

Wege zur nachhaltigen Mobilität



Stefan Flaig, stellv. Landesvorsitzender • KMV Ludwigsburg 7. März 2024

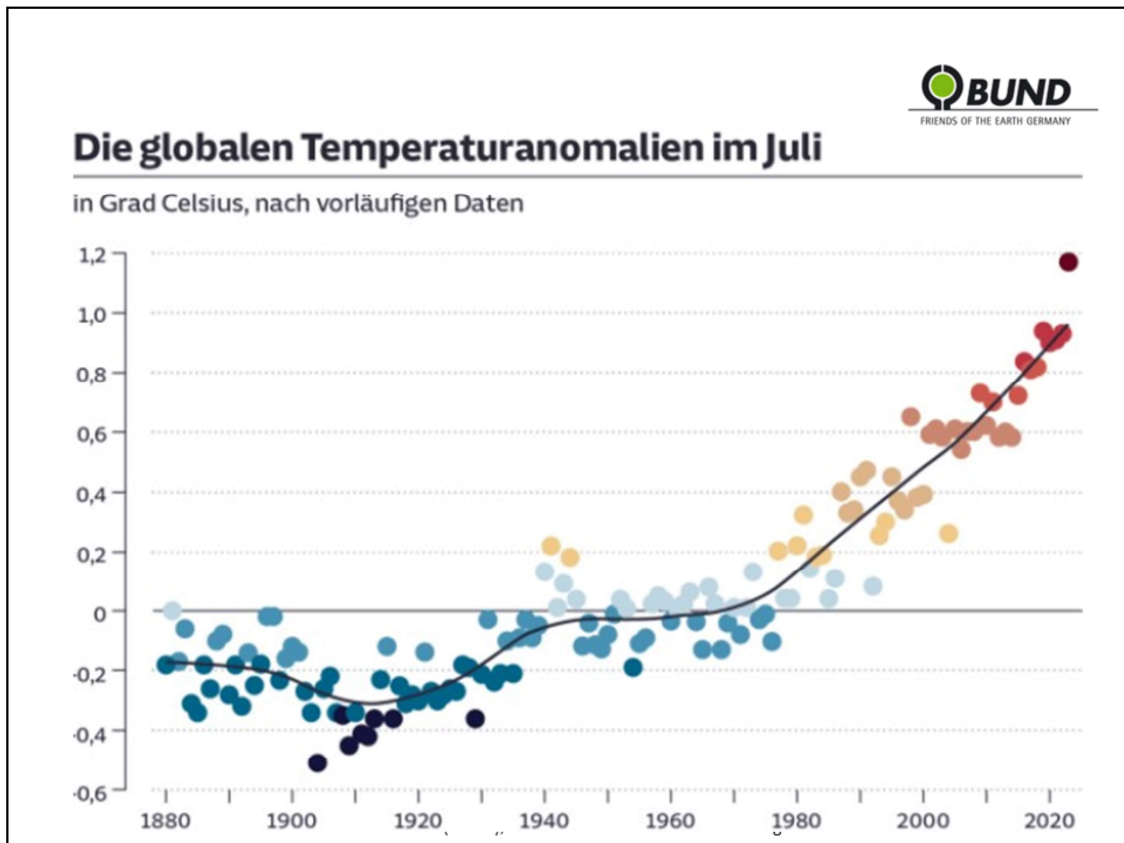


Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Landesverband Baden-Württemberg e.V. • www.bund-bawue.de

Ich denke, wir sind uns beim Ziel der Klimaneutralität alle einig. Das kommt auch durch den Pariser Vertrag, Ziele der EU, des Bundes und des Landes sowie Gesetze wie das KSG zum Ausdruck.

Unsere Vorstellungen der Wege dahin, insbesondere die notwendigen Maßnahmen, unterscheiden sich aber beträchtlich.

Wenn wir vom Ziel her denken, ist die entscheidende Frage: Wie werden wir bis 2045 klimaneutral?



2023 gab es weltweit die heißesten Sommermonate seit Beginn der Wetteraufzeichnungen. Die Klimakrise ist bereits da, wie auch das Ahrtal und die zunehmende Zahl an Hitzetoten beweisen.

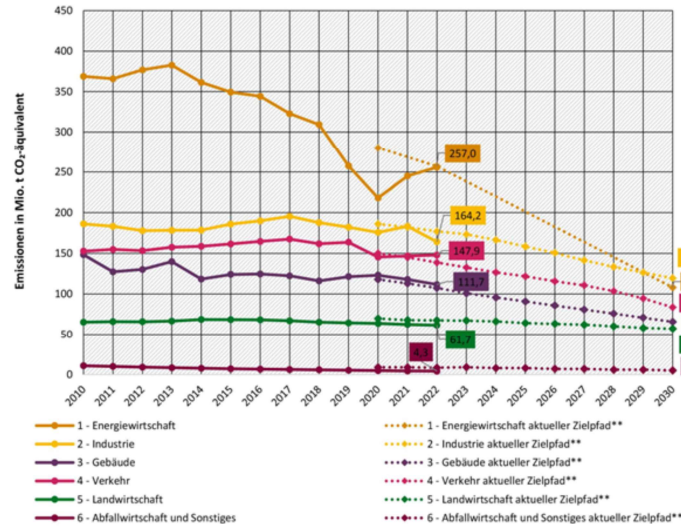
Der Verkehr, besonders der Straßenverkehr, trägt einen erheblichen Teil dazu bei. In BW verursacht er knapp 30 % der CO₂-Emissionen.

Nicht zu vergessen der Ressourcen- und Flächenverbrauch oder das Artensterben, zu denen der Verkehr ebenfalls beiträgt.

Entwicklung der THG-Emissionen

- Trotz BVerfG + KSG praktisch keine Fortschritte bei der Verringerung der THG-Emissionen im Verkehrssektor

Entwicklung und Zielerreichung der Treibhausgasemissionen in Deutschland
in der Abgrenzung der Sektoren des Klimaschutzgesetzes (KSG)



* Die Aufteilung der Emissionen weicht von der UN-Berichterstattung ab, die Gesamtemissionen sind identisch
** entsprechend der Novelle des Bundes-KSG vom 12.05.2021, Jahre 2022-2030 angepasst an Über- & Unterschreitungen

Quelle: Umweltbundesamt 10.03.2023

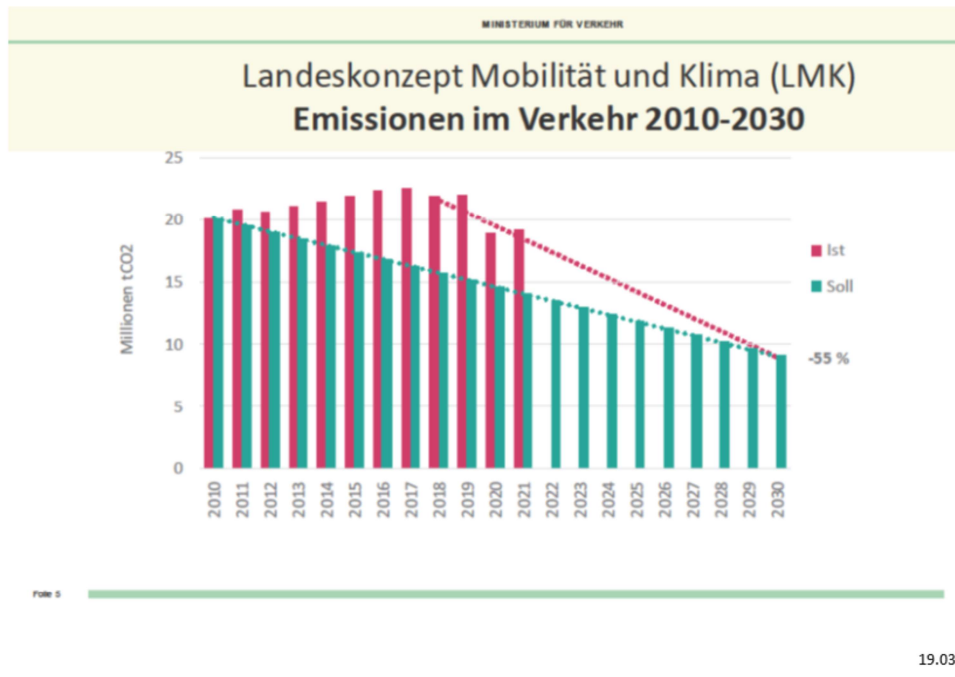
Bund für Umwelt und Naturschutz Deur

Sie sehen hier die Zielvorgaben des KSG: Im Verkehr (rot) müssen wir von 148 Mio. t THG in 2021 auf 85 Mio. t Ende 2030 runter. Quelle + Grafik: UBA

Doch in 2022 hatten wir bereits wieder 148 Mio. t – trotz hoher Spritpreise und 9-€-Ticket – und es dürften nach KSG nur 139 Mio. t sein!

Wir haben viele Zielvorgaben und Gesetze, aber wir kommen nicht entscheidend voran. Erst am 4. Oktober 2023 hat die Bundesregierung diese Ziele wieder aufgeweicht, indem ein viel zu schwaches Klimaschutzprogramm beschlossen wurde, das sogar der Bundesrechnungshof als zu schwach kritisiert.

Ziel der Landesregierung



Das Land BaWü hat seine Ziele im Verkehr zwar nochmals verschärft: von knapp 20 Mio. t THG in 2021 auf unter 10 Mio. t Ende 2030.

Doch wie können die THG in nur 7 Jahren halbiert werden?

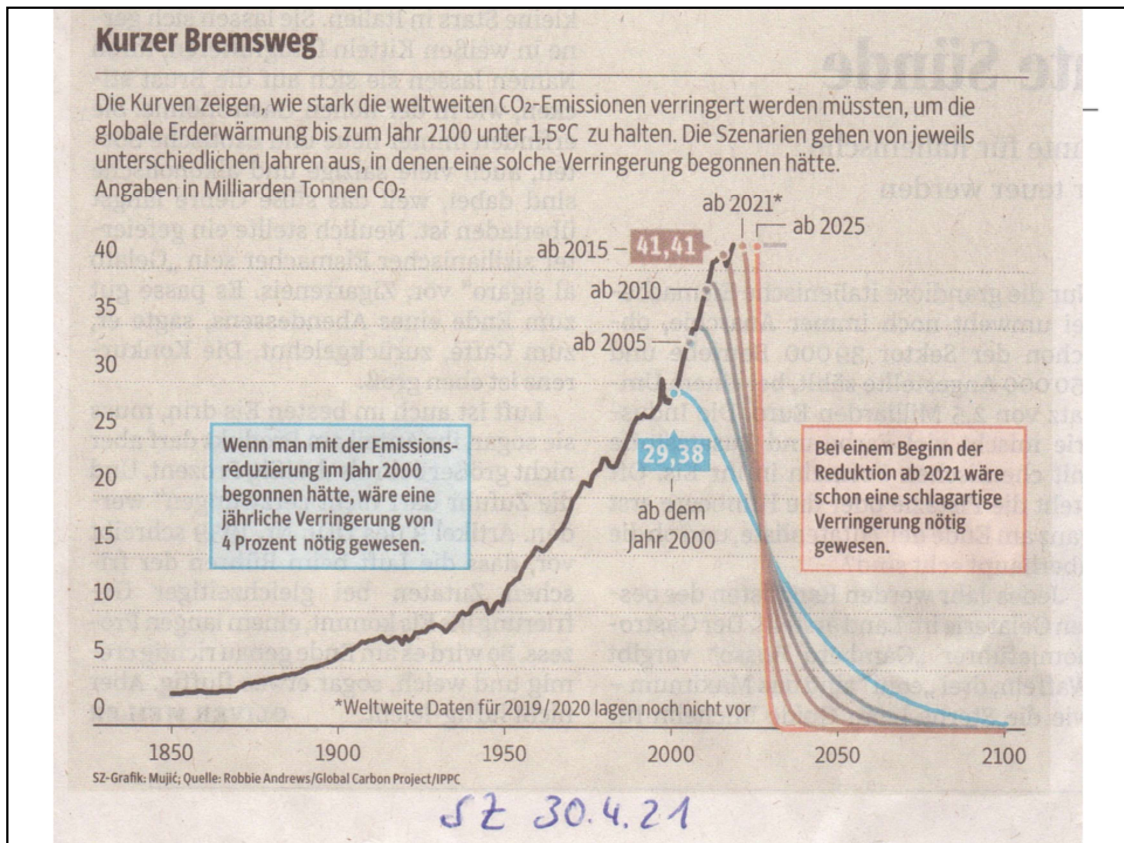
Die Landesregierung setzt nach meinem Eindruck fast ausschließlich auf den Ausbau des Umweltverbunds, die E-Mobilität und auf höhere Preise (z.B. CO₂-Abgabe der Bundesregierung). Das wird keinesfalls ausreichen.

Ziel: nachhaltige Verkehrsstruktur



Bild Haarlem, Niederlande, 2023, ca. 165.000 EW

Die meisten Menschen in D sind wohl von der Notwendigkeit des Klimaschutzes überzeugt. Ich glaube auch, dass Viele den hier abgebildeten nachhaltigen Verkehr begrüßen würden – im Gegensatz zur heutigen Stau- und Stress-Situation. Entscheidend ist der Weg zum Ziel, sprich die Wirksamkeit der Maßnahmen zwischen dem Status Quo und den Zielen.

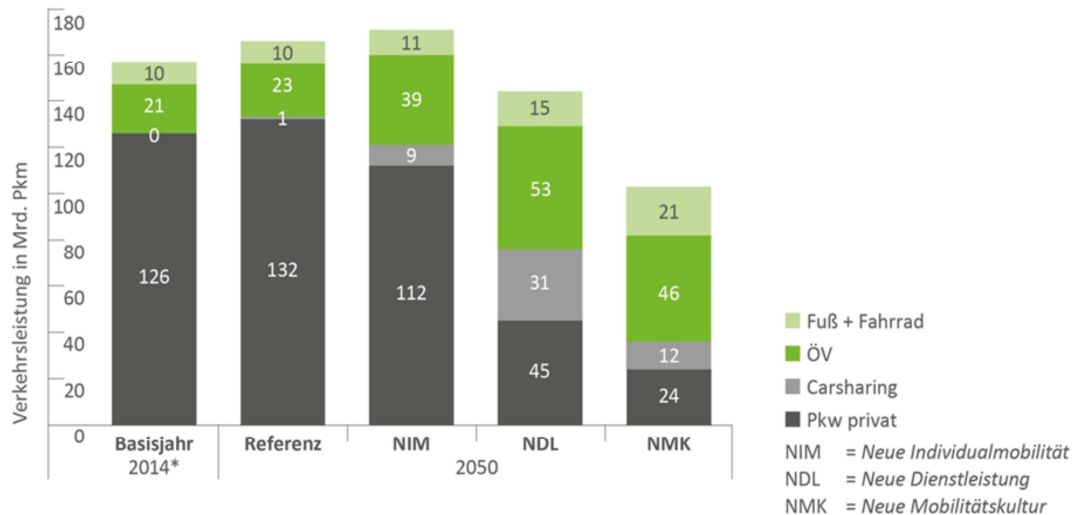


Grafik aus der Süddeutschen vom April 2021: Je länger wir mit wirksamen Maßnahmen warten, desto härter müssen sie sein!

Welche Maßnahmen sind dafür nötig?

Reicht die E-Mobilität aus?

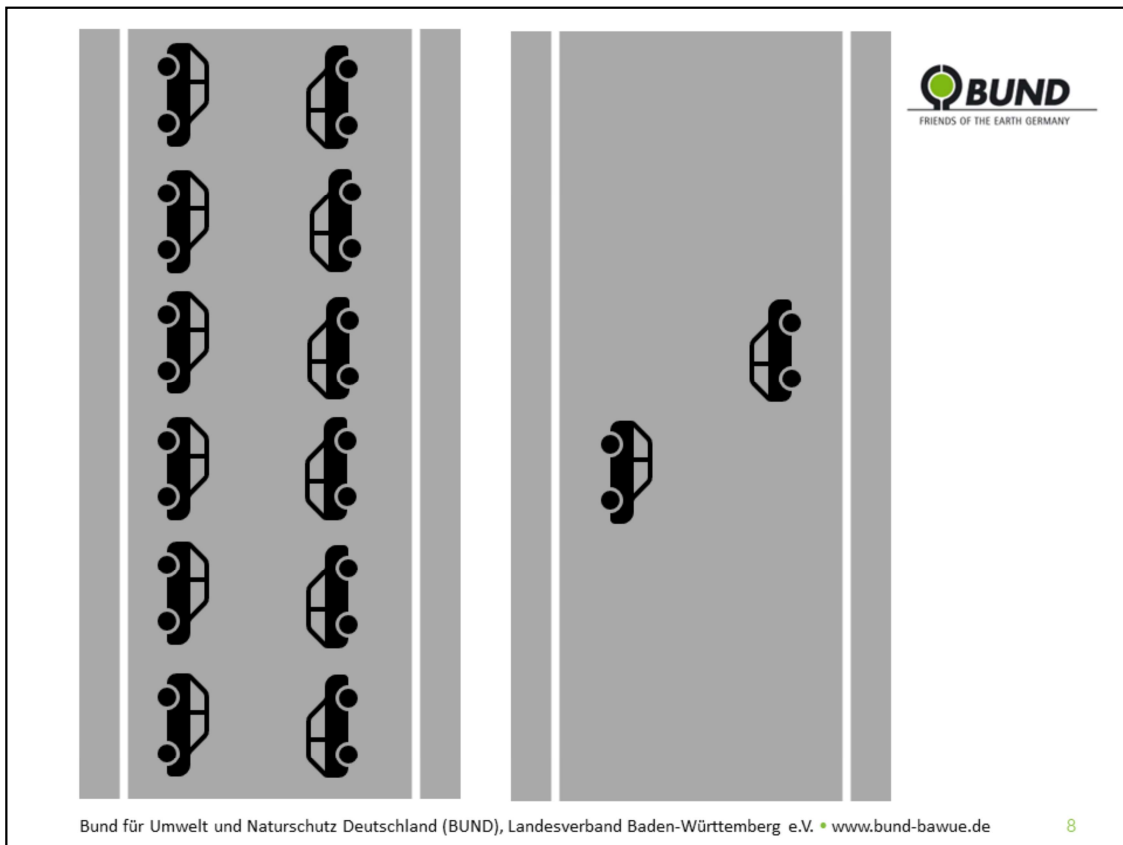
- Politik und Industrie setzen fast nur auf erneuerbare Antriebe, vor allem E-Mobile, die die Verbrenner 1 zu 1 ersetzen sollen.
- Studie Mobiles BaWü zeigt, dass das nicht ausreicht:



Die Studie „Mobiles BW“ von 2017 macht dazu eindeutige Aussagen: Nur eine „Neue Mobilitätskultur“ (NMK) ist laut Studie in der Lage, Ziele wie Paris annähernd zu erreichen.

Selbst wenn alle E-Fahrzeuge wären, muss demnach die Verkehrsleistung (gefahren Kilometer) um ca. 70 Prozent reduziert werden, die Zahl der Fahrzeuge um 83 Prozent auf ein Sechstel. Und das war vor der Zielverschärfung bei EU, Deutschland und BW, die Klimaneutralität früher zu erreichen.

Fakt ist: Der MIV muss schnell und deutlich weniger werden! Die Frage ist: wie?



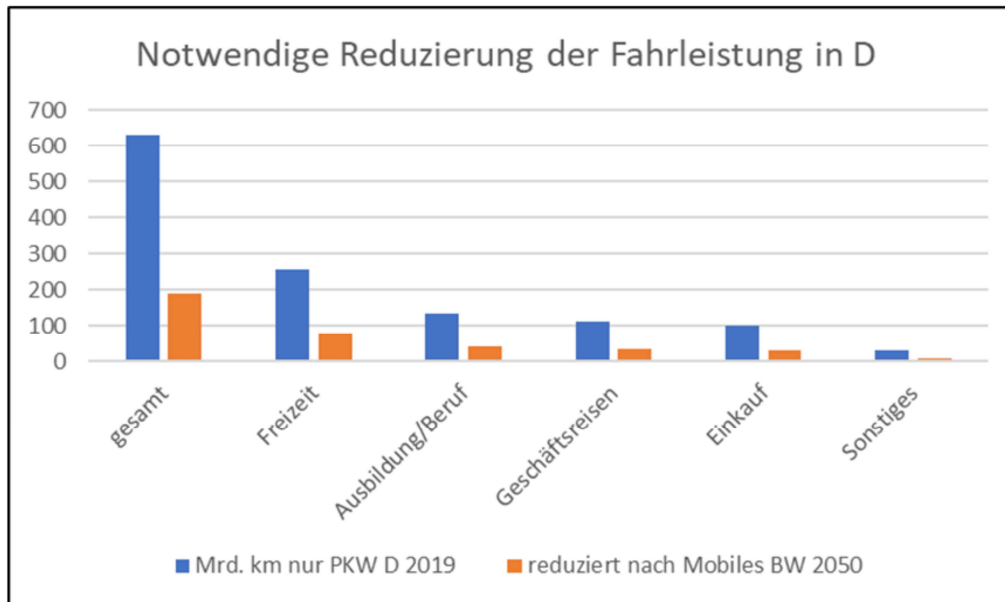
Winfried Kretschmann sagte 2011 kurz nach seiner Wahl zum MP: „Weniger Autos sind besser als mehr!“ Danach gab es einen „shitstorm“, und er hat diese wissenschaftlich richtige Aussage leider nie wiederholt, er handelt sogar dagegen.

Die selbstgebastelte Grafik soll veranschaulichen, was ein Sechstel der Fahrzeuge bedeutet. Das heißt: nur noch 1,1 Mio. PKW in BW statt wie heute 6,8. Das hat auch Auswirkungen auf die Zahl der Ladestationen, die wir heute planen. Stellen Sie sich das in Ihrer Ortsdurchfahrt oder auf jeder anderen beliebigen Straße vor.

Nochmals: Selbst bei 100% E-Mobilen müssen wir dieses Ziel erreichen, auch wenn Ihnen das heute noch völlig utopisch erscheint. Dann braucht es aber auch keinerlei Straßenneu- oder –ausbau mehr. Für den KFZ-Verkehr der Zukunft reichen die vorhandenen Straßen mehr als aus.

Weniger ist mehr!

- Ohne Suffizienz sind die Ziele nicht erreichbar!



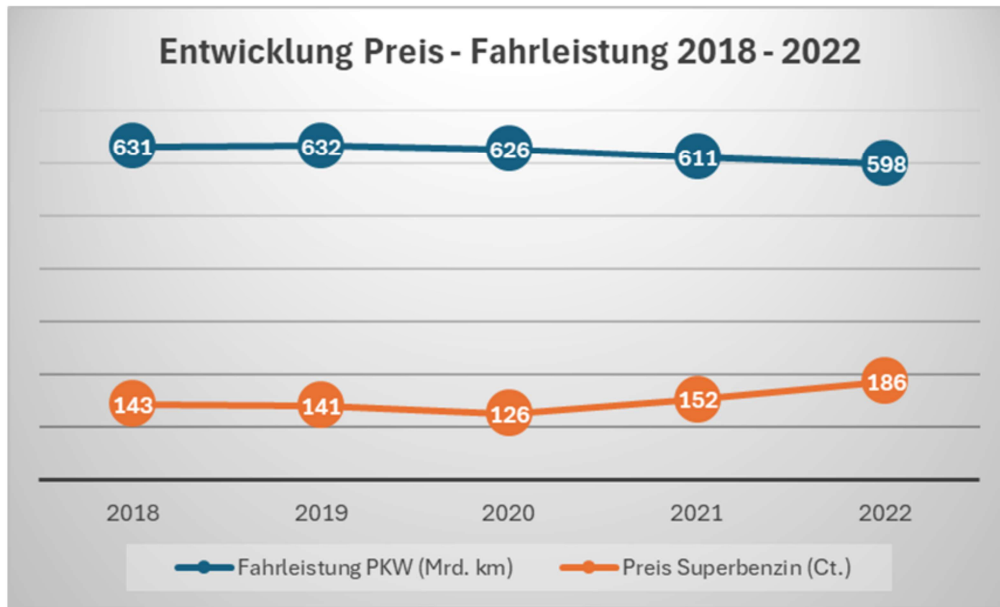
Gleiches gilt für die weiteren konkreten Reduzierungsziele, also die 70% weniger Fahrleistung, hier auf die verschiedenen Verkehrsbedarfe übertragen. Statt 15.000 km pro Person nur noch 4.500.

Auch das erscheint utopisch, doch Fakt ist: Wir kommen nicht drum herum, wenn wir die heute sogar noch schärferen Ziele einhalten wollen!

Wir brauchen FFK: weniger Fahrzeuge, weniger Fahrten, weniger Kilometer! Und das geht nicht ohne Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung / Suffizienz.

Wie weniger MIV?

- weniger Autos durch höhere Kosten?



Damit weniger Kilometer gefahren werden, werden immer wieder höhere Sprit- und andere Kosten wie Parkgebühren, PKW-Maut oder sogar City-Maut vorgeschlagen.

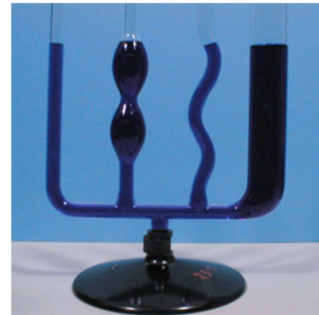
Höhere Kosten sind zwar verursachergerecht und sollten deshalb auch grundsätzlich eingeführt werden. Aber sie erreichen nicht die Reduzierung, die wir bis in 20 Jahren brauchen.

Ich habe die Entwicklung der Benzinpreise und der PKW-Fahrleistung in D in der Grafik dargestellt (Quellen: KBA, UBA): Trotz deutlich gestiegener Preise beim Tanken, sank die Fahrleistung nur gering! Von 2018 bis 2022 ging die Fahrleistung um 5,2 % zurück, obwohl der Benzinpreis um 30 % anstieg. Von 2021 auf 2022 wird das noch deutlicher: Der Preis stieg im Mittel um 27 % an, die Fahrleistung sank aber nur um 2%. Das reicht nicht einmal im Ansatz, um die Klimaziele zu erreichen.

Außerdem sind Instrumente wie höhere Parkgebühren oder City-Maut unsozial: Die Reichen mit den dicken Autos können weiterhin parken oder in die Stadt fahren, die weniger Begüterten nicht. Mehr dazu gleich.

Wie kommen wir dann zum Ziel?

- Reicht der Ausbau des Umweltverbunds?
- Umsteigen ist richtig, aber „modal split“ ist entscheidend!



Modal Split in der Region Stuttgart	1995	2017
zu Fuß	22%	23%
Fahrrad	7%	7%
ÖPNV	13%	12%
MIV	58%	58%

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Landesverband Baden-Württemberg e.V. • www.bund-bawue.de

11

Wie erreichen wir also die Reduzierung des MIV? Verkehrswege müssen kürzer und weniger werden. Der MIV muss auf ÖPNV, Fahrräder und Fußwege verlagert werden. Aber wie? Reicht der Ausbau des Umweltverbunds?

In der Region Stuttgart stieg die absolute Zahl der Fahrgäste mit dem ÖPNV zwischen den Jahren 1995 und 2017 um 46% (von 261 Mio. auf 382 Mio.). Der modal split, also das Verhältnis der Verkehrsträger zueinander, hat sich aber nicht verändert, nur die Gesamtverkehrsleistung hat zugenommen. Der modal split muss sich also ändern, nur den Umweltverbund auszubauen, vergrößert nur den Gesamtverkehr!

Die Verkehrswissenschaft hat schon seit langem und vielfach bewiesen: Verkehr verhält sich wie Wasser in kommunizierenden Röhren. Das bedeutet, dass wir für eine nachhaltige Veränderung des modal split die unerwünschte Röhre stopfen müssen, sprich: den MIV beschränken.

„Push“-Maßnahmen sind nötig

- Kein Straßenausbau oder -neubau mehr
- Entschleunigung: Tempo 30 innerorts
- Besetzungsgrad im Auto erhöhen
- Parkraum reduzieren
- Priorität für Fuß- und Radverkehr



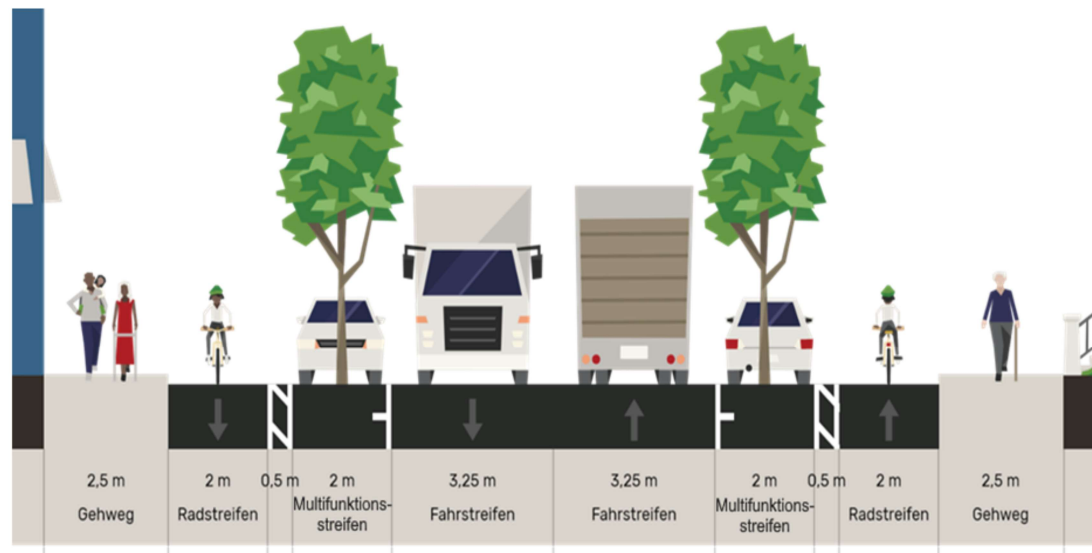
Der MIV muss für eine effektive Verlagerung unattraktiver werden, dafür braucht es sogenannte Push-Maßnahmen. Hier eine kleine Auswahl von schnell umzusetzenden Maßnahmen.

- Neue und größere Straßen produzieren zusätzlichen Verkehr (induziert). Deshalb kann es keinen positiven „Klimacheck“ geben. Nach internationalen Forschungen erzeugt 1% mehr Straßenfläche etwa 1% zusätzlichen Verkehr. Wenn also eine Straße ganz neu gebaut wie bei einer Ortsumfahrung, so kann man auch von einer Verdoppelung des Verkehrs ausgehen.
- Mitfahrer-Apps zur Genüge vorhanden, aber kritische Masse fehlt. Einfahrtsverbot in Großstädte für weniger als 2 Personen.
- Parkplätze teurer machen reicht nicht und ist unsozial. 30% des innerstädtischen MIV in München sind Parksuchverkehr.
- Fußverkehr z.B. an Ampeln, Kreuzungen, Querungen priorisieren, Kreuzungen sicherer machen.

Verkehrsgerechtigkeit herstellen



Straßen von außen nach innen umwidmen



Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Landesverband Baden-Württemberg e.V. • www.bund-bawue.de

13

Mittelfristig mehr Platz für selbstaktive Mobilität – vorhandenen Straßenraum umverteilen

Durch diese und weitere Maßnahmen ergibt sich eine win-win-win-Situation: Weniger MIV, mehr Fahrräder und Fußgänger, fast kein zusätzlicher Flächenverbrauch.

(Der BUND hat rund 70 Maßnahmen in einem nicht abschließenden Katalog zusammengetragen: https://www.bund-bawue.de/fileadmin/bawue/Dokumente/Themen/Mobilitaet/BUND_Katalog_push-Massnahmen_Verkehr.pdf)

Entweder wir geben die Ziele auf (z.B. den Vertrag von Paris kündigen) und ignorieren die Gesetze. Dann sollten wir das auch öffentlich sagen (politische Ehrlichkeit). Oder wir müssen SOFORT wirksame Maßnahmen zur Reduzierung des MIV kommunizieren + umsetzen (Stichwort: Verkehrsvermeidung, Suffizienz). Die Kommunen spielen hier eine tragende Rolle.

Die nötigen Maßnahmen und Konzepte sind alle vorhanden, ihre Umsetzung ist allerdings nicht populär. Deshalb ist viel Überzeugungsarbeit notwendig. Dabei sollten möglichst alle Entscheidungstragenden mitmachen.

Weitere „Sofortmaßnahmen“

- Grüne Welle für den Rad- und Fußverkehr
- Strikte Durchsetzung des Verbots Gehwegparken
- Baustellen immer durchgängig für Fußgänger halten
- Durchgehendes Radwegenetz innerorts



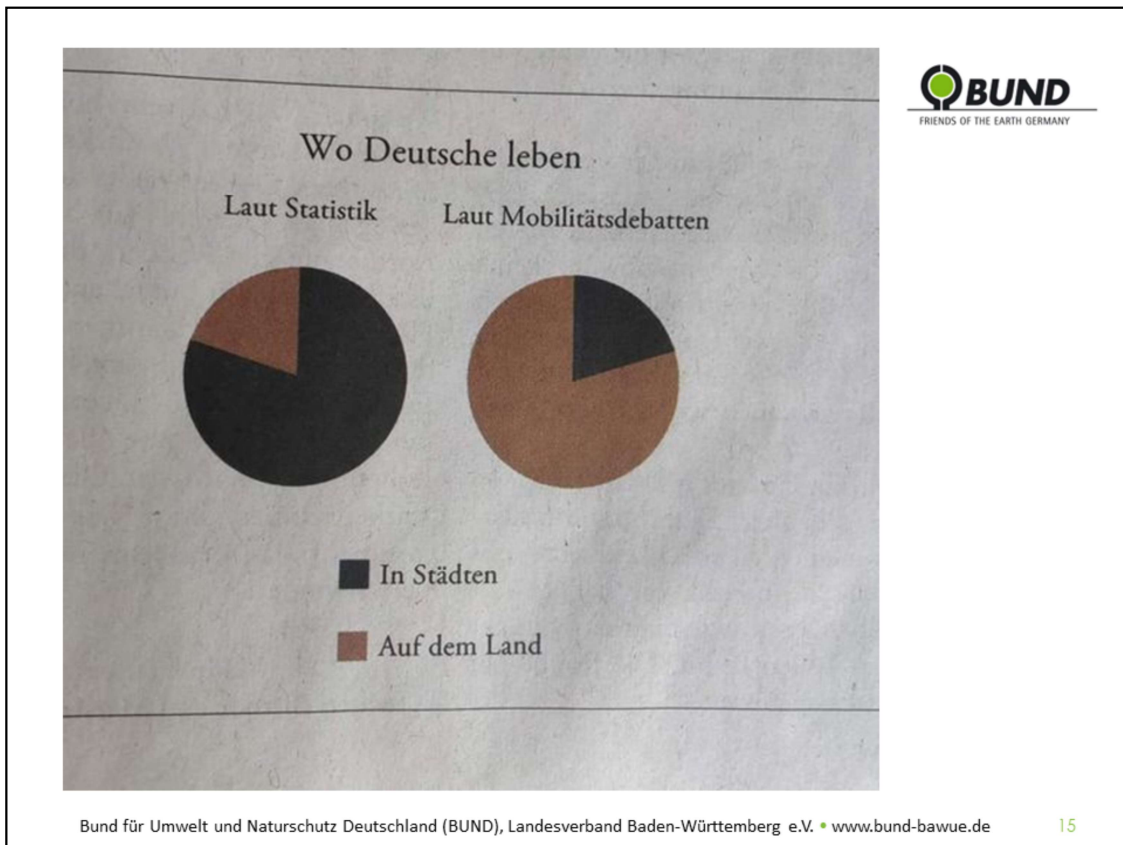
Foto: Philipp Buchholz



Foto: Christoph Ozasek

Radwege sicher auf eigener Spur einrichten, nicht als Schutzstreifen, z.B. durch deutliche Markierungen oder Poller

Benachteiligung von Fußgänger an Baustellen abschaffen, im Zweifel Straße auf 1 Spur (mit Ampel) verengen.



Selbstverständlich darf man auch die Pull-Maßnahmen nicht vergessen, also z.B. die Verbesserung des Öffentlichen Verkehrs, insbesondere im ländlichen Raum.

Meist wird dieses Argument aber als Totschlagargument missbraucht (siehe Grafik), nach dem Motto: „Solange der ÖPNV nicht super ausgebaut ist, solange kann ich auch nicht umsteigen.“

Tatsache ist, dass schätzungsweise 80% der Menschen in BW in einem Ballungsraum mit gut ausgebautem ÖV-Angebot wohnen. Von mir aus können die Menschen auf dem Land gerne weiterhin mit dem Auto fahren, aber eben nur bis zum nächsten Bahnhof an der Grenze des Ballungsraums. Im Ballungsraum ist das Angebot heute schon ziemlich gut (wenn auch immer noch verbesserungswürdig), da müssen die Push-Maßnahmen so schnell wie möglich umgesetzt werden.

Fazit: keine Verkehrswende ohne „Push“



- FFK: weniger Fahrzeuge, Fahrten, Kilometer
- Das geht nachweislich nur mit „Push“, Angebot („Pull“) und Appelle reichen nicht
- Verkehrsgerechtigkeit für Fuß- + Radverkehr
- Problem sind nicht fehlende Erkenntnisse, sondern die demokratische Umsetzung
- „Schere im Kopf“ abschaffen: Mobilität ist NICHT gleich Automobilität
- => **Kommunikation auf allen Ebenen**

- Nochmals: Wenn wir Klimaziele und andere Nachhaltigkeitsziele noch erreichen wollen, dann MUSS der MIV schnell reduziert werden. An diesem wissenschaftlich belegten Fakt kommt niemand vorbei.
- Selbstverständlich braucht es auch einen weiteren Ausbau des ÖV. Es ist aber ebenfalls bewiesen, dass das allein nicht reicht.
- Entscheidende Frage: Wie überzeuge ich die Menschen, dass sie solche unpopulären Maßnahmen mittragen?
- Wir müssen bei uns anfangen, damit wir nicht mehr denken: „Die Parkplätze brauchen wir doch!“ oder „Die Autos dürfen doch wegen dem zusätzlichen Zebrastreifen nicht länger im Stau stehen!“
- Das neue Denken, dass wir mit der Verkehrswende alle gewinnen, müssen wir in die Köpfe weiterer Menschen und insbesondere der Entscheidungsträger bringen. Weniger ist mehr = Suffizienz!
- Es gibt hier kein „sowohl-als-auch“ mehr, sondern nur noch ein „entweder-oder“: Entweder wir machen so weiter wie bisher, dann verfehlen wir alle Nachhaltigkeitsziele und spätestens unsere Nachkommen müssen es ausbaden oder wir fangen sofort mit der Mobilitätswende an.

Ihre Fragen bitte



<https://www.youtube.com/watch?v=nqF9chK05YM>

(Böhmermann)