenabstand von 1,5 Metern innerorts und zwei Me-

tern außerorts möglichst einzuhalten. Auf schmalen Straßen bringt es beim Überholen mehr Sicherheit, wenn Kraftfahrzeuge eine Stelle abwarten, wo der Radfahrer besser ausweichen kann.

Radfahrer wiederum sollten in solchen Situationen auch die Interessen des motorisierten Verkehrs bedenken und an geeigneten Ausweichstellen diesem die Gelegenheit zum Überholen geben. Um solche Konflikte zu vermeiden, wäre es hilfreich, wenn Radfahrer ihre Fahrstrecke so planen, dass sie vielbefahrenere Straßen ohne Radweg möglichst meiden und besser einen gefahrlosen Umweg in Kauf nehmen.

„So könnte man zumindest teilweise vermeiden, dass Radfahrer aufgrund ihrer geringeren Geschwindigkeit zu oft zum Hindernis für die motorisier-

ten Verkehrsteilnehmer werden“, sagt der Unfallsachverständige. Hilfreich wäre auch, wenn Radler bei starkem Verkehr vorhandene Radwege konsequenter nutzen, selbst wenn sie auf der Fahrbahn schneller vorankämen.

Fehlende Verkehrstrennung führt aber auch abseits der von Kraftfahrzeugen befahrenen Straßen und Wege immer wieder zu gefährlichen Situationen, und zwar zwischen Radfahrern und Fußgängern. „Hier kann mehr gegenseitige Rücksicht viel zur Vermeidung von Unfällen beitragen“, betont Cakeljic. Rechtzeitiges Klingeln vor dem Überholen von Fußgängern sieht er als positives Gefahrensignal, das nicht als Drängeln missverstanden werden darf. Auf Seiten der Fußgänger wünscht er sich mehr Vorsicht und Rücksicht beim Benutzen und Überqueren von Radwegen. DEKRA

GEMEINSAM AUFTRETEN

Die starken Partner der IAA mobility

ADAC
Eine Initiative des ADAC Südbayern
www.ja-zur-iaa.de



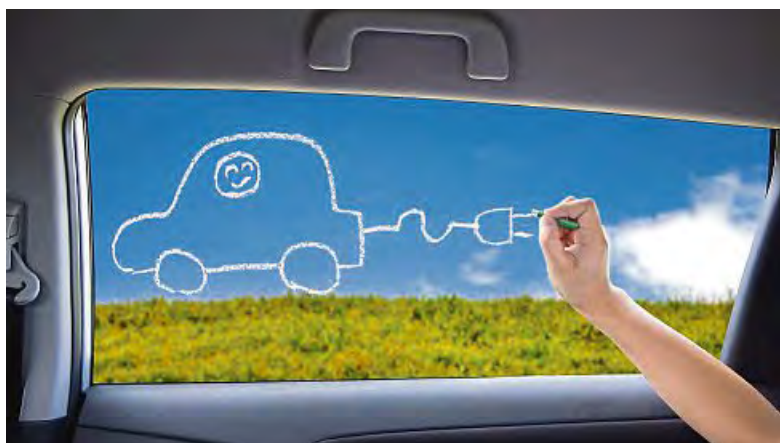
Erst zukünftige Automodelle werden deutlich zeigen, wer wirklich CO₂-sparsamer ist.

Foto: 7966cherry/panthermedia

Elektro oder Verbrenner: Wer ist wirklich besser fürs Klima?

Bei der CO₂-Bilanz spielen zahlreiche Faktoren eine Rolle – Wir erklären dieses komplexe Thema

Sind Elektroautos in ihrer CO₂-Gesamtbilanz umweltfreundlicher als übliche Verbrenner? Was auf den ersten Blick wie eine einfache Frage aussieht, ist in Wahrheit höchst komplex. Zahlreiche Faktoren fließen hier mit ein, die zudem oftmals in unterschiedlicher Weise ausgelegt werden können. Alexander Kreipl, Verkehrs- und umweltpolitischer Sprecher beim ADAC Südbayern betont, dass es dabei auf viele verschiedene Faktoren ankommt. „Wichtig sind dabei: Der direkte CO₂-Ausstoß sowie die CO₂-Gesamtbilanz, die zusätzlich die Komponenten Herstellung, Laufzeit und Entsorgung des Fahrzeuges berücksichtigt.“



Sobald das Elektroauto auf der Straße ist, ist es deutlich klimaverträglicher als ein Benziner oder Diesel. Foto: tomwang/panthermedia

Betrachtet man allein den CO₂-Ausstoß direkt beim Fahren, ist der Gewinner natürlich klar: das Elektroauto. Dessen direkter Emissions-Ausstoß liegt bei 0. Allerdings sind die aktuellen Herstellungsprozesse eines E-Fahrzeuges aufgrund der komplexen Technik mit einem höheren Energieverbrauch verbunden als die eines üblichen Pkws. Und diese Energie wird derzeit in Deutschland noch zu großen Teilen aus massenweise CO₂ ausstoßenden Kohlekraftwerken gewonnen.

Einfach ausgedrückt: Das E-Fahrzeug hat bereits deutlich mehr Kohlendioxid auf dem Konto, bevor es überhaupt den ersten Meter gefahren ist. Dieser „CO₂-Rucksack“ wird im Vergleich zum Verbrenner immer weniger, je länger das E-Auto auf der Straße unterwegs ist und

so durch den „Null-Verbrauch“ beim Fahren das beim Herstellungsprozess verbrauchte CO₂ „gutmacht“. Hier kommt es also auch auf die Langlebigkeit eines Elektrofahrzeuges an. Die Studie Frontier Economics im Auftrag des Bundesverbandes Mittelständischer Mineralunternehmen kam bei diesem Lebenszyklus-CO₂-Vergleich zu folgendem Ergebnis: Ein Elektroauto muss aktuell über 250.000 Kilometer fahren, um umweltfreundlicher als ein durchschnittlicher Verbrenner zu sein.

Umweltfreundlicher mit erneuerbaren Energien

„In der letzten ADAC Ökobilanz zeigte sich, dass bei den Vergleichsfahrzeugen mit den Antriebsar-

ten Benzin, Diesel, Hybrid, Erdgas, Batterie und Wasserstoff nur das Erdgasfahrzeug mit 15 Prozent Biomethananteil in der Gesamtbilanz weniger CO₂ verursacht als das Batterieauto“, erklärt Kreipl. Biomethan sei allerdings nicht flächendeckend verfügbar, habe aber in den vergangenen Jahren einen erheblichen Aufschwung erlebt, betont der Experte. „Zudem muss man beachten, dass in der Bilanz für das Elektroauto sehr konservative und vorsichtige Prämissen zugrunde gelegt wurden. So sind die CO₂-Werte für Strom auf dem Strommix inzwischen zwei Jahre alt und für die Batterieproduktion wurde noch mit einem damals sehr hohen CO₂-Wert pro Kilowattstunde gerechnet.“ Ebenfalls ist eine neue Batterie bei 150.000 Kilometer zu 50 Prozent mit eingerechnet.

Auf was Kreipl anspielt, ist ein weiterer entscheidender Faktor im umweltfreundlichen Vergleich Verbrenner zu E-Auto: Das Reduktionspotential. Gemeint sind damit zukünftige Entwicklungen, die den CO₂-Ausstoß sowohl beim Elektroauto als auch beim Verbrenner in den kommenden Jahren mit großer Wahrscheinlichkeit weiter senken werden. Beim E-Auto liegt dieses Potential im bundesweiten Produktionsausbau erneuerbarer Energien. Denn je mehr Ökostrom für die aufwendige Herstellung der Fahrzeuge benutzt werden kann (und zudem auch betankt wird), desto kleiner wird der „CO₂-Rucksack“ des Elektroautos. Und je länger die Laufzeit moderner Batterien, desto positiver gestaltet sich am Ende die CO₂-Gesamtbilanz.

„Im Zuge der anstehenden Aktualisierung der ADAC Ökobilanz 2021 ist bereits absehbar, dass sich

bei den Parametern Strommix, CO₂-Wert der Batterieproduktion und der Haltbarkeit der Batterie signifikante Verbesserungen gezeigt haben“, so Kreipl.

Dass demnach in Zukunft Pkw mit Verbrennungsmotoren in Sachen Umweltschutz immer weiter abgehängt werden und die Technik am besten gleich von den Straßen weltweit verbannt gehört, geht allerdings zu weit. Dieser Meinung ist jedenfalls Eckehart Rotter vom Verband der Automobilindustrie (VDA). Rotter wirbt hier für einen ganzheitlichen Blick: „Wenn man CO₂-Reduzierung ernst nimmt, muss man

sich den gesamten Markt ansehen. Es existieren rund um den Globus Millionen von Bestandautos mit Verbrenner-Technologie, die kann man nicht einfach so von heute auf morgen verschrotten.“

Laut Rotter gibt es auch bei üblichen Pkws enormes Reduktionspotential in Sachen CO₂-Verbrauch. Dieser läge vor allem in der Betankung. In den kommenden Jahren würden zunehmend fortschrittliche Biokraftstoffe und vor allem klimaneutrale synthetische Kraftstoffe auf Basis erneuerbarer Energien – sogenannte E-Fuels – zum Einsatz kommen. Diese würden den

CO₂-Ausstoß von Verbrennern deutlich reduzieren und so auch deren Umweltbilanz wieder aufpolieren.

Bei der endgültigen Antwort der Frage, wer „grüner“ ist – E-Autos oder Verbrenner – geht der Blick deshalb vor allem Richtung Zukunft. Aktuell liefern sich beide Antriebsvarianten ein Kopf-an-Kopf-Rennen, das aufgrund der vielen Berechnungsfaktoren kaum zu entscheiden ist. Einen klaren Sieger gibt es nicht. Der dürfte – wenn überhaupt – erst in den kommenden Jahrzehnten feststehen.

CHRISTOPH KASTENBAUER

GEMEINSAM AUFTRETEN

Die starken Partner der IAA mobility



Sind Verbrenner wirklich so große CO₂-Sünder? Es kommt vor allem auf den Treibstoff an. Foto: lightpoet/panthermedia

Eine Initiative des ADAC Südbayern
www.ja-zur-iaa.de



Eine Welt ohne Verkehrstote

TÜV SÜD macht automatisiertes Fahren weltweit sicher – von München aus

Mobilität erlebt einen gewaltigen Modernisierungsschub – weltweit arbeiten Spezialisten an neuen Konzepten. Eine zentrale Technologie dahinter heißt: automatisiertes Fahren. Die Ziele sind bessere Koordinierung und Planbarkeit von Mobilität, ergo weniger Fahrten, sinkende Emissionen und vorneweg: Vision Zero – eine Welt ohne Verkehrstote. Damit aber Autofahrer das Lenkrad aus der Hand geben, braucht es vor allem Vertrauen und gesellschaftliche Akzeptanz. Denn die Menschen sind es gewohnt, dass ihr Auto sicher ist. Der TÜV SÜD ist weltweit Partner bei der Entwicklung von Testmethoden und internationalen Sicherheitsstandards für automatisiertes und vernetztes Fahren – auch in Spezialbereichen wie etwa Cybersecurity, Konnektivität oder Künstlicher Intelligenz (KI). Klar ist: Die Entwicklung von automatisiertem und vernetztem Fahren ist auf der Überholspur.

Virtuelle Szenarien und reale Situationen

Fahrzeuge zum Test von hochautomatisierten Fahrfunktionen sind seit Jahren auf den Straßen unterwegs. Für die Sicherheit sorgt ein Mix aus Prüfverfahren mit physischen Realversuchen und virtuellen Simulationen, bei denen Fahrfunktionen in unterschiedlichsten Szenarien und herausfordernden Verkehrssituationen getestet werden. Die Tests stellen sicher, dass das Auto in jeder Fahrsituation das macht, was es soll. Kurz: Die Ingenieure wissen, wie das Auto lenkt, beschleunigt oder bremst. Dazu Christian Gnant, Vice President Automated Driving bei TÜV SÜD: „Wir prüfen die funktionale sowie die Cybersicherheit der Fahrzeuge. Schon heute begleiten wir zum Beispiel die Automobilhersteller bei der Entwicklung automatisierter Autos und sorgen mit unseren unabhängigen Bewertungen dafür, dass Kunden ihre



Ein starkes Signal für automatisiertes Fahren: Die erste UNECE-Regelung ermöglicht erstmals den Einsatz von automatisierten Fahrfunktionen nach SAE-Level 3. Damit können zum Beispiel automatische Spurhaltesysteme bis zu einer Geschwindigkeit von 60 km/h genutzt werden. Der Fahrer muss die Hände dabei nicht mehr am Lenkrad halten oder die Aufmerksamkeit anderweitig beweisen. Foto: TÜV SÜD

Modelle mit Individualzulassungen durch die Genehmigungsbehörden im Verkehr erproben können.“

Automatisiert und kontrolliert

Im Windschatten der enormen technologischen Fortschritte nimmt auch die Entwicklung internatio-

ner Standards und Regularien Fahrt auf. Letztendlich bilden sie die Grundlage dafür, dass die Fahrzeuge, egal woher sie stammen, überall mit demselben Sicherheitsniveau unterwegs sind. Ein Beispiel dafür ist die Regelung der UNECE (Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen) für ein automatisiertes Spurhaltesystem, für das man sich erstmals international auf verpflichtende Regeln geeinigt hat. Die automatisierte Fahrfunktion kontrolliert das Auto in Längs- und Querrichtung und hält es ohne Zutun des Fahrers innerhalb des Fahrstreifens. Ist das System aktiv, überprüft es neben dem sicheren Fahrbetrieb permanent den Zustand des Fahrers und stellt sicher, dass dieser bei Bedarf das Steuer übernehmen kann. Gnant: „Nachrichten lesen oder E-Mails beantworten – das ist damit bereits möglich.“ Mit den begleitenden UNECE-Regelungen für Cybersecurity und Software-Updates, die alle gemeinsam Ende Januar in Kraft getreten sind, wurde der Weg zum automatisierten und vernetzten Fahren weiter geebnet. So müssen Softwareupdates beispielsweise auch „Over the Air“ zuverlässig und sicher funktionieren. Hier kommt schon jetzt die Norm ISO 21434 zum Einsatz – ein internationaler Standard für Cybersecurity, den TÜV SÜD aktiv mitgestaltet hat. Die nächsten Schritte für UNECE-Regelungen zum automatisierten Fahren sind in den verschiedenen nationalen und internationalen Plattformen auf dem Weg.

Global und interdisziplinär

Ob es um die Fahrzeugentwicklung, Tests und Prüfungen, die Zulassung oder die Gestaltung rechtlicher Rahmenbedingungen geht: Der TÜV SÜD begleitet automatisiertes Fahren von Beginn an. Hierzulande gestalten die Experten beispielsweise die Überarbeitung von Normen und Regularien mit, etwa als Teil des Sonderausschusses „Fahrerassistenzsysteme“ des Bundesverkehrsministeriums. Sie sind Partner beim Betreiben von Testfeldern für Fahrzeugentwickler wie etwa dem für automatisiertes Fahren Baden-Württemberg. Zudem erforscht der TÜV SÜD im Verbund VVM (Verifikation/Validierung autonomer Systeme) gemeinsam mit 22 Partnern rechts-

sichere und effiziente Verifikations- und Validierungsmethoden für vollautomatisierte Fahrfunktionen.

International begleitet TÜV SÜD die Automobilindustrie bei der Entwicklung sicherer automatisierter Technologien in einem internationalen Netzwerk von Partnerunternehmen, Universitäten, Behörden und Forschungsinstituten. Ein herausragendes Beispiel für die globale Zusammenarbeit ist die International Alliance for Mobility Testing and Standardization (IAMTS), die

vom TÜV SÜD mitgegründet wurde. Ebenfalls daran beteiligt sind unter anderem: SAE International mit Sitz in den USA, das China Automotive Technology and Research Center (CATARC), das Shanghai Intelligent Automotive Center (SIAC), das Institute of Electrical and Electronics Engineers (IEEE), das Deutsche Institut für Normung (DIN) und das International Transportation Innovation Center (ITIC). Gemeinsame Ziele sind die Erprobung, Standardisierung und Zertifizierung innovativer

Mobilitätssysteme und -dienstleistungen. Dafür entwickeln die Partner ein internationales Portfolio an Testumgebungen für Smart-Mobility-Lösungen. Gnant: „Mit unserem internationalen Einsatz sorgen wir für Vertrauen und leisten unseren Beitrag dazu, dass automatisiertes Fahren eine Erfolgsgeschichte wird. Von München aus arbeiten wir so mit an der Mobilität von morgen mit einem sehr konkreten Ziel: der Vision Zero, einer Welt ohne Verkehrstote.“

TÜV SÜD



Hände weg vom Steuer! Noch ist automatisiertes Fahren für viele ungewohnt, doch würde es das Fahren sicherer machen. Foto: dpa/Christian Charisius



Umfangreiche Tests und Probefahrten sorgen dafür, dass sich das automatisierte Fahren schnell weiter entwickelt. Foto: dpa/Christophe Gateau



Automatisiert rückwärts einparken – dieses Tool nutzen schon viele Autos. Foto: dpa/Franziska Kraufmann

GEMEINSAM AUFTRETEN

Die starken Partner der IAA mobility

Eine Initiative des ADAC Südbayern
www.ja-zur-iaa.de



Ein ewiger Kreislauf

Wie Zirkularität dabei helfen soll, das Autofahren nachhaltiger zu gestalten

Der Umgang mit unseren Ressourcen entscheidet über unsere Zukunft – unter dieser Prämisse hat es sich die BMW Group zum Ziel gesetzt, das grünste E-Mobil weltweit zu bauen. Und eine ideale Klimabilanz beginnt nicht erst auf der Straße, sondern vor allem bereits in der Produktion. Denn bevor das Auto auch nur einen Kilometer fährt, hat es schon einiges an CO₂ verbraucht: Ein konventionelles Auto produziert in der Herstellung etwa zehn Tonnen CO₂, ein E-Auto um die 20 Tonnen. Beim Verbrenner kommen pro Jahr Nutzung etwa zwei Tonnen CO₂ dazu. „Damit gibt es zwei große Stellhebel“, erklärt Thomas Becker, Leiter der Abteilung Nachhaltigkeit und Mobilität der BMW Group. „Zum einen die Energiebereitstellung bei der Herstellung – mit einer ausschließlichen Verwendung von grünem Strom – und zum anderen das konsequente Verwenden von Sekundärmaterial.“

Ausrangiert, aber nicht wertlos: Autos enthalten viele wiederverwertbare Materialien.



Foto: BMW Group

Re- statt Downcycling

Schon heute werden viele Materialien nach dem endgültigen Abstellen eines Fahrzeuges wiederverwertet. Seit 2015 gilt für Altfahrzeuge eine gesetzliche Verwertungsquote von 95 Prozent. „Die Verwertungsquoten werden eingehalten – da haben wir einen sehr hohen Standard“, betont Steffen Aumann, Leiter Recycling im Recycling- und Demontagezentrum (RDZ) Unterschleißheim der BMW Group. Doch möchte man hier noch einen Schritt weitergehen: Der aus dem Auto wiedergewonnene Stahl, das Aluminium und Plastik soll wieder zu einem Auto

werden – und nicht als Bauträger oder Pflanzkübel enden. „Wir wollen weg vom Downcycling“, gibt Thomas Becker die Richtung vor. Zudem gelte bei BMW nun das Motto „Secondary first“ – jeder, der Primärmaterial verwendet, muss beweisen, dass es nicht auch mit einem recycelten Produkt gehen würde. Und zwar über alle Bauschritte und Einzelteile hinweg.

Design for Recycling

„Zirkularität ist der nächste Schritt der Nachhaltigkeit“, sagt Becker. Der Begriff Zirkularität bedeutet, dass Autobauer von heute sich schon jetzt Gedanken darüber machen, wie das Material in zehn, 15 Jahren wiederverwertet werden könne. Für Stahl bedeutet dies beispielsweise, dass er nicht mit Kupfer vermischt werden dürfe. „Es hilft, dass in vielen Industrien dieselben Diskussionen stattfinden“, führt Becker aus, denn diesen Wandel könne man nur gemeinsam schaffen.

Im Regelfall würden die Fahrzeuge bereits recycelt, erklärt Steffen Aumann – „aber“, fügt er an, „wie schaffen wir es, dass wir unsere Fahrzeuge wieder in unseren eigenen Kreislauf bekommen?“ Aktuell sei es gang und gäbe, dass Altfahrzeuge „irgendwo in den Weiten Afrikas oder im Osten Europas verschwinden“ – und damit auch die wertvollen Ressourcen, bemängelt Becker. Daher sei eine digitale Nachverfolgbarkeit des Autos sinnvoll. So könne BMW dem finalen Nutzer eines Fahrzeugs ein Angebot machen und sein Auto wieder zurückkaufen. Wie sich die Situation aber in zehn Jahren darstellt, weiß aktuell noch keiner. Deswegen sei es wichtig, heute schon die Weichen zu stellen, betont Becker.

Herausforderung Batterie

„Die Batterie ist ein entscheidender Faktor für den Erfolg der E-Mobilität“, betont Aumann. Eine Wiederverwertung sei ökologisch und ökonomisch sinnvoll – und außerdem sehr gut möglich. Über 90 Prozent der Zellchemie und der Batterien ließen sich für neue Batterien verwenden, weiß Aumann. Die Frage ist nur: Was ist besser – die Batterie auseinander nehmen, um an die Rohstoffe zu gelangen oder sie weiter zu benutzen, ihr ein „second life“ geben? „Hier müssen wir einfach abwägen, was gerade wichtiger ist – technisch gesehen sind wir aber bereit für beide Möglichkeiten“, sagt Aumann.

Entwicklung geht weiter

Die Forschung und Entwicklung in Sachen Nachhaltigkeit, Zirkularität und schonender Umgang

mit Ressourcen wird weitergehen – und „wir werden immer besser werden“, ist sich Aumann sicher. Das bereits erwähnte „Design for Recycling“ wird hier eine immer größere Rolle spielen – es gilt dabei die Frage zu klären, welche Materialien sich am Ende der Fahrzeugnutzung gut trennen und wiederverwerten lassen. Und zwar so hochwertig, dass ein neues Auto daraus entsteht. „Recycling ist eine Schlüsselgröße, um den CO₂-Fußabdruck nach unten zu bringen“, fasst Becker zusammen. Es ginge nicht nur darum,

mit der E-Mobilität während der Nutzungsdauer null Emissionen zu erzeugen, es zähle auch das Material und die Energie, die vom ersten Moment an in das Fahrzeug gesteckt werden. Für dieses energieeffiziente Vorgehen müsse man die Netzwerke des Unternehmens und darüber hinaus auch die Zulieferer befähigen.

Ja zur IAA

Die Internationale Automobils-Ausstellung (IAA) im September möchte die BMW Group vor

allem zum Anlass nehmen, die Diskussion über die Mobilität in München weiterzuführen – mit der Stadt, dem Verband der Automobilindustrie (VDA), weiteren Unternehmen, den Bürgerinnen und Bürgern. „Die Stärke Münchens ist, dass wir hier eine starke Bündelung an Kompetenz mit verschiedensten Playern haben, um den Verkehr digitaler, smarter und differenzierter zu organisieren“, so Becker. Ein neues Verkehrskonzept sei nämlich wesentlich vielschichtiger als bunte Striche auf dem Asphalt.

KRISTINA FUNK



Im Recycling- und Demontagezentrum (RDZ) werden die pyrotechnischen Komponenten wie Airbags vor dem Ausbau per Knopfdruck ausgelöst.



Achtsamer Umgang mit Ressourcen ist das Ziel der BMW Group.

Stahl, Aluminium und Plastik können recycelt werden.



Sofern vorhanden, wird im RDZ als erstes die Hochvoltbatterie aus dem Fahrzeug entfernt. Fotos: BMW Group

GEMEINSAM AUFTRETEN

Die starken Partner der IAA mobility

ADAC
Eine Initiative des ADAC Südbayern
www.ja-zur-iaa.de



Urlaub im eigenen Campingmobil hat durch Corona einen großen Aufschwung erlebt.

Mobilität und Tourismus bedingen einander

Wer die Welt kennenlernen möchte, muss reisen

Mobilität ist ein fundamentales menschliches Bedürfnis und eines der wichtigsten Zukunftsthemen unserer Zeit. Mobilitätsansprüche verändern sich jedoch in Bezug auf die Arbeitswelt und auf das Reise- und Freizeitverhalten. Tourismus ohne Mobilität? Undenkbar – wer die Welt mit eigenen Augen sehen und erleben möchte, der begibt sich auf Reisen. Egal ob Tagesausflug oder Langzeitreise: Mobilität und Tourismus sind untrennbar miteinander verbunden. Mittlerweile ist der Tourismus nach der Industrie die zweitwichtigste Leitökonomie in Bayern. Die Covid-19 Krise hat jedoch dramatische Auswirkungen auf den Tourismus, insbesondere in Bayern – dem Urlaubsland Nummer eins in Deutschland.

„Was viele nicht wissen“, erläutert Angela Inselkammer, Präsidentin des Bayerischen Hotel- und Gaststättenverbandes DEHOGA, „allein in Bayern sind rund 600 000 Menschen im Tourismus tätig. Das allein ist schon eine gewaltige Zahl. Das Besondere daran ist aber, dass deren Arbeits-

und Ausbildungsplätze in allen Regionen vorzufinden sind, auch dort, wo sich andere Branchen teils seit längerem zurückgezogen haben.“

Damit übernimmt der Tourismus nicht nur eine wichtige Ausgleichsfunktion, sondern ist für viele Gebiete der regionale Wirtschaftsmotor. „Für unsere Branche ist jede Form der Mobilität entscheidend, folglich beobachten wir gespannt und sehr aufmerksam, welche Innovationen es bei diesem Thema geben wird“, so Inselkammer. „Schließlich versuchen unsere Hoteliers und Gastronomen als Hauptleistungsträger des Tourismus, je nach Möglichkeit, neben Kooperationen mit öffentlichen Verkehrsmitteln auch entsprechende Angebote von E-Bikes bis hin zu Ladestationen für E-Autos vorzuhalten.“

Urlaub in Bayern wird immer beliebter

Generell wird erwartet, dass sich der Tourismus weg von Fern- und Flugreisen, stärker hin zu Urlaub im eigenen Land oder in Europa entwickeln wird. Rund 40 Prozent der

bayerischen Übernachtungsgäste kommen aus dem Freistaat selbst, in Oberbayern besteht der Großteil der Tagestouristen mit 75 Prozent aus der bayerischen Bevölkerung. Allein deshalb ist es laut ADAC zwingend erforderlich, lokale Arbeitsplätze – wie in Beherbergungsbetrieben und Freizeiteinrichtungen – durch einen klaren Fahrplan möglichst schnell zu sichern und damit auch die Lebensqualität der einheimischen Bevölkerung nachhaltig zu stärken.

In einem Jahr, in dem Fernreisen und Badeurlaube wohl eher die Ausnahme sein werden, ist Urlaub daheim mit Tagesausflügen, Radtouren und Wanderungen die Devise für viele Bayern. Allerdings sind gerade in der Zeit der Corona-Pandemie, des zeitweisen Lockdowns und den damit verbundenen Einschränkungen beim Reisen einige besonders beliebte Ausflugsziele im Freistaat an noch mehr Tagen als schon in den vergangenen Jahren besonders gefragt. Die Folge sind überfüllte Parkplätze, Parksuchverkehr und wildes Parken auch in geschützten Gebieten. „Der ADAC bringt sich

als moderierender, koordinierender und impulsgebender Partner ein. Ziel sollten praxisorientierte Lösungen sein, die nicht auf Gutachten, sondern in erster Linie auf Umsetzungserfahrungen beruhen. Der ADAC kann fachliche Denkansätze in den Bereichen Verkehr und Tourismus beisteuern“, betont Christoph Walter, Geschäftsführer des ADAC Südbayern.

Nachhaltig und zukunftsorientiert

Angesichts des aktuellen gesellschaftlichen Wandels und der um-

weltpolitischen Herausforderungen muss touristische Mobilität jedoch unter anderen Vorzeichen diskutiert werden. Und so werden Mobilitätskonzepte auch zur Pflichtaufgabe im Tourismus.

„Entscheidend wird hierbei das Thema Nachhaltigkeit sein, lebt doch der Tourismus vom gesunden Einklang ökologischer, ökonomischer und sozio-kultureller Aspekte“, so Inselkammer. Die Frage ist also nicht, ob nachhaltige Mobilitätskonzepte in Destinationen initiiert oder optimiert werden sollen, sondern es geht um das Wie. „Nachhaltige

ge Mobilität erhöht die Gesamtattraktivität in Destinationen, sie ist förderlich für eine zukunftsgerechte Entwicklung der touristischen Nachfrage und wird künftig immer stärker von Gästen erwartet“, betont Walter. „Mit den richtigen Konzepten und einer besseren Verknüpfung aller Verkehrsträger können wir in Bayern also nicht nur einen Beitrag dazu leisten, unsere heimische Tourismusbranche wieder zum Leben zu erwecken, sondern auch Vorbild in puncto Nachhaltigkeit und intelligente Verkehrsströme sein.“

ADAC SÜDBAYERN/DEHOGA BAYERN



Tagesausflüge wie etwa mit dem Motorrad werden immer beliebter. Solch leere Straßen sind daher an und um beliebte Ausflugsorte leider oftmals eine Seltenheit. Foto: ADAC

GEMEINSAM AUFTRETEN

Die starken Partner der IAA mobility

Eine Initiative des ADAC Südbayern
www.ja-zur-iaa.de



Münchener Merkur

MÜNCHNER ZEITUNG

WOCHENENDE, 17./18. APRIL 2021

NR. 88 | € 2,50 ÖSTERREICH € 2,60 | ITALIEN € 2,60

Lesen Sie den Merkur digital auf Ihrem PC, Tablet oder Smartphone. Ganz einfach!

merkur.de/epaper

MÜNCHEN

Lichtpalast an der Sonnenstraße

Ein Gebäude, in dem die Sonne zum Programm erhoben wird, entsteht an der Sonnenstraße: Das „Lumen Munich“, benannt nach dem lateinischen Wort für Licht, soll mit einer gebogenen Fassade möglichst viel Sonnenlicht einfangen und auch durch helle Baustoffe besonders luftig und lichtdurchflutet wirken. Der Neubau soll 2023 fertig werden und einen Mix aus Büros, Handel und multifunktionalen Flächen bieten. » SEITE 35

MÜNCHEN

Clubs im Krisenmodus

Sie lassen sich nicht unterkriegen: Münchens Clubbetreiber, deren Geschäft seit einem Jahr wegen Corona von Amts wegen ruht, haben eigene Wege entwickelt, durch die schwere Zeit zu kommen. Die einen verbreiten Club-Feeling via Internet, andere sammeln Solidaritätsspenden für künftige Aktionen, wieder andere stellen ihre Räume für Teststationen zur Verfügung. Und alle hoffen, dass es bald wieder weitergeht.

SPORT



Hertha in Corona-Nöten

Nach je zwei positiv getesteten Trainern und Spielern ist Hertha BSC als erster Fußball-Bundesligist in eine geschlossene Teamquarantäne geschickt worden. Die kommenden drei Spiele werden verlegt, auf die Berliner, die im Abstiegskampf stecken, kommt massiver Terminstress zu. Sportdirektor Arne Friedrich (l. mit Sami Khedira) versucht, die gesunden Spieler über Videotraining fit zu halten. » SEITE 27

WETTER

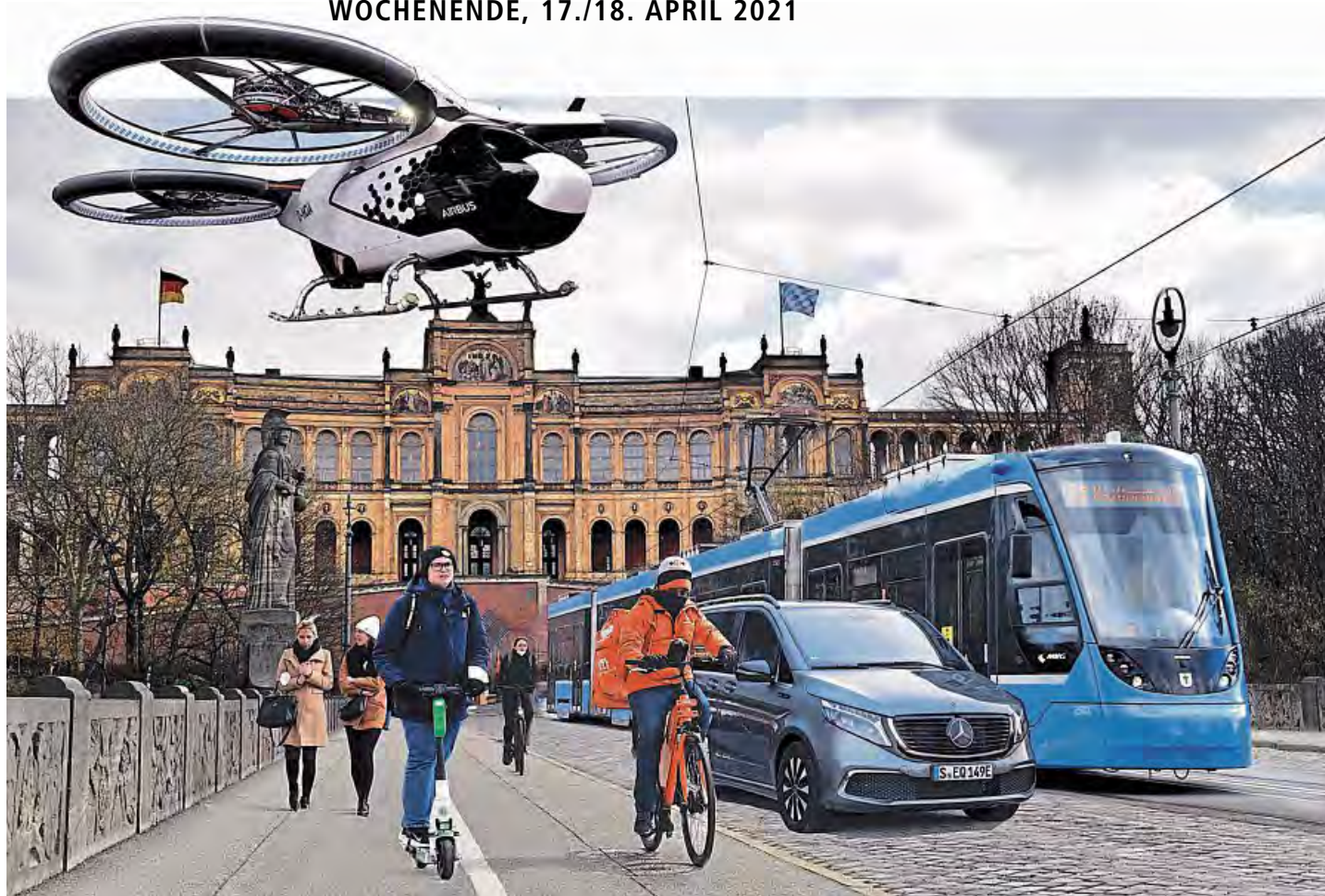
Vormittag	Samstagmittag	Sonntag
2°	9°	9°

Heute wieder mit den **GROSSEN** Anzeigenmärkten

Auto & Motor Wohnen & Leben
Freizeit & Erholung Beruf & Karriere
Fundgrube Hof & Garten

Auf 36 Seiten!

Kundenservice
(089) 5306222



Große Leser-Umfrage Im September startet in München die Mobilitätsmesse IAA. Vom E-Auto über motorisierte Zweiräder bis zum Flugtaxi – die Zukunft der Mobilität ist vielfältig und faszinierend. Und wer bei unserer großen Umfrage im Wochenend-Journal mitmacht, kann auch noch tolle Preise gewinnen. FOTOMONTAGE: MARCUS SCHLAF

CSU gegen Merkels Sperrstunde

Dobrindt: 21-Uhr-Grenze übertrieben – Einkauf weiter möglich

Berlin – Die CSU will das Bundesgesetz zur geplanten „Notbremse“ gegen Corona in mehreren zentralen Punkten korrigieren. Im parlamentarischen Verfahren wollen die Christsozialen unter anderem die Ausgangssperre um eine Stunde nach hinten auf 22 Uhr verschieben. Man müsse das „auf ein nachvollziehbares Niveau“ bringen, sagte Landesgruppenchef Alexander Dobrindt am Freitag unserer Zeitung.

Die 21-Uhr-Variante des Bundes wird auch von erheblichen Teilen der Opposition abgelehnt, die Freien Wähler als Bundespartei und die FDP planen dagegen Verfassungsbeschwerden. Dobrindt zweifelt nicht am Gesetz insgesamt. „Wir brauchen eine bundeseinheitliche Regelung zur Notbremse, die in ganz Deutschland gegen die stark steigenden Infektionszahlen wirkt“, sagt er. Das müsse schnell beschlos-

sen werden, wirksam sein und Akzeptanz in der Bevölkerung erzeugen können. Er verlangt aber auch, dass Einkaufen mit Terminen („Click and meet“) möglich bleibt. Zudem soll das Gesetz befristet werden.

Im Bundestag kam es bei der ersten Lesung zum erwarteten Schlagabtausch von Regierung und Opposition. Bundeskanzlerin Angela Merkel (CDU) warnte eindringlich vor einer Überforderung des Gesundheitssys-

tems. Die Lage sei „ernst, und zwar sehr ernst“. Das geplante Gesetz solle das Land aus der „furchtbaren Phase“ der ständig steigenden Infektionszahlen herausführen. Für Skepsis sorgt auch ein Passus, die Schulen werden erst ab Inzidenz 200 zu schließen. Die Grünen, aber auch Teile der Union halten das für viel zu spät angesichts der hohen Inzidenzen bei Kindern und ihren Eltern. geo/cd/kab

» KOMMENTAR/POLITIK



Holzkirchnerin grillt den Henssler

„Grill den Henssler“ heißt die beliebte Show bei Vox. Nun treten erstmals keine Promis gegen Steffen Henssler an – jeder hatte die Chance, den Küchenkünstler herauszufordern. Das versucht auch Martina Koll aus Holzkirchen. » MEDIEN

Wahrscheinlich 3. Impfung nötig

München – Bei der Corona-Impfung mit dem Vakzin von Biontech/Pfizer ist nach Einschätzung von Pfizer-Chef Albert Bourla „wahrscheinlich“ eine dritte Dosis innerhalb eines Jahres nötig. „Ein wahrscheinliches Szenario“ sei eine dritte Dosis binnen sechs bis zwölf Monaten und dann jährliche Auffrischungsimpfungen, sagte der Chef des US-Pharmariens. Bei der Entwicklung des Impfschemas spielten neue Varianten von Sars-CoV-2 eine „entscheidende Rolle“.

Schnelltests in Schulen zuverlässig

München – Die Trefferquote der Schnelltests an den Schulen ist hoch. Im Kreis Miesbach wurden zehn Kinder positiv in den Schulen getestet, alle hatten danach auch ein positives PCR-Testergebnis. Im Kreis München wurden 14 der 22 positiven Schnelltests durch PCR-Tests bestätigt, die weiteren acht Ergebnisse stehen noch aus. Zentral wird nicht erfasst, wie viele Schnelltests in den Schulen positiv waren. » BAYERN

DIE KURIOSE NACHRICHT Laschet-Haltestelle

In Aachen wurde einem Politiker eine ganz besondere Ehre zuteil: Eine Bushaltestelle im Ortsteil Oberforstbach wurde nach dem CDU-Vorsitzenden Armin Laschet benannt. Wie es zu dieser Namensgebung kam, ist unklar, so die Verkehrsbetriebe Aaseg. Angeblich soll der gebürtige Aachener Laschet bei der Einweihung der Haltestelle 1998 dabei gewesen sein.

Bußgeldkatalog wird verschärft

Bund und Länder einigen sich auf massive Anhebungen

Bremen – Die Verkehrsminister von Bund und Ländern haben sich nach monatelangem Tauziehen auf einen neuen Bußgeldkatalog geeinigt. Der sieht in vielen Punkten massive Anhebungen der Bußgelder für Verstöße gegen die Straßenverkehrsordnung vor. Die Einigung wurde am Freitag bei der Verkehrsministerkonferenz (VMK) unter dem Vorsitz Bremens verkündet. Bundesver-

kehrsminister Andreas Scheuer (CSU) sprach von einem „Riesendurchbruch“ und einem fairen Kompromiss.

Die umstrittene Verschärfung für die Fahrverbote ist zwar vom Tisch. Dafür wurden aber die Bußgelder teils verdoppelt und zudem neue Tatbestände eingeführt. Wer bei einem Stau keine Rettungsgasse bildet oder diese sogar selbst nutzt, muss künftig mit einem

Bußgeld zwischen 200 und 320 Euro sowie einem Monat Fahrverbot rechnen. Autofahrer, die ihr Fahrzeug im allgemeinen Halte- oder Parkverbot abstellen, finden unter dem Scheibenwischer künftig ein Knöllchen von bis zu 55 Euro statt wie bisher bis zu 15. Knapp zwei Dutzend Punkte stehen auf der Liste des Reformwerts zur Bußgeldkatalog-Verordnung. » WIRTSCHAFT

DIE GUTE NACHRICHT Mehr Impfstoff

Die niedergelassenen Ärzte können laut Bundesgesundheitsministerium in den kommenden Wochen mit deutlich mehr Impfstoffen rechnen. Hintergrund sind zusätzliche Lieferungen der Hersteller Biontech/Pfizer ab dem 26. April. Den noch unverbindlichen Prognosen zufolge dürften die Arztpraxen in der letzten Aprilwoche mehr als zwei Millionen Biontech-Impfdosen erhalten.

Berlin streicht Großbritannien von Risikoliste

Berlin – Wegen der stark gesunkenen Corona-Infektionszahlen in Großbritannien streicht die Bundesregierung das Land mit Ausnahme einzelner Überseegebiete am Sonntag von der Liste der Risikogebiete. Das teilte das Robert-Koch-Institut am Freitag im Internet mit. Damit entfällt für Einreisende aus Großbritannien die Quarantänepflicht. Zwei beliebte Urlaubsregionen in Portugal werden wegen steigender Infektionszahlen dagegen wieder als Risikogebiete eingestuft: die Algarve im Süden des Landes und die Azoren im Atlantik. Wer von dort einreist, muss sich ab Sonntag für zehn Tage selbst isolieren und kann sich erst nach fünf Tagen freitesten.

Deutschland gedenkt der Corona-Toten

München – Es soll ein Moment des Innehaltens, des Zusammenhaltens und des Mitgefühls werden: Für Sonntag laden Orten in Deutschland zum Gedenken an die Todesopfer in der Corona-Pandemie ein. Zentral sind ein staatlicher Gedenkakt und ein ökumenischer Gottesdienst in Berlin geplant, die live übertragen werden. Mitten in der dritten Welle ist beides wegen des Infektionsschutzes auf den kleinsten Kreis beschränkt. „Es ist wichtig, dass wir für die Verstorbenen eine Kerze anzünden“, sagte Ministerpräsident Markus Söder. „Wir zeigen damit: Sie sind nicht vergessen, sie sind in unseren Herzen.“

Afghanistan: Einsatz kostete 12,5 Milliarden

Berlin – Die deutschen Steuerzahler haben für die Beteiligung der Bundeswehr an dem internationalen Militäreinsatz in Afghanistan bislang rund 12,5 Milliarden Euro aufgewendet. Das bestätigte ein Sprecher des Bundesverteidigungsministeriums dem ARD-Hauptstadtstudio. In ihrer Antwort auf eine Anfrage der Fraktion Die Linke listet die Bundesregierung die Ausgaben für die Jahre 2001 bis Ende 2020 tabellarisch auf. Am kostspieligsten war der Bundeswehreinsatz demnach in den Jahren 2011 und 2012, die mit der Rekordsumme von jeweils über 1,2 Milliarden Euro zu Buche schlugen. Im vergangenen Jahr gab Deutschland 394 Millionen Euro aus.

Mordkomplott in Bayern

Tschetschene sollte erschossen werden

Karlsruhe – Ein in Bayern lebender tschetschenischer Regimekritiker soll im Visier von Auftragsmördern gewesen sein. In dem Fall ermittelt der Generalbundesanwalt, der Beschuldigte sitzt bereits seit Jahresanfang in Untersuchungshaft. Die Bundesanwaltschaft geht davon aus, dass der Auftrag für den Mord „aus dem Umfeld des Regimes der Tschetschenischen Republik“ kam, wie die Karlsruher Behörde mitteilte. Nach Recherchen des MDR und des „Spiegel“, die zwar über die Ermittlungen berichteten hatten, galten die Mordpläne dem oppositionellen Mochmad Abdurachmanow. Auf dessen Bruder, den Blogger Tumso Abdurachmanow, war im Fe-

bruar 2020 in Schweden ein Mordanschlag verübt worden, er konnte die Angreifer aber stoppen. Zwei Russen waren deshalb im Januar zu langen Haftstrafen verurteilt worden. Mochmad Abdurachmanow sollte demnach in der Nähe von München erschossen werden. Die Bundesanwaltschaft teilte mit, sie ermittelt gegen einen Mann mit russischer Staatsangehörigkeit. Valid D. sei am 1. Januar in Schwerin festgenommen worden. Er soll bereits den potenziellen Auftragsmörder nach Deutschland geschleust und eine Waffe mit Schalldämpfer besorgt haben. Die Ermittler gehen außerdem davon aus, dass er bei dem Attentat das Auto fahren sollte.

JOURNAL am Wochenende

BAHN, AUTO, RAD & CO.: DER GROSSE MOBILITÄTS-REPORT

Was Bayern bewegt



Mobiles Bayern: Vom Flugtaxi bis zur Tram ist auf unserer Fotomontage alles dabei.

Foto: Marcus Schlap

Die Mobilitätsmesse IAA kommt nach München – damit wird 2021 zum „Jahr der Mobilität“! Zusammen mit ADAC, Verkehrsministerium und dem Forscher Klaus Bogenberger beleuchten wir den Verkehr der Zukunft.



Jetzt, in der Corona-Pandemie, hat sich die Situation etwas entschärft – aber wie wird es weitergehen? Verkehrswissenschaftler Klaus Bogenberger (50) vom Verkehrslehrstuhl der TU München sagt: Weltweit gibt es darauf noch keine Antworten. Klar, das Homeoffice wird bleiben. Ideal in seinen Augen: „Wer so arbeitet, erzeugt keinen Verkehr.“ Andererseits werde dies zu Veränderungen in der Siedlungsstruktur führen: „Wer nur selten nach München reinmuss, nimmt auch längere Strecken in Kauf.“ Das sind die Prognosen des Experten:

► Wichtig wird, die Menschen wieder zu motivieren, vom Komfort des Autos in den **öffentlichen Nahverkehr** umzusteigen. „Man muss die Leute wieder aus den individuellen Verkehrsmitteln rausbringen.“ Klaus Bogenberger findet dafür aber Anreize im öffentlichen Nahverkehr – günstiger und zuverlässiger – und bei Autos sinnvoller als „eine Verbotskultur“. So sollten beispielsweise **Fahrgemeinschaften** unterstützt werden, mit Extra-Spuren oder Vorräten. Auf der IAA kann man auf der zwölf Kilometer langen Blue Line vom Königsplatz zum Messegelände schon mal Fahrzeuge und Technologien der Zukunft testen.

► Bei der **Verkehrssituation in München und dem Umland** erkennt der TU-Professor Licht und Schatten. Dass die zweite Stammstrecke der S-Bahn gebaut werde, sei richtig. Beim neuen Stadtviertel Freiham sei dagegen die Planung der Verkehrsanbindung mit öffentlichem Verkehr jahrelang vernachlässigt worden. „Ein Ärgernis.“ Ein neues Stadtviertel müsse man gut anbinden, sonst verliere es sehr schnell an Attraktivität. Kurze Wege, schnelle Verbindungen – dann bewegt sich was.

► **Fahrradfahren** könne einen wichtigen Beitrag leisten, aber auch ein gutes Fußwegenetz.

► Wesentlicher Baustein beim Verkehr der Zukunft wird **das automatisierte Fahren** sein. „Dann kann es zu einem Verschmelzen von öffentlichem und individuellem Verkehr kommen.“ Alternativen wie Seilbahnen – wie am Frankfurter Ring geplant – könnten eingesetzt werden.

► **Flugtaxi**s müssten dagegen erst einmal zeigen, dass sie überhaupt zuverlässig funktionieren.

► **Elektromobilität** im Pkw-Bereich „ist dauerhaft nur sinnvoll, wenn der Strom selbst hergestellt wird“. Also mit Fotovoltaikanlagen zu Hause am Carport oder auf dem Dach, „auf jeden Fall grün erzeugt“. Dass die Umstellung schnell gelingt, bezweifelt der Wissenschaftler jedoch. Nach Corona müssten die meisten Menschen erst einmal wirtschaftlich wieder auf die Beine kommen. „Es wird schwer, von den Leuten ständig neue Investitionen zu fordern.“

► Für den **Wirtschaftsverkehr** sieht Bogenberger diverse Ansatzpunkte. Pakete könnten durch autonome Fahrzeuge an Packstationen – zum Beispiel an U-Bahn-Stationen – ausgeliefert werden, wo sie abgeholt werden können. „Das ist ökologisch und sehr effizient.“ *Volker Pfau*

Wir bewegen uns. Heute, morgen und in der Zukunft. Wir Menschen sind mobil – aber was bewegt uns? Welche Fortbewegungsmittel werden wir nutzen? Wie wollen wir unsere Verkehrssysteme zukunftsfähig machen? Das wollen wir herausfinden. In einem breiten Bündnis aus ADAC Südbayern, dem bayerischen Verkehrsministerium und dem Sozialforschungsinstitut infas starten auch der *Münchener Merkur* und die *tz* ins „Jahr der Mobilität“ – und Verkehrswissenschaftler Klaus Bogenberger erklärt uns zum Einstieg die aktuellen Tendenzen. Auf der

folgenden Doppelseite sind dann Sie, liebe Leser, dran: Unser Fragebogen soll klären, wie Sie unterwegs sind – und sein wollen. Alle, die mitmachen, haben die Chance auf tolle Gewinne.

Dass unsere Mobilität an ihre Grenzen stößt, macht ein Blick auf die Zahlen klar: Die Region München zählt rund 1 040 000 Pendlerbewegungen pro Tag, 420 000 davon in die Stadt. Die Donnersbergerbrücke wird binnen 24 Stunden von 142 000 Fahrzeugen befahren. Pro Jahr verlieren Autopendler 87 Stunden im Stau.

IAA ALS HISTORISCHE CHANCE



Verkehrsministerin Kerstin Schreyer und Christoph Walter vom ADAC Südbayern.

Die Internationale Automobilausstellung IAA findet erstmals in München statt. Vom 7. bis 12. September stehen nicht nur neue Autos im Vordergrund, sondern der Verkehr im Allgemeinen – das ist das neue Konzept der IAA Mobility. Bayerns Verkehrsministerin Kerstin Schreyer (CSU) erklärt im Interview (das ganze Gespräch bei merkur.de/mobil), warum der Verkehr eine der großen Herausforderungen unserer

Zeit ist. Ihr Ziel: „Wir brauchen einen bunten Mix und müssen dabei breit und vernetzt denken.“ Die Umfrage auf den Seiten 2 & 3 werde helfen, dass es für jeden das passende Verkehrsangebot gibt. Christoph Walter, Geschäftsführer ADAC Südbayern und Initiator der Allianz Pro IAA, sieht in der Befragung „eine historische Chance, Mobilität neu zu denken und München und Bayern neue Impulse zu geben.“ *vp*

INHALT

THEMA DER WOCHE

Große Umfrage zur Mobilität der Zukunft



Seiten J2+J3

GEWINNSPIEL

Gutschein für einen Gasthof



Seite J8

INTERVIEW

Artenforscher Michael Schrödl



Seite J7

SPRITZTOUR

Frühjahrstour um Bad Heilbrunn



Seite J8

Erinnern Sie sich noch?

Ein Blick in unsere Archive: Was Oberbayern bewegte



1971

Knapp zehn Jahre nach dem Mauerbau riegelt die DDR auch die Grenze nach Bayern immer moderner und brutaler ab. Der Merkur bringt vor 50 Jahren eine Reportage vom „Todesstreifen“.

(MM, 17./18. April 1971)



1991

Die evangelische Kirche startet auch in Bayern ihren Aufbruch in die Moderne. Die Landessynode empfiehlt, homosexuelle Paare zu segnen. Zudem soll Abtreibung nicht mehr unter Strafe gestellt werden.

(MM, 17. April 1991)

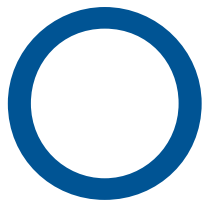


2011

Zehn Jahre nach dem Mord an Dennis K. in Norddeutschland ist der Fall aufgeklärt. Ein Pädagoge gesteht die Tat – der 40-Jährige ist ein Serientäter, der schon bei einem anderen Mord unter Verdacht stand.

(MM, 16./17. April 2011)

» MACHEN SIE MIT BEI UNSERER UMFRAGE – UND GEWINNEN SIE!



Ob mit dem privaten fahrbaren

Untersatz oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Wir alle sind darauf angewiesen, uns zu bewegen. Wer nutzt was, welche Fortbewegungsarten wünschen sich die Menschen für die Zukunft? Das wollen wir mit dieser großen Umfrage in Zusammenarbeit mit dem ADAC und dem Verkehrsministerium klären. Und das Mitmachen, liebe Leser, lohnt sich: Wir verlosen wertvolle Preise.

Wie fahren wir in die Zukunft



1

Welche Fortbewegungsarten nutzen Sie hauptsächlich für Ihre alltägliche Mobilität?

Bitte kreuzen Sie die von Ihnen hauptsächlich genutzten Verkehrsmittel an.

- Eigenes Auto
- Öffentliche Verkehrsmittel (z.B. Bus oder Bahn)
- Fahrrad
- Zu Fuß
- Fahrgemeinschaft
- Falls ja, wie viele Personen sind in Ihrer Fahrgemeinschaft? _____
- Sonstiges (bitte benennen) _____



2

An wie vielen Werktagen in der Woche nutzen Sie durchschnittlich die folgenden Verkehrsmittel (z.B. 3 Tage Auto; 2 Tage Fahrrad)?

Bitte kreuzen Sie die Anzahl der Tage pro Kategorie an.

Verkehrsmittel	Nutzung Verkehrsmittel pro Woche					
	0 Tage	1 Tag	2 Tage	3 Tage	4 Tage	5 Tage
Eigenes Auto						
Öffentliche Verkehrsmittel						
Fahrrad						
Zu Fuß						
Fahrgemeinschaft						
Mehrere an einem Tag						

3

Was sind Ihre Beweggründe (Einflussfaktoren) für die Wahl Ihres persönlichen Verkehrsmittels?

Bitte kreuzen Sie alles Zutreffende an.

- Kosten
- Verfügbarkeit
- Zuverlässigkeit
- Umwelt
- Bequemlichkeit
- Privatheit
- Schnelligkeit
- Andere Gründe



4

Wie viele Kilometer legen Sie täglich zur Arbeit zurück? (einfache Strecke)

- Unter 5 km
- Zwischen 5 und 10 km
- Zwischen 10 und 30 km
- Zwischen 30 und 50 km
- Mehr als 50 km
- Ich habe keine Arbeitswege



5

Mit Blick auf die Zukunft: Haben Sie eine Vorstellung davon, wie sich Ihr eigenes Mobilitätsverhalten bis 2030 ändern wird?

Bitte kreuzen Sie alles Zutreffende an.

- Werde weniger mit eigenem PKW fahren
- Werde weniger öffentliche Verkehrsmittel nutzen
- Werde mehr mit eigenem PKW fahren
- Werde mehr öffentliche Verkehrsmittel nutzen
- Werde mehr Fahrrad fahren
- Werde mehr zu Fuß gehen
- Ich erwarte keine Veränderungen

6

Angenommen, dass Sie sich in den nächsten sechs Monaten ein neues Auto anschaffen werden:

Welche Antriebsform wählen Sie?

- Elektroauto
- Diesel
- Benzin
- Hybrid
- Plug-In-Hybrid
- Erdgas
- Wasserstoff



7

Wie hat sich Ihre Verkehrsmittelnutzung im Vergleich zur Zeit vor der Pandemie verändert?

Bitte kreuzen Sie jeweils die für Sie zutreffende Aussage an.

Verkehrsmittel	Nutze ich erst seit Corona	Zugenommen	Etwa gleich	Abgenommen	Nutze ich seit Corona gar nicht mehr	Habe ich noch nie benutzt	Weiß nicht
Eigenes Auto							
Öffentliche Verkehrsmittel							
Fahrrad							
Zu Fuß							
Fahrgemeinschaft							



8 Welche Maßnahmen würden Sie überzeugen, nach der Corona-Pandemie häufiger öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen?

Bitte kreuzen Sie die für Sie zutreffenden Möglichkeiten an.



- Günstigere Ticketpreise
- Weniger Ausfälle
- Einführung zusätzlicher Linien
- Verdichtung der Fahrpläne
- Verbesserte Pünktlichkeit
- Sinnvolle Verknüpfung mit PKW durch verbesserte Park&Ride-Angebote
- Mehr Komfort in öffentlichen Verkehrsmitteln
- Sonstiges, und zwar: _____
- Mich überzeugt keine der genannten Maßnahmen

9 Die Mobilitätsbedürfnisse im ländlichen Raum unterscheiden sich von denen in der Stadt. Welchen der folgenden Aussagen stimmen Sie zu? Bitte kreuzen Sie an.

	Stimme voll und ganz zu	Stimme eher zu	Stimme eher nicht zu	Stimme gar nicht zu
Das Angebot an öffentlichem Nahverkehr im ländlichen Raum ist ausreichend.				
Es müssen zusätzliche Verbindungen zwischen ländlichem Raum und Stadt geschaffen werden.				
Es wird genug getan, um zukünftig eine bessere Anbindung des ländlichen Raums an die Stadt zu gewährleisten.				

SO KÖNNEN SIE MITMACHEN

Teilnahme per Post & Internet

Schön, dass Sie bei der Gestaltung der mobilen Zukunft mitmachen. Um die Ergebnisse auswerten zu können, bitten wir Sie um

Name, Adresse, Postleitzahl und Alter. Vom 17.4. bis zum 8.5. können Sie Ihre Antworten postalisch verschicken:
Münchener Zeitungs-Verlag GmbH & Co. KG
Abt. Markt Media Service
Stichwort: ADAC-Umfrage
Paul-Heyse-Str. 2-4
80336 München



An der Umfrage und dem Gewinnspiel können Sie auch online teilnehmen, das geht auf zwei Arten. Entweder unter der Adresse

www.merkur.de/mobil
 Oder Sie nutzen den oben abgedruckten QR-Code.

Mehr Infos

Teilnahmebedingungen, Datenschutzrichtlinien und mehr Infos:

- merkur.de/mobil
- tz.de/mobil
- 24auto.de/mobil

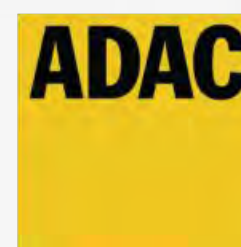
10 Der Umwelt- und Klimaschutz ist eines der zentralen Themen bei der Betrachtung der zukünftigen Mobilität. Welche Maßnahmen finden Sie sinnvoll?

Bitte kreuzen Sie alle zutreffenden Aussagen an

- Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel
- Flächendeckender Ausbau der Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebsformen (E-Mobilität, Wasserstoff etc.)
- Finanzielle Zuschüsse zur Anschaffung von Fahrzeugen mit alternativen Antriebsformen
- Erhöhung der Kfz-Steuer
- Erhöhung von Steuern auf Kraftstoffe
- Förderung des Radverkehrs
- Keine der genannten Maßnahmen



Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr



Die große Mobilitäts-Umfrage präsentiert der Münchner Zeitungsverlag mit ADAC und Verkehrs-Ministerium

11 Welche Maßnahmen würden Ihrer Meinung nach zu einer deutlichen Verbesserung der Mobilitätssituation in Städten beitragen?

Bitte kreuzen Sie alle zutreffenden Maßnahmen an.

- Verbesserung der Parkplatzsituation
- Bessere Taktung und tageszeitliche Verteilung der öffentlichen Verkehrsmittel
- Einsatz von mehr Bussen und Bahnen in den Stoßzeiten
- Mehr Verlässlichkeit (z.B. weniger Verspätungen und Ausfälle) bei öffentlichen Verkehrsmitteln
- Besseres Verkehrsleitsystem, um bei hohem Verkehrsaufkommen Staus zu vermeiden
- Bessere Park & Ride-Angebote
- Ausbau der Radinfrastruktur
- Keine der genannten Maßnahmen (Einzelnennung)



12 Fühlen Sie sich mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut an München angebunden?

- Ja Nein Weiß nicht

Glauben Sie, dass die zweite S-Bahn-Stammstrecke die versprochene Entlastung bringt?

- Ja Nein Weiß nicht

Braucht München weitere Tunnelbauten am Mittleren Ring für einen besseren Verkehrsfluss?

- Ja Nein Weiß nicht

Befürchten Sie ohne einen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, dass es zu einem Verkehrskollaps in und um München kommt?

- Ja Nein Weiß nicht

Diese Gewinne warten auf Sie

Das Mitmachen bei unserer Mobilitätsumfrage lohnt sich, es warten attraktive Gewinne.

Mercedes EQV für ein Jahr: Der größte Vertreter der Elektrooffensive von Mercedes ist der EQV (Foto). Die vollelektrische Premium-Großraumlimousine hat Platz für acht und eine Reichweite von 418 Kilometern (Stromverbrauch kombiniert: 26,4 kWh/100 km, NEFZ, CO2-Emissionen kombiniert: 0 g/km). Den Hauptpreis gibt's für zwölf

Monate im Abo (Wert: 12 400 Euro). Steuer, Wartung und Garantie-Reparaturen sind inklusive – nur das Laden muss man selbst bezahlen.

Bayerische Weltreise: Der ADAC lädt zu einer Reise zu Attraktionen im Freistaat: Schlösser, Fjorde und Berge gibt es dabei zu entdecken. Wert: 2500 Euro.

Reisegutschein über 2500 Euro: Reisen, wohin Sie wollen – sobald es wieder möglich ist, können Sie mit einem Gut-

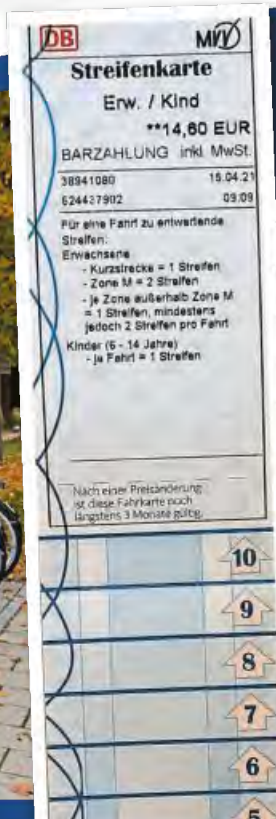
schein im Wert von 2500 Euro bei den ADAC-Reisebüros Ihren Traumurlaub buchen.

Fahrsicherheits-training: 25 Gutscheine für ein ADAC-Fahrsicherheitstraining im Wert von je 200 € für Auto, Motorrad oder Nutzfahrzeuge.

MVG-Streifenkarten: Wir verlosen 50 Streifenkarten gültig für das Netz der MVG.



MVG-Rad Freiminuten: Was für kurze Strecken – insgesamt 1000 Freiminuten für Leihräder der MVG gibt es zu gewinnen.



WOCHENENDE

1,20 €

MÜNCHEN, 17./18. APRIL 2021

REDAKTION 089/53 06-0, ANZEIGEN 53 06-222

52. JAHRGANG ÖSTERREICH € 1,70 - ITALIEN € 2,10
UNGARN HUF 660 - KROATIEN KN 15,5
SLOWENIEN € 2,10

80282 MÜNCHEN NR. 88/15

www.tz.de

Fotos: Jens Hartmann, Kneifel/ Berg/ Prinsloo/ Hoppe / dpa, EPA/ Bilan, Fotomontage: Marcus Schiffr

Die große Verkehrs-Umfrage

Wie fahren wir in die Zukunft?



Seiten 15 - 17

LENIRE®

Neue Tinnitus-Behandlung. Klinisch belegt.

Vereinbaren Sie jetzt eine kostenlose Beratung.

Neues Hören München: 089 / 248806340

Steinkirchner Str. 28, 81475 München.
lenire@neueshoeren.com



Krimi

Söder oder Laschet: Wer wird's?

Seite 2

Philip

So läuft die Beerdigung

Seite 36



Löwen

Rückkehr ins Olympiastadion

Seiten 40 + 41

Schule

Ab Montag wieder dicht

Seite 3



7 Stadt-Touren für Entdecker



Mystisches München

Seite 8



Merkel-Pieks

Angela Merkel hat am Freitag ihre Erstmimpfung mit Astrazeneca erhalten. Auf ein Bild davon verzichtete die Kanzlerin, aber der Regierungssprecher veröffentlichte ihren Impfpass und das Begleitformular.

ERSATZFORMULAR ZUR DOKUMENTATION DER DURCHFÜHRTEN IMPFUNGEN

Name der zu impfenden Person: Dr. Angela Merkel
(Name und Vorname in Druckbuchstaben)

Geburtsdatum: 17.07.1954

PK (für Soldaten): 000000-0-00000

Folgende Impfungen wurden durchgeführt:

Datum	Handelsname und Chargennummer des Impfstoffs (Aufkleber)	Unterschrift und Stempel des Arztes
16.04.21	COVID-19 Vaxzevria	Sajjir Vazir-Wooding Klinik Schönbach-Damen-41 13405 Berlin



... bei einer ungewöhnlichen Impfreaktion:
... § 22 IfSG weisen wir darauf hin, dass bei ungewöhnlichen Impfreaktionen die Hausärztin / der Hausarzt (bei Soldaten die Truppenärztin / der Truppenarzt) benachrichtigt werden sollte. Sie / er ist, falls der Verdacht einer gesundheitlichen Schädigung besteht, die über das übliche Ausmaß einer Impfreaktion hinausgeht, verpflichtet, diesen dem zuständigen Gesundheitsamt namentlich zu melden (§ 6 Abs. 1 Nr. 3 IfSG).
Im Falle eines Impfschadens kann Anspruch auf Entschädigung in entsprechender Anwendung der Vorschriften des Bundesversorgungsgesetzes bestehen (§ 60 Abs. 1 IfSG). Der Antrag ist in der Regel beim zuständigen Versorgungsamt zu stellen (§ 64 Abs. 1 IfSG).
Weitere Auskünfte erteilt das zuständige Gesundheitsamt.

Nachrichten

Giffey fordert bundesweiten Mietendeckel

Nach dem Aus für den Berliner Mietendeckel mehrten sich die Forderungen nach einer bundesweiten Regulierung. Bundesfamilienministerin Franziska Giffey (SPD) mahnte, „Mieter wirklich wirksam vor ausufernden Mieten zu schützen“. Das Problem sei durch das Urteil nicht weg. „Die Aufgabe muss auf Bundesebene angegangen werden“, sagte sie im Sender RBB. Foto: Jutrozenka/dpa

Ukraine: Botschafter droht mit atomarer Aufrüstung

Die Ukraine erwägt die Wiederanschaffung von Atomwaffen, sollte das osteuropäische Land nicht Mitglied der Nato werden. „Entweder sind wir Teil eines Bündnisses wie der Nato und tragen auch dazu bei, dass dieses Europa stärker wird, (...) oder wir haben eine einzige Option, dann selbst aufzurüsten“, sagte der ukrainische Botschafter in Deutschland, Andrij Melnyk, am Donnerstag im Deutschlandfunk. Kiew werde dann „vielleicht auch über einen nuklearen Status“ nachdenken. „Wie sonst können wir unsere Verteidigung garantieren?“, fragte der Diplomat.

Tschetschenische Auftragsmörder in Deutschland

Ein in Bayern lebender tschetschenischer Regimekritiker soll im Visier von Auftragsmördern gewesen sein. Mochmad Abdurachmanow, auf dessen Bruder bereits im Februar 2020 in Schweden ein Mordanschlag verübt wurde, sollte Medienberichten zufolge in der Nähe von München erschossen werden. Die Bundesanwaltschaft geht davon aus, dass der Auftrag für den Mord „aus dem Umfeld des Regimes der Tschetschenischen Republik“ kam. Der eingeschleuste Killer stellte sich den Behörden, woraufhin ein seit Jahren in Deutschland lebender Russe, der den Anschlag vor Ort organisierte, am 1. Januar in Schwerin festgenommen wurde.

Hongkong: Haftstrafen für Demokratie-Aktivisten

In einem neuen Schlag gegen die Hongkonger Demokratiebewegung hat ein Gericht fünf führende Oppositionspolitiker und Aktivisten bis zu 18 Monate ins Gefängnis geschickt. Unter ihnen ist der bekannte Medienmogul Jimmy Lai (73), der ein Jahr in Haft muss. Den Verurteilten wird die Beteiligung an friedlichen Protesten gegen die Pekinger Zentralregierung im August 2019 in der chinesischen Sonderverwaltungszone vorgeworfen.

Protestcamp am Hambacher Forst muss geräumt werden

Ein Protestcamp am Hambacher Forst muss geräumt werden. Eine entsprechende Räumungsverfügung von 2018 sei rechtmäßig, entschied das Verwaltungsgericht Aachen. Demnach muss der Eigentümer der Wiese sämtliche bauliche Anlagen entfernen und darf keine neuen Bauten errichten lassen. Auf dem Grundstück am Rande des Braunkohletagebaus haben Mitglieder der Bewegung „Hambi bleibt!“ ein Camp aufgebaut. Das Urteil ist noch nicht rechtskräftig.

Das kleine Quiz

Wie viele Folgen hat „Game of Thrones“?

- a) 73
- b) 103
- c) 303
- d) 603

Auflösung Seite 32



Das München-Wetter

8° SAMSTAG

0°

9° SONNTAG

3°

Heute in Ihrer

Lokales
Die Clubkultur trotz der Pandemie 4

Menschen
Antje-Katrin Kühnemann in tiefer Trauer 12

Kultur & TV
Michel Friedmans neue Talkshow 23

Service
Horoskop & Wetter 32
Mondkalender
Heute in den Beilagen

Sport
Bundesliga im Corona-Schock 39

Rubriken-Anzeigen in Ihrer

Fundgrube auf 7 Seiten
Auto & Verkehr auf 4 Seiten
Wohnen & Leben auf 6 Seiten
Beruf & Karriere auf 5 Seiten
Reise auf 3 Seiten

CSU: Ausgang bis 22 Uhr

Dobrindt fordert die bayerische Variante auch für den Bund

Die CSU fordert Anpassungen bei den geplanten Regelungen für eine bundesweite Corona-Notbremse. „Die sogenannte Notbremse muss jetzt schnell beschlossen werden, sie muss wirksam sein und sie muss Akzeptanz in der Bevölkerung erzeugen können“, sagte CSU-Landesgruppenchef Alexander Dobrindt der tz. Um die Regelung „auf ein nachvollziehbares Niveau“ zu bringen, wollen die Christsozialen im parlamentarischen Verfahren unter anderem die Ausgangssperre um eine Stunde nach hinten auf 22 Uhr verschieben. So gilt es derzeit bei einer Inzidenz über 100 bereits in Bayern. Auch bei den Ladenöff-



In Bayern greift schon eine Ausgangssperre Foto: Achim Schmidt

nungen fordert Dobrindt eine Korrektur. Termin-Einkäufe per „Click and Meet“ müssten weiterhin möglich sein. Darüber hinaus betonte Dobrindt: „Uns ist wichtig, dass die Kontroll- und Zustim-

mungsrechte des Bundestages gegenüber der Bundesregierung voll wirksam bleiben und dieses Gesetz zeitlich befristet wird.“ Bundeskanzlerin Angela Merkel (CDU) hat am Freitag im Bundestag zur Eile bei der geplanten bundesweiten Corona-Notbremse aufgerufen. „Jeder Tag früher, an dem die Notbremse bundesweit angewandt ist, ist ein gewonnener Tag“, sagte Merkel mit Blick auf die drohende Überlastung der Krankenhäuser in der ersten Beratung des Bundestags. Besonders an den geplanten Ausgangsbeschränkungen ab 21 Uhr entzündete sich eine hitzige Debatte im Parlament. HOR

Magazin

BAHN, AUTO, RAD & CO.: DER GROSSE MOBILITÄTS-REPORT



Was München bewegt

Mobiles Bayern: Vom Flugtaxi bis zur Tram ist auf unserer Fotomontage alles dabei.

Foto: Marcus Schlap

INHALT

GEWINNSPIEL & RÄTSEL

Gasthof-Gutschein und Mathe-Quiz



Seiten 18 + 20

LIEBES LEBEN

Wie viele Freunde brauchen wir?



Seite 19

GASTRO-TIPPS

Fünf Rezepte mit Bärlauch



Seite 21

INTERVIEW

Artenforscher Michael Schrödl



Seite 22

Erinnern Sie sich noch?

Ein Blick in unsere Archive: Das bewegte München



Der 137. Unfall eines Bundeswehr-Starfighters bei Donauwörth hat einen Buben schwer verletzt. Die Starfighter-Affäre forderte wegen unausgereifter Maschinen bis 1986 das Leben von 116 Piloten („Witwenmacher“). (tz, 18.4.)



Davon können wir noch jahrelang träumen: Im Mai 1991 bekommen die Münchner einen grünen Marienhof hinterm Neuen Rathaus. Seit dem Weltkrieg war er als Betonwüste „verschandelt“, schrieben wir im April. (tz, 18.4.)



William und Kate waren schon über acht Jahre ein Paar, bevor der britische Prinz seiner Freundin einen Heiratsantrag machte. Am 29. April war Hochzeit, und wir starteten eine große Serie in der Wochenend-Ausgabe. (tz, 16./17.4.)

Die Mobilitätsmesse IAA kommt nach München – damit wird 2021 zum „Jahr der Mobilität“! Zusammen mit ADAC, Verkehrsministerium und dem Forscher Klaus Bogenberger beleuchten wir den Verkehr der Zukunft.



Jetzt, in der Corona-Pandemie, hat sich die Situation etwas entschärft – aber wie wird es weitergehen? Verkehrswissenschaftler Klaus Bogenberger (50) vom Verkehrslehrstuhl der TU München sagt: Weltweit gibt es darauf noch keine Antworten. Klar, das Homeoffice wird bleiben. Ideal in seinen Augen: „Wer so arbeitet, erzeugt keinen Verkehr.“ Andererseits werde dies zu Veränderungen in der Siedlungsstruktur führen: „Wer nur selten nach München reinmuss, nimmt auch längere Strecken in Kauf.“ Das sind die Prognosen des Experten:

► Wichtig wird, die Menschen wieder zu motivieren, vom Komfort des Autos in den öffentlichen Nahverkehr umzusteigen. „Man muss die Leute wieder aus den individuellen Verkehrsmitteln rausbringen.“ Klaus Bogenberger findet dafür aber Anreize im öffentlichen Nahverkehr – günstiger und zuverlässiger – und bei Autos sinnvoller als „eine Verbotskultur“. So sollten beispielsweise Fahrgemeinschaften unterstützt werden, mit Extra-Spuren oder Vorräten. Auf der IAA kann man auf der zwölf Kilometer langen Blue Line vom Königsplatz zum Messegelände schon mal Fahrzeuge und Technologien der Zukunft testen.

► Bei der Verkehrssituation in München und dem Umland erkennt der TU-Professor Licht und Schatten. Dass die zweite Stammstrecke der S-Bahn gebaut werde, sei richtig. Beim neuen Stadtviertel Freiham sei dagegen die Planung der Verkehrsanbindung mit öffentlichem Verkehr jahrelang vernachlässigt worden. „Ein Ärgernis.“ Ein neues Stadtviertel müsse man gut anbinden, sonst verliere es sehr schnell an Attraktivität. Kurze Wege, schnelle Verbindungen – dann bewegt sich was.

► Fahrradfahren könne einen wichtigen Beitrag leisten, aber auch ein gutes Fußwegenetz.

► Wesentlicher Baustein beim Verkehr der Zukunft wird das automatisierte Fahren sein. „Dann kann es zu einem Verschmelzen von öffentlichem und individuellem Verkehr kommen.“ Alternativen wie Seilbahnen – wie am Frankfurter Ring geplant – könnten eingesetzt werden.

► Flugtaxis müssten dagegen erst einmal zeigen, dass sie überhaupt zuverlässig funktionieren.

► Elektromobilität im Pkw-Bereich „ist dauerhaft nur sinnvoll, wenn der Strom selbst hergestellt wird“. Also mit Fotovoltaikanlagen zu Hause am Carport oder auf dem Dach, „auf jeden Fall grün erzeugt“. Dass die Umstellung schnell gelingt, bezweifelt der Wissenschaftler jedoch. Nach Corona müssten die meisten Menschen erst einmal wirtschaftlich wieder auf die Beine kommen. „Es wird schwer, von den Leuten ständig neue Investitionen zu fordern.“

► Für den Wirtschaftsverkehr sieht Bogenberger diverse Ansatzpunkte. Pakete könnten durch autonome Fahrzeuge an Packstationen – zum Beispiel an U-Bahn-Stationen – ausgeliefert werden, wo sie abgeholt werden können. „Das ist ökologisch und sehr effizient.“ Volker Pfau

Wir bewegen uns. Heute, morgen und in der Zukunft. Wir Menschen sind mobil – aber was bewegt uns? Welche Fortbewegungsmittel werden wir nutzen? Wie wollen wir unsere Verkehrssysteme zukunftsfähig machen? Das wollen wir herausfinden. In einem breiten Bündnis aus ADAC Südbayern, dem bayerischen Verkehrsministerium und dem Sozialforschungsinstitut infas starten auch der Münchner Merkur und die tz ins „Jahr der Mobilität“ – und Verkehrswissenschaftler Klaus Bogenberger erklärt uns zum Einstieg die aktuellen Tendenzen. Auf der

folgenden Doppelseite sind dann Sie, liebe Leser, dran: Unser Fragebogen soll klären, wie Sie unterwegs sind – und sein wollen. Alle, die mitmachen, haben die Chance auf tolle Gewinne.

Dass unsere Mobilität an ihre Grenzen stößt, macht ein Blick auf die Zahlen klar: Die Region München zählt rund 1 040 000 Pendlerbewegungen pro Tag, 420 000 davon in die Stadt. Die Donnersbergerbrücke wird binnen 24 Stunden von 142 000 Fahrzeugen befahren. Pro Jahr verlieren Autopendler 87 Stunden im Stau.

IAA ALS HISTORISCHE CHANCE

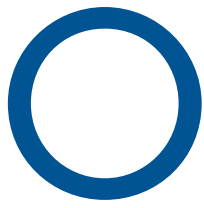


Verkehrsministerin Kerstin Schreyer und Christoph Walter vom ADAC Südbayern.

Die Internationale Automobilausstellung IAA findet erstmals in München statt. Vom 7. bis 12. September stehen nicht nur neue Autos im Vordergrund, sondern der Verkehr im Allgemeinen – das ist das neue Konzept der IAA Mobility. Bayerns Verkehrsministerin Kerstin Schreyer (CSU) erklärt im Interview (das ganze Gespräch bei merkur.de/mobil), warum der Verkehr eine der großen Herausforderungen unserer

Zeit ist. Ihr Ziel: „Wir brauchen einen bunten Mix und müssen dabei breit und vernetzt denken.“ Die Umfrage auf den Seiten 2 & 3 werde helfen, dass es für jeden das passende Verkehrsangebot gibt. Christoph Walter, Geschäftsführer ADAC Südbayern und Initiator der Allianz Pro IAA, sieht in der Befragung „eine historische Chance, Mobilität neu zu denken und München und Bayern neue Impulse zu geben.“ vp

Die große Verkehrsumfrage: Mitmachen & gewinnen!



Ob mit dem privaten fahrbaren

Untersatz oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Wir alle sind darauf angewiesen, uns zu bewegen. Wer nutzt was, welche Fortbewegungsarten wünschen sich die Menschen für die Zukunft? Das wollen wir mit dieser großen Umfrage in Zusammenarbeit mit dem ADAC und dem Verkehrsministerium klären. Und das Mitmachen, liebe Leser, lohnt sich: Wir verlosen wertvolle Preise.

Wie fahren wir in die Zukunft



1

Welche Fortbewegungsarten nutzen Sie hauptsächlich für Ihre alltägliche Mobilität?

Bitte kreuzen Sie die von Ihnen hauptsächlich genutzten Verkehrsmittel an.

- Eigenes Auto
- Öffentliche Verkehrsmittel (z.B. Bus oder Bahn)
- Fahrrad
- Zu Fuß
- Fahrgemeinschaft
- Falls ja, wie viele Personen sind in Ihrer Fahrgemeinschaft? _____
- Sonstiges (bitte benennen) _____



2

An wie vielen Werktagen in der Woche nutzen Sie durchschnittlich die folgenden Verkehrsmittel (z.B. 3 Tage Auto; 2 Tage Fahrrad)?

Bitte kreuzen Sie die Anzahl der Tage pro Kategorie an.

Verkehrsmittel	Nutzung Verkehrsmittel pro Woche					
	0 Tage	1 Tag	2 Tage	3 Tage	4 Tage	5 Tage
Eigenes Auto						
Öffentliche Verkehrsmittel						
Fahrrad						
Zu Fuß						
Fahrgemeinschaft						
Mehrere an einem Tag						

3

Was sind Ihre Beweggründe (Einflussfaktoren) für die Wahl Ihres persönlichen Verkehrsmittels?

Bitte kreuzen Sie alles Zutreffende an.

- Kosten
- Verfügbarkeit
- Zuverlässigkeit
- Umwelt
- Bequemlichkeit
- Privatheit
- Schnelligkeit
- Andere Gründe



4

Wie viele Kilometer legen Sie täglich zur Arbeit zurück? (einfache Strecke)

- Unter 5 km
- Zwischen 5 und 10 km
- Zwischen 10 und 30 km
- Zwischen 30 und 50 km
- Mehr als 50 km
- Ich habe keine Arbeitswege



5

Mit Blick auf die Zukunft: Haben Sie eine Vorstellung davon, wie sich Ihr eigenes Mobilitätsverhalten bis 2030 ändern wird?

Bitte kreuzen Sie alles Zutreffende an.

- Werde weniger mit eigenem PKW fahren
- Werde weniger öffentliche Verkehrsmittel nutzen
- Werde mehr mit eigenem PKW fahren
- Werde mehr öffentliche Verkehrsmittel nutzen
- Werde mehr Fahrrad fahren
- Werde mehr zu Fuß gehen
- Ich erwarte keine Veränderungen

6

Angenommen, dass Sie sich in den nächsten sechs Monaten ein neues Auto anschaffen werden:

Welche Antriebsform wählen Sie?

- Elektroauto
- Diesel
- Benzin
- Hybrid
- Plug-In-Hybrid
- Erdgas
- Wasserstoff



7

Wie hat sich Ihre Verkehrsmittelnutzung im Vergleich zur Zeit vor der Pandemie verändert?

Bitte kreuzen Sie jeweils die für Sie zutreffende Aussage an.

Verkehrsmittel	Nutze ich erst seit Corona	Zugenommen	Etwa gleich	Abgenommen	Nutze ich seit Corona gar nicht mehr	Habe ich noch nie benutzt	Weiß nicht
Eigenes Auto							
Öffentliche Verkehrsmittel							
Fahrrad							
Zu Fuß							
Fahrgemeinschaft							



8 Welche Maßnahmen würden Sie überzeugen, nach der Corona-Pandemie häufiger öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen?

Bitte kreuzen Sie die für Sie zutreffenden Möglichkeiten an.



- Günstigere Ticketpreise
- Weniger Ausfälle
- Einführung zusätzlicher Linien
- Verdichtung der Fahrpläne
- Verbesserte Pünktlichkeit
- Sinnvolle Verknüpfung mit PKW durch verbesserte Park&Ride-Angebote
- Mehr Komfort in öffentlichen Verkehrsmitteln
- Sonstiges, und zwar: _____
- Mich überzeugt keine der genannten Maßnahmen

9 Die Mobilitätsbedürfnisse im ländlichen Raum unterscheiden sich von denen in der Stadt. Welchen der folgenden Aussagen stimmen Sie zu? Bitte kreuzen Sie an.

	Stimme voll und ganz zu	Stimme eher zu	Stimme eher nicht zu	Stimme gar nicht zu
Das Angebot an öffentlichem Nahverkehr im ländlichen Raum ist ausreichend.				
Es müssen zusätzliche Verbindungen zwischen ländlichem Raum und Stadt geschaffen werden.				
Es wird genug getan, um zukünftig eine bessere Anbindung des ländlichen Raums an die Stadt zu gewährleisten.				

SO KÖNNEN SIE MITMACHEN

Teilnahme per Post & Internet

Schön, dass Sie bei der Gestaltung der mobilen Zukunft mitmachen. Um die Ergebnisse auswerten zu können, bitten wir Sie um

Name, Adresse, Postleitzahl und Alter. Vom 17.4. bis zum 8.5. können Sie Ihre Antworten postalisch verschicken:
Münchener Zeitungs-Verlag GmbH & Co. KG
Abt. Markt Media Service
Stichwort: ADAC-Umfrage
Paul-Heyse-Str. 2-4
80336 München



An der Umfrage und dem Gewinnspiel können Sie auch online teilnehmen, das geht auf zwei Arten. Entweder unter der Adresse

www.tz.de/mobil
 Oder Sie nutzen den oben abgedruckten QR-Code.

Mehr Infos

Teilnahmebedingungen, Datenschutzrichtlinien und mehr Infos:

- ➔ tz.de/mobil
- ➔ merkur.de/mobil
- ➔ 24auto.de/mobil

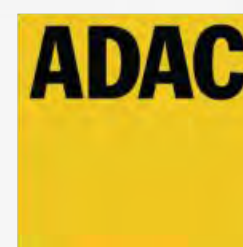
10 Der Umwelt- und Klimaschutz ist eines der zentralen Themen bei der Betrachtung der zukünftigen Mobilität. Welche Maßnahmen finden Sie sinnvoll?

Bitte kreuzen Sie alle zutreffenden Aussagen an

- Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel
- Flächendeckender Ausbau der Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Antriebsformen (E-Mobilität, Wasserstoff etc.)
- Finanzielle Zuschüsse zur Anschaffung von Fahrzeugen mit alternativen Antriebsformen
- Erhöhung der Kfz-Steuer
- Erhöhung von Steuern auf Kraftstoffe
- Förderung des Radverkehrs
- Keine der genannten Maßnahmen



Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr



Die große Mobilitäts-Umfrage präsentiert der Münchner Zeitungsverlag mit ADAC und Verkehrs-Ministerium

11 Welche Maßnahmen würden Ihrer Meinung nach zu einer deutlichen Verbesserung der Mobilitätssituation in Städten beitragen?

Bitte kreuzen Sie alle zutreffenden Maßnahmen an.

- Verbesserung der Parkplatzsituation
- Bessere Taktung und tageszeitliche Verteilung der öffentlichen Verkehrsmittel
- Einsatz von mehr Bussen und Bahnen in den Stoßzeiten
- Mehr Verlässlichkeit (z.B. weniger Verspätungen und Ausfälle) bei öffentlichen Verkehrsmitteln
- Besseres Verkehrsleitsystem, um bei hohem Verkehrsaufkommen Staus zu vermeiden
- Bessere Park & Ride-Angebote
- Ausbau der Radinfrastruktur
- Keine der genannten Maßnahmen (Einzelnennung)



12 Fühlen Sie sich mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut an München angebunden?

- Ja Nein Weiß nicht

Glauben Sie, dass die zweite S-Bahn-Stammstrecke die versprochene Entlastung bringt?

- Ja Nein Weiß nicht

Braucht München weitere Tunnelbauten am Mittleren Ring für einen besseren Verkehrsfluss?

- Ja Nein Weiß nicht

Befürchten Sie ohne einen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, dass es zu einem Verkehrskollaps in und um München kommt?

- Ja Nein Weiß nicht

Diese Gewinne warten auf Sie

Das Mitmachen bei unserer Mobilitätsumfrage lohnt sich, es warten attraktive Gewinne.

Mercedes EQV für ein Jahr: Der größte Vertreter der Elektrooffensive von Mercedes ist der EQV (Foto). Die vollelektrische Premium-Großraumlimousine hat Platz für acht und eine Reichweite von 418 Kilometern (Stromverbrauch kombiniert: 26,4 kWh/100 km, NEFZ, CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km). Den Hauptpreis gibt's für zwölf

Monate im Abo (Wert: 12 400 Euro). Steuer, Wartung und Garantie-Reparaturen sind inklusive – nur das Laden muss man selbst bezahlen.

Bayerische Weltreise: Der ADAC lädt zu einer Reise zu Attraktionen im Freistaat: Schlösser, Fjorde und Berge gibt es dabei zu entdecken. Wert: 2500 Euro.

Reisegutschein über 2500 Euro: Reisen, wohin Sie wollen – sobald es wieder möglich ist, können Sie mit einem Gut-

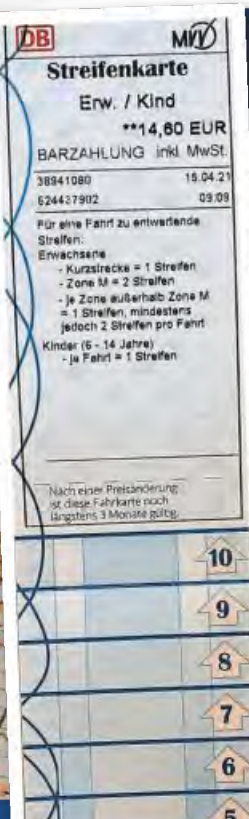
schein im Wert von 2500 Euro bei den ADAC-Reisebüros Ihren Traumurlaub buchen.

Fahrsicherheitstraining: 25 Gutscheine für ein ADAC-Fahrsicherheitstraining im Wert von je 200 € für Auto, Motorrad oder Nutzfahrzeuge.

MVG-Streifenkarten: Wir verlosen 50 Streifenkarten gültig für das Netz der MVG.



MVG-Rad Freiminuten: Was für kurze Strecken – insgesamt 1000 Freiminuten für Leihräder der MVG gibt es zu gewinnen.



Gemeinsam die Mobilität der Zukunft gestalten

INTERVIEW — mit der bayerischen Verkehrsministerin Kerstin Schreyer und ADAC Süd-Geschäftsführer Christoph Walter

Verstopfte Innenstädte, lange Staus im Berufsverkehr – da setzen viele lieber auf den ÖPNV als das eigene Auto. Dann kam Corona – und viele hatten Angst, sich in Bus und Bahn zu infizieren, nutzten folglich das Auto wieder verstärkt. Wie wird es nun nach Corona weitergehen? Wie wird sich die Mobilität ändern? Christoph Walter, Geschäftsführer des ADAC Südbayern und Kerstin Schreyer, bayerische Ministerin für Wohnen, Bau und Verkehr, hoffen auf diese Fragen mithilfe einer großen Umfrage Antworten zu erhalten.

Herr Walter, Frau Schreyer, die IAA Mobility nimmt dieses Jahr nicht nur das Auto, sondern die Mobilität als Ganzes in den Blick. Der ADAC und das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr sind Partner der Allianz Pro IAA in München. Was versprechen Sie sich von dem neuen Konzept?



In München wird für Radfahrer schon viel getan. Aber es geht noch mehr.

Foto: dpa/Tobias Hase



Christoph Walter, Geschäftsführer des ADAC Südbayern. Foto: ADAC

Christoph Walter: Zunächst einmal freue ich mich und bin dankbar, dass die auf Initiative des ADAC Südbayern gegründete Allianz Pro IAA durch das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr so prominente Unterstützung erfährt. Mehr als 22 Partner aus Politik, Wirtschaft und Wissenschaft haben sich in der Zwischenzeit zusammengefunden und es werden immer mehr. Das neue Konzept der IAA Mobility hat uns von Anfang an begeistert. Wichtig ist dabei die Vernetzung aller Verkehrsteilnehmer, vom Auto über das Fahrrad bis hin

zu den öffentlichen Verkehrsmitteln. Dies ist eine historische Chance, im Jahr 2021 Mobilität in seiner Gesamtheit neu zu denken und von München und Bayern gemeinsam neue Impulse zu geben.

Kerstin Schreyer: Auch ich begrüße den ganzheitlichen Ansatz sehr. Die Menschen sollen sich frei entscheiden können, wie sie sich fortbewegen wollen. Ich bin kein Freund davon, dass wir Straße, Schiene, Fußgänger und Radfahrer gegeneinander ausspielen. Ich möchte, dass wir wirklich alle Perspektiven berücksichtigen und den Menschen die Wahlfreiheit lassen. Deshalb freue ich mich, dass auch die IAA alle Verkehrsmittel in den Blick nimmt und bin gespannt auf die Ansätze und Lösungen, die dort präsentiert werden.

Sie haben gemeinsam eine Umfrage initiiert und durchgeführt, die die Menschen in Bayern zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt hat. Welche Informationen wollen Sie mit der Befragung gewinnen?

Walter: Vor allen Dingen möchte ich mich für die positive Resonanz und bei über 14000 Teilnehmern sehr herzlich bedanken! Es ist richtig und wichtig, dass wir in der Ausrich-



Verkehrsministerin Kerstin Schreyer. Foto: Atelier Krammer

tung der zukünftigen Verkehrspolitik den Menschen nicht vergessen und ihn mehr in den Mittelpunkt stellen: Welche Verkehrsmittel nutzen sie wann und wie oft? Wie steht es um die Anbindung von Stadt und Land? Dies ist die bisher größte ausschließliche in Bayern durchgeführte Mobilitätsbefragung und mit Hilfe der Teilnehmer können alle Stakeholder aus Politik, Wirtschaft und Wissenschaft gemeinsam an Lösungen arbeiten.

Schreyer: Als Bau- und Verkehrsministerin ist es mir wichtig, dass alle Bürgerinnen und Bürger in Bayern dort leben können, wo sie möchten und dass ihnen dabei die passenden Verkehrsangebote zur Verfügung stehen. Dafür müssen wir aber wissen, mit welchen Verkehrsmitteln sich die Menschen fortbewegen und welche Gründe für sie dabei eine Rolle spielen. Die Informationen aus der Befragung werden wir nun auswerten und dazu nutzen, die Mobilität der Zukunft zu gestalten und auf die Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger einzugehen.

Fragen und Herausforderungen rund um die Mobilität der Zukunft werden auf der IAA eine große Rolle spielen. Wie soll denn der Verkehr der Zukunft Ihrer Ansicht nach aussehen?

Schreyer: Wir brauchen einen bunten Mix der Verkehrsmittel. Wir müssen hier sehr breit und vernetzt denken. Deshalb fördern wir alle Verkehrsmittel gleichermaßen. Wir werden die Straße weiterhin brauchen, vor allem im ländlichen Raum. Wir werden aber auch den öffentlichen Nahverkehr und Radwege so ausbauen, dass wir dort mehr Angebot schaffen. Und wir müssen auch neue, innovative Gedanken zulassen. Gerade die Möglichkeiten der Digitalisierung können wir noch stärker nutzen. Hier wird die IAA Mobility sicherlich viele interessante Anstöße geben.

Walter: Alle Verkehrsträger leisten maßgebliche Beiträge zur Versor-

gung von Stadt und Land und müssen optimal zur Geltung gebracht werden. Die Herausforderung für die Zukunft liegt in einer besseren Verknüpfung, beispielsweise mit Hilfe der digitalen Vernetzung aller Mobilitätssysteme. Nur so können einzelne Komponenten des Verkehrssystems zielgerichtet und automatisiert miteinander interagieren. Der Umstieg auf alternative Antriebssysteme, das Aufkommen neuer Nutzungskonzepte wie mobility on demand und die Weiterentwicklung des automatisierten Fahrens sind weitere wichtige Punkte. Gefragt sind jetzt innovative und nachhaltige Lösungen für die Welt von morgen.

Während der Corona-Pandemie hat sich das Mobilitätsverhalten vieler Menschen verändert. Wird

Corona auch langfristig Auswirkungen darauf haben, wie wir uns fortbewegen?

Schreyer: Erste Studien zeigen in der Tat, dass sich durch Corona die Verkehrsmittelwahl verändert hat. Zeitweise ist das Auto beliebter geworden, in Bussen und Bahnen dagegen sind die Fahrgastzahlen gesunken, das gilt auch für die Mitfahrt bei anderen. Ob die Veränderungen auch langfristig Bestand haben werden, lässt sich momentan noch schwer sagen. Dazu wollen wir mit unserer Mobilitätsbefragung weitere Informationen gewinnen und beispielsweise wissen, was wir tun können, damit wieder mehr Menschen den ÖPNV bedenkenlos nutzen. Zumindest in der Arbeitswelt wird Corona aber sicherlich auch langfristig spürbar bleiben. Viele Unternehmen

und Behörden haben das Homeoffice ausgebaut und viele Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer haben gemerkt, dass sie nicht mehr kreuz und quer durch die Welt oder für zwei Stunden nach Berlin fliegen müssen. Es geht auch mit einer Video- oder Telefonschleife. Ich vermute auch, dass sich die Arbeitszeiten ändern werden. Denn viele wollen vielleicht nicht mit allen Schülern dicht gedrängt in der S-Bahn oder im Zug stehen, sondern fahren vorher oder nachher. Wir werden das gespannt beobachten und auch mitgestalten.

Walter: Fakt ist, dass es aufgrund der Corona-Pandemie eine Rückbesinnung auf den Individualverkehr, sprich das Auto gegeben hat. Dennoch ist und bleibt der ÖPNV das Rückgrat einer Stadt wie München, um die Mobilität aller aufrechtzuerhalten. Dazu müssen wir aber wissen, welche Bedürfnisse bestehen, wie sich diese verschieben und wie wir darauf reagieren können, damit alle in Zukunft, unabhängig vom Verkehrsträger, gut, schnell, sicher und wohlbehalten an ihr Ziel kommen.

Wann werden Sie die Ergebnisse der Mobilitätsbefragung präsentieren?

Walter: Wir werden die Ergebnisse gemeinsam Ende Juli veröffentlichen. Mobilität beginnt nicht erst in dem Augenblick, in dem ich in einen Verkehrsträger – egal welcher Art – einsteige, sondern sie beginnt bereits im Kopf und in den eigenen vier Wänden. Sie bewegt uns, inspiriert uns und ist für mich persönlich ein Freiheitsrecht, welches nicht annähernd genug geschätzt wird. Daher – vielen Dank an alle, die uns bei der Umfrage so tatkräftig unterstützt haben, angefangen bei den Teilnehmern bis hin zu den Partnern der Allianz Pro IAA und besonders unserer Staatsministerin Kerstin Schreyer.



Autofahrer, Radfahrer, Fußgänger – alle gemeinsam statt gegeneinander. Foto: dpa/Sven Hoppe



Immer mehr Menschen setzen auf die Bahn, um nachhaltig zu reisen oder zu ihrem Arbeitsplatz zu fahren. Foto: Deutsche Bahn AG/Uwe Miethe

GEMEINSAM AUF TRETEN

Die starken Partner der IAA mobility

Eine Initiative des ADAC Südbayern www.ja-zur-iaa.de





Klimaneutraler Passagiertransport: Ein auf den Betrieb mit flüssigem Biomethan umgerüsteter Passagierbus am Flughafen München. Der Dieselmotor wurde durch einen Gasmotor ersetzt, der einen Generator antreibt, um die elektrische Antriebsachse mit Energie zu versorgen – ein innovatives und zudem wirtschaftliches Antriebskonzept. Foto: Flughafen München GmbH

Nachhaltig über und unter den Wolken

So will der Flughafen München bis 2030 CO₂-neutral werden

Unsere Mobilität befindet sich im Wandel. Welche Rolle wird das Automobil spielen, wie sieht der Waren- und Güterverkehr der Zukunft aus? Wie können Städte die Verkehrsprobleme lösen, unter denen ihre Bewohner leiden, und wie kann individuelle Mobilität auch abseits der Ballungsräume gesichert werden? Gleichzeitig führen technologische Entwicklungen, Wachstum und Wohlstand zu einer mobileren Gesellschaft und bisher ungeahnten, neuen Mobilitätsoptionen.

Neue Technologien wie autonomes Fahren und Elektrifizierung sowie langfristige Trends wie Urbanisierung oder das veränderte Verhalten

von Verbrauchern machen Mobilität zu einem globalen Fokusthema. Darüber hinaus ist die Erreichung der Energie- und Klimaschutzziele der Bundesregierung eine zentrale Aufgabe der nächsten Jahre. Dabei brechen klassische Marktgrenzen auf. Automobilbranche, Energiewirtschaft, öffentlicher Sektor, Transport und Logistik – sie alle müssen sich mit den Trends sowie neuen Geschäftsmodellen und Mobilitätskonzepten auseinandersetzen. „Für eine moderne, sich ständig wandelnde Gesellschaft ist Mobilität unentbehrlich. Mobilitätsmuster werden vielschichtiger und komplexer. Gleichzeitig steigt das Bedürfnis nach Sicherheit,

Gesundheit, intakter Umwelt und allgemeiner Lebensqualität. Darüber hinaus spielt die Digitalisierung eine immer wichtigere Rolle. Klar ist: Mobilität muss bedürfnisorientiert sein und das Leben einfacher und sicherer machen. Der ADAC sieht in der Entwicklung eine große Chance, mit seiner Expertise als Mobilitätsdienstleister wichtige Impulse zu setzen. Gefragt sind jetzt innovative, technologieoffene und nachhaltige Lösungen für die Welt von morgen“, so Christoph Walter, Geschäftsführer des ADAC Südbayern.

trisch betriebene Gepächtschlepper und Förderbänder bewegen Gepäckstücke, elektrische Passagiertreppen docken an Flugzeugen an und Hubwagen befördern Container mit Frachtgut. Für einen besonders umweltschonenden Passagiertransport sorgt ein mit Biomethan betriebener generator-elektrischer Hybridbus. Sogar Großraumflugzeuge können auf dem Vorfeld des Münchner Flughafens mit ressourcenschonendem Abfertigungsgerät vollelektrisch geschleppt werden.

In allen Betriebsbereichen werden immer mehr Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren durch Elektrofahrzeuge ersetzt. Als gemeinschaftlich genutzte Pool-Fahrzeuge sind am Flughafen München über 135 Dienstfahrzeuge, meist PKW im Elektro- und Elektro-Hybrid-Betrieb, im Einsatz.

„Wir werden die Umstellung auf Elektromobilität in den kommenden Jahren weiter entschlossen vorantreiben. Dazu gehört natürlich auch der kontinuierliche Ausbau

der Ladeinfrastruktur für betriebliche Anforderungen wie für die Elektromobile der Passagiere oder Taxis und Mietwagen. Ich bin fest davon überzeugt, dass wir über technische Innovationen zu einer nachhaltigen und klimafreundlichen Mobilität gelangen werden – und das gilt gleichermaßen für Fahrzeuge wie für Flugzeuge,“ sagt Jost Lammers, Vorsitzender der Geschäftsführung der Flughafen München GmbH.

ADAC SÜDBAYERN E.V./
FLUGHAFEN MÜNCHEN GMBH

Innovationspartner Flughafen

Der Münchner Airport ist seit jeher ein bewährtes Testfeld für innovative Mobilitätskonzepte. So wurde hier bereits im Mai 1999 die weltweit erste öffentliche Wasserstofftankstelle eröffnet, die im Rahmen eines mehrjährigen Feldversuchs unter anderem einen wasserstoffgetriebenen Passagierbus mit Energie versorgte. Aktuell entsteht am Flughafen München eine neue Teststrecke für Fahrzeuge von morgen. Argo AI, eines der weltweit führenden Technologieunternehmen im Bereich des autonomen Fahrens, will das Testgelände als Kunde des künftigen flughafeneigenen Innovationszentrums LabCampus nutzen, um die eigenen autonom fahrenden Fahrzeuge in unterschiedlichen Verkehrssituationen zu erproben.

Für den Münchner Flughafen selbst steht bei der Nutzung innovativer Mobilitätskonzepte vor allem die Reduktion von CO₂-Emissionen im Vordergrund. Neben anderen Maßnahmen wie etwa der Umstellung der gesamten Vorfeldbeleuchtung auf modernste LED-Technologie oder der Optimierung der raumlufttechnischen Anlagen leistet die Umrüstung der Fahrzeugflotte auf emissionsarme Antriebsysteme einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der für spätestens 2030 angepeilten CO₂-Neutralität beim Betrieb des Flughafens.

Schonender Umgang mit Ressourcen

Schon jetzt sind am Flughafen weit über 250 elektrisch betriebene Abfertigungsgeräte im Einsatz – gut ein Drittel aller Fahrzeuge auf dem Vorfeld ist elektrisch unterwegs. Elek-



Ein Mietwagen an einer Ladestation im Parkhaus – die Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge wird in allen Bereichen ausgebaut. Foto: Flughafen München GmbH



Selbst Flugzeuge werden am Boden ressourcenschonend mit elektrischen Flugzeugschleppern bewegt. Foto: Flughafen München GmbH

GEMEINSAM AUFTRETEN

Die starken Partner der IAA mobility

Eine Initiative des ADAC Südbayern
www.ja-zur-iaa.de





Wenn München wächst, muss auch der ÖPNV wachsen. U- und S-Bahn sowie Tram und Bus spielen eine zentrale Rolle im urbanen Verkehr. Foto: Peter Kneffel/dpa

Wie Mobilität Wirtschaft und Gesellschaft beeinflusst

Ein funktionierendes Verkehrssystem ist die Grundlage für soziales und wirtschaftliches Leben

Räumliche Mobilität geht weit über das Thema Verkehr hinaus. Mobil zu sein ist ein Grundbedürfnis der Gesellschaft und eine Grundvoraussetzung für das Funktionieren einer Marktwirtschaft – und somit auch eine Voraussetzung für den Wohlstand. Nur mit Mobilität sind die Entwicklung eines Gemeinwesens, der Güter- und Arbeitsmärkte sowie der Zugang zu Bildung und zu den Leistungen von Wirtschaft und Staat möglich.

Ausbau der Infrastruktur

Mobilität, Wirtschaft und Gesellschaft hängen eng zusammen und sind fortlaufend im Wandel: Verändern sich die Rahmenbedingungen des Personen- und Güterverkehrs, wirkt sich das auch auf die gesellschaftlichen Beziehungen und das Verkehrsaufkommen aus. Der Wandel von Mobilität, Ökonomie, Gesellschaft und Raum wirft viele Fragen auf: Re-Urbanisierung und demografische Entwicklungen verlangen nach neuen Konzepten zur Sicherstellung von Mobilität und sozialer Teilhabe. Die Verdichtung in Metropolregionen und die daraus resultierenden verkehrspolitischen und stadtpolitischen Maßnahmen auf Raum und Gesellschaft müssen bedacht werden. „Gleichzeitig ist die Mobilität Motor unserer Volkswirtschaft – heute und in Zukunft. Gerade von Arbeitskräften wird Mobilität erwartet, um ihren Arbeitsplatz zu erreichen. Das bedeutet, dass die Infrastruktur bedarfsorientiert und leistungsfähig ausgebaut werden, um die Vorteile der jeweiligen Verkehrsträger nutzen zu können. Beispielsweise können intelligente Verkehrssysteme dazu beitragen, den Verkehr insgesamt sicherer und effizienter abzuwickeln, also Unfälle zu vermeiden sowie Stauzeiten und Umweltbelastungen zu reduzieren“,



Hauptgeschäftsführer der IHK: Dr. Manfred Gößl. Foto: IHK



Christoph Walter, Geschäftsführer des ADAC Südbayern. Foto: ADAC

so Christoph Walter, Geschäftsführer des ADAC Südbayern.

Auch im Fern- beziehungsweise Güterverkehr müssen Verkehrsleistungssysteme, beispielsweise mit dynamischen Anzeigen, die auf freie Parkplätze in der Umgebung hinweisen, aber auch die Verkehrsflusssteuerung ausgebaut werden.

Verkehr auf Straße und Schiene

Mobilität und Erreichbarkeit sind entscheidende Faktoren für die Lebensqualität aller Münchner, aber auch für den Erfolg der Münchner Wirtschaft. Leistungsfähige, effizient organisierte Verkehrssysteme sind kein Selbstzweck, sondern die Grundlage des Alltags – ob für Pendler, Studenten und Schüler, die sicher und schnell von A nach B gelangen wollen, ob für Kunden von Supermärkten und Geschäften, die auf zuverlässige Lieferungen angewiesen sind, ob für Touristen und Gäste aus nah und fern, die für pulsierendes Leben in der Stadt sorgen. Je mehr München in den kommenden

Jahren wächst, umso mehr wird das Verkehrssystem gefordert und muss mitwachsen. Bis 2039 soll die Bevölkerung in der Landeshauptstadt und den angrenzenden Landkreisen um rund 220000 Einwohner zulegen, davon mehr als die Hälfte im Stadtgebiet. In den anderen oberbayerischen Landkreisen wächst die Bevölkerung um etwa 90000 Einwohner. Die Vereinbarkeit von moderner Mobilität mit naturgemäß begrenzten öffentlichen Flächen wird für München daher noch mehr zu einem zentralen Zukunftsthema.

Als Rückgrat des urbanen Verkehrs kommt dabei dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) eine Schlüsselrolle zu. Damit der ÖPNV die wachsende Anzahl von Fahrgästen aufnehmen kann und gleichzeitig attraktiver wird, sind neben dem Ausbau der Kapazitäten zusätzliche Verbindungen im und mit dem Umland sowie moderne Verkehrsknotenpunkte für den flexiblen Übergang zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln notwendig.

Lieferverkehr als Grundlage der Wirtschaft

Für einen funktionierenden Wirtschaftsstandort ist außerdem der Lieferverkehr für die Versorgung des Großraums München von entscheidender Bedeutung. Betriebe aller Branchen sind darauf angewiesen, zuverlässig beliefert zu werden. Zusätzlich stellt das rasante Wachstum des Online-Handels die Transportbranche vor neue Herausforderungen, wie die zum Beispiel so genannte „letzte Meile“ bis zum Empfänger ökonomisch und ökologisch effizienter gestaltet und stadtverträglich organisiert werden kann. In zweiter

Reihe oder auf Rad- und Gehwegen parkende Lieferfahrzeuge zeigen das Dilemma des ohnehin knappen Verkehrsraums, der immer intensiver genutzt wird, um gleichzeitig den Ansprüchen verschiedener Nutzergruppen gerecht zu werden.

Die Industrie- und Handelskammer (IHK) für München und Oberbayern räumt diesen Zukunftsfragen einen sehr hohen Stellenwert ein: „Ohne Mobilität gibt es keinen erfolgreichen Wirtschaftsstandort. Gefragt sind innovative und nachhaltige Lösungen für die Welt von morgen. Deswegen unterstützt die IHK die IAA in München und erwartet wichtige Impulse für moderne urbane

Mobilität von dieser internationalen Leitmesse“, so IHK-Hauptgeschäftsführer Dr. Manfred Gößl.

Große Hoffnungen setzt die IHK dabei auch auf die Innovationskraft des Wirtschaftsstandorts München im Bereich Mobilität. Im Großraum München wächst die Start-up-Szene kontinuierlich. Etliche ihrer Innovationen auf diesem Gebiet sollen erstmals im Rahmen der IAA Mobility einem breiten Publikum präsentiert werden. „Für uns unterstreichen diese Impulse den Gedanken, dass die Wirtschaft ein elementarer Teil der Lösung der urbanen Verkehrsprobleme sein wird“, so IHK-Chef Gößl. Erste positive Entwicklungen gibt

es bereits. In Pilotprojekten werden in München neue Logistikkonzepte umgesetzt, die eine funktionierende Lösung für den wachsenden Zustellverkehr bieten. Grundlage dabei ist die Einführung eines zweistufigen Zustellverfahrens für Paketsendungen: Vorsortierte Pakete werden an sogenannte Micro-Depots im Innenstadtbereich geliefert. Die Feinverteilung bis zur Tür des Kunden erfolgt dann mit ganz kleinem ökologischen Fußabdruck per Lastenrad oder E-Kleinfahrzeug. So sinkt die Verkehrsbelastung, das Stadtklima wird geschont – und die Lieferung kommt trotzdem pünktlich an. ADAC/IHK MÜNCHEN UND OBERBAYERN



Sowohl Betriebe als auch Privatleute, die online einkaufen, erwarten eine pünktliche Zustellung. Neue Ideen für eine optimale Nutzung des knappen Verkehrsraums sind gefragt. Foto: Malte Christians/dpa

GEMEINSAM AUFTRETEN

Die starken Partner der IAA mobility

Eine Initiative des ADAC Südbayern
www.ja-zur-iaa.de





Mit einem E-Lastenrad lassen sich innerörtliche Strecken auch mit schwerem oder unhandlichen Gepäck problemlos und vor allem nachhaltig meistern. Foto: dpa/Wolfram Kastl

Hightech Agenda für die Antriebe von morgen

So fördert das Bayerische Wirtschaftsministerium die CO₂-neutrale Mobilität

Der Transformationsprozess im Antriebsbereich ist in vollem Gange. Dabei sind auch die Herausforderungen für die Energie- und Verkehrspolitik gewaltig. Denn um das Ziel des Pariser Klimaabkommens zu erreichen, muss auch der Verkehr nachhaltiger und klimaneutral werden. Damit dies gelingen kann, muss die Antriebswende im Straßenverkehr weiter technologiefreundlich vorangebracht werden.

Der Wandel hin zu CO₂-neutraler Mobilität ist mit immensen Anstrengungen verbunden. Allerdings bieten sich für die Unternehmen auch große Chancen. Bayerns Wirtschaftsminister Hubert Aiwanger ist ein Treiber des Transformationsprozesses: „Es muss unser Ziel sein, die Technologieführerschaft der bayerischen und deutschen Automobilbranche weiter auszubauen und somit Wohlstand und Arbeitsplätze zu schaffen und zu erhalten.“

Die Bayerische Staatsregierung unterstützt mit einer breiten Förderpalette und diversen Netzwerkangeboten den technologiefreundlichen Wandel zu nachhaltiger Mobilität, den Ausbau der notwendigen Infrastrukturen und den digitalen Fortschritt in Bayern.

Das Land investiert über drei Milliarden

Mit der Hightech Agenda Bayern und der Hightech Agenda Plus investiert der Freistaat insgesamt rund 3,5 Milliarden Euro für eine bundesweit einzigartige Technologioffensive. „Wir setzen gezielte Innovationsimpulse im ganzen Land und erzeugen damit eine Breiten-



E-Mobilität ist ein wichtiger Schritt in Richtung CO₂-Neutralität. Doch sollte etwa die Weiterentwicklung der Brennstoffzellen mit Wasserstoff nicht vernachlässigt und in Zukunft auf verschiedene Antriebsmöglichkeiten gesetzt werden. Foto: dpa/Michael Kappeler

wirkung, von der die Menschen überall in Bayern profitieren“, sagt Staatsminister Aiwanger.

Die Hightech Agenda Bayern und die Hightech Agenda Plus sowie Technologie- und Innovationsförderprogramme unterstützen die Entwicklung zukunftsweisender Technologien in verschiedenen Bereichen. Verbundforschungsprogramme, Cluster und Netzwerke sollen dabei helfen, insbesondere auch den bayerischen Mittelstand als Rückgrat der bayerischen Wirtschaft in dieser Transformation mit an Bord zu holen.

Bei allen Förderprogrammen steht die Technologiefreundlichkeit an oberster Stelle. Der Freistaat Bayern setzt darauf, dass sich die jeweiligen Technologien in den entsprechenden Bereichen durchsetzen werden. Neben batterieelektrischer Mobilität spielen Brennstoffzelle, Wasserstoff und

die Dekarbonisierung des Verbrennungsmotors durch Einsatz synthetischer Kraftstoffe eine zentrale Rolle. Aber auch Mikromobilität – zum Beispiel E-Lastenfahräder – und futuristische Urban Air Mobility werden zielgerichtet vorangetrieben.

Herausforderungen für Wirtschaft und Gesellschaft

Besondere Bedeutung erfährt der Ausbau der jeweiligen Infrastrukturen. Mit steigender Verbreitung alternativer Antriebskonzepte steigt der Bedarf an nachhaltiger Energie und deren Bereitstellung. Mit Ehrgeiz treibt Bayern den Ausbau der Ladeinfrastruktur, den Aufbau eines umfangreichen Wasserstoffnetzes sowie die Erzeugung von CO₂-neutraler Energie voran.

In jedem Fall wird die Transformation des Verkehrssystems nicht nur der Wirtschaft enorme Leistungen abverlangen. Sie setzt auch eine erhebliche Anpassungsbereitschaft der Gesellschaft voraus, denn Veränderung braucht Akzeptanz. Für die Verbraucher kommt es dabei vor allem auf vorhersehbare und planungssichere Entwicklungen an, um sich auf den Wandel einzustellen und sich zum Beispiel beim Autokauf darauf einzulassen.

Zudem dürfen die Maßnahmen in ihrem Zusammenwirken die Menschen nicht überfordern und somit die Akzeptanz für den Klimaschutz nicht gefährden. Dabei sind die Ansprüche an die Verkehrsinfrastruktur hoch: Sie soll Erreichbarkeit sicher-

stellen, nachhaltige Mobilität ermöglichen und anregen, Sicherheit fördern, Verkehr sinnvoll kanalisieren, dabei aber Engpässe vermeiden. Hohe Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur ist deshalb von entscheidender Bedeutung.

„Individuelle Mobilität muss auch künftig für alle Menschen bezahlbar bleiben. Gleichzeitig gilt es, Mobilität zu erhalten, denn sie ist die Grundlage für soziale, wirtschaftliche und

gesellschaftliche Teilhabe. Damit der Straßenverkehr klimaneutral werden kann, müssen die Rahmenbedingungen technologieneutral gesetzt werden. Klimaschutz und Verkehr sind miteinander vereinbar, wenn man die einzelnen Mobilitätsformen besser untereinander vernetzt. Mobilität braucht eine zukunftsfähige Infrastruktur – seien es Straßen, Datenleitungen oder den Ausbau einer flächendeckenden Schnellladeinfra-

struktur für Automobile mit alternativen Antriebsformen“, so Christoph Walter, Geschäftsführer des ADAC Südbayern, der sich sehr freut, das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie als neuen Partner in der Allianz Pro IAA begrüßen zu dürfen.

AUTOREN: ADAC SÜDBAYERN/
BAYERISCHES STAATSMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT,
LANDESENTWICKLUNG UND ENERGIE

GEMEINSAM AUFTRETEN

Die starken Partner der IAA mobility

Eine Initiative des ADAC Südbayern
www.ja-zur-iaa.de



Bayerns Wirtschaftsminister Hubert Aiwanger setzt auf eine technologieoffene Antriebswende im Straßenverkehr. Foto: dpa/Matthias Balk

Ablenkung am Steuer

Beim Autofahren sollte die volle Aufmerksamkeit dem Straßenverkehr gelten

Ablenkung im Straßenverkehr hat viele Gesichter, die Folgen gleichen sich hingegen in zahlreichen Fällen – Verkehrsunfälle mit Verletzten oder gar tödlichem Ausgang und immense Sachschäden. Auf dem Smartphone Nachrichten lesen, das Navi bedienen – auch vermeintlich alltägliche Dinge können die Konzentration beim Autofahren negativ beeinflussen.

Beim Thema Ablenkung denken die meisten sofort an Smartphones. Aber auch routinierte Abläufe verleiten dazu, mit den Gedanken abzuschweifen: Der Griff zur Wasserflasche, heruntergefallene Gegenstände oder die Packung Taschentücher im Handschuhfach sind nur einige der Zweitbeschäftigungen, die Autofahrerinnen und Autofahrer grundsätzlich im Straßenverkehr ablenken. Studien belegen, welche fatalen Folgen das für Auto-, Radfahrer und andere Verkehrsteilnehmer haben kann. „Viele Personen unterschätzen oftmals einfach, dass auch schon die kleinste Ablenkung am Steuer zu einer ernststen Gefahr für sich und andere werden kann. Das grundlegende Problem: Jede Unaufmerksamkeit erhöht die Reaktionszeit“, so Alexander Kreipl, verkehrspolitischer Sprecher des ADAC Südbayern e.V.

Wer am Steuer sitzt, sollte von anderen nicht abgelenkt oder gar gestört werden.



Foto: Erwin Wodicka



Auch das Bedienen einzelner Funktionen im Fahrzeug kann ablenken und das Unfallrisiko erhöhen. Foto: AJ Venter

Navigations- und Kommunikationssysteme

Wo früher das Autoradio seinen Platz hatte, befindet sich heutzutage meist ein leistungsfähiger Bordcomputer nebst Entertainment- und Kommunikationsfunktion. Die immer zahlreicher werdenden Funktionen haben dazu geführt, dass viele von ihnen nicht mehr mithilfe eines Druckknopfes zu erreichen sind, sondern nur mittels Touchdisplay oder Eingabegerät. Der Blick muss für die Bedienung zwangsläufig von der Straße abgewandt werden. Eine Studie des ADAC und des österreichischen Automobil-, Motorrad- und Touring Clubs (ÖAMTC) aus dem vergangenen Jahr ergab,

dass 87 Prozent der Testpersonen durch die Eingabe in die Adresszeile ihres Navigationssystems im Ernstfall mit durchschnittlich 43 km/h auf ein plötzlich vor ihnen auftauchtes Hindernis aufgeprallt wären. Nur ein Drittel der Lenker führte eine Vollbremsung durch. Im Mittel fehlte für sechs Sekunden beziehungsweise auf 100 Metern Strecke der Blick auf das Verkehrsgeschehen. „Bereits das Übersehen eines Stauendes kann fatale Folgen haben. Das Navigationsgerät sollte unbedingt vor Fahrtantritt programmiert werden“, betont Kreipl. Die Studie hat ergeben, dass Fahrradfahrer/innen und E-Scooter-Fahrer/innen für Ablenkungen ebenso anfällig sind.

Alltagshandlungen und Musik

Musikhören kann uns bei allen Arten der Fortbewegung ablenken. Je nach Lautstärke beeinträchtigt uns Musik in der Wahrnehmung der Verkehrsgeschichte. „Auch wenn die meisten Informationen über das Auge wahrgenommen werden, sollte die Bedeutung des Gehörs für eine sichere Fortbewegung nicht unterschätzt werden. Ist die Musik beispielsweise so laut

wie ein mit 50 km/h vorbeifahrendes Auto, benötigt der oder die Musikhörende fast die doppelte Zeit zum Reagieren auf unvorhergesehene Ereignisse oder hört den nahenden Rettungswagen trotz Martinshorn nicht rechtzeitig“, so Kreipl. Ein fehlendes akustisches Wahrnehmungsvermögen ist aber auch eine Gefahr für Fußgänger/innen und Fahrradfahrer/innen, die aufgrund der immer leiser werdenden Motoren bereits bei leiser Musik motorisierte Verkehrsteilnehmer überhören. Doch nicht nur die Lautstärke ist entscheidend für den Grad der Ablenkung. Auch das Gehörte kann einen starken Einfluss auf Emotionen und somit die Konzentration haben.

Rechtslage nicht eindeutig

Die allgemeine Behandlung des Faktors Ablenkung in der Straßenverkehrsordnung gewährt den Behörden jedoch Spielraum. Prinzipiell sind Autofahrer und Autofahrerinnen dazu verpflichtet, die Aufmerksamkeit voll und ganz der Fahrtätigkeit zu widmen und die Hände am Lenkrad zu belassen. Sind sie in einen Unfall verwickelt und waren nachweis-

lich abgelenkt, tragen sie eine Mitschuld – unabhängig vom Hergang. Darüber hinaus ist es möglich, dass die Versicherung für den Schaden nicht aufkommt und man selbst tief in die Tasche greifen muss. Eindeutig per Gesetz ist ausschließlich die Verwendung von Mobil- oder Autotelefon geregelt. Im Straßenverkehr ist das Telefonieren mit dem Handy am Ohr verboten. Auch sämtliche an-

dere Funktionen von Mobil- oder Autotelefonen darf man als Fahrer beziehungsweise Fahrerin nicht verwenden. Also zum Beispiel keine Textnachrichten schreiben oder lesen, Anrufe ablehnen oder einfach nur auf dem Display nach der Uhrzeit schauen.

„Egal wie fit und leistungsbegeistert man sich fühlt, bereits triviale Nebenaufgaben, das Anzünden der Zigarette, Essen oder das

Bedienen des Laptops auf dem Beifahrersitz führen zu großen Schwierigkeiten mit unkalkulierbaren Risiken. Niemand ist in der Lage, alles gleichzeitig zu erfassen. Jeder und jede ist sich selbst der beste Schutzengel, indem er oder sie Gefahren meidet und nicht darauf vertraut, diese in jedem Fall bewältigen zu können“, unterstreicht Kreipl.

ADAC SÜDBAYERN E.V.



Handy und Kaffeebecher am Steuer? Das geht gar nicht. Jeder Fahrer und jede Fahrerin hat die Möglichkeit, eine Freisprechfunktion zu nutzen – und der Kaffee muss notfalls warten. Foto: Jan Tepass

GEMEINSAM AUFTRETEN

Die starken Partner der IAA mobility

Eine Initiative des ADAC Südbayern
www.ja-zur-iaa.de





Foto: AtelierKrammer/Merlot Partner

Staatsministerin Kerstin Schreyer:

Die Menschen sollen frei entscheiden können, wie sie sich fortbewegen wollen. Darum sollten wir die einzelnen Verkehrsträger nicht gegeneinander ausspielen. Wir alle haben unterschiedliche Lebenssituationen und Bedarfe. Wichtig ist, für alle ein gutes Angebot zu schaffen!



Foto: Bay. Staatsministerium

Staatsminister Hubert Aiwanger:

Mobilität wandelt sich und wird klimaneutral. Ich trete dabei ein für Technologieoffenheit und individuelle Mobilität. Auf der IAA Mobility zeigt die Branche modernste Technik von heute und Lösungen von morgen.



Foto: ADAC

Christian Reinicke, Präsident des ADAC:

Wir benötigen überall eine gute Infrastruktur, die es den Menschen erlaubt, mobil zu sein. Gefragt sind intelligente Lösungen. Nur, wenn alle Formen der Mobilität zusammenspielen, bekommen wir ein gutes Konzept für die Städte.



Foto: Messe München

Klaus Dittrich, Geschäftsführer Messe München:

Gerade für Standorte wie München, die sich zunehmend zu Hotspots für Unternehmen entwickeln, sind neue Lösungen der Mobilität elementar, um auch künftig eine Spitzenposition im weltweiten Ranking zu halten und auszubauen.

Gemeinsam für eine nachhaltige Mobilität der Zukunft

Treffen der IAA Allianz beim ADAC Südbayern – Umfrage-Ergebnisse am Samstag in Münchner Merkur/tz

Mobilität geht uns alle an – unter diesem Credo hat sich im vergangenen Jahr eine Allianz aus fast 30 namhaften Institutionen aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Medien zusammengefunden, um vom Freistaat aus positive Impulse zum Thema Mobilität der Zukunft zu setzen.

Gemeinsam für eine Lösung

Mobilität ist eines der wichtigsten Zukunftsthemen unserer Zeit. Umweltschutz, Nachhaltigkeit aber genauso Wirtschaftlichkeit und individuelle Freiheit müssen in der Betrachtung gleichberechtigt nebeneinander stehen. „Gefragt sind jetzt innovative und nachhaltige Lösungen für die Welt von morgen. Dazu gehört eben auch, dass wir alle Stake-

holder aus Stadt, Politik, Wirtschaft und Wissenschaft an einen Tisch holen, um an diesen Lösungen gemeinsam zu arbeiten“, so Christoph Walter, Geschäftsführer des ADAC Südbayern, der sich freut, die Partner der Allianz erstmals zu einem Präsenztreffen Ende Juli begrüßen zu können. Aber wie sieht die Mobilität der Zukunft aus? Um diese Frage zu beantworten, hat der ADAC Südbayern gemeinsam mit dem Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr eine groß angelegte Mobilitätsumfrage initiiert.

Mehr als 15.000 Teilnehmer/innen haben sich an der Umfrage, die vom renommierten Institut für angewandte Sozialwissenschaft, infas, wissenschaftlich be-

gleitet und ausgewertet wurde, beteiligt. Die Ergebnisse werden exklusiv in der kommenden Wochenendausgabe des Münchner Merkur und der tz präsentiert. „Es ist richtig und wichtig, dass wir in der Ausrichtung der zukünftigen Verkehrspolitik den Menschen nicht vergessen: Welche Verkehrsmittel nutzen die Menschen wann und wie oft? Wie steht es um die Anbindung von Stadt und Land? Alle Verkehrsträger leisten maßgebliche Beiträge zur Versorgung von Stadt und Land und müssen optimal zur Geltung gebracht werden. Die Herausforderung für die Zukunft liegt in einer besseren Verknüpfung, beispielsweise mithilfe der digitalen Vernetzung aller Mobilitätssysteme. Nur so können einzelne

Komponenten des Verkehrssystems zielgerichtet und automatisiert miteinander interagieren“, so Walter.

Mobilität muss bedürfnisorientiert sein

Für eine moderne, sich ständig wandelnde Gesellschaft, aber auch für die wirtschaftliche Entwicklung ist Mobilität unentbehrlich. Gleichzeitig stehen vielfältige Veränderungen an: Mobilitätsmuster werden vielschichtiger und komplexer. Das Bedürfnis nach Sicherheit, Gesundheit, intakter Umwelt und allgemeiner Lebensqualität steigt. Die Digitalisierung wird zur zentralen Grundlage der Mobilität von morgen. Leisten muss sie vor allem eines: Sie muss bedürfnisorientiert sein und das Leben einfacher und sicherer

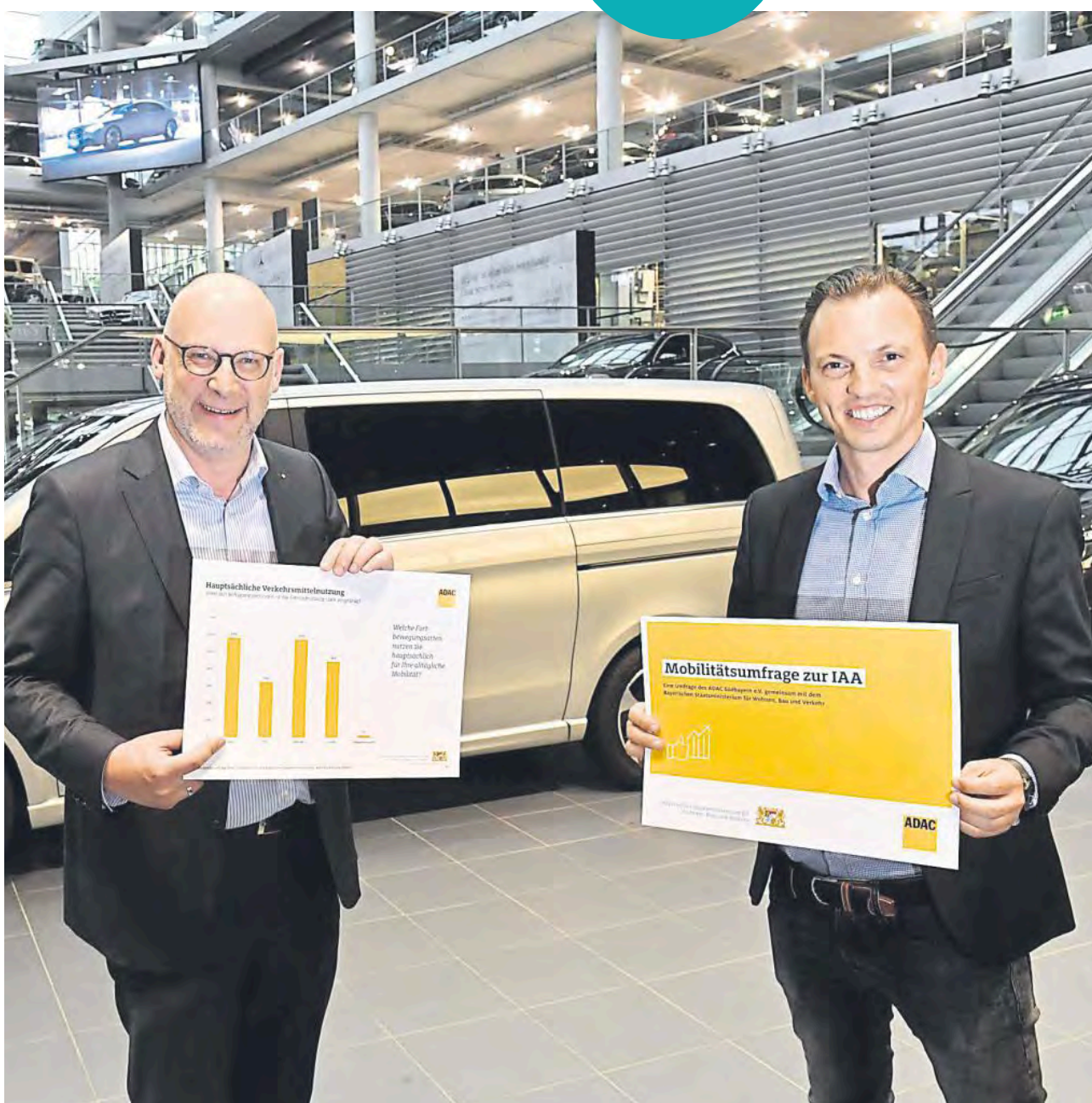
machen. Welche Rolle wird das Automobil spielen, wie könnten inter- und multimodale Reiseketten der Zukunft aussehen? Wie können Städte die Verkehrsprobleme lösen, unter denen ihre Bewohner leiden, und wie kann individuelle Mobilität auch abseits der Ballungsräume gesichert werden? Daher gilt es vor allem, die Bedürfnisse der Menschen in dieser Frage immer in den Mittelpunkt zu stellen. „Mobilität beginnt bereits im Kopf und stellt ein individuelles Freiheitsrecht dar. Gleichzeitig bewegt sie uns, inspiriert uns, eröffnet neue Horizonte, schafft Möglichkeiten, nicht nur für die Wirtschaft, sondern für jeden von uns. Persönliche Mobilität entspringt dem Grundbedürfnis, selbst zu entscheiden, wann, wie und wohin wir uns bewegen“, betont Walter.

Weniger Stau, mehr Pünktlichkeit

Die Mobilität der Zukunft wird das Auto nicht überflüssig machen. Gleichzeitig muss etwas gegen die überlasteten Straßen und Autobahnen und gegen den unendlichen Stau gemacht werden. Auch im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs, gegen die Unpünktlichkeit und hohen Preise, muss dringend etwas getan werden. „Nur mit einer gemeinsamen, partnerschaftlichen, konstruktiven und auch technologieoffenen Herangehensweise können wir die Herausforderungen bewältigen. Dazu will diese Allianz vom Freistaat aus wichtige Impulse setzen und ihre Expertise einbringen“, unterstreicht Walter.

ADAC SÜDBAYERN

Wer nutzt welche Verkehrsmittel – und was bedeutet das für die Zukunft der Mobilität?



Christoph Walter, Geschäftsführer des ADAC Südbayern (links) und Sebastian Arbinger, Geschäftsführer und Chefredakteur der tz, dürfen schon vorab einen Blick auf die Umfrage-Ergebnisse werfen. Foto: Marcus Schlaf

GEMEINSAM AUFTRETEN

Die starken Partner der IAA mobility

Eine Initiative des ADAC Südbayern www.ja-zur-iaa.de

JOURNAL am Wochenende

WIE STADT UND LAND DIE VERKEHRSWENDE ANGEHEN

Wir machen mobil!



Vom Fußgänger bis zum Lufttaxi – die IAA mobility bildet vom 7. bis 12. September in München alle Themen ab.



Viel los am Rotkreuzplatz in München.
Foto: Schmidt

Wie soll der Verkehr der Zukunft aussehen? Das wollten wir in Zusammenarbeit mit Verkehrsministerium und ADAC Südbayern von unseren Lesern wissen. Die Auswertung der Umfrage finden Sie auf den nächsten Seiten – hier zeigen wir, wie Stadt und Land mobil machen.

München muss mobil bleiben, darin sind sich die Teilnehmer an unserer großen Mobilitätsumfrage einig (siehe Auswertung auf den nächsten Seiten). „**Verfügbarkeit, Schnelligkeit und Zuverlässigkeit** stellen die wichtigsten Beweggründe der Wahl des persönlichen Verkehrsmittels dar“, sagt Christoph Walter, Geschäftsführer ADAC Südbayern, zu den Ergebnissen. Auf diese Wünsche der Menschen muss die Planung nun eingehen. Wichtig dabei: Größtmögliche Mobilität darf sich nicht nur auf die Stadt beschränken, sondern muss auch den Menschen im Randbereich sowie im ländlichen Raum zur Verfügung stehen.

Das bestätigt auch Georg Dunkel, Mobilitätsreferent der Stadt München: „Die enge **Verzahnung mit der Region** ist ein, wenn nicht sogar das zentrale Thema der Zukunft.“ Die geplanten Bausteine der Stadt: Die zweite Stammstrecke, um die Kapa-



Georg Dunkel ist Mobilitätsreferent der Stadt München.
Foto: Schlaf

zitäten der S-Bahn zu verbessern. U-Bahn-Linien müssten beispielsweise nach Martinsried und Otobrunn verlängert werden, die Tram-

könnte künftig Richtung Haar oder Dachau verlängert werden – die Stadtgrenze dürfe dabei kein Hindernis sein, so Dunkel.

Überrascht ist Georg Dunkel von der Umfrage nicht: „Die Ergebnisse bestätigen die Linie der Landeshauptstadt München: Sowohl der **öffentliche Verkehr** als auch den **Rad- und Fußverkehr** will die Stadt weiter **massiv ausbauen**.“

Große Hoffnungen für unsere zukünftige Mobilität setzt der 47-Jährige aufs Radl und hier auf den Ausbau des vom Stadtrat beschlossenen **Radlringes um die Altstadt** sowie der geplanten **sechs Rad-Schnellverbindungen**, die nach Markt Schwaben, Unterschleißheim, Dachau, Fürstenfeldbruck, Starnberg und Oberhaching führen sollen. Für den Bau der Radl-Autobahn nach Garching sollen in diesen Tagen die Beschlüsse dazu in den städtischen Gremien fallen. „Damit wird ein attraktiver

Anreiz zum Umstieg vom Pkw auf das Fahrrad/Pedelec geschaffen“, sagt Georg Dunkel.

Die Realisierung solcher Radwege könne von der Planung bis zur Umsetzung einige Jahre dauern, so der Mobilitätsexperte. Dass es auch deutlich schneller gehen kann, habe man bei der Einrichtung der Pop-up-Radwege gesehen. Entscheidend für den Erfolg solcher Projekte sei, „vorab alle Betroffenen und Beteiligten mit einzubeziehen.“

Und wer bezahlt? Projekte des öffentlichen Personennahverkehrs werden in der Regel über Bundes- und Landesmittel gefördert, sagt Georg Dunkel. Radverkehrsprojekte werden großteils über die sogenannte städtische Nahmobilitäts-pauschale finanziert. Mittel vom Freistaat und vom Bund kommen dazu. In den Jahren 2014 bis 2020 hat die Stadt München rund **552 Millionen Euro** in Infrastrukturmaßnahmen für Radwege und Straßen investiert.

Der Freistaat steht dabei nicht zurück, wie Kerstin Schreyer, bayerische Staatsministerin für Wohnen, Bau und Verkehr, betont: „Wir setzen auf kluge digitale Lösungen und starten das Projekt „Ein Klick – ein Ticket“. Damit werde ein Landstarif für überregionale Verbindungen geschaffen, buchbar **per Smartphone** und gültig für alle Verkehrsmittel und Regionen Bayerns. Auch der Fahrradverkehr werde mit verschiedenen Maßnahmen und Projekten gefördert: „Unser Ziel ist es, dass bis 2025 bayernweit 20 Prozent aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt werden.“



SO ÄNDERT DIE PANDEMIE DIE MOBILITÄT

Wie hat sich Ihre Verkehrsmittelnutzung im Vergleich zu der Zeit vor der **Corona-Pandemie** verändert? – auch diese Frage haben wir den Teilnehmern der Verkehrsstudie gestellt. Wie auch in fast allen anderen Lebensbereichen hat die Pandemie Auswirkungen auf den Verkehr. Die Frage wird sein, welche Veränderungen dauerhafter Natur sind – von einigen wäre es durchaus wünschenswert. So haben 34 Prozent der Befragten angegeben, wegen der Pandemie-Folgen mehr mit dem **Fahrrad** unterwegs zu sein, sogar 39 Prozent beträgt der Zuwachs bei

den **Fußgängern**. Klimafreundlich und gesund – das kann so bleiben. Allerdings nutzen 33 Prozent der Befragten seither die öffentlichen Verkehrsmittel weniger, nur bei einem Viertel ist die Nutzung von Bus, Bahn & Co. gleich geblieben und 22 Prozent nutzen die Öffentlichen seit Corona gar nicht mehr! Fahrgemeinschaften spielen übrigens fast gar keine Rolle: 78 Prozent haben noch nie eine genutzt, und fünf Prozent haben sie wegen Corona eingestellt.

INHALT

THEMA DER WOCHE

Die Mobilität der Zukunft



Seiten J2+J3

GEWINNSPIELE

Je ein Gutschein für Hotel und Gasthof



Seiten J4+J9

INTERVIEW

Bergsteiger-Legende Reinhold Messner



Seite J5

SPRITZTOUR

Erlebniswege an den Königsschlössern



Seite J9

Erinnern Sie sich noch?

Ein Blick in unsere Archive: Was Oberbayern bewegte



1971

Umweltskandal in Italien: Genuas Amtsrichter lässt 13 von 80 Seebädern an der Riviera wegen des schmutzigen Mittelmeers schließen. Abwasserrohre hatten das Meer weiträumig verschmutzt.
(MM, 24./25.7.)



1991

Die Oktoberfest-Wirte kritisieren den erstmals beschlossenen Umweltschutz (Mehrweggeschirr) und das Aufstellen eigener Masskrug-Wachen. Sprecher Willy Heide: „Wir sind auf dem Weg zu einer Verordnungs-Wiesn.“
(MM, 24.7.)



2011

Das einstige Hollywood-Traumpaar Arnold Schwarzenegger und Maria Shriver will sich nach 25 Jahren und vier Kindern scheiden lassen. Sie sind übrigens bis heute verheiratet – auch wenn sie nicht mehr zusammen sind.
(MM, 23./24.7.)



Die Ergebnisse der großen Verkehrsumfrage

Knotenpunkt in der Landeshauptstadt: die Münchner Freiheit. Foto: Shutterstock

Das ist die Frage: Wie wollen wir uns in Zukunft bewegen? Im April und Mai haben *tz* und *Münchner Merkur* zusammen mit ADAC Südbayern und Verkehrsministerium zur Umfrage gebeten. Die Ergebnisse:

So fahren wir in die Zukunft



1 **Alle an einen Tisch – gemeinsam klapp't's**
 „Auto und Fahrrad dominieren die alltägliche Mobilität“, ist eine zentrale Aussage der Umfrage, sagt Christoph Walter, der Geschäftsführer des ADAC Südbayern. Auch klar: Nur ein Verkehrsmix aus Bus, Bahn, Tram, Rad & Auto führt uns in die Zukunft. Wie das klappen kann? „Nur gemeinsam können wir die Herausforderungen der Mobilität der Zukunft lösen. Es ist wichtig, dass die Interessensgruppen nicht gegeneinander ausgespielt werden. Wir müssen alle an einen Tisch holen!“

59%

der Befragten nutzt täglich entweder Auto oder Fahrrad.



2 **Umstieg aufs Rad: Eine Mehrheit sagt Ja!**
 Rauf aufs Rad! Das ist die eindeutige Erwartung der Befragten für die Zukunft. **41 Prozent** denken, dass sie **mehr radeln**. 24 Prozent glauben, dass sie mehr mit den Öffentlichen unterwegs sein werden, neun Prozent werden in Zukunft mehr Auto fahren – Letzteres ist die klare Minderheit. Der Umstieg ist natürlich gekoppelt an die Arbeitswege – und die sind bei vielen Befragten durchaus radl-tauglich: 26 Prozent haben Wege bis zu zehn Kilometer, ein weiteres Viertel liegt im Bereich zwischen zehn und 30 Kilometer. Mit dem E-Bike kommt also auch da noch ein größerer Anteil an potenziellen Rad-Umsteigern dazu. Interessant: Derzeit haben 27 Prozent gar keinen Arbeitsweg (Homeoffice).

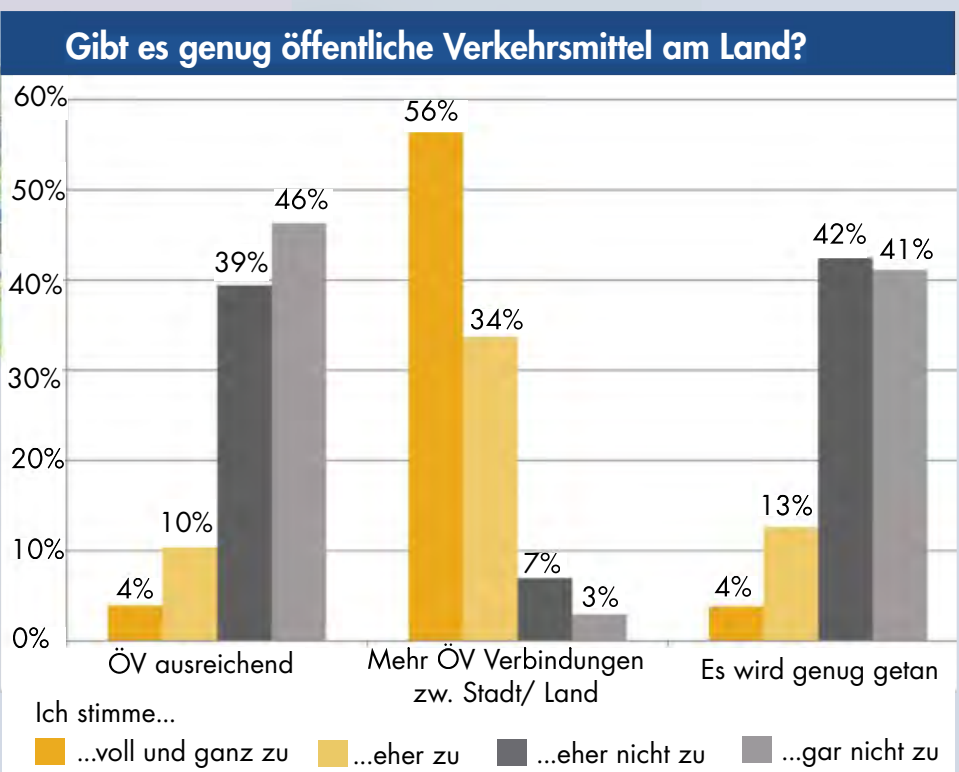


Zwischen 17. April und 8. Mai lief die vom Institut infas zusammen mit Mediengruppe *Münchner Merkur*, *tz*, ADAC Südbayern und dem Staatsministerium durchgeführte Umfrage. Der Auftakt fand in der Zeitung vom 17./18. April statt (siehe kleines Bild oben). Die Resonanz war riesig: Insgesamt wurden 15 303 Datensätze erfasst – vielen Dank fürs Mitmachen!



3 **Zu wenig ÖPNV-Angebot auf dem Land**

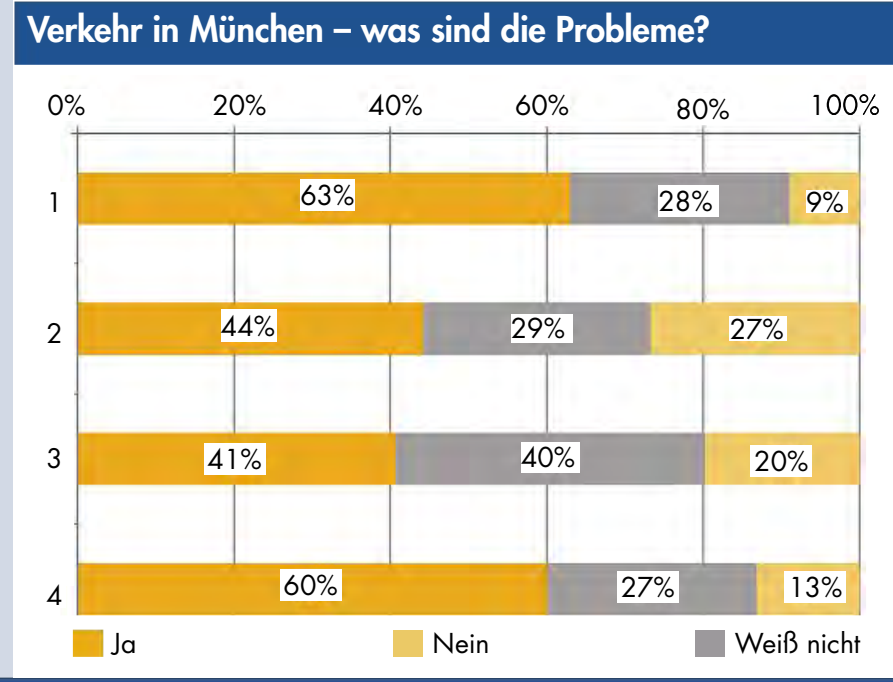
Mit dem Bus oder der Bahn schnell und stressfrei übers Land fahren? Super Sache – vorausgesetzt, es kommt überhaupt ein Bus oder eine Bahn. So kann man Wunsch und Wirklichkeit der Bevölkerung außerhalb der großen Städte verkürzt zusammenfassen. Die Grafik rechts zeigt: 90 Prozent der Befragten wünscht sich mehr ÖPNV auf dem Land – der Wille, auf klimafreundliche Verkehrsmittel umzusteigen, ist auch in Miesbach, Bad Tölz oder Wolfratshausen da. Aber sobald es nicht um die Anbindung der Pendler an die Metropolregionen geht, sondern um Verbindungen auf dem Land, schaut es ziemlich duster aus. Die logische Folge schildert die bayerische Verkehrsministerin Kerstin Schreyer: „Gerade im ländlichen Bereich sind viele nach wie vor auf das Auto und



damit auf eine gut ausgebaute Straße angewiesen. Auch der Bus fährt auf der Straße. Je mehr ich in die Stadt komme, desto weniger bin ich auf das Auto angewiesen.“ Dieser Unterschied soll nivelliert werden – immer mit Blick auf die Bevölkerung: „Entscheidend ist, dass wir die Lebenswirklichkeit der Menschen in ganz Bayern und die regionalen Rahmenbedingungen ernst nehmen.“

Schreyer weiter: „Im ländlichen Raum fördern wir bedarfsorientierte Angebote wie das Ruftaxi und richten sogenannte landesbedeutsame Buslinien ein, die durch neue tangentielle Querverbindungen Bahnhalte miteinander verbinden.“ Ziel der Maßnahmen: die Mobilität außerhalb der Städte zu verbessern und den Autoverkehr zu reduzieren.

4 **Droht bald der Verkehrskollaps?**
 Auto und Fahrrad sind die meistgenutzten Verkehrsmittel im Alltag – das bedeutet für die Stadt München: Es wird voll auf den Straßen. Ein Rezept dagegen: mehr Menschen in Bus, Bahn und Tram bringen. Bei der Zufriedenheit der Pendler mit der **Anbindung an die Stadt (Balken 1)** ist noch Luft nach oben: 63 Prozent sehen sich als gut angebunden, ein knappes Drittel nicht, der Rest ist unsicher. An eine **Entlastung durch die zweite S-Bahn-Stammstrecke (Balken 2)** glauben nur 44 Prozent. Auch weitere **Tunnelbauten am Mittleren Ring (Balken 3)** sehen gerade mal 41 Prozent der Befragten als taugliche Maßnahme. Die Lösung muss nach Meinung der Befragten eine kombinierte Bau-Offensive sein – **ohne Ausbau der Infrastruktur (Balken 4)** fürchtet eine Mehrheit von 60 Prozent einen Verkehrskollaps in München und Umland.

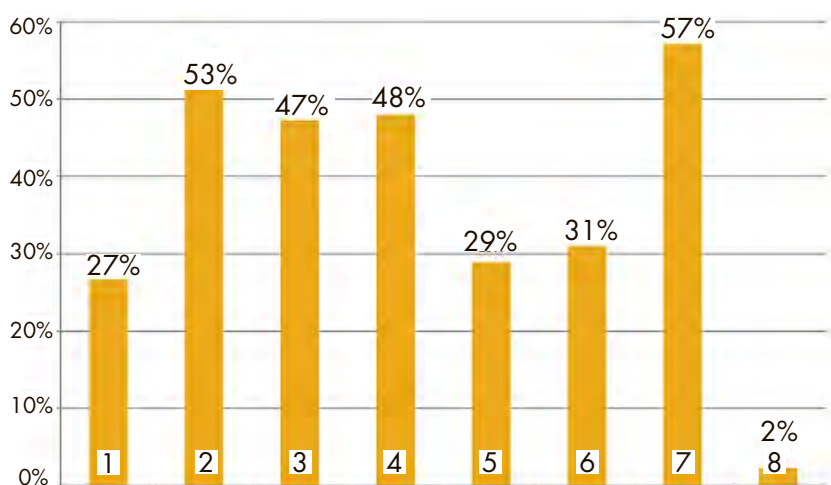


5 Maßnahmen für die Stadt

Dass die Verkehrsnetze am Anschlag sind, wissen Münchner und Pendler. Aber welche Maßnahmen würden deren Meinung nach zu einer deutlichen Verbesserung der Mobilitätssituation in Städten beitragen? Vor allem ein Ausbau der Fahrradinfrastruktur und eine bessere Taktung der Öffentlichen werden als Maßnahmen genannt (siehe Grafik unten). Beides hat die Politik auf dem Schirm. Verkehrs-

ministerin Kerstin Schreyer sagt zu den Plänen des Freistaats: „Rund die Hälfte aller Strecken, die wir zurücklegen, sind kürzer als fünf Kilometer. Deswegen ist es klug, Radwege weiter auszubauen. In den Jahren 2020 bis 2024 investieren wir insgesamt 200 Millionen Euro in Radwege an Bundes- und Staatsstraßen.“ Und beim Umstieg auf die Öffentlichen sei den Menschen vor allem dies wichtig: „eine gute Infrastruktur und passgenaue Angebote beim Takt.“

Was würde die städtische Mobilität verbessern?



1. Verbesserung Parkplatzsituation 2. Bessere Taktung ÖV 3. Mehr Bus & Bahn (in Stoßzeiten) 4. Mehr Verlässlichkeit und weniger Ausfälle 5. Besseres Verkehrsleitsystem 6. Bessere Park & Ride-Angebote 7. Ausbau Radinfrastruktur 8. Nichts davon

6 Auto-Nutzer und Auto-Verweigerer: Hier scheiden sich die Geister

Auto oder nicht? Ganz grundsätzlich ist das die große Frage, an der sich die Geister scheiden. Die befragten Personen können in zwei große Gruppen unterteilt werden: die Gruppe der Auto-Affinen und die Gruppe derjenigen, die das Auto (fast) nie nutzen. 28 Prozent der Befragten nutzt das Auto an keinem einzigen Werktag! Dem gegenüber stehen die 24 Prozent, die es an jedem



der fünf regulären Werktage nutzt. Mischnutzungen machen dann Prozentsätze zwischen 15 (ein Tag) und acht Prozent (vier Tage) aus. Im Stadtbereich dürfte der Anteil der Nicht-Autonetzer wachsen, auf dem Land ist das noch nicht zu erwarten.

7 E-Auto: Jeder Dritte will eines haben

Sie kaufen in den kommenden sechs Monaten ein neues Auto – welcher Antrieb ist Ihre Wahl? Diese Frage stellten wir den Befragten, und vor dieser Frage stehen jährlich Hunderttausende Bürger: 707 544 Neuzulassungen in Bayern verzeichnet das Kraftfahrt-Bundesamt für das Jahr 2020.

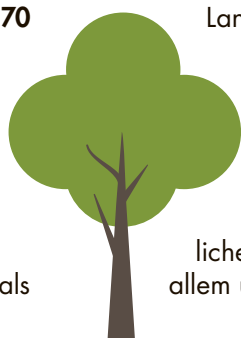
33 Prozent der von uns Befragten würde sich für einen E-Antrieb entscheiden, 25 Prozent für einen Benziner, 13 Prozent für einen Diesel, zehn Prozent für einen Hybrid, acht Prozent für einen Plug-in-Hybrid, neun Prozent für Wasserstoff und zwei Prozent für einen Erdgas-Antrieb.



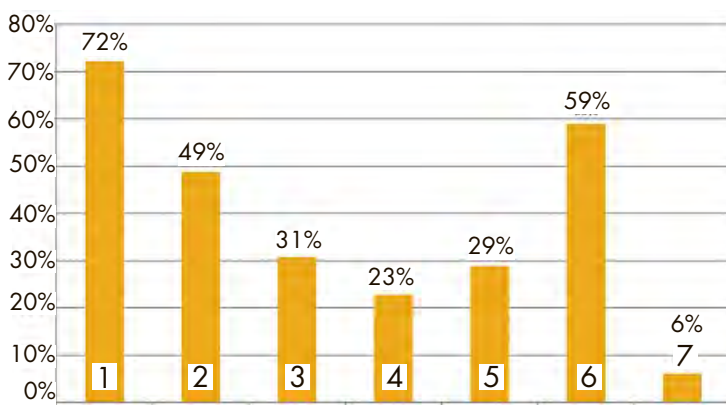
8 Besseres Klima, besserer Verkehr: So klappt's

Die Menschen sind und bleiben mobil – und dabei gerät immer mehr die Umweltfrage in den Blick. Was sehen die Bayern als sinnvolle Maßnahmen für den Umwelt- und Klimaschutz an? Über 70 Prozent sehen im Ausbau des öffentlichen Verkehrs und knapp 60 Prozent im Ausbau der Rad-Infrastruktur eine gute Lösung. Eine Erhöhung der Kfz-Steuer dagegen hält nur weniger als

jeder Vierte Befragte für sinnvolle. ADAC Südbayern Geschäftsführer Christoph Walter sagt dazu: „Das Bewusstsein für Klimaschutzanliegen steigt, die Umsetzung ist vielerorts nicht einfach.“ Auf dem Land fehlt oftmals die Möglichkeit, das Auto stehen zu lassen. Der Wille zum Umstieg ist da, das zeigt eine andere Zahl: Nur jeder Siebte wünscht sich mehr Komfort in den Öffentlichen – stattdessen geht es vor allem um die Verfügbarkeit!



Was hilft beim Thema Umweltschutz?



1. Ausbau ÖV, 2. Mehr Ladestationen für alternative Antriebe 3. Finanzielle Zuschüsse für alternative Antriebe 4. Erhöhung Kfz-Steuer 5. Erhöhung Kraftstoffsteuer 6. Förderung Radverkehr 7. Nichts davon

STAAT UND ADAC ALS VERKEHRS-TEAM



Verkehrsministerin Kerstin Schreyer und Christoph Walter, Geschäftsführer ADAC Südbayern

Auch die Corona-Krise hat die Einstellung der Befragten zur Mobilität verändert. Homeoffice und Abstandsgebote sind hier die Stichwörter. Die bayerische Verkehrsministerin Kerstin Schreyer sieht darin aber nicht nur einen Nachteil: „Ich freue mich, wenn wir durch Corona ein Stück gesundheitsbewusster werden und das Verkehrsmittel Fahrrad mehr nutzen. Wir wollen, dass mehr Menschen das Fahrrad auch im Alltag nutzen, deshalb brauchen wir übergreifende Netze, auf denen die Radfahrer schnell und einfach unterwegs sein können.“

Daneben hat die Krise aber auch den Blick aufs Thema geschärft, so Schreyer: „Corona ändert nachhaltig die Art und Weise, wie wir unterwegs sind. Deswegen ist es klug und vorausschauend, nicht ein Verkehrsmittel gegen das andere auszuspielen, sondern auf Wahlfreiheit zu setzen. In Bayern tun wir genau das: Wir verbessern den ÖPNV weiter und schaffen gleichzeitig bedarfsgerechte Angebote für diejenigen, die mit Auto oder Fahrrad fahren.“

Einen ähnlichen Ansatz verfolgt auch Christoph Walter, Geschäftsführer des ADAC Südbayern: „Die Umfrage hat ergeben, dass Verfügbarkeit, Schnelligkeit und Zuverlässigkeit die wichtigsten Beweggründe der Wahl des persönlichen Verkehrsmittels darstellen. Bei zukünftigen Angeboten gilt es, gerade diese Punkte im Auge zu behalten.“

Schnell und unkompliziert von A nach B zu kommen – und das umweltfreundlich: So soll der Verkehr der Zukunft aussehen.



Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr



SO BEWEGEN SICH DIE MÜNCHNER – UND SO DENKEN SIE ÜBER DEN AUSBAU DER VERKEHRSWEGE

Zu Fuß und mit dem E-Bike

Ich gehe mit meinen Hunden vier Mal täglich Gassi. Wenn ich längere Strecken zurücklege, nehme ich mein E-Bike – auch das ist Hundegeeignet. Wenn es regnet, fahre ich öffentlich. Der Ausbau von U-Bahn, Bus, Tram und S-Bahn ist äußerst wichtig.

Monika Baumann-Konishi (57), Pensionistin



Fotos und Umfrage: Achim Schmidt

Wenn die Bahn fährt: Alles klar!

Wenn die S-Bahn fährt, dann ist der Takt meiner Meinung nach ausreichend. Manchmal fahre ich mit dem Auto, aber ich bevorzuge die Öffentlichen. Das liegt allein schon am Zeitverlust, wenn ich im Pkw sitze – ich brauche in der Stadt viel länger wegen der Baustellen und des Verkehrs, ich bin gestresster – und außerdem kann ich mich in der Bahn beschäftigen, zum Beispiel etwas lesen oder Musik hören.

Lukas Pelc (23), Maler aus München



In der Stadt fast nur auf dem Radl



Ich fahre täglich Radl, wenn es nicht in Strömen regnet. Dann nehme ich die Öffentlichen. Ich habe zwar ein Auto, aber damit fahre ich nie in der Stadt. Es lohnt sich nicht, es macht keinen Spaß, und die Parkplatzsuche ist ein Gräuel. München braucht mehr und vernünftiger Fahrradwege, da gibt es noch zu wenig. Und die Radl-Autobahnen werden auch höchste Eisenbahn, zum Glück tut sich da jetzt was.

Isabell Rainers (25), Projektmanagerin aus München

E-Auto? Wenn es endlich billiger wird!

Mit den Öffentlichen fahre ich privat – meist mit dem Bus. Vor allem aber mit dem Radl. Doch beruflich nehme ich das Auto. Ich kann mir mit Sicherheit vorstellen, auf ein E-Auto umzusteigen. Momentan ist das einfach noch zu teuer, und ich habe mich noch nie in mei-

nem Leben verschuldet. Wenn es ein vernünftiges E-Auto für 40 000 Euro gibt, dann schlage ich zu. Der Klimawandel ist nicht zu leugnen – das zeigen auch gerade wieder die dramatischen Hochwasser.

Robert Gausmann (53), Bautechniker aus Olching



**HOTELURLAUB
ZU GEWINNEN**



Herrlich in den Chiemgauer Alpen gelegen: der Ramslerhof.

*Ein Hof wie
im Bilderbuch*

Sommerferien-Auftakt
für Kurzentschlossene

Gibt es etwas Schöneres als Sommerferien mit der ganzen Familie auf einem Bauernhof? Wenn die Kinder den ganzen Tag unterwegs sind, um die vielen Tiere kennenzulernen und unbeschwert zu spielen? Und die Eltern in herrlicher Umgebung entspannen können von der Hektik des Alltags? Auf dem Ramslerhof bei Inzell ist man direkt nach der Ankunft mittendrin im Urlaub! Was nicht nur an der Panorama-Lage in den Chiemgauer Bergen liegt, sondern auch an der herzlichen Gastgeber-Familie Steinbacher. Sie bewirtschaften ihren Hof nach streng ökologischen Regeln, halten Rinder, Hühner und Zwergziegen. Und empfangen Urlauber wie Freunde in ihren zwei neu renovierten Appartements, die mit allem Komfort ausgestattet sind. So bietet die rund 50 Quadratmeter große Wohnung „Zinnkopf“ bequemen Platz für 2 bis 4 Personen, verfügt über einen Wohn-Essbereich mit ausziehbarer Schlafcouch, eine Küche, ein Schlafzimmer, Dusche/WC, einen großzügigen Balkon, Geschirrspüler, Kaffeefullautomat, Mikrowelle, TV und WLAN. Die Gäste können sich auf eine großzügige Liegewiese mit Mobiliar und Grillplatz freuen, die Kinder werden begeistert sein vom Abenteuer-Spielplatz mit Sandkasten, Wippe, Schaukel, Rutsche und vielen Spielzeugen. Täglicher Höhepunkt ist die abendliche Stallrunde, auf der die Kleinen die Tiere füttern dürfen. Und die sensationelle Reifenrutschbahn der Kessel-alm, die gratis benutzt werden kann, ist nur 200 Meter entfernt! Wenn das nicht ein gelungener Auftakt der Sommerferien ist...

➔ Mehr Infos: ramslerhof.de
➔ Weitere Höfe unter: blaugockel.de



KOMFORTABEL
ausgestattet sind die beiden Ferienwohnungen in dem Bio-Bauernhof

So spielen Sie mit – viel Glück!

Wer drei Übernachtungen für zwei Erw. und 2 Kinder in der Whg. Zinnkopf im Ramslerhof bei Inzell vom 31. Juli bis 3. August 2021 gewinnen will, schreibt oder ruft an – bitte mit Name, Adresse, Telefon und dem Lösungswort. Münchner Merkur, Marketing
Lösungswort: Ramslerhof
Postfach, 81010 München, T.: 0137 / 800 28 10 (telemedia-interactive GmbH, 50 Cent/Anruf aus dt. Festnetz, ggf. abw. Preise aus Mobilfunknetz.)
Einsendeschluss: Dienstag, 27. Juli 2021
Den Trip zu den Glück-Festspielen hat gewonnen: Regina Bichlmaier, Schliersee.

FAKTEN ZUR FORTBEWEGUNG IN DER STADT

Wir sind dann
mal unterwegs

1,56

Millionen Münchner gibt es, und die meisten von ihnen sind täglich unterwegs. Viele setzen dabei aufs eigene Auto: 851 641 Kraftfahrzeuge sind hier registriert.

Fotos: Rehle, dpa

Autos brummen, Fahrräder klingeln, die Bremsen der Trambahnen kreischen: Das ist die Musik einer Großstadt. Statt in Noten wird sie hier als Statistik komponiert. *SUS*

10 Kilometer misst die zweite Stammstrecke zwischen Laim und Leuchtenbergring. Allein der Materialtransport ist eine logistische Meisterleistung: 1,9 Millionen Tonnen Erd- und Tunnelaushub und 50 000 Kubikmeter Bauschutt müssen abtransportiert, 73 000 Kubikmeter Schotter angekarrt werden.

1 200 Kilometer Radwege durchziehen München, 500 sind räumlich von der Straße getrennt, der Rest führt durch Tempo-30-Zonen oder städtische Grünanlagen.

80 Prozent der Münchner ab 14 besitzen ein Radl, jeder Vierte nutzt es täglich. Kurios: Bei 30 Prozent steht der Drahtesel ungenutzt im Keller oder Garage!

8284 Elektroautos sowie 66 863 Motorräder sind in München zugelassen.

1,2 Meter pro Sekunde – so schnell müssen Fußgänger an Ampeln in der Stadt die Fahrbahn überqueren. Denn auf diese sogenannten „Räumgeschwindigkeit“ sind die Grünphasen programmiert.



100 U-Bahnhöfe gibt es in München – pro Jahr werden in Bus & Bahn über 700 Millionen Fahrgäste transportiert.

6050 2020 in München gestohlen (Vergleich Berlin: 27 588 bei dreimal so vielen Einwohnern).

940 große und kleine Fahrgäste finden im 115 Meter langen neuen U-Bahn-Gliederzug „C2“ Platz.

28 Kilometer lang ist die Bundesstraße 2R, besser bekannt als Mittlerer Ring. Sie verläuft ausschließlich innerhalb des Stadtgebiets München und gilt als Deutschlands staureichste Strecke!

17 Menschen starben 2020 bei Unfällen in München, je sechs Fußgänger und Radfahrer, drei Biker und zwei Autofahrer.

120 000 Fahrzeuge donnern täglich über die Donnersbergerbrücke. Sanierung oder Abriss?

16 758 Führerscheine wurden 2020 in München ausgehändigt, davon 2173 fürs begleitete Fahren ab 17.

82 Buslinien mit 1036 Haltestellen, 13 Tramrouten mit 174 Stopps sowie acht U-Bahnlinien mit 100 Bahnhöfen bilden das Rückgrat des öffentlichen Nahverkehrs der Landeshauptstadt. Dazu kommen acht S-Bahn-Linien mit 150 Stationen. Im Jahr 2019 waren 737 Millionen Personen unterwegs!

MERCEDES EQV & ADAC REISEGUTSCHEINE

Das sind die Gewinner

Mitmachen lohnt sich bei der tz und dem Münchner Merkur immer! Auch bei unserer Mobilitätsumfrage waren große Preise ausgelobt – und hier sind die Gewinner:

➔ **Mercedes EQV für ein Jahr:** Der größte Vertreter der Elektro-Offensive von Mercedes ist der EQV. Die Großraumlimousine hat eine Reichweite von 418 Kilometern (Stromverbrauch kombiniert: 26,4 kWh/100 km, NEFZ, CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km). Den Hauptpreis von der Mercedes-Niederlassung München gibt's für zwölf

Monate im Abo (Wert: 12 400 Euro). Steuer, Wartung und Garantie-Reparaturen sind inklusive – nur das Laden muss man noch selbst bezahlen. Mit diesem tollen Gefährt ist nun Frau **Marion Hoppe** unterwegs.

➔ **Bayerische Weltreise:** Der ADAC lädt zu einer Reise zu Attraktionen im Freistaat: Schlösser, Fjorde und Berge gibt's zu entdecken. Wert: 2500 Euro. Darüber freut sich Herr **Peter Wittmann** – und wir wünschen eine gute Reise!

➔ **Reisegutschein:** Reisen, wohin Sie wollen – sobald es wieder möglich ist, geht es los.



Peter Wittmann, Pascal Schönenberger und Marion Hoppe freuen sich mit ADAC-Südbayern-Geschäftsführer Christoph Walter (Mitte), tz-Chefredakteur Sebastian Arbinger (rechts) und Matthias Schepp von Mercedes München (links hinten).

Der Wert dieses Gewinns: 2500 Euro, buchbar in den ADAC Reisebüros. Auf einen Traumurlaub

kann sich nun Herr **Pascal Schönenberger** vorbereiten: Auch hier wünschen wir eine gute Reise!

„Mobilität darf nicht zum Luxusgut werden“

INTERVIEW ADAC-Präsident Christian Reinicke zur Zukunft des Verkehrs in Stadt und Land

München – Christian Reinicke wurde am 15. Mai zum ADAC-Präsidenten gewählt. Wir sprachen mit dem Chef des größten Verkehrsclubs in Europa über Verkehrsprobleme in der Stadt und auf dem Land und über Lösungsansätze.

Der Mobilitätswandel ist in aller Munde. In der Praxis sind aber eher mehr als weniger Autos auf den Straßen. Woran liegt das?

Das ist durchaus auch eine Folge von Corona. Um sich vor Ansteckung in öffentlichen Verkehrsmitteln zu schützen, sind viele Menschen wieder aufs eigene Auto umgestiegen. Dazu kommt, dass gerade jetzt ein sehr großes Bedürfnis besteht, mobil zu sein, sich wieder zu bewegen, zu verreisen. Und für München gilt: Die Stadt wächst weiter.

Wenn man Umfragen liest, geben die Leute aber an, dass sie öfter aufs Auto verzichten wollen. Lügen wir uns in die Tasche?

Das Bewusstsein für Klimaschutzanliegen steigt, aber die Umsetzung ist vielerorts tatsächlich nicht einfach: In ländlichen Gegenden haben wir einfach keine ausreichende Infrastruktur. Bei allem guten Willen, insbesondere auf dem Land wird sich an der Situation so schnell nichts ändern. Das Auto wird dort seinen zentralen Platz in der Mobilität noch länger behalten. Im urbanen Raum sind die Möglichkeiten deutlich vielfältiger.

„Pauschal zu sagen, wir bauen keine Straßen mehr aus, halte ich für falsch.“

ADAC-Chef Christian Reinicke

Städte wie München versuchen zunehmend, Autos draußen zu halten und anderen Verkehrsmitteln, etwa dem Rad, den Vorrang zu geben. Ist das also auch in den Augen des ADAC eine richtige Strategie?

So pauschal sicher nicht. Wichtig ist für mich, dass wir überall eine gute Infrastruktur haben, die es den Menschen erlaubt, mobil zu sein. Das gilt für Pendler genauso wie für Stadtbewohner. Auch ist kaum jemand nur Autofahrer oder nur Radfahrer. Viele fahren unter der Woche mit dem Fahrrad. Zum Wochenendausflug, zum Großeinkauf oder wenn die Kinder zum Sport müssen, nimmt man dann doch lieber das Auto. Gefragt sind intelligente Lösungen für unsere Städte. Da sind mir die Bemühungen von Politik und Stadtverwaltungen oftmals nicht kreativ genug. Wichtig ist es vor allem auch, den öffentlichen Nahverkehr attraktiver zu machen.

Eine andere Möglichkeit wären leistungsfähigere Fahrradverbindungen – wie sie jüngst sogar der Betriebsrat von BMW vorgeschlagen hat.

Auch der ADAC ist davon überzeugt, dass der Fahrradverkehr im städtischen Gesamtkonzept und für den Mobilitätswandel entscheidend ist. Keine Lösung ist es, Pop-up-Wege auf die Straße zu zeichnen, die nur bewirken, dass alle Verkehrsteilnehmer enger zusammenrücken müssen und es noch gefährlicher wird.

Vom ADAC-Hochhaus aus sieht man schon auf eine Kreuzung hinunter, die



Beitrag zur Lösung oder eine zusätzliche Gefahrenquelle? Kurzzeit-Radwege, die auch Pop-up-Wege genannt werden, in München.

FOTO: ACHIM SCHMIDT

zwölf Spuren hat. Wird man so etwas in Zukunft noch brauchen?

Wir brauchen definitiv auch in Zukunft leistungsfähige Straßen, die dafür sorgen, dass auch in Städten der Verkehr fließt und nicht nur steht. Gleichzeitig benötigen wir gut an den ÖPNV angebundene Park&Ride-Anlagen und alternative Angebote.

Die Grünen planen ein Moratorium, demzufolge nicht mehr in Autobahnen investiert werden soll. Wie finden Sie das?

Pauschal zu sagen, wir bauen keine Straßen mehr aus und investieren nicht mehr in Autobahnen, halte ich für falsch. Wir müssen auch an die Menschen denken, die die Straßen nutzen.

Autofahren wird teurer, wir müssen CO₂ einsparen. Wie sollte man das aus Ihrer Sicht angehen?

Wir sind dafür, die Klimaschutzziele, wie sie in Paris vereinbart worden sind, zu schaffen – und auch dafür, dass der Verkehr in Deutschland bis Mitte des Jahrhunderts treibhausneutral wird. Wir setzen uns aber dafür ein, dass man auf dem Weg dahin offen bleibt für neue Technologien. Die CO₂-Bilanz von Elektromobilität ist stark davon abhängig, wie viel erneuerbarer Strom zur Verfügung steht. Hier müssen wir energiepolitisch vorwärtskommen. Und wir müssen offen bleiben für das, was technologisch noch kommen wird. Deutschland ist schließlich ein innovatives Land. Es wäre doch fatal, im Jahr 2021 weitere Lösungen auszuschließen, die 2030 deutlich weiterentwickelt sein und gebraucht werden könnten.

Viele Autohersteller haben sich festgelegt. Volkswagen will ab 2035 keine Verbrenner mehr bauen. vorgeschlagen hat.

Das ist die Entscheidung eines zugegeben großen Herstellers für Europa. Wir dürfen auch nicht nur an neue Autos denken. Wir haben derzeit 48 Millionen zugelassene Pkw in Deutschland, fast alle mit Verbrennungsmotoren. Hier liegt großes Einsparpotenzial, das wir auch nutzen müssen, um die Klimaschutzziele zu erreichen.

Wie?

Durch synthetische Kraftstoffe oder Biokraftstoffe zum Beispiel, die zu viel weniger

Emissionen führen. Da kann man eine deutliche CO₂-Reduktion erreichen. Es drängt sich doch auf, auch beim Bestand anzusetzen, zumal sich mitnichten jeder einfach ein Neufahrzeug anschaffen kann.

Bei der Festlegung auf die Batterietechnik kommt ja auch viel Druck aus der Politik.

Stimmt. Aber die Produkte müssen die Kunden überzeugen und die Elektromobilität wird absehbar nicht für jedes Fahrprofil eine geeignete Lösung sein.

Klar ist, dass höhere Kosten fürs Autofahren vor allem Pendler treffen, die keine Alternative haben.

Vor allem bei einem schnellen Anstieg des CO₂-Preises droht eine soziale Schieflage, denn Menschen mit niedrigerem Einkommen können auf Preiserhöhungen beim Kraftstoff nicht so einfach durch den Kauf eines anderen Autos reagieren. Außerdem lassen sich mit einer Preiserhöhung kurzfristig auch kaum Treibhausgasreduzierungen erreichen, wenn Verbraucher wenig Chancen haben, auf emissionsärmere Alternativen umzusteigen.

Halten Sie es für falsch, Klimaschutz über den CO₂-

Preis erreichen zu wollen?

Der CO₂-Preis kann nur ein Instrument zur Erlangung der Klimaschutzziele sein. Im Übrigen zeigt die Diskussion um mögliche Kompensationen, dass das politische Bewusstsein für die sozialen Folgen zugenommen hat. Konsequenterweise muss das dazu führen, nicht über den bereits beschlossenen Pfad der Preiserhöhungen hinauszugehen. Momentan beträgt der CO₂-Preis 25 Euro pro Tonne, 2025 soll er auf 55 Euro pro Tonne steigen. Vertrauen und Akzeptanz für Klimaschutzmaßnahmen werden absehbar sinken, wenn die Haltbarkeit von Beschlüssen derart kurz ist. Verbraucher müssen sich auf Veränderungen einstellen können.

Wie konkret sollen die Belastungen für Autofahrer begrenzt werden?

Die Politik kann zum Beispiel mit steuerlichen Mitteln, etwa einer erhöhten Pendlerpauschale, dafür sorgen, dass Pendler nicht im Übermaß belastet werden. Mobilität darf nicht zu einem Luxusgut werden, das sich normale Menschen nicht mehr leisten können.

Über allem schwebt das grüne Versprechen: Weniger Autos ist gleich mehr Lebensqualität. Geht diese

Gleichung auf?

Das ist eine sehr städtische Sicht. Im ländlichen Raum wird man das ganz anders sehen. Aber auch in Städten muss man sich fragen, was für eine Vorstellung von Stadt man denn hat. Ob es wirklich zielführend ist, wenn man mit dem Auto nicht mehr in die Innenstadt oder nicht einmal an deren Rand gelangt. Die berühmte letzte Meile muss von jedermann überwunden werden können, auch wenn er gehandicapt ist oder einen Kinderwagen dabei hat.

„Wenn ich von meiner Heimatstadt Hannover nach München muss, fahre ich nicht mit dem Auto, sondern mit dem Zug.“

ADAC-Chef Christian Reinicke

Der ADAC, sofern er sich als Autofahrerlobby begreift, läuft heute schnell Gefahr, in eine Ecke gedrängt zu werden. Was wollen Sie als neuer Präsident dagegen tun?

Wir haben eine satzungsmäßige Aufgabe, der zufolge wir die Mobilität unserer Mitglieder fördern wollen. Und das tun wir. Dabei geht es nicht mehr nur ums Auto, sondern auch um die Attraktivität anderer Verkehrsmittel und deren Vernetzung. Und natürlich sind wir für unsere Mitglieder schon lange auch auf Reisen da – auch wenn man mit dem Flieger oder der Bahn an den Urlaubsort reist.

Im Namen haben Sie aber nur das Auto.

(lacht) Daran werden wir auch nichts ändern. Dafür ist die Marke ADAC zu wertvoll. Dennoch sind wir für eine möglichst gute Vernetzung aller Verkehrsmittel. Wenn ich von meiner Heimatstadt Hannover nach München muss, fahre ich auch nicht mit dem Auto, sondern mit dem Zug, weil das schneller und entspannter ist und das Klima schont. Andere Strecken sind sinnvollerweise nur mit dem Auto zu bewältigen.

Die junge Generation ist nicht mehr so autoaffin wie noch ihre Eltern. Wie wollen Sie junge Menschen für den ADAC gewinnen?

Es ist tatsächlich so, dass bei

vielen jungen Menschen das Auto nicht mehr so selbstverständlich zum Leben gehört, wie das bei den Generationen davor der Fall war. Deshalb erweitern wir unsere Angebote und Leistungen.

Zum Beispiel?

Jeder kennt die Gelben Engel und die Pannenhilfe. Hilfestellungen dehnen wir nun auf andere Bereiche aus. Ein Beispiel ist der Schlüsseldienst, den der ADAC in mehreren Städten anbietet, auch in München. Das heißt, wenn sich jemand aussperrt, kommt der ADAC und bietet einen seriösen Notdienst, das wird gut angenommen. Oder der Bereich Gesundheit. Wir bringen in einigen Monaten eine eigene Gesundheits-App heraus, über die Mitglieder auf Reisen im Ausland mit deutschsprachigen Ärzten in Kontakt treten können, um sich beraten zu lassen.

Das eine sind die jungen Leute, das andere die älteren, die meistens sogar sehr autoaffin sind, aber vielleicht nicht mehr so fahrtüchtig sind. Was kann man für die tun?

Für die Zukunft kann man sicher auf Systeme hoffen, die autonomes Fahren ermöglichen. Bis dahin bietet die Industrie schon einiges an Assistenzsystemen an. Gerade Ältere, die sich zu Fuß vielleicht schon mit kürzeren Strecken schwertun, dürfen beim Thema Mobilität nicht alleingelassen werden.

Haben die Ergebnisse unserer Mobilitätsumfrage Sie überrascht?

Eine tolle Umfrage mit 15 000 Teilnehmern, das kann sich sehen lassen und beweist ja schon, für wie wichtig das Thema gehalten wird. Inhaltlich war es für mich nicht völlig überraschend, dass viele Menschen das Fahrrad als bevorzugtes Verkehrsmittel nennen. Es ist positiv, dass viele umsatteln wollen, wobei der Trend teilweise wohl auch auf Corona zurückzuführen ist. Für mich ist das aber auch ein Beleg dafür, dass die Menschen vom Angebot des ÖPNV noch nicht so richtig überzeugt sind. Nur wenn alle Formen der Mobilität zusammenspielen, bekommen wir ein gutes Konzept für die Städte. Auto und Fahrrad sind da keine Gegenspieler.

Interview: Georg Anastasiadis, Corinna Maier, Martin Prem

UMFRAGE

Wie wichtig ist das Auto für Sie?



Vera Dedic, 39
Sportwissenschaftlerin
aus dem Chiemgau

„Ich bin vor einiger Zeit aufs Land gezogen. In der Stadt hatte ich nie ein Auto. Dementsprechend unwichtig war es mir auch, mit dem Auto zu fahren. Auf dem Land hat sich das ein bisschen geändert. Die öffentliche Anbindung ist zwar vorhanden, aber sie ist nicht optimal. Und gerade, wenn ich etwas transportieren muss, ist das sehr umständlich. Und so fahre ich inzwischen mein Auto etwa dreimal in der Woche.“



Jutta Schoenwakers, 74
Rentnerin aus München

„Für mich ist das Fahren meines Autos schon sehr wichtig. Ich fahre häufig, fast täglich, kurze Strecken in der Stadt. Meist geht es einfach nur zum Einkaufen. Aber ich bin darauf angewiesen. Ganz selten fahre ich auch öffentlich. Aber meistens nutze ich doch mein Auto. Es bedeutet Bewegungsfreiheit für mich und macht mir mein Leben deutlich einfacher. Ich würde nicht darauf verzichten wollen.“

Umfrage: Achim Schmidt



Olaf Schulenburg, 50
Krankenpfleger

„Ich fahre selten Auto – etwa 500 Kilometer im Jahr. Das hat sich erst in letzter Zeit geändert. Noch vor ein paar Jahren kam ich eher auf 25 000 Kilometer jährlich. Jetzt gehe ich kurze Strecken lieber zu Fuß, und wenn ich weiter weg möchte, nehme ich den öffentlichen Personenverkehr, Bus und Bahn. Es braucht nur ein bisschen Umdenken und ein ruhiges Herz. Vielleicht brauche ich nun manchmal ein bisschen länger, dafür komme ich viel gelassener an.“



Axel Gotzler, 46
Angestellter aus München

„Ich hatte lange Zeit gar kein Auto, inzwischen habe ich eines. Und das bewege ich ziemlich exakt alle zwei Wochen. Meine Eltern sind pflegebedürftig – und sie wohnen seit ihrer Rente nicht mehr in München. Das sind jeweils 180 Kilometer für eine Strecke. Würde ich öffentlich zu ihnen fahren, müsste ich dort am Bahnhof auf ein Taxi umsteigen. Autofahren ist mir eigentlich nicht wichtig. Aber nun brauche ich es einfach.“



Wer nach Italien in den Urlaub fahren möchte, muss auf den Autobahnen Maut bezahlen. Die Kosten richten sich nach der zurückgelegten Strecke. Fotos: ADAC

Mautdschungel in Europa

Welche Kosten wann fällig werden – mit der App ADAC Maps behält man den Überblick

In den meisten Ländern können Autobahnen, Schnellstraßen, Brücken oder Tunnels mautpflichtig sein. „Egal, wohin eine Autofahrt ins Ausland führt: Autofahrer sollten sich vor Reisebeginn unbedingt über die Mautbestimmungen in Transitländern und am Urlaubsziel informieren. Denn die Mautbestimmungen sind in Europa sehr unterschiedlich und Verstöße können teuer werden“, so Alexander Kreipl, verkehrs- und umweltpolitischer Sprecher beim ADAC Südbayern.

In der Europäischen Union gibt es in acht Ländern eine streckenbezogene Maut. In Frankreich, Griechenland, Irland, Italien, Kroatien, Polen, Portugal und Spanien müssen Autofahrer eine Gebühr für die zurückgelegten Kilometer zahlen. Auch in den Nicht-EU-Ländern Bosnien-Herzegowina, Großbritannien, Nordmazedonien, Norwegen, Serbien, in der Türkei und in Weißrussland wird nach Entfernung abgerechnet. Nicht immer ist das gesamte Autobahn- und Schnellstraßennetz mautpflichtig.

Die Bezahlung erfolgt je nach Land beim Ein- oder Ausfahren an der Mautstation. In acht weiteren europäischen Ländern benötigen Autofahrer sowohl für Fahrten auf Autobahnen als auch auf Schnellstraßen eine Vignette: Bulgarien, Österreich, Rumänien, Schweiz, Slowakei, Slowenien, Tschechien und Ungarn. Die Vignetten gelten unterschiedlich lange. Zudem gibt es Länder, die eine Sondermaut für Brücken, Tunnel und Pässe verlangen, etwa Österreich, Schweiz, Italien, Frankreich, Dänemark und Schweden.

Elektronische Maut und digitale Vignetten

Länder wie Portugal und Polen setzen auf verschiedenen Streckenabschnitten auch auf elektronische Bezahlssysteme. Hier werden die gefahrenen Kilometer über einen zu erwerbenden Transponder erfasst. Für Ungarn, Rumänien, die Slowakei und neu seit 2021 in Tschechien benötigen Autofahrer hingegen eine E-Vignette. Auch in Österreich

gibt es seit November 2017 neben der Klebevignette eine digitale Vignette. Sie ist allerdings erst 18 Tage nach der Bestellung im Internet oder über die App unterwegs gültig. In den ADAC Geschäftsstellen kann man die digitale Vignette mit sofortiger Gültigkeit kaufen. In England (London), Irland (Dublin) und auch in Italien (nördlich von Mailand) gibt es Streckenabschnitte, für die sich Reisende bereits vorab im Internet registrieren müssen. „Als ADAC Südbayern bieten wir allen Verkehrsteilnehmern und -teilnehmerinnen mit unserer App ADAC Maps einen umfangreichen Service der detaillierten Streckenplanung inklusive Mautkosten für die Reiseroute“, so Kreipl.

Tunnel und Pässe in den Alpen

Egal, ob man eine streckenabhängige Maut bezahlt oder eine Vignette auf den Weg in den Urlaub kauft – in den Alpen kosten viele Pässe, Tunnel oder Brücken extra. Für die wichtigsten Verbindungen hat

der ADAC die aktuellen Kosten zusammengestellt. Die Gebührensprende reicht je nach Länge eines Tunnels beispielsweise von sechs Euro für den österreichischen 5.509 Meter langen Bosruck-Tunnel bis zu 46,30 Euro für den 11,6 Kilometer langen Mont-Blanc-Tunnel zwischen Frankreich und Italien. Die genauen Mautkosten für die Reiseroute kann man vorab in ADAC Maps berechnen und planen.

Durch die zunehmende Digitalisierung an den Mautstationen kommt es jedoch immer häufiger zu technischen Schwierigkeiten bei den Bezahlssystemen. Wer die Maut nicht korrekt bezahlt, muss mit Nachforderungen und Bußgeldern rechnen. Beispielsweise darf

Italien nicht bezahlte Mautforderungen noch bis zu zehn Jahre später einfordern.

Welche Bußgelder drohen?

Wer keine Vignette kauft oder sie nicht richtig an der Windschutzscheibe anbringt, muss mit teils drastischen Bußgeldern rechnen. In Slowenien drohen bis zu 800 Euro. Auch Österreich (ab 120 Euro), die Schweiz (190 Euro plus Vignettenkosten) und Tschechien (ab 185 Euro) bitten Mautsünder ordentlich zur Kasse.

Touristen trifft die zunehmende Digitalisierung der Mautsysteme oft unvorbereitet, denn auch

hier gibt es immer wieder aktuelle Neuerungen, wie zum Beispiel die Umweltplakette für Paris und andere französische Städte. Wer mit dem eigenen Auto unterwegs ist, muss mindestens 15 Tage vor Reiseantritt online eine Umweltplakette bestellen.

„Wichtig ist, sich entsprechend vorzubereiten: Dazu gehört, sich nicht nur rechtzeitig vor den Mautstationen einzuordnen und das Ticket bereitzuhalten, sondern auch entsprechend Geld oder Kreditkarte. Lieber sollte man bei Unsicherheiten den Schalter mit Personal anfahren und sich bei Problemen an die Autoclubs wenden, die gerne weiterhelfen“, betont Kreipl.

ADAC SÜDBAYERN

Mit der ADAC Mautbox immer am Stau vorbei

Keine Lust auf kilometerlange Warteschlangen und Staus an den Mautstationen? Dank der neuen ADAC Mautbox für Pkw (auch mit Wohnwagen und Anhänger), Motorräder und Wohnmobile öffnet sich auf dem Weg in den Urlaub jede Schranke in den Ländern Italien, Frankreich, Spanien und Portugal.

Wie bekomme ich beim ADAC die Mautbox für Pkw und Wohnmobile?

Der Kunde bestellt die kompakte Mautbox (7 x 4,5 x 3 Zentimeter) entweder beim ADAC in einer der 18 ADAC Geschäftsstellen & Reisebüros in Südbayern. Ferner kann die Box telefonisch unter der Nummer **089 / 45 35 35 70** (Montag bis Samstag von 8 bis 20 Uhr) oder online unter www.adac-mautbox.de geordert werden.

Wie wird die Strecke erfasst und wie öffnet sich die Schranke?

Der Kunde nutzt die mit „T“ gekennzeichneten Spuren an den Mautstationen. Die Mautbox erfasst die gefahrenen Kilometer und übermittelt die Informationen an die Streckenbetreiber. Ein digitales Signal öffnet die Schranke und ermöglicht die freie Fahrt durch die Tele-Mautstationen. Die Mautbox wird direkt neben dem Rückspiegel angebracht.

Wie erfolgt die Abrechnung und was kostet die Mautbox?

Der Kunde bezahlt die einmalige Aktivierung der Mautbox (19,90 Euro; zzgl. 3,90 Euro Versandgebühr) und die Jahresgebühr von 19,90 Euro. Dann



Einfach installiert und nützlich auf Europas Straßen ist die ADAC Mautbox. Foto: ADAC

kommen die tatsächlich gefahrenen Strecken hinzu und der Mautaufschlag von fünf Prozent. Abgerechnet wird monatlich mit der hinterlegten Zahlungsmethode.

Kann ich die Mautbox in verschiedenen Fahrzeugen verwenden?

Ja, ein Fahrzeugwechsel ist problemlos möglich. Loggen Sie sich dafür in Ihren Kundenbereich auf www.adac-mautbox.de ein und ändern Sie Ihr Fahrzeug unter dem Menüpunkt Mautbox-Verwaltung.

GEMEINSAM AUFTRETEN

Die starken Partner der IAA mobility

Eine Initiative des ADAC Südbayern www.ja-zur-iaa.de





Im Rahmen der IAA veranstaltet der ADAC eine spannende eMobility Rallye.

Foto: ADAC

Abenteuer E-Rallye

Fahrspaß, Leidenschaft und alternative Antriebskonzepte

Unsere Mobilität befindet sich im Wandel. Ob mit dem privaten fahrbaren Untersatz oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln – wir alle sind darauf angewiesen, uns zu bewegen. Neue Technologien wie autonomes Fahren und Elektrifizierung oder das veränderte Verhalten von Verbrauchern machen Mobilität zu einem globalen Fokusthema.

Aber wie verbinden sich Alltagsgauglichkeit alternativer Antriebskonzepte mit Fahrspaß und Leidenschaft oder gar einer Rallye? Seit es sie gibt, erfreuen Wettrennen zwischen Automobilen und ihren Fahrern die Gemüter. Die ersten Besitzer von Fahrzeugen lieferten sich zeitgleich die ersten Wettrennen des Motorsports. Doch kann heute motorbezogene Abenteuerlust und Freude an sportlicher Mobilität auch mit den Anforderungen an Klimaschutz und Nachhaltigkeit Schritt halten? Rallyes mit Elektroautos sind auf der Überholspur und sie werden immer mehr.

Auch auf der IAA Mobility, die in diesem Jahr mit einem vollkommen neuen Konzept zum ersten Mal in München stattfindet, steht das Thema Nachhaltigkeit, Klima-

und Umweltschutz ganz oben auf dem Programm. „Die IAA Mobility bildet einen wunderbaren Rahmen, um mit der ADAC eMobility Rallye die Alltagsgauglichkeit alternativer Antriebskonzepte mit viel Fahrspaß und Emotionen greifbar zu machen“, so Yasin Özer, Leiter Ortsclub, Jugend und Sport beim ADAC Südbayern.

Rasante Entwicklung im E-Rallye-Sport

In der Tat befindet sich der Rallye-Sport in einer rasanten Entwicklung. Seit diesem Jahr ist im Rahmen der Deutschen Rallye-Meisterschaft (DRM) auch der ADAC Opel e-Rallye Cup am Start. Insgesamt 13 Teams aus fünf Nationen bilden die Pioniere des elektrischen Rallyefahrens.

„Das Interesse der Öffentlichkeit an Motorsport ist ungebrochen. Doch auch ansonsten ist diese Sparte mittlerweile viel besser als ihr gesellschaftspolitischer Ruf. Die Autos werden beim Benzinverbrauch immer besser und müssen sich vor den Rallyes strengen Kontrollen auf ihre Straßenzulassungsfähigkeit unterziehen. Penibles Tracking via GPS sorgt über die

Rennleitung für strenge Strafen bei Tempo-Überschreitungen auf den Verbindungsetappen zwischen den Wertungsprüfungen, die Strecken sind eng mit den Umweltämtern abgestimmt. Viele Veranstalter kompensieren den kompletten CO₂-Ausstoß über Klimaschutzzertifikate“, so Özer.

Auf der ADAC eMobility Rallye am 11. September kommt es nicht auf Zeit und Geschwindigkeit an. Auf der rund 120 Kilometer langen Strecke, die auch die Blue Lane der IAA Mobility umfasst, sorgen knifflige und lustige Aufgaben für zusätzlichen Spaß und Abwechslung auf der Eintagestour, welche im Team gemeistert werden müssen. Die Blue Lane macht vom 6. bis 12. September zukünftige und nachhaltige Mobilitätslösungen für Besucher inmitten von München erlebbar und zählt zu den absoluten Highlights der IAA Mobility. Die Blue Lane ist Deutschlands erste Umweltspur für Elektro-, Hybrid- und Wasserstofffahrzeuge sowie emissionsfreien Nahverkehr mit Bussen. Die zwölf Kilometer lange Transfer- und Teststrecke ermöglicht Besuchern, nachhaltige Mobilität im Straßenalltag zu erleben. ADAC SÜDBAYERN

i Startplätze bei der eMobility Rallye am 11. September zu gewinnen

Sie wollen an der **ADAC eMobility Rallye am 11. September 2021** teilnehmen? **Der Münchner Merkur verlost exklusiv zehn Startplätze.** Auf landschaftlich reizvollen und interessanten Routen führt die Rallye auf circa 120 Kilometern über die IAA Blue Lane ins Münchner Umland und über das Isartal wieder zurück nach München. Teilnahmeberechtigt sind alle Fahrzeuge, unabhängig vom Baujahr, mit Elektro- beziehungsweise Wasserstoffantrieb, die über eine Straßenzulassung verfügen. Für Teilnehmer, die nicht im Besitz eines solchen Fahrzeugs sind, wird dieses gestellt. Die Teilnehmeranzahl ist auf 50 Fahrzeuge begrenzt. Wer gewinnen möchte, schreibt an: **Münchener Zeitungs-Verlag GmbH & Co. KG, Abt. MarktMedia Service, Stichwort: ADAC eMobility Rallye, Paul-Heise-Str. 2-4, 80336 München.**

hungsweise Wasserstoffantrieb, die über eine Straßenzulassung verfügen. Für Teilnehmer, die nicht im Besitz eines solchen Fahrzeugs sind, wird dieses gestellt. Die Teilnehmeranzahl ist auf 50 Fahrzeuge begrenzt. Wer gewinnen möchte, schreibt an: **Münchener Zeitungs-Verlag GmbH & Co. KG, Abt. MarktMedia Service, Stichwort: ADAC eMobility Rallye, Paul-Heise-Str. 2-4, 80336 München.**

GEMEINSAM AUFTRETEN

Die starken Partner der IAA mobility

Eine Initiative des ADAC Südbayern www.ja-zur-iaa.de

Mit Spaß zum Profi am Steuer: Alltagsabenteuer ADAC Fahrsicherheitstraining

Im ADAC steckt viel mehr als nur Pannenhilfe. Und das will der ADAC Südbayern in einem neuen Podcast herausstellen. Unter dem Motto und Titel „Gelb. Zusammen. Unterwegs.“ gibt es Spaß, Service und beste Unterhaltung aus der großen, gelben Welt des ADAC: Wissenswertes und Kurioses rund um Reisen, Abenteuer, Verkehr und Sicher-

heit. Im neuen Podcast ist unsere Moderatorin mit Tochter, Freundin und deren Sohn auf der Piste im ADAC Fahrsicherheitszentrum in Augsburg. Mit viel Witz, Charme und Inspiration haben die vier gemeinsam mit dem ADAC Trainer alles erlebt: vom Verkehrsübungsplatz für Anfänger ab 15 Jahren, über das Junge-Fahrer-Training bis zu

Perfektionsübungen auf der Schleuderplatte. Also: QR-Code scannen, reinhören, anschauen, Spaß haben. Für alle mobilen Menschen und ADAC Mitglieder, oder die es noch werden wollen.





Der Hauptstand des ADAC ist mit über 700 Quadratmetern am Königsplatz.

Fotos: ADAC Südbayern

Wir sind da – der ADAC auf der IAA Mobility

So können die Besucherinnen und Besucher die Gelben Engel vom 7. bis 12. September im Open Space erleben

Der ADAC ist bei der Premiere der IAA Mobility in München von heute bis zum 12. September groß vertreten: Unter dem Motto „Wir sind da“ präsentiert sich der mit über 21 Millionen Mitgliedern größte Verein und Mobilitätsdienstleister Europas im Open Space auf dem Königsplatz, dem Odeonsplatz und auf dem Marstallplatz.

Die große, gelbe Welt steht freilich auch Besucherinnen und Besuchern ohne Mitgliedsausweis offen, um die vielfältigen Angebote und Leistungen aus den Bereichen Hilfe, Rat und Schutz zu erleben. Verpackt sind diese in diversen gelben Würfeln unterschiedlicher Größe – den sogenannten Cubes. Darin zeigt sich der ADAC als Verbraucherschützer

und Interessensvertreter aller mobilen Menschen – ganz egal, ob diese mit dem Auto, Fahrrad oder zu Fuß unterwegs sind. „Mobilität geht uns alle an und beginnt auf den eigenen zwei Beinen“, betont der Vorsitzende des ADAC Südbayern und ADAC Sportpräsident Dr. Gerd Ennser, der sich sehr darüber freut, dass die IAA mit diesem neuen Konzept den Neuanfang in der bayerischen Landeshauptstadt wagt. Deswegen hat sein Regionalclub das Projekt mit der Allianz „Ja zur IAA“ von Anfang an unterstützt (siehe unten).

Wie vielfältig der ADAC abseits seiner Kernleistung aufgestellt ist und sich mit der digitalen, vernetzten und datensicheren Mobilität von morgen beschäftigt, wird auf der IAA Mobility sichtbar und erlebbar.

Zur DNA des ADAC gehört auch, für mehr Sicherheit auf Deutschlands Straßen zu sorgen – und dies geschieht mit wissenschaftlicher Expertise der Verkehrsexperten und den praktischen Angeboten des ADAC Fahrsicherheitszentrums, wovon es allein in Bayern sechs Anlagen gibt. Mehr Informationen gibt es unter www.sicherheitstraining.net.

Königsplatz

Mit einem Hauptmessestand wird der ADAC am Königsplatz (KP 101) präsent sein und auf knapp 760 Quadratmetern die ganze ADAC Welt zeigen: Besucher können sich dort über Mitgliedervorteile, den digitalen Reisebegleiter des ADAC, über technische Innovationen und

Themen der Verkehrssicherheit informieren. Kompetente Ansprechpartner stehen für den Dialog mit den Besuchern bereit. Auch das Thema Motorsport mit den neuen Trends im eSport sind dort zu finden.

Odeonsplatz

Am Odeonsplatz befindet sich der ADAC Cube (OP 460) mit seinem Themenschwerpunkt Elektromobilität. Der ADAC begleitet die Generation E in die elektromobile Zukunft – mit günstigen E-Angeboten, E-Knowhow und einer attraktiven E-Sonderfinanzierung für ADAC Mitglieder. Auch um für das Thema Elektro- oder Hybridautos bequem

und sicher zu Hause zu laden, bietet der ADAC das e-Charge Home hochwertige Wallboxen und individuelle Lösungen für die Installation. Alles aus einer Hand – und immer mit ADAC Vorteil. Die Ladeberatung am Stand vor Ort hilft durch den Stecker-Dschungel.

Marstallplatz

Die ADAC Kids World (MS 710) finden Familien am Marstallplatz. Hier zeigt sich das hohe Engagement des ADAC sowie der ADAC Stiftung für die Verkehrssicherheit und Verkehrserziehung. Der ADAC bietet eine Kinder-Fahrschule mit E-Bikes und E-Mini-Autos, und selbstverständlich

ist mit vielen unterhaltsamen Angeboten wie Kinderschminken für eine Menge Spaß gesorgt.

ADAC Geschäftsstellen

Auch die vier Münchner ADAC Geschäftsstellen und Reisebüros in München zeigen sich während der IAA als moderner Mobilitätsdienstleister und präsentieren Angebote von eBike-Versicherungen bis zum grünen Reisen. Zu finden ist der ADAC in der Landeshauptstadt am Sendlinger-Tor-Platz 9, in der Ridlerstraße 35 im Westend, in der Elsässer Straße 33 am Ostbahnhof und am Frankfurter Ring 30.

ADAC SÜDBAYERN



Mit dem Thema Elektromobilität ist der ADAC am Odeonsplatz vertreten.



In der ADAC Geschäftsstelle am Sendlinger-Tor-Platz gibt es alles zum Thema grünes Reisen und zu den Fahrradangeboten des Automobilclubs.



Sie sagen „Ja zur IAA“ (v.l.): Klaus Dittrich (Chef der Messe München), Manfred Weber (EVP-Fraktionsvorsitzender im EU-Parlament), ADAC Präsident Christian Reinicke, Kerstin Schreyer (Bayerische Staatsministerin für Wohnen, Bau und Verkehr), Clemens Baumgärtner (Referent für Arbeit und Wirtschaft Stadt München), Hubert Aiwanger (stv. Bayerischer Ministerpräsident und Staatsminister für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie) ADAC Südbayern-Geschäftsführer Christoph Walter, und Dr. Gerd Ennser (Vorsitzender des ADAC Südbayern und ADAC Sportpräsident).

Das Bündnis „Ja zur IAA“

Fest an der Seite der IAA Mobility steht das vom ADAC Südbayern initiierte Aktionsbündnis „Ja zur IAA“. Schon in der Bewerbungsphase Münchens um die Messe hatte der Regionalclub mit zehn guten Gründen für den neuen Standort geworben. Nach dem Zuschlag ist die Allianz mit Verkehrsministerin Kerstin Schreyer (Verkehr) und dem stellvertretenden Ministerpräsidenten und Wirtschaftsressort-Chef Hubert Aiwanger an der Spitze auf mittlerweile 30 Unterstützer aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft, Verbänden und Medien angewachsen. Höhepunkt war eine Open-Air-Veranstaltung im Juli vor dem ADAC Prüfzentrum in der Münchner Ridlerstraße, auf der die große Mobilitätsumfrage präsentiert worden ist, an der 15.000 Menschen teilgenommen hatten. „Allein das zeigt: Mobilität bewegt die Menschen, Mobilität ist alles, ohne Mobilität ist alles nichts“, sagt Christoph Walter, ADAC Südbayern-Geschäftsführer und Initiator der IAA Allianz. Weitere Infos unter www.ja-zur-iaa.de

GEMEINSAM AUFTRETEN

Die starken Partner der IAA mobility

Eine Initiative des ADAC Südbayern
www.ja-zur-iaa.de



Der ADAC auf der IAA Mobility: Ein Club zum Anfassen

Die Gelbe Welt präsentiert sich unter dem Motto „Wir sind da“ überall in der Stadt

Die Zukunft der Mobilität hat mit der gelungenen Premiere der IAA Mobility in München begonnen. Über 400.000 Besucherinnen und Besucher aus 88 Ländern und 744 Aussteller haben innovative Lösungen präsentiert, wie wir in der Welt von morgen unterwegs sein können. Mitten drin der ADAC unter dem Motto „Wir sind da“. Zudem feierte die ADAC eMOBILITY RALLYE eine erfolgreiche Premiere mit ihrer nachhaltigen Rundfahrt rund um München.

Der ADAC präsentierte auf dem Königsplatz die breite Palette der ADAC Leistungen und Angebote.

So schön war die IAA Mobility

Wir zeigen Ihnen die schönsten Bilder und Momente der ADAC-Flächen auf dem Königsplatz, dem Odeonsplatz und dem Marstallplatz im Open Space sowie auf dem Summit auf dem Messegelände in Riem.

ADAC SÜDBAYERN



Am Odeonsplatz gab es das vom ADAC initiierte eTaxi-Projekt zu sehen.



Am Marstallplatz sorgten die Verkehrsdetektive Felix und Frieda für Spaß in der Kids World.



Roboter Pepper weiß alles über den ADAC. Fotos: SL Pictures



Die ADAC eMOBILITY RALLYE gefiel auch der Damen-Rallyeweltmeisterin Isolde Holderied im Wasserstofffahrzeug.

„Wir sind gekommen, um zu bleiben“

INTERVIEW — VDA-Präsidentin Müller zieht positive Bilanz nach der Messe in München

Der ADAC Südbayern hatte sich mit der Allianz „Ja zur IAA“ schon in der Bewerbungsphase dafür stark gemacht, dass die weltgrößte Mobilitätsplattform nirgends eine bessere Heimat hat als in München. Die Rechnung ist aufgegangen. Bei ihrem Besuch am ADAC Stand am Königsplatz erklärte Hildegard Müller, die Präsidentin des ausrichtenden Verbands der Automobilindustrie (VDA), warum das so ist – und warum sie 2023 gerne wiederkommen würde.

Frau Müller, die IAA Mobility überraschte mit einem komplett neuen Konzept. Wie sieht Ihr Fazit aus? Unser Mut, diese Veranstaltung so durchzuführen, hat sich gelohnt – und wurde von den Menschen belohnt. Das Thema Mobilität der Zukunft musste jetzt in der Mitte der Gesellschaft ankommen. Die Bürgerinnen und Bürger nahmen die IAA Mobility mit ihren neuen Möglichkeiten wunderbar an.

Was hat sich bewährt?

Die Neuausrichtung der Messe hat sich als sehr erfolgreich erwiesen. Wir möchten mit den Menschen über Mobilität diskutieren und zeigen, wie innovativ wir sind. Dass wir mit Exponaten in die Stadt gehen, und in den Dialog treten, ist insgesamt sehr gut angekommen – auch international.

Wo sehen sie noch Verbesserungsbedarf?

Wir hätten uns natürlich eine Veranstaltung ohne pandemie-bedingte

Einschränkungen gewünscht, damit die Gäste ohne Zugangsbeschränkungen die Open Space-Bereiche in der Innenstadt besuchen können. Wie immer bei neuen Veranstaltungen gibt es Dinge, die man verbessern kann. Wir lernen dazu und werden es nächstes Mal noch besser machen. Für eine Veranstaltung mit neuem Konzept, an einem neuen Ort und in Pandemiezeiten war das ein sehr gelungener Auftakt. Wir sind daher allen Beteiligten sehr dankbar. Ich danke natürlich auch dem ADAC sehr herzlich für seine Unterstützung, die von Anfang an eine große Hilfe war.

Die Autohersteller haben überwiegend eFahrzeuge präsentiert, oftmals haben aber die Exponate mit klassischem Verbrennungsmotor die Messebesucher besonders angezogen. Wäre es denn erfolgs-



VDA-Präsidentin Hildegard Müller wurde am ADAC Stand am Königsplatz von ADAC Tourismuspräsident Karlheinz Jungbeck, ADAC Südbayern-Geschäftsführer Christoph Walter und ADAC Vorstand Lars Soutschka (v.r.) empfangen.

versprechend, die Messe deutlicher nach dem Interesse der Kundschaft auszurichten?

Die Besucher der IAA Mobility interessieren sich primär für Neuvorstellungen und Innovationen. Deshalb finde ich es schon richtig und wichtig, dass wir darstellen, wie unser Weg zur Klimaneutralität aussieht. Das ist unsere Generationenaufgabe. Die deutsche Autoindustrie ist auf die Zukunft sehr gut vorbereitet, das konnten wir eindrucksvoll darstellen. Vor allem das junge Publikum hatte großes Interesse.

Ministerpräsident Söder hat in seiner Eröffnungsrede gemeint, die IAA würde viel besser zu München als zu Frankfurt passen. Hat sich die Stadt als Standort bewährt?

Wir sind sehr froh und dankbar, mit welchem Aufwand und Engagement die Stadt, das Land, die Behörden und Aussteller wie der ADAC die IAA Mobility gemeinsam konstruktiv, kritisch konzipiert und erfolgreich umgesetzt haben. Auch der engagierte Einsatz der Rettungs- und Sicherheitskräfte und der Polizei haben einen sicheren Verlauf der IAA ermöglicht.

Die neue Heimat für die IAA Mobility ist also München?

Ja, sehr gern. Wir sind gekommen, um zu bleiben.

STEFAN DORNER, MARTIN KUNZ

Das komplette Interview lesen Sie auf www.adac.de

GEMEINSAM AUFTRETEN

Die starken Partner der IAA mobility

Eine Initiative des ADAC Südbayern www.ja-zur-iaa.de



Klimaschutz und Mobilität müssen keine Gegensätze sein

INTERVIEW — mit Manfred Weber, Fraktionsvorsitzender der EVP im Europäischen Parlament

Die Mobilität der Zukunft – damit beschäftigte sich die IAA Mobility Anfang September in München. Doch mit dem Ende der Messe ist das Thema bei Weitem noch nicht erledigt. Wie Europa es schafft, bis 2055 klimaneutral zu werden und was es sonst noch zu regeln gilt, erzählt Manfred Weber, Fraktionsvorsitzender der EVP im Europäischen Parlament im Interview.

Herr Weber, Umwelt- und Klimaschutz beziehungsweise Nachhaltigkeit beeinflussen auch unsere Art der Mobilität. Die IAA, die kürzlich in München stattgefunden hat, hat hier neue Möglichkeiten und Wege aufgezeigt. Hat Sie die neue Richtung der IAA Mobility überzeugt?

Für mich hat die IAA Mobility einen innovativen Weg aufgezeigt, wie moderne Messen künftig aussehen können. Besonders spannend fand ich den dezentralen und offenen Ansatz sowie eine breite Abdeckung des Mobilitätsbegriffs. Mobilität ist eines der Zukunftsthemen schlechthin und für jeden individuell von größter Bedeutung. Deshalb war es gut, dass die Veranstalter ein neues Konzept umgesetzt haben, das die Zukunft der Mobilität weit gefasst und branchenübergreifend beschrieben hat. Wir werden die Herausforderungen für die Mobilität, vor allem auch mit Blick auf Umweltfreundlichkeit und Klimaschutz, nur mit Innovationen bewältigen können.

Die Verkehrspolitik der EU zielt auf die Entwicklung effizienter, sicherer und umweltfreundlicher Lösungen für die Mobilität der europäischen Bürger/-innen und die Schaffung der Voraussetzungen für eine wettbewerbsfähige Industrie ab, die Wachstum und Beschäftigung generiert. Wo sehen Sie uns bei der Entwicklung hin zu diesem Ziel?

Die Zielsetzungen der EU-Kommission sind ambitioniert. Dies ist aber auch notwendig, damit ein Innovationsschub entsteht. Wir stehen in einem globalen Wettbewerb um die besten Lösungen. Europa darf dabei nicht ins Hintertreffen geraten. Zudem wollen und müssen wir die Klimaschutzziele mit den Mobilitätsbedürfnissen unter einen Hut bekommen. Wenn wir es richtig anstellen, sind das ja keine Gegensätze.



v.r.n.l.: Manfred Weber, Vorsitzender der EVP-Fraktion im Europäischen Parlament, auf einer Veranstaltung des ADAC Südbayern im Vorfeld der IAA Mobility gemeinsam mit dem ADAC Präsidenten, Christian Reinicke, dem stellvertretenden bayerischen Ministerpräsidenten und Wirtschaftsminister Hubert Aiwanger, der bayerischen Staatsministerin für Wohnen, Bau und Verkehr, Kerstin Schreyer, und Moderatorin Eva Grünbauer.

Fotos: sl-pictures.de

Digitalisierung, Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene und das Binnenschiff, autonomes Fahren, mehr Investitionen in die Infrastruktur: Wie wollen Sie diese Vorhaben umsetzen?

Die Herausforderungen sind groß, die Bandbreite und der Finanzbedarf enorm. Entscheidend wird sein, dass der politische Wille zur Umsetzung da ist und die Maßnahmen grenzüberschreitend ineinandergreifen. Das Dilemma ist ja häufig, dass Notwendigkeiten zwar grundsätzlich erkannt werden, manche EU-Staaten aber dann doch sehr individuell versuchen, ihre Aufgaben anzupacken. Das kostet Zeit und Geld und ist häufig ineffizient. Deshalb führt an europaweiten Rahmensetzungen und Standards kein Weg vorbei. Genauso kommt ein Großteil der Investitionen aus

den Staaten selbst. Deren finanzielle Zusagen müssen unbedingt eingehalten werden.

Das im Juli von der Europäischen Kommission vorgestellte Maßnahmenpaket „Fit for 55“ zeigt auf, wie wir ein klimaneutrales Europa bis 2055 erreichen können. So soll der Ausstoß von Kohlenstoffdioxid zunächst bis zum Jahr 2030 um 55 Prozent reduziert werden. Für den Automobilsektor bedeutet das eine Verschärfung der CO₂-Grenzwerte bis zum Jahr 2030 und das Ende der Verbrenner-Neuzulassungen ab 2035. Sehen Sie die Automobilindustrie auf einem guten Weg?

Es ist unstrittig, dass die ganze Welt den Klimaschutz turbo einschalten muss. Die heute handelnde Generation hat hier eine große Verantwortung. Ich halte es aber für falsch, ideologisch an das Thema heranzugehen. Besser wäre eine ambitionierte, pragmatische und inhaltliche Herangehensweise. Ich setze auch auf die Innovationskräfte der Märkte. Ein festes Datum für das Ende des Verbrennungsmotors scheint mir nicht der einzige Weg. Erneuerbare synthetische und Biokraftstoffe können beispielsweise zum gleichen Ziel führen. Wir dürfen genauso nicht ganze Industriebranchen aus Europa heraustreiben, weil Energie zu teuer wird. Klimaschutz, Wirtschaft und Soziales gehören zusammen. Ich bin zuversichtlich, dass dies gelingt. Die jüngsten Zulassungszahlen für E-Autos in Europa stimmen mich positiv, was den Umbruchprozess der Automobilindustrie angeht.

Ein weiteres wichtiges Thema ist die Datensicherheit im Fahrzeug: Wird die EU-Kommission einen Gesetzesvorschlag für einen freien, vom Hersteller unabhängigen, sicheren Zugang zu den Fahrzeugdaten vorlegen?

Wir rechnen damit noch in diesem Jahr. Daten sind ein großer Teil der Wertschöpfung eines Autos

in der Zukunft. Unser Ziel muss es sein, von großen Plattformen unabhängig zu werden.

Abschließend eine Frage zur IAA Mobility in München: VDA-Präsidentin Hildegard Müller hat ge-

sagt: „Wir sind gekommen, um zu bleiben“, die Messe soll 2023 zurückkehren. Wäre dies nicht, wie vom ADAC Südbayern ins Spiel gebracht, eine wunderbare Bühne für eine europäische Verkehrsminister-Konferenz?

Eine europäische Verkehrsministerkonferenz würde sehr gut zu München und der IAA Mobility passen. Es wäre eine tolle Sache, wenn sich die neue Bundesregierung diesen Vorschlag zu eigen macht.

ADAC SÜDBAYERN

GEMEINSAM AUFTRETEN

Die starken Partner der IAA mobility

Eine Initiative des ADAC Südbayern
www.ja-zur-iaa.de



„Europa darf nicht ins Hintertreffen geraten“, sagt Manfred Weber über die Verkehrspolitik der EU.



Von Garmisch bis Eichstätt, von Augsburg bis Landshut: Die Metropolregion München hat einen ganz beachtlichen Einzugsbereich. Grafik: MRM

www.metropolregion-muenchen.eu

Die Metropolregion München

MACHT MEHR MITEINANDER

INTERVIEW mit Wolfgang Wittmann, Geschäftsführer Europäische Metropolregion München EMM e.V.

Mit ihren 25 Landkreisen, fünf kreisfreien Städten und über sechs Millionen Einwohnern ist die Metropolregion München ein höchst dynamischer Lebensraum und zugleich ein international renommiertes Standort für Wirtschaft, Forschung und Bildung sowie die dazugehörigen Fachkräfte. Mobilität spielt dabei eine entscheidende Rolle und ist maßgeblich an der Entwicklung einer Metropolregion beteiligt. Im Interview mit dem Münchner Merkur beantwortet Wolfgang Wittmann, Geschäftsführer Europäische Metropolregion München EMM e.V., einige Fragen rund um das Thema Mobilität.



Wolfgang Wittmann, Geschäftsführer Europäische Metropolregion München EMM e.V. Foto: EMM

Herr Wittmann, mit welchem Ansatz können die Herausforderungen und Probleme rund um das Thema Verkehr und Infrastruktur in der Metropolregion München angegangen werden?

Ein ganzheitlicher Ansatz kann nur gelingen, wenn man Metropole und Region nicht getrennt voneinander betrachtet. Auto, Fahrrad oder öffentliche Verkehrsmittel tragen vielmehr im Zusammenspiel maßgeblich dazu bei. Die beispielsweise vom ADAC Südbayern initiierte Allianz Pro IAA haben wir als Metropolregion München von Beginn an unterstützt. Nicht nur weil der Automobilclub ein langjähriger Partner des EMM e.V. ist, sondern weil das Miteinander zu einem unserer Schwerpunktthemen – der Mobilität – unabdingbar ist, wenn es zum Erfolg werden soll.

Die IAA Mobility war und ist dabei eine große Chance für die gesamte Mobilitätsbranche. Ein gelungener erster Ansatz, diese stärker unter nachhaltigen Aspekten zusammenzuführen und nicht zuletzt, um Schaufenster

der Innovationskraft der Metropolregion München zu sein.

Was heißt das übertragen auf die Metropolregion München?

Wir brauchen ein ganzheitliches Mobilitätskonzept, bessere und effektivere Anbindungen der Region an die Metropole. Schnellere und optimal abgestimmte Verkehrsmittel sowie endlich einen einheitlichen Tarif. Schon seit Jahren fordern wir einen Dachtarif für die Metropolregion München, unterstützen den Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes in der Region und den Ausbau der zweiten Stammstrecke.

Denn dann ist es egal, ob ich in Mühldorf, Landsberg oder Rosenheim wohne. Eine Modernisierung unseres Nahverkehrs bringt der gesamten Region auch als Wirtschaftsstandort einen Schub an Attraktivität und fördert zugleich eine ausgeglichene Entwicklung.

Worin genau besteht dabei die Arbeit Ihrer Institution? Wir vernetzen die Akteure

aus Kommunen und Wirtschaft zum Thema Mobilität untereinander und führen sie und deren Best-Practice-Beispiele in unserer Mobilitätsdatenbank zusammen. Infos zu Elektromobilität, Sharing-Angeboten oder Mitfahrzentralen, oder der neueste Leitfaden zur Einführung von Betrieblichen Mobilitätsmanagement sind an dieser Stelle besonders zu erwähnen.

Was sind ihre konkreten nächsten Projekte?

Hier muss man vor allem die Internationale Bauausstellung IBA der Landeshauptstadt München zum Thema „Räume der Mobilität in der Metropolregion München“ nennen. Dieses Format soll ab 2022 für zehn Jahre eine Situation schaffen, in dem Städte und Kreise zusammen mit den Akteuren aus Wirtschaft und Forschung innovative Projekte der Mobilität ausprobieren und umsetzen können.

Sprichwörtlich wollen wir also die „High Potential PS“ unserer Metropolregion auf die Straße

bringen und in eine Modellregion für nachhaltige Mobilität verwandeln, um sie dann im Jahr 2032 einem internationalen Publikum zu präsentieren.

Was für eine riesige Chance, die Region weiterhin in ihrer Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit abzusichern!

Mehr Infos zur Arbeit und den Programmen finden sie unter www.metropolregion-muenchen.eu

GEMEINSAM AUFTRETEN

Die starken Partner der IAA mobility



Eine Initiative des ADAC Südbayern www.ja-zur-iaa.de





Der Verkehr wird immer mehr, die Gefahr für Kinder steigt. Deswegen fahren Eltern ihren Nachwuchs oft bis vor die Schultür – mit langfristigen Folgen. Denn so verzögert sich etwa die Entwicklung der Kleinen zu selbstständigen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern. Fotos: ADAC/ Stefanie Aumiller

Spielerisch sicher im Verkehr mit dem ADAC

Vor allem in der dunklen Jahreszeit ist erhöhte Vorsicht geboten

Der Verkehr nimmt nicht nur in den Ballungszentren immer weiter zu. Auch in den ländlichen Regionen stellt der ständig wachsende Verkehrsfluss Kinder aber auch Erwachsene auf ihrem Schul- beziehungsweise Arbeitsweg vor immer neue Herausforderungen. Der ADAC Südbayern und die ADAC Stiftung engagieren sich dabei vor allem für den Schutz der Kleinen im Straßenverkehr.

Besonders im Frühling und im Sommer verbringen die meisten Kinder ihre Freizeit gern im Freien. Dort toben sie und sind mit anderen Kindern unterwegs. Aber gerade in den dunkleren Jahreszeiten ist noch

mehr Vorsicht geboten. Rutschige Straßen, längere Bremswege bei Schnee, Eis und Glätte erfordern auch von den Erwachsenen ein gesteigertes Maß an Vorsicht, damit es bei manchen Spielen oder Rutschpartien der Kleinen nicht zu brenzligen Situationen im Straßenverkehr kommt. Eltern wollen nur das Beste für ihre Kinder – und bringen sie deshalb oft mit dem Auto zur Schule. Mit diesem „Elterntaxi“ schießen sie allerdings häufig übers Ziel hinaus: Durch Überbehüten verzögern sie die Entwicklung ihres Nachwuchses zu selbstständigen Verkehrsteilnehmern. Darüber hinaus stellt das dadurch entstehende morgend-

liche Verkehrschaos an den Schulen häufig ein noch größeres Risiko dar: Gehalten wird an Bushaltestellen, im Halteverbot oder in zweiter Reihe. Das ist für alle Kinder gefährlich. „Am besten gehen Kinder, sofern möglich, den Weg zur Schule zu Fuß“, so Alexander Kreipl, verkehrspolitischer Sprecher des ADAC Südbayern.

Helle Kleidung im Herbst

Kinder sind in den Herbst- und Wintermonaten besonders gefährdet: Bei schlechtem Wetter und Dunkelheit sind sie von Autofahrern oft kaum zu sehen – erst recht

nicht, wenn sie keine hellen, reflektierenden Materialien tragen. „Ein dunkel gekleideter Fußgänger ist von einem Autofahrer bei schlechten Sichtverhältnissen erst aus rund 25 Metern Entfernung zu erkennen. Zum Vergleich: Der Anhalteweg eines Autos beträgt bei einer Notbremsung aus 50 km/h etwa 28 Meter – das ist zu lang, um im Ernstfall rechtzeitig vor einem gefährdeten Verkehrsteilnehmer zum Stehen zu kommen“, sagt Kreipl.

Wer im Dunkeln draußen unterwegs ist, sollte Schuhe und Jacken mit integriertem Reflexmaterial tragen. Insbesondere eine über der Kleidung getragene Sicher-

heitsweste erhöht die Sichtbarkeit deutlich. Wichtig ist, dass das Material die Norm EN ISO 20471 oder EN 1150 erfüllt. Reflektoren gibt es zudem zum Aufnähen und -kleben. Beim Kauf eines Schulrucksacks sollten Eltern darauf achten, dass dieser die Norm DIN 58124 erfüllt. Wer mit dem Rad zur Arbeit oder in die Schule fährt, sollte zudem die Beleuchtung am Fahrrad überprüfen und die vorgeschriebenen Reflektoren anbringen.

Auch in Bezug auf den Schulweg ist es wichtig, dass die Kinder Schilder verstehen und Verkehrsregeln lernen. Denn ab diesem Zeitpunkt beschreiten die Kleinen den Schul-

weg lediglich mit ihren Freunden oder sogar allein. Der ADAC Verkehrsexperte fordert daher: „Es ist wichtig, dass Kinder früh und altersgerecht an den Straßenverkehr herangeführt werden. Gehen sie mit ihren Kindern ab der ersten Klasse zu Fuß zur Schule. Dabei gilt: Nicht der kürzeste, sondern der sicherste Schulweg ist der beste – möglichst entlang von Straßen mit wenig Verkehr, breiten Gehwegen und sicheren Querungsanlagen über Hauptstraßen. Dafür kommen neben Ampeln auch Zebrastreifen und Mittelinseln in Frage, vor allem, wenn diese durch Lotsendienste abgesichert werden.“ ADAC SÜDBAYERN



Fingerspitzengefühl und viel Freude im Umgang mit Kindern – das ADAC Moderatoren-Team sucht neue Kolleginnen und Kollegen, die Kindern das richtige Verhalten im Straßenverkehr beibringen.

ADAC Moderatoren-Team sucht Verstärkung

Der ADAC Südbayern und die ADAC Stiftung suchen **Moderatorinnen und Moderatoren für die Verkehrserziehung** von Kindern in pädagogischen Einrichtungen in und um München sowie im Großraum Rosenheim, im Chiemgau, Oberland und im Allgäu. Wer sich mit viel Freude sowie Fingerspitzengefühl für den Schutz der Kleinen im Straßenverkehr engagieren möchte, ist herzlich willkommen im Moderatoren-Team des ADAC Südbayern. Voraussetzungen hierfür sind ein **eigener Pkw**, **Grundkenntnisse in MS-Office** sowie **idealerweise eine pädagogische Ausbildung**, die jedoch nicht zwingend erforderlich ist. Neueinsteiger werden gründlich, ohne anfallende Kosten auf ihre Aufgabe vorbereitet. Für die Tätigkeit erhalten die Moderatoren eine **Aufwandsentschädigung auf Honorarbasis**. Acht Verkehrssicherheitsprogramme für nahezu alle Jahrgangsstufen und Informationsveranstaltungen für Erwachsene bieten der ADAC und die ADAC Stiftung an.

Interessierte schicken ihre **Bewerbung an verkehrssicherheit@sby.adac.de**. Weitere Informationen zu den Programmen hat der ADAC im Internet unter www.adac.de/verkehrssicherheit-suedbayern zusammengestellt.

GEMEINSAM AUFTRETEN

Die starken Partner der IAA mobility

Eine Initiative des ADAC Südbayern www.ja-zur-iaa.de





Foto: Bayerische Regiobahn GmbH

Der Zug hat Vorfahrt

Bayernweite Aktion klärt an Bahnübergängen über unterschätzte Risiken auf

Dunkelheit, Regen, Nebel, Schnee, Glätte – vor allem in der dunklen Jahreszeit stellen die Straßenverhältnisse alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer auf die Probe. Gerade an unbeschränkten Bahnübergängen ist daher besondere Vorsicht geboten. Der ADAC Nordbayern und der ADAC Südbayern, die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG), Bundespolizei, DB Sicherheit und die Eisenbahnverkehrsunternehmen Agilis, Bayerische Regiobahn (BRB), Erfurter Bahn, Go-Ahead

Achtung, Zug! Autofahrer und Fußgänger müssen stehen bleiben – die Bahn hat immer Vorfahrt.

und Länderbahn haben die bayernweite Informationskampagne „Zug hat Vorfahrt“ ins Leben gerufen. „Mit der Kampagne wollen wir das Bewusstsein für die Gefahren an Bahnübergängen schärfen und an die Verkehrsteilnehmer zu umsichtigem Verhalten appellieren. Mehr als 95 Prozent aller Unfälle an Bahnübergängen sind auf ein Fehlverhalten der Autofahrer oder Fußgänger zurückzuführen, durchschnittlich jeder vierte endet tödlich“, stellt Rüdiger Lode, Vorstand für Verkehr, Technik und Umwelt des ADAC Südbayern fest.

Aufmerksam am Bahnübergang

In keinem anderen Bundesland gibt es so viele Bahnübergänge wie im Freistaat Bayern. Über 3000 an der Zahl bieten den Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern grundsätzlich die Möglichkeit, die Schienen sicher zu überqueren. Dennoch kam es 2020 bayernweit zu über 50 Bahnübergangsunfällen, elf davon mit Todesfolge. Unkenntnis der Verhaltensregeln, Unaufmerksamkeit und Leichtsinns sind dabei in den meisten Fällen die Hauptursachen. BRB-Geschäftsführer Fabian Amini betonte: „Jeder Bahnübergangsunfall ist ein Unfall

zu viel. Nicht nur die direkt betroffenen Verkehrsteilnehmer und deren Angehörige leiden unter den schrecklichen Folgen solcher Unfälle, auch für unsere Mitarbeitenden vor Ort sind es traumatische Erlebnisse, die sie nicht so leicht wegstecken.“

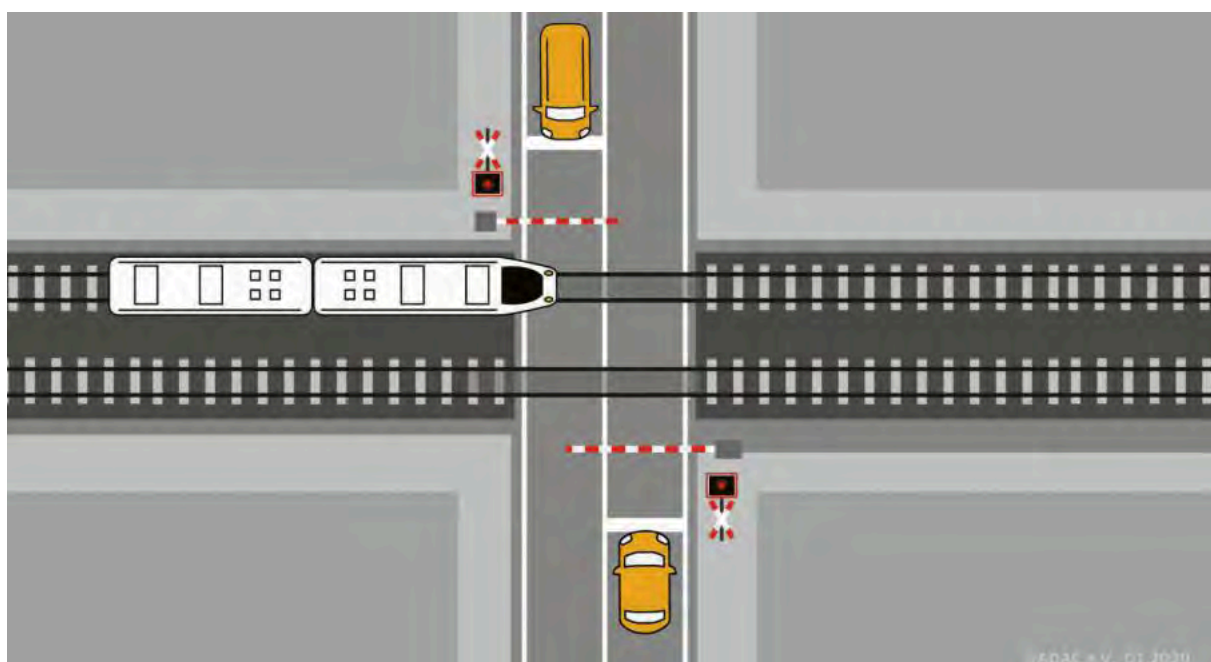
Bremsweg nicht unterschätzen

Dabei werden oft die Geschwindigkeit des Zuges und der Bremsweg völlig unterschätzt. Der Bremsweg eines PKW, der mit 100 Stundenkilometern auf trockener Fahrbahn fährt, liegt bei etwa 50 Metern. Zum Vergleich:

Ein 1000 Tonnen schwerer vollbesetzter Zug, der mit einer Geschwindigkeit von 100 Stundenkilometern unterwegs ist, benötigt aus voller Fahrt bis zu 1000 Metern, bis er zum Stehen kommt. „Der Schienenverkehr hat uneingeschränktes Vorrang und darf nicht leichtfertig ignoriert werden. Gerade an unbeschränkten Bahnübergängen ist besondere Vorsicht geboten. Weder Zeitdruck noch der Irrglaube, die Situation unter Kontrolle zu haben, sollten dazu führen, sich und andere Verkehrsteilnehmer zu gefährden. Ich kann hier nur dringend appellieren: Achten Sie besonders jetzt bei widrigen Witterungsbedingungen auf die

Verkehrszeichen und darauf, dass ab dem ersten Hinweisschild auf einem Bahnübergang Überholverbot besteht“, betont Lode. Jeder Bahnübergang, egal ob mit oder ohne Schranken, wird mittels Verkehrszeichen angekündigt: Weiß-rote Baken weisen meist in 240 Metern, 160 Metern und 80 Metern Entfernung auf den Übergang hin, unmittelbar vor dem Kreuzungspunkt signalisiert das Andreaskreuz, dass der Schienenverkehr Vorrang hat. Zudem warnen Züge unter anderem mit Pfeifsignalen die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer an nicht technisch gesicherten Bahnübergängen.

ADAC SÜDBAYERN



Damit die Fahrt über den Bahnübergang sicher gelingt, müssen ein paar Verhaltensregeln beachtet werden. Grafik: ADAC e.V.

Tipps des ADAC für das richtige Verhalten am Bahnübergang

- **Bremsbereit** und mit **mäßiger Geschwindigkeit** auf den Bahnübergang zufahren
- **Niemals überholen!**
- Die Bahnstrecke **nach beiden Seiten überblicken**
- Auf **akustische Pfeifsignale** achten
- **Sofort anhalten**, wenn sich am unbeschränkten Übergang ein Zug nähert
- An beschränkten Übergängen **schon bei rotem Blinklicht stehen bleiben**, nicht erst dann, wenn sich die Schranken senken
- Erst **weiterfahren**, wenn das rote Blinklicht erloschen ist und die Schranken **vollständig geöffnet** sind

GEMEINSAM AUFTRETEN

Die starken Partner der IAA mobility

Eine Initiative des ADAC Südbayern
www.ja-zur-iaa.de

