

ICH MACHE MEINE ENERGIEWENDE SELBST

TEIL 2: DIE EIGENE MOBILITÄT



Bild 1: Aufteilung des Verkehrsraums – ein Schild genügt nicht

Persönlich ein Teil der Energiewende sein, welche Möglichkeiten gibt es, sich im kleinen Rahmen zu engagieren? Wir zeigen Möglichkeiten auf, heute soll es um die Mobilität gehen. Die Verkehrswende ist in aller Munde, doch sie ist ein abstraktes, großes politisches Projekt, das auf Umsetzung drängt, hat sich doch der CO₂-Ausstoß im Verkehr in den vergangenen Jahren nicht vermindert. Im Gespräch sind aktuell Einzelmaßnahmen wie die Senkung der Mehrwertsteuer von Fern-Bahnfahrten, der Nahverkehr hat schon lange 7 statt 19%, oder ein Verbot von Inlandsflügen. Zudem gibt es einen vermeintlichen Wettlauf zwischen Elektro- und Wasserstoffautos und die Abwägung zwischen „technologieoffen diskutieren“ und „rasch umsetzen“.

Statistisch ist jeder Bürger in Deutschland jeden Tag eine Stunde und 20 Minuten mit der Bewältigung von Wegen beschäftigt¹⁾. Doch was kann ich in meinem täglichen Mobilitätsverhalten umstellen, jenseits der Frage, ob ich als nächstes Auto ein sparsames Elektrofahrzeug kaufen möchte und jenseits der Betrachtung von Urlaubsreisen?²⁾ Im Folgenden dazu einige Anregungen. Wie schon im ersten Teil der Serie sei auch hier betont: Am

Anfang stehen das Bewusstsein und die Erfassung des eigenen Verhaltens. Wieviel Kilometer lege ich denn pro Jahr mit dem Auto, der Bahn, dem Rad oder zu Fuß zurück? Was möchte ich gerne erreichen? Entscheidend für das Mobilitätsverhalten ist auch die Frage, ob ich in der Stadt/am Stadtrand oder auf dem Lande lebe, wo mögliche Alternativen sehr viel dünner gestreut sind als in den Ballungsräumen.

Urbane Mobilität

In Großstädten steht natürlich der öffentliche Nahverkehr an erster Stelle, dieser ist flächig vorhanden, günstig und auch hinsichtlich der Fahrzeiten meistens dem Auto deutlich überlegen. Trotzdem wächst die ÖPNV-Nutzung in den vergangenen Jahren zwar stetig, aber nur langsam, oftmals, weil er schon zu Hauptverkehrszeiten überlastet ist. Die Attraktivität liegt in einer engen Taktung der Verbindungen, Komfort (wie z.B. WLAN-Nutzung) und einer guten Möglichkeit, die „letzte Meile“ zwischen Wohnung und Haltestelle oder zwischen Haltestelle und Arbeitsstätte möglichst angenehm zu meistern. Doch selbst diese elementaren Punkte frustrieren oft: So

aktuell bei der Bahnverbindung zwischen Stuttgart und Karlsruhe, wo der Regionalverkehr seit einem Wechsel auf zwei private Zugbetreiber mit vielen Ausfällen, Verspätungen und nur teilweise funktionierenden Zügen einhergeht. In Wuppertal ist die Freude dagegen gerade groß: Dort fährt die weltbekannte Schwebelbahn wieder – nach neunmonatiger Pause wegen einer abgestürzten Stromschiene. 80.000 Fahrgäste pro Tag haben hier ihr ÖPNV-Transportmittel wieder zurückbekommen, mit dem die Staus nun wieder einfach überflogen werden können.

Unser Tipp: Beobachten Sie und probieren Sie einmal die neuen „letzte-Meile“-Angebote aus. Egal, ob das nun der neue Fahrservice MOIA in Hamburg (mit kleinen Elektro-Vans) oder das Angebot der viel diskutierten Leih-E-Scooter ist: Die „letzte Meile“ kann Spaß machen und senkt die Hürde zur ÖPNV-Nutzung. Bei mir am Bahnhof wird nun eine weitere Fahrradstation gebaut, in Mietboxen kann dort der Drahtesel sicher und trocken abgestellt werden. Gibt es auch solche Aktivitäten bei Ihnen um die Ecke? Einfach mal informieren und ausprobieren! Auch die Deutsche Bahn hat für den Ankunftsort einer längeren Bahnreise verschiedene Angebote, um direkt weiterzukommen: An größeren Bahnhöfen hat die Bahn-Tochter Flinkster³⁾ kleine Miet-PKW, zum Teil auch Elektroautos, stehen, die gemeinsam mit der Bahnfahrt gebucht werden können. In 50 Städten stehen insgesamt 10.000 Miet-Fahrräder von der Bahn-Tochter „Call a bike“ bereit.

PKW in Haushalten	43 Mio.
Fahrräder	73 Mio.
Pedelecs / Ebikes	4 Mio.
Zurückgelegte Wege pro Tag	3,2 Mrd. km
Auto-Anteil aller km	75%
Tagesstrecke pro Person	39 km
PKW-Fahrten über 100 km	1%
Anteil der fahrenden PKW zu Spitzenzeiten	<10 %

Quelle: Studie „Mobilität in Deutschland 2017“

Tabelle 1: Eckdaten der Mobilität



Bild 2: Paris: Eine Schnellstraße wird zum Stadtstrand

Und mit der so genannten „City“-Funktion ist in Fernverkehr-Fahrkarten der Nahverkehr am Zielort z.B. zum Hotel oder zur Verwandtschaft schon kostenlos dabei.

Aufteilung des Verkehrsraums

Eine wichtige Forderung ist, dass die Diskussion, die derzeit bei uns zur Aufteilung des Verkehrsraums geführt wird, rasch weitergeht und dann zur Umsetzung gebracht wird. Werden von politischer Seite weniger Autos in der Stadt gefordert, muss von den Kommunen auch mehr Verkehrsraum für Fußgänger, Radfahrer, E-Scooter und Sharing-Fahrzeuge zur Verfügung gestellt werden. Die Forderungen zum Radverkehr sind dabei klar und nicht übertrieben: Übersichtliche Kreuzungen und breite, zum Überholen geeignete Radwege oder -spuren, die auch bei Dunkelheit und Nässe sicher befahren werden können und möglichst gegen Zuparken gesichert sind. Mit einer möglichst geradlinigen Streckenführung ohne Schikanen wird ein schnelles Vorankommen erleichtert. Einfache Wahrheiten, die leider bei einigen Stadtplanern – auch in aktuellen Projekten – noch nicht angekommen sind.

Anders in Paris: Dort wurde eine zweispurige Schnellstraße am Seine-Ufer, auf der zuvor 43.000 Autos am Tag fuhren, gesperrt: Rasenstreifen wurden angelegt, Fußgänger und Radfahrer nutzen die Trasse, im Sommer wird mit Sand und Liegestühlen ein Stadtstrand-Flair erzeugt. Frankfurt prüft ähnliches derzeit am Nordufer des Mains.

Mobilität auf dem Land

Auf dem Land oder in Kleinstädten fehlen die Alternativangebote, die Hürden zur Nutzung neuer Mobilitätslösungen sind oft hoch. Wo bleiben eigentlich die E-Scooter und E-Bike-Sharing-Angebote, mit denen man nach dem Dorffest auch in der Nacht noch nach Hause

kommt? Doch es geht voran: Auch in ländlichen Gebieten wie in Südbaden, dem Landkreis Göppingen oder im Emsland bauen Sharing-Anbieter den Verleih von E-Autos, E-Bikes und E-Scootern aus. Wer selten ein Fahrzeug braucht, kann hier das eigene Auto einsparen und gleichzeitig ökologisch unterwegs sein.

Es liegt viel Verantwortung bei Staat, Land und der Kommune, um eine deutliche Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs für die 16 Mio. Bürger im ländlichen Raum zu erreichen. Laut einer aktuellen Studie des Verkehrsministeriums¹⁾ werden dort 84 Prozent der Strecken mit dem Auto bewältigt, der ÖPNV spielt nur eine geringe Rolle mit 12 Prozent. Vielleicht in einem ersten Schritt eine Pendelbus-Anbindung bis tief in die Nacht zu großen Veranstaltungen in der nächsten Gemeinde? Oder ein langfristiges Vorgehen wie in Karlsruhe: Der dortige Verkehrsverbund war in den letzten Jahren erfolgreich mit Anbindung vieler umliegender Ortschaften an die Schiene. Das Konzept dabei: Haltestellen wurden nicht nur im Ortskern gebaut, sondern auch bei Schulzentren und in Gewerbegebieten, eine massive Werbung bei den Betrieben für Jobtickets folgte. Und siehe da: Der Nahverkehr wird von Pendlern gut angenommen, die letzte Meile wird einfach zu Fuß zurückgelegt.

Ansonsten bleibt für den Einzelnen oftmals nur die Nutzung von Fahrgemeinschaften oder das Fahrrad oder E-Bike für die Kurzstrecke zum Geschäft oder Supermarkt. Auch auf kurzen Strecken lohnt sich der Fahrrad-Einsatz: In seinem Buch „Copenhagenize“ hat Mikael Colville-Anderson die gesellschaftlichen Kosten im Vergleich Auto-Fahrrad berechnet und gezeigt, dass ein Auto-km gesamtgesellschaftlich 89 Cent kostet, ein Fahrrad-km dagegen ein Plus von 26 Cent bringt. Das entsteht vor allem durch Einsparung, Fitness und geringere Gesundheitskosten.

Und immer wieder die Frage: Muss diese Fahrt wirklich sein, oder reicht es auch, wenn ich den Brief erst übermorgen zur Post bringe, wenn sowieso der Großeinkauf ansteht? Verkehrswende umsetzen heißt auch, unnötigen Fahrten zu reduzieren. Und noch ein Gedanke, auch für diejenigen, die vielleicht schon seit längerer Zeit ihr eigenes Verkehrsverhalten beobachten und optimieren: Blicken Sie über den Tellerrand Ihrer Auto-km hinweg: Wenn Sie Kilometer sparen, indem Sie nicht zur Pizzeria fahren, sondern den Lieferdienst bemühen, spielen Sie damit bei der Verkehrswende nicht mit. Der kleine Klick im Online-Shop „in einer Lieferung gemeinsam versenden“ dagegen schon, spart er doch die Zustellung mehrerer Einzelpakete.

Und zuletzt noch ein Hinweis an alle politisch oder unternehmerisch Verantwortliche mit Bezug zum Verkehrsbe- reich: Fragen Sie sich, was Sie in Ihrem Bereich tun können. Sind Sie bei einem Verkehrsverbund tätig? In etlichen Verkehrsverbänden ist die Mitnahme eines E-Bikes oder E-Scooters nach Beförderungsbedingungen verboten, das muss geändert werden! Sie sind Filialleiter im Supermarkt? Dann erstellen Sie einen neuer Fahrrad-Abstellplatz, in den auch breite Radreifen reinpassen und der am besten überdacht ist, gerne mit Solarmodulen. Sie arbeiten im Bundesfinanzministerium? Steuerlich ist seit kurzem das Laden von E-Bikes beim Arbeitgeber erleichtert worden, doch für E-Scooter nicht – das könnten Sie ändern. Das waren nur einige der vielen kleinen Verbesserungen, die noch an ganz vielen Orten fehlen, um die Verkehrswende im Kleinen einfach und attraktiv zu machen.

Fazit: Das persönliche Verkehrsverhalten einmal mit monatlichen Kilometer-Angaben aufzuschreiben und Alternativangebote einmal auszuprobieren ist nur eine ganz kleine Hürde. Ob der Umstieg vom Auto auf den ÖPNV oder das E-Bike als Pendler dann gelingt, hängt oftmals von den Randbedingungen ab, die derzeit vielerorts verbessert werden.

Fußnoten

- 1) Studie „Mobilität in Deutschland 2017“: www.mobilitaet-in-deutschland.de/publikationen2017.html
- 2) Reisen in den Zeiten des Klimawandels, SONNENENERGIE 2|19
- 3) www.flinkster.de

ZUM AUTOR:

► Jörg Sutter

sutter@dgs.de