

Elektroverkehr in Städten

Wie man es richtig machen sollte

Das Maximum der weltweiten Erdölförderung („Peak Oil“) ist überschritten. Gleichzeitig muss auch der Verkehrsbereich mehr zum Klimaschutz beitragen. Daher sollten alle Verkehre und Verkehrsträger – auch in den Städten und Gemeinden – alternative Antriebsformen einsetzen. Eine weitgehende Unabhängigkeit des Verkehrs von fossilen Energieträgern (Stein- und Braunkohle, Erdöl, Erdgas) ist das Ziel. Mit dem nationalen Entwicklungsplan Elektromobilität will die Bundesregierung die (individuelle) Elektromobilität fördern.

Klaus J. Beckmann

Eigentlich ist der positiv besetzte Begriff „Elektromobilität“ falsch. Er soll nicht Beweglichkeit und Teilhabemöglichkeiten („Mobilität“) bezeichnen, sondern deren physische Realisierung als Verkehr. Besser wäre demnach der Begriff „Elektroverkehr“. Außerdem wird der falsche Eindruck erweckt, dass dies eine völlig neue Antriebsform sei. Vielmehr wird bis zu 25% des städtischen Personenverkehrs und damit mehr als die Hälfte des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in elektrisch angetriebenen Fahrzeugen realisiert: mit O-Bussen, Straßen-, Stadt-, U- und S-Bahnen. Der Anteil im Personenfernverkehr beträgt 20% (Regionalbahnen, ICE, IC). Die Neuheit für den Personenverkehr liegt darin, dass der Energiespeicher – die „Batterie“ – im Fahrzeug mitfährt.

Deutsche Autoindustrie: Auf's falsche Pferd gesetzt?

Ein Blick auf den Weltmarkt zeigt, dass die deutsche Automobilindustrie bisher keine marktfähigen Produkte zu bieten hat. Wasserstoffmotoren und Brennstoffzelle haben den Durchbruch noch nicht geschafft. Andere Techniken wurden hierzulande lange als nicht marktfähig eingeschätzt. Stattdessen wurde die Batterieforschung vernachlässigt. Seit 2008 wurde aber zunehmend erkennbar, dass die USA, Frankreich, Japan, Korea, aber auch China einiges unternahmen, um batterie-elektrisch angetriebene Fahrzeuge oder Hybridfahrzeuge auf den Markt zu bringen. Doch nun soll Deutschland **Leitanbieter** wie auch **Leitmarkt der „post-fossilen (Auto-)Mobilität“** werden. Dafür werden erhebliche Anstrengungen un-

ternommen. Seit Mai 2010 gibt es die „Nationale Plattform Elektromobilität“. Hier arbeiten nun die einschlägigen Ministerien (BMVBS, BMWi, BMBF, BMU) mit Automobilindustrie, großen Stromversorgern, aber auch (zu wenigen) Vertretern der Städte und Gemeinden, der öffentlichen Verkehrsunternehmen und der Wissenschaft zusammen. Mehr Kommunen sollten mitarbeiten, um frühzeitig ihre Rahmenbedingungen und Handlungsmöglichkeiten einzubeziehen.

Folgende Antriebstechniken gibt es:

- Batterie-elektrisch betriebene Fahrzeuge (BEV),
- Batterie-elektrische Fahrzeuge mit Reichweitenverlängerung durch kleinen Verbrennungsmotor zur Ladung der Batterien (Range Extender, REEV),

- Hybrid-Fahrzeuge mit Elektro- und Verbrennungsmotor, der das Fahrzeug antreibt und die Batterie lädt (ohne Netzanbindung; HEV),
- Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge (mit teilweise externer Netzanbindung zur Ladung der Batterie; PHEV), aber auch
- energetisch optimierte verbrennungsmotorische Fahrzeuge (unter Vorgabe erhöhter Standards für CO₂-Emissionen: 130 g CO₂/km, 95 g, 75 g...),
- Fahrzeuge mit Brennstoffzellen und Elektromotor und
- Fahrzeuge mit Wasserstoffmotor.

Nach dem derzeitigen Erkenntnisstand dürften deutsche Produkte mit erkennbaren Produktionsziffern erst in den Jahren 2013/14 auf den Markt kommen. Das Ziel

Elektromobile Zukunft? Radikaler oder kontinuierlicher Innovationsprozess? Visionen?

Kommune und Elektromobilität: „Treibende“ oder „Getriebene“

<p>Kommune im Fokus externer Akteure</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Ansprüche des Bürgers ■ Bundespolitik, EU-Politik ■ Energieversorger ■ Verkehrsunternehmen ■ Wirtschaftsverkehr ■ Fahrrad- und Autoverleiher ■ lokale/regionale Automobilproduzenten 	<p>Kommune als Akteur</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ ÖPNV erweitert um intermodale Dienstleistungen (Rent-an-Electrocar) ■ Stärkung Intermodalität, Multimodalität und hybrider Fahrradverkehr ■ Stärkung des Prinzips „Benutzung“ (Leihfahrzeuge) ■ Stadtplanung und -gestaltung ■ Beschaffung (Fuhrpark) ■ Neue Märkte für kommunale Energieversorger
<p>Offene Fragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Neue Routinen der Verkehrsmittelnutzung? ■ Neue Nutzungsansprüche und -konflikte im öffentlichen Raum? ■ Neue Konkurrenz für den ÖPNV? Erweiterung des Einsatzbereiches ÖPNV? ■ Neue Perspektiven für die Leistungsangebote kommunaler EVU? 	



Gerne vergessen wird, dass es Elektroantriebe im öffentlichen Verkehr längst gibt

Foto: pixelio.de / Werner Linnemann

der Bundesregierung von einer Million Elektrofahrzeuge bis 2020 erscheint daher ambitioniert. Dabei dürften die Städte im weitesten Sinne technologie-offen sein. Aber auch sie stehen vor einer zentralen Herausforderung: Für einen nachhaltigen Beitrag zur CO₂-Reduktion darf nur (!) mit regenerativen Quellen erzeugter Strom für den Elektroverkehr eingesetzt werden (Zu den Rahmenbedingungen für die Städte vgl. Abbildung links).

Chancen für die Kommunen

Der verstärkte – und langfristig überwiegende – Einsatz von Elektroantrieben und von CO₂-emissionsarmen Verbrennungsmotoren im Personen- und Güterverkehr unterstützt die Städte bei ihrem engagierten Einsatz für den kommunalen Klimaschutz. Gleichzeitig kommt eine entsprechende Nachfrage nach Elektro-Fahrzeugen den Produktionsstandorten und entsprechenden Dienstleistern zugute.

Die Chancen der Städte, Regionen und Ballungsräume liegen aber vor allem darin, dass sie ihre städtischen und regionalen Verkehrssysteme grundlegend und zukunftsorientiert weiterentwickeln müssen. Das „Zeitalter der postfossilen Mobilität“ will ausgestaltet werden. Damit ließen sich vermeintlich „dirigistische“ Eingriffe wie Umweltzonen langfristig vermeiden. Diese stellen aber gerade für

die kurzfristige Phase der Markteinführung und für die mittelfristige Phase des „Markthochlaufs“ zentrale Instrumente der Förderung dar. So könnten Umweltzonen langfristig zu „Blauen Zonen“ weiterentwickelt werden, in die Elektrofahrzeuge und/oder Fahrzeuge mit unter Grenzwerten liegenden CO₂-Emissionen ohne Einschränkungen einfahren dürfen.

Eine verstärkte Elektromotorisierung von Personenkraftwagen, von Lieferfahrzeugen und – vielleicht zukünftig auch – von leichten und schweren Lastkraftwagen, aber vor allem auch von Zweirädern wie Motorrädern, Fahrrädern und Sonderfahrzeugen (etwa Pedelecs) reduziert in den Städten die Emissionen von CO₂, NO_x, C_nH_m, CO und Ruß/Partikel. Partiiell nimmt auch der Straßenverkehrslärm ab – jedoch nur in Koppelung mit Tempo 30. Weniger Schadstoff- und Lärmimmissionen verbessern die Umwelt-, Aufenthalts- und Lebensqualitäten in Städten erheblich.

Die Chancen für die Stadt- und Ballungsraumverkehre und für die Wirkungen auf Standortqualitäten und Stadtentwicklung sind ausgesprochen hoch! Antriebskräfte für eine Abwanderung ins Umland, die aus umweltbezogenen Mängeln des Wohnumfelds resultieren, werden möglicherweise deutlich reduziert, so dass die „Renaissance“ der Städte als

Wohnstandorte, als zukunftsorientierte Arbeitsstandorte, als hochwertige Handelsstandorte gestützt und verstärkt wird.

Gerade auch für Pendelverkehre im ländlichen Raum bieten Elektrofahrzeuge eine Chance, da auch dort die Weglängen überwiegend unter den Reichweiten der batterie-elektrischen Fahrzeuge von 120 bis 150 km liegen und an Quell- und Zielorten zumeist auf privaten Grundstücken Lademöglichkeiten verfügbar sind. Im Projekt „E-Aix: Elektromobiles Aachen“ der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung geförderten Modellregionen „Elektromobilität“ werden auch die Einsatzmöglichkeiten in ländlichen Regionen betrachtet.

Sind daher kritische Hinweise und die Benennung von Voraussetzungen und Anforderungen an den individuellen Elektroverkehr überhaupt vertretbar oder drücken sie nur eine rückwärtsgewandte Innovations skepsis aus?

Risiken für die Kommunen

Chancen für eine zukunftsfähige Weiterentwicklung der Gesamtverkehrssysteme in Städten durch einen verstärkten Elektroverkehr können sich insbesondere dann entfalten, wenn kontraproduktive Teilentwicklungen weitgehend vermieden oder abgeschwächt werden. Es sind dabei vor allem folgende Aspekte zu beachten:

Lärm: Nur mit sehr vielen elektrisch betriebenen Fahrzeugen wird es auf den Straßen merkbar leiser – ein Anteil von 10% ist lärmphysikalisch irrelevant für die Wahrnehmung. Parallel ist außerdem flächendeckendes Tempo 30 nötig. Fahren Pkw und Lkw schneller als 30 km/h, dominieren die Roll-/Walkgeräusche der Reifen sowie die Windgeräusche der Karosserie und der Aufbauten (z.B. Dachgepäckträger, Spiegel) die Motorgeräusche.

Sicherheit: Elektrofahräder oder Pedelecs sind nicht nur sehr leise, man kann mit ihnen auch deutlich schneller fahren. Beides bedeutet eine Zunahme von Unfallgefährdungen, wenn keine Ausstattung mit Geräuschgeneratoren und beispielsweise eine Drosselung der Geschwindigkeit für fahrrad-basierte Zweiräder erfolgt.

Flächenverbrauch: Angestrebte Flächensparziele auch im Straßenraum zu Gunsten attraktiver Nutzungen wie Aufenthalt, Spiel, Kommunikation, Gastro-

nomie, Konsum werden dann konterkariert, wenn verbrennungsmotorische Fahrzeuge lediglich 1:1 durch elektrisch betriebene Fahrzeuge ersetzt werden.

ÖPNV: Der vermehrte Einsatz von Elektro-Autos und -Fahrrädern macht dem ÖPNV Konkurrenz und schwächt dessen Wirtschaftlichkeit.

Ein Gesamtkonzept ist nötig

Daher muss der Elektroverkehr in ein nachhaltiges Gesamtverkehrssystem für Städte, Gemeinden, Ballungsräume und Regionen eingebettet sein (s. Box „Potenziale“). Dabei gilt:

- Fuß- und Radverkehr müssen uneingeschränkt weiter gefördert werden.
- „Hybride“ Zweiräder verbinden Muskelkraft mit einem batterie-getriebenen Elektromotor. Diese Potenziale von E-Bikes, Pedelecs und evtl. Segways sind für größere Entfernungsbereiche und bei „bewegter“ Topografie auszuschöpfen.
- Die Angebotsqualitäten des elektrisch betriebenen ÖPNVs sind zu erhalten und auszubauen – insbesondere für intermodale Nutzungen: Abstellmöglichkeiten für Elektroautos, Elektrofahräder oder Pedelecs an Haltestellen; Leihangebote von elektrisch betriebenen Fahrzeugen an Haltestellen. Außerdem kann in Einzelfällen das System O-Bus – eventuell in weiter entwickelter Form mit Elektrobussen und

induktiven Lademöglichkeiten – eine Renaissance erleben.

- Multimodales Verkehrsverhalten, d.h. situationsspezifische Verkehrsmittelwahl, muss ebenso gesichert und gefördert werden wie intermodale Verkehrsmittelkopplungen.
- Einsatz von Elektrofahrzeugen in öffentlichen oder semi-öffentlichen Fuhrparks (z.B. öffentlicher Träger/Unternehmen).

Vor allem aber müssen die folgenden Grundprinzipien des Verkehrsmiteinsatzes durch Haushalte und Unternehmen gestützt und weiterentwickelt werden:

Benutzen statt Besitzen von Personenkraftwagen: Leihwagen, Car-Sharing, Call-a-Bike, Car2go (Ulm, Hamburg);

Stadtauto statt Allroundauto: Spezifizierung des Fahrzeugbesitzes auf ein für den Haupteinsatzbereich optimiertes Fahrzeug.

Diese Entwicklung wird offenbar von einer sich graduell andeutenden veränderten Bewertung des Autos als Statussymbol gestützt. Aufgrund jüngster Befunde ist nicht auszuschließen, dass andere Konsumgüter wie Fernreisen, Markenkleidung oder das iPhone hinsichtlich der Statusqualität das Auto „überholen“. So sank zwischen 2002 und 2008 die Benutzung der motorisierten Fahrzeuge im Alltagsverkehr durch 18-30-Jährige (Daten der MiD).

Mittelfristig werden die Mehrkosten von Kauf und Betrieb privater Elektrofahrzeuge kaum durch geringere Energiekosten im Betrieb kompensiert werden können. Dies liegt insbesondere an den teuren Batterien, aber auch an deren hoher Alterungsgeschwindigkeit und geringen Rückkaufwerten. Käufer- wie Nutzerakzeptanz dürften daher stark gedämpft bleiben. Insofern wird es insbesondere darum gehen, kollektive Nutzer und finanzkräftige Pionier-Nutzer als Kunden und Nutzer zu erschließen: also Leihwagen- und Car-Sharing-Anbieter,

Liefer- und Service-Dienstleister, Dienstwagen u.Ä. Städte können mit ihren Fuhrparks eine Vorreiterrolle spielen.

Die Nutzer- und Käuferakzeptanz zu erhöhen, setzt eine besondere Zielgenauigkeit voraus. Das betrifft die Produkte wie auch die Rahmensetzungen für deren Einsatz. Noch gibt es keine belastbaren Informationen über Nutzergruppen und ihre Bedürfnisse. Sind es die Nutzer im Binnenverkehr der Städte – insbesondere bei intermodalen Wegeketten – oder die Liefer- und Serviceverkehre mit Wegeketten geringer Entfernung? Sind es die (Berufs-)Pendlers aus dem engeren und vor allem aus dem weiteren Umland der Großstädte und Ballungsräume? Sind es vor allem auch die derzeitigen und in Zukunft erweiterbaren Kreise der Zweiradnutzer?

Machen öffentliche Ladestationen Sinn?

Für die städtischen Verkehrssysteme können vor allem dann Risiken und Beeinträchtigungen entstehen, wenn kontraproduktive Wettbewerbsvorteile geschaffen werden: Brauchen wir überhaupt „öffentliche“ Ladestationen oder private Ladestationen im öffentlichen Straßenraum – mit eventuell gebührenfreier Sondernutzungserlaubnis und/oder ohne Konzessionsabgabe für die Ladestationen? Pendler aus dem Umland oder den Stadtrandbereichen haben zumeist Lademöglichkeiten auf dem Wohngrundstück. Dies gilt bei einem eigenen Stellplatz oder Tiefgaragenplatz selbst in hochverdichteten Wohnquartieren. In vielen Fällen wird es Lademöglichkeiten auf den Betriebsgrundstücken der Arbeitsplätze geben. Auch öffentliche oder private Parkhäuser, Kundenparkplätze und letztlich Tankstellen oder Pkw-Reparaturwerkstätten bieten private oder semi-private Lademöglichkeiten.

Was legitimiert eine mehrstündige Belegung von öffentlichen Parkplätzen im Straßenraum durch ladende Fahrzeuge, wenn gleichzeitig aus Knappheits- und Lenkungsgründen für Parkplätze Gebühren- bzw. Entgelte erhoben werden? Bedeutet das nicht einen unangemessenen und bestreitbaren Teil-Entzug des Gemeingebrauchs?

Müssen daher nicht Ladestationen vorrangig auf privaten Grundstücken (Wohnungen, Arbeitsplätze, Einkaufs- oder Freizeitlegenheiten) oder in privatwirt-

☞ **potenziale**

Postfossile Mobilität und nachhaltige Stadtentwicklung

- Reduktion lokaler Emissionen
- Stärkung Nahraum-Erreichbarkeit
- Erhaltung/Erweiterung der Teilnahmechancen im Nahbereich
- Stärkung der Stadt- und Ortsteilzentren
- Siedlungsentwicklung an ÖV-Achsen
- Förderung von Stadtraumqualitäten und städtischen Umweltqualitäten
- Stützung der Innenentwicklung, Erhaltung „verträglicher“ Dichten, kompakter Strukturen und Förderung von Mischung
- Re-Urbanisierung, „Renaissance der Städte“
- Synergetische Wechselwirkungen von „Stärkung Nahraum“ und „postfossiler Mobilität“

schaftlicher Hand (Tankstellen, Reparaturwerkstätten, private Parkhäuser) angestrebt werden? Hier gibt es noch viel Diskussionsbedarf über Begünstigungen und Benachteiligungen.

Offensichtlich werden zumindest kurz- und mittelfristig keine oder nur wenige Ladestationen im öffentlichen Raum zwingend benötigt und damit kaum Skaleneffekte erzielt und Netzausbauten gerechtfertigt. In der Konsequenz ergibt sich die Erwartungshaltung, dass sich die Städte – eventuell mit ihren stadt-eigenen Versorgungsunternehmen – um die Bereitstellung von Ladepunkten im öffentlichen Raum kümmern könnten bzw. sollten. Wenn offensichtlich eine Refinanzierung der Infrastruktur aus Entgelten nur schwer möglich ist, ist vor dem Hintergrund der Haushaltslage der Kommunen – mit Ausnahme von Pilotvorhaben und nach genauer Überprüfung – eine kommunale Finanzierung sehr in Frage zu stellen. Dies gilt umso mehr, als der finanzielle Nachholbedarf gerade für die Erhaltung und Erneuerung städtischer Verkehrsanlagen (Straßen, Brücken, Tunnel) erheblich ist (vgl. Reidenbach u.a. 2008) und die Mittel nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ab 2013 noch risikobehafteter und nur noch zeitlich befristet zur Verfügung stehen.

Elektro-Autos auf der Busspur?

Besondere Zweifel sind bei den weiteren diskutierten nicht-monetären Anreizen angebracht. Dies gilt insbesondere für die Mitnutzung von Busspuren durch Elektrofahrzeuge. Hier könnten sehr schnell die angestrebten Effekte der Bus-Beschleunigung, insbesondere aber der Sicherung der Zuverlässigkeit und Anschluss-sicherheit für Busse obsolet werden. Vor- oder Nachlaufzeiten von Grünphasen der Ampeln sollen eigentlich Busse als „Pulkführer“ wegen der hohen Fahrgastanzahl begünstigen. Das könnte bei viel Individualverkehr auf der Busspur ins Gegenteil umschlagen, wenn Busse z.B. zusätzlich eine volle Umlaufzeit warten müssen.

Was müssen die Städte tun?

Zentrale Anforderung an die Städte ist es, Rahmenbedingungen für Elektromobilität/Elektroverkehr zu schaffen, die die Beiträge für die Gestaltung einer postfossilen Mobilität ausschöpfen, dabei aber

gleichzeitig eine neue städtische Mobilitätskultur mit den Elementen „Benutzen statt Besitzen“, „Intermodalität“ und „Multimodalität“ fördern. Dies setzt zum einen eine Einordnung in die kommunalen bzw. regionalen Gesamtverkehrskonzepte voraus. Zum anderen müssen geeignete Informations- und Kommunikationsprozesse bei frühzeitigen verkehrsrelevanten Entscheidungen der Verkehrsteilnehmer beginnen, nämlich schon bei einer verkehrsvermeidenden oder verkehrsaufwandsmindernden Wahl von Wohnstandorten und Tätigkeitsstandorten (z.B. Wohnstandortwahlberatung).

Um die Entlastungspotentiale des Elektroverkehrs auszuschöpfen, ist vor allem auch mehr Strom aus regenerativen Energiequellen einzuspeisen, worauf die Städte und Gemeinden zumindest teilweise Einfluss nehmen können. Im schienen-gebundenen elektrisch betriebenen Verkehr (Straßen-/Stadtbahnen, U-Bahnen usw.) sind die Einsatzmöglichkeiten von Rückspeisungssystemen der Bremsenergie zu erweitern. Gleichzeitig ist der Wiederaufbau von O-Bus-Systemen dort zu prüfen, wo der ÖPNV in Städten durch verbrennungsmotorisch betriebene Busse erfolgt – möglicherweise mit Systemalternativen wie Hybrid- oder Erdgasbussen, batterieelektrisch betriebenen (Quartiers-)Bussen oder auch Bussen mit Wasserstoffmotoren. Entscheidend ist, dass die Systemvarianten in ökonomischen, ökologischen wie auch städtebaulichen Gesamtbilanzen überzeugen können.

An Stadtstraßen werden vielfältige Funktionsanforderungen gestellt: Sie dienen verschiedenen Verkehrsmitteln, Aufenthalt, Kommunikation, Spiel oder Gastronomie und sollten auch noch Gestaltungsqualitäten aufweisen. Daher ist eine bevorzugte Unterbringung von Elektrofahr-

zeugen und von in hochverdichteten Wohnquartieren erforderlich werdenden Ladestationen kritisch zu prüfen.

Hierzu wie auch zur Erkundung der Nutzungsprofile und der Nutzerkreise, zur Analyse der Zahlungsbereitschaft wie auch zur Entwicklung lokaler Einsatzkonzepte und -bedingungen können die Modellprojekte des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in den acht Modellregionen einen wichtigen Beitrag leisten („Elektromobilität in Modellregionen“). Auch können in diesem Rahmen planungs- und baurechtliche Bedingungen ebenso wie wege- und verkehrsrechtliche Aspekte vertieft geklärt und mögliche Novellierungsbedarfe der Rechtsgrundlagen (BauGB, LBauO'en, Straßen- und Wegegesetze, StVO usw.) identifiziert werden.

Ausblick

Anstoß- und Förderwirkungen für Grundlagen- und Anwendungsforschung wie auch für anwendungsnahe Entwicklung sind im Bereich der post-fossilen Mobilität, insbesondere des Elektroverkehrs, unverzichtbar. Damit werden Chancen für einen industrie- und wirtschaftspolitischen wie auch umweltpolitischen Nutzen (CO₂-Reduktion, Schadstoffreduktion, evtl. Lärmreduktion) eröffnet. Bei angemessener Einbindung und unter Beachtung orts-/regionsspezifischer Bedingungen der Verkehrssystemgestaltung können auch erhebliche erwünschte Effekte für den Stadt- und Ballungsraumverkehr sowie für die Lebensqualitäten in den Städten erreicht werden (s. Box Handlungsfeld). Dazu müssen aber kontraproduktive Effekte (Unfälle; Behinderung von Bussen; Parkraumbelastung usw.) und zusätzliche finanzielle Belastungen der Städte und Gemeinden

handlungsfeld

Integrierter Einsatz von Elektrofahrzeugen

- Erweiterung der Einsatzbereiche von Fahrrädern (erweiterte Entfernungsbereiche und topographische Einsatzbereiche)
- Einsatz im ÖPNV (konventionelle Busse, Quartiersbusse, Rufbusse, Bürgerbusse, O-Busse)
- Einsatz in Kombinations- und Leihformen („Rent-a-Pedelec“, „Rent-a-Elektro-Car“, Kombinationsangebote mit ÖV, Car-Sharing)
- Effizienter Einsatz bei Flottennutzern (Servicedienste, kommunale Fahrzeugparks, usw.)

kontrolliert und vermieden werden. Insgesamt erfordert die Integration des „privaten“ Elektroverkehrs einen Paradigmenwechsel der städtischen bzw. regionalen Gesamtverkehrskonzepte und der lokalen „Mobilitätskultur“.

„Postfossile Mobilität“ und räumliche Entwicklungen der Städte und Regionen können synergetische Effekte entfalten,

wenn der Einsatz elektrischer Antriebe integraler Bestandteil zukunftsfähiger Gesamtverkehrskonzepte ist und Handlungsoptionen für eine Renaissance der Städte („Innenentwicklung“, „Stadtqualitäten“) ausgeschöpft werden.

Weiterführende Literatur:

Nationaler Entwicklungsplan Elektromobilität der Bundesregierung (www.bmwi.de)

Zwischenbericht der Nationalen Plattform Elektromobilität (www.bmvbs.de)

Reidenbach, Michael; Tilman Bracher; Busso Grabow; Stefan Schneider und Antje Seidel-Schulze: Investitionsrückstand und Investitionsbedarf der Kommunen. Ausmaß, Ursachen, Folgen und Strategien, Berlin 2008 (Edition Difu – Stadt Forschung Praxis, Bd.4)

☞ Prof. Dr.-Ing. Klaus J. Beckmann ist wissenschaftlicher Direktor und Geschäftsführer des Deutschen Institutes für Urbanistik (DIFU).

☞ **service**

Aufsätze

Bläser, Daniel u.a.: **Mobilität anders denken. E-Mobilität: Herausforderung Steckdose oder mehr**, in: PlanetIn 6/10, S. 48ff, www.srl.de

Brunsing, Jürgen: **Kommunaler Klimaschutz und Verkehr – wichtiger Bestandteil oder Alibifunktion?**, in: Verkehrszeichen 4/10, S. 4ff, www.verkehrszeichen-online.de

Hofreiter, Toni / Schmidhuber, Anna: **Verbindungen schaffen – Verkehrsnetz und Biotopvernetzung**, in: Mobilologisch! 4/10, S. 38ff, www.mobilologisch.de

Schwab, Arndt: **Straßengestaltung aus Fußgängersicht – Was leisten Shared Space, Begegnungszonen und Verkehrsberuhigte Bereiche?**, in: Verkehrszeichen 2/10, S. 14ff, www.verkehrszeichen-online.de

Bücher und Broschüren

Bechtler, Cornelius, u.a. (Hg.): **Shared Space. Beispiele und Argumente für lebendige öffentliche Räume**, Bielefeld 2010, 216 S., ISBN 978-3-9803641-7-1, www.akp-redaktion.de

Fachausschuss Radverkehr von ADFC und SRL: **Fahrradparken im öffentlichen Raum**, Positionspapier, November 2010, 7 S., www.adfc.de, Pfad: Verkehr & Recht, Radverkehr gestalten, Fahrradparken

Deutscher Landkreistag: **Verkehrs(infrastruktur)politische Kernforderungen der Landkreise**, Schriftenreihe Band 92, Berlin 2010, 24 S., www.landkreistag.de

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (Hg.): **Nachhaltiger Nahverkehr/ Sustainable Public Transport**, Beiträge des ÖPNV zum Umwelt- und Klima-

schutz, Düsseldorf 2010, 2 Bände, dt./engl., 880 S., ISBN 978-3-87094-686-9, www.alba-publikation.de

Links

www.christine-kamm.de/bahnpendlerboard: Dieses Internet-Angebot der Augsburger Grünen-MdL ist nicht nur eine Klagemauer für genervte Zugreisende, sondern nach AKP-Informationen auch eine Informationsquelle für die zuständige Bayerische Eisenbahngesellschaft. Eine nachahmenswerte Aktion für Kommunen und Regionen, die Druck auf ihre Nahverkehrsanbieter machen müssen.

www.cleanvehicle.eu: Das Portal der EU-Kommission will Beschaffern dabei helfen, die Richtlinien der Europäischen Direktive für umweltfreundliche Fahrzeuge umzusetzen. Hier gibt es Infos über die unterschiedlichsten Fahrzeugmodelle, vom Pkw bis zum Bus.

Anträge und Anfragen

Fraktion GAL Bamberg: **Kopf an – Motor aus ... und Füße in die Pedale. Zwölf Anträge für ein fahrradfreundliches Bamberg**, www.gal.bamberg.de/Aktuell/2010-11-GAL-Antrag-Radverkehr.pdf

Fraktion B'90/Grüne, Dortmund: **Flüsterasphalt**, www.gruene-dortmund.de/fraktion, Pfad: Grüne Politik/ Anfragen

Fraktion Grüne Liste, Erlangen: **Meldeplattform Radverkehr**, www.gl-erlangen.de, Pfad: Stadtratsanträge

Fraktion Junges Freiburg/Die Grünen: **Anfrage zum „grünen“ Asphalt**, www.jf-gruene.de (12.1.11)

Fraktion B'90/Grüne, Fürth: **Radfahren in der Fußgängerzone während der Lieferzeiten**, www.gruene-fuerth.de/stadtratsfraktion, Pfad: Anträge 2010 (5.10.10)

Fraktion B'90/Grüne, Göttingen: **Anfrage Gestaltungskonzept für Radver-**

kehrswege, www.gruene-goettingen.de/stadtratsfraktion, Pfad: Anträge, Anfragen, Initiativen (4.11.10)

Fraktion B'90/Grüne, Ingolstadt: **Neue Asphaltrecycling-Verfahren bei Straßenerneuerung**, www.gruene-ingolstadt.de, Pfad: Anträge Stadtrat (17.1.10)

Fraktion B'90/Grüne, Karlsruhe: **Konzept für den Ausbau von barrierefreien Haltestellen**, www1.karlsruhe.de/Gemeinderat/Gruene-Fraktion, Pfad: Anträge (27.4.10)

Fraktion B'90/Grüne, Karlsruhe: **Illegales Parken auf Geh- und Radwegen**, www1.karlsruhe.de/Gemeinderat/Gruene-Fraktion, Pfad: Anfragen (19.10.10)

Fraktion B'90/Grüne, Krefeld: **Städtischer Fuhrpark**, www.krefeld.de/gruene, Pfad: Anträge (2.2.11)

Fraktion B'90/Grüne, Leipzig: **Einsatz von lärmindernden Fahrbahnbelägen**, www.gruene-fraktion-leipzig.de, Pfad: Anträge, Anfragen, Initiativen/Anfragen/ 2010 (17.3.10)

Fraktion B'90/Grüne, Mannheim: **Ausweisung einer Fahrradstraße**, www.gig-mannheim.de, Pfad: Aktuelles/ Anträge (13.12.10)

Fraktion B'90/Grüne, Mainz: **Mobilitätsmanagement der Stadt**, www.gruene-mainz.de, Pfad: Stadtratsfraktion/ Anträge (30.6.10)

Fraktion B'90/Grüne, Kreis München: **Durchführung von Spritsparkursen**, www.gruene-ml.de, Pfad: Initiativen (12.7.10)

Fraktion B'90/Grüne, Saarbrücken: **Stellplatzmanagement auf Flächen im Eigentum der Stadt**, www.gruene-fraktion-sb.de, Pfad: Anträge (19.8.10)

Fraktion B'90/Grüne, Verband Region Stuttgart: **Ladestationen Elektrofahrzeuge**, www.gruene-vrs.de, Pfad: Anträge/Reden (15.10.10)

Interview mit Dr. Axel Friedrich

Alle reden vom Elektroauto...

...und unser Gesprächspartner Dr. Axel Friedrich auch, notgedrungen: Denn der renommierte Umweltperte gehört zu den wenigen Mahnern inmitten der Elektroauto-Euphorie.

AKP: Alle reden vom Elektroauto, reden wir zunächst von seinen Batterien: Derzeit sind sie noch nicht leistungsfähig genug, um weite Strecken zu fahren. Was sollten wir noch über die Akkus wissen?

Axel Friedrich: Dass die verfügbare Antriebsenergie nicht unabhängig von der Umgebungstemperatur ist. Im Winter führt dies zu Problemen, zumal der heute erreichte Pkw-Komfort selbstverständlich auch eine Heizung einschließt.

Der Energieverbrauch von Komfortelementen wie Fensterheber oder Scheibenheizung spielt für die Verbrennungsmotoren mit leistungsstarkem Generator – der „Lichtmaschine“ – für die Reichweite keine Rolle. Wenn kein Verbrennungsmotor vorhanden ist, wie beim „reinen“ Elektroauto, werden die Zusatzfunktionen sehr sorgfältig optimiert und ggf. auch entfallen müssen, um die Fahrfunktionen – Beschleunigung, Geschwindigkeit und Reichweite – nicht zu gefährden.

AKP: Das klingt nicht so, als ob das Elektroauto den Benzin- oder Diesel-Pkw in naher Zukunft ablösen wird.

Axel Friedrich: Bereits bei der Einführung des Smart ist das durchaus rationale Argument, dass die meisten Fahrten im Auto allein oder höchstens zu zweit zurückgelegt werden, erheblich überschätzt worden. Der Absatz konnte nie die Erwartungen erfüllen. Es ist nach wie vor ein Zweit- oder Drittauto.

Auf das Elektroauto übertragen bedeutet dies: Das Argument, dass die meist nur sehr kurzen Fahrstrecken die begrenzten Reichweiten des Batterieautos relativieren, überzeugt möglicherweise nur wenige Käufer. Selbst wenn sie nur fünf-

mal im Jahr größere Fahrstrecken zurücklegen, für welche man einen Wagen mit Verbrennungsmotor benötigt, können diese fünf Fahrten die Entscheidung gegen das Batterieauto prägen.

AKP: Das Elektroauto als Zweitwagen bringt uns Kommunalis ja nicht wirklich weiter, macht womöglich sogar dem



Auch diese Antriebsart löst keine Verkehrsprobleme

Foto: pixelio.de / Beelze

ÖPNV Konkurrenz. Bringt es wenigstens 'was für den Klimaschutz?

Axel Friedrich: Im Gegensatz zu Verbrennungsmotoren stoßen Elektromotoren tatsächlich keine Schadstoffe aus, daher werden sie häufig als Null-Emissions-Fahrzeuge bezeichnet. Ehrlich wäre es allerdings, sie „Anderswo-Emissions-Fahrzeuge“ zu nennen. Entscheidend für den Klimaschutz ist die Gesamtbilanz aller Emissionen in der Produkt- und Nutzungskette, also einschließlich der energetischen und fahrzeugtechnischen Vorleistungen. Spricht man von „Null-Emissionen“ bei der Fahrzeugnutzung, dann gilt dies auch für Elektro-Autos erst dann, wenn der gesamte Strom im Netz emissionsfrei erzeugt wird. Auch die Herstel-

lungsemissionen dürfen nicht vergessen werden.

AKP: Bislang kann also das Elektroauto weder die Klimaschutz-Hoffnungen noch Verkaufs-Erwartungen erfüllen. Warum werfen sich Politik, Energieerzeuger und Autoindustrie dennoch so ins Zeug?

Axel Friedrich: Elektroautos sind der letzte verzweifelte Versuch, so weiter zu machen wie bisher. Das Denken ist, wir ersetzen den Benzin- oder Dieselmotor durch den Elektromotor und es geht weiter wie bisher. Die Probleme des Autos in der Stadt aber bleiben: Flächenverbrauch, Unfälle und Lärm. Die entscheidende Frage ist: Wem gehört der Platz in der Stadt, den Autos oder den Menschen?

AKP: Wie müsste ein Elektro-Antrieb eingesetzt werden, damit Sie und grün-alternative LokalpolitikerInnen zufrieden sein können?

Axel Friedrich: Straßenbahn, S-Bahn und O-Busse sind schon heute verfügbare Elektroantriebe mit sehr niedrigen Klimagasemissionen pro Personenkilometer. Dazu kommt noch das Elektrofahrrad. Das Auto, egal ob mit Verbrennungsmotor oder Elektroantrieb, sollte vor allem außerhalb der Städte eingesetzt werden.

AKP: Um den Brennstoffzellen-Antrieb ist es ruhig geworden; Biokraftstoffe haben in den Regenwäldern ihre Unschuld verloren. Was werden wir in zehn, fünfzehn Jahren über das Elektroauto denken?

Axel Friedrich: Wenn es nicht gelingt, den Energieverbrauch

der Pkw drastisch zu verringern, und das geht nur über verringerte Fahrzeuggewichte zunächst bei Benzin- und Dieselfahrzeugen, hat das Elektroauto auch in den nächsten 20 Jahren keine Chance.

AKP: Vielen Dank für das Interview!

Literatur

Friedrich, Axel / Petersen, Rudolf: Der Beitrag des Elektroautos zum Klimaschutz – Wunsch und Realität, Studie i.A. der Linken im EU-Parlament, 2009, www.dielinke-europa.eu/article/6506.der-beitrag-des-elektroautos-zum-klimaschutz.html

➔ Dr. Axel Friedrich war fast 28 Jahre für das Umweltbundesamt tätig, von 1994 bis 2008 leitete er die Abteilung „Umwelt, Verkehr, Lärm“. Heute ist er freier Berater. axel.friedrich.berlin@googlemail.com

Die Fragen stellte Rita A. Herrmann (AKP-Redaktion).

Elektrisch-unterstützte Fahrräder

Statussymbol Pedelec

Die „Tübingen-macht-blau“-Kampagne legt den Schwerpunkt auf Motivation und Aufklärung. So bewirbt sie mit sichtbarem Erfolg elektrisch-unterstützte Fahrräder.

Bernd Schott

Trotz anspruchsvoller Topographie mit über 150 m Höhenunterschied werden im Tübinger Stadtgebiet bereits 25% der

Ben Testradelaktion mit der Uniklinik etwa fuhr der medizinische Direktor voran, denn Gesundheit, Klimaschutz und Radfahren gehören fest zusammen.



OB Boris Palmer mit seinem Pedelec vor dem Rathaus

Foto: Universitätsstadt Tübingen / Alexander Gonschior

Fahrten per Rad zurückgelegt. Die ca. 88.000 EinwohnerInnen zählende Universitätsstadt will noch mehr Menschen vom Auto aufs Fahrrad bringen. Konkretes Hilfsmittel sind die sog. Pedal Electric Cycles, bei denen man auch selbst in die Pedale treten muss – sonst kommt vom Elektromotor keine Leistung. Wie jeder Baustein des Tübinger Klimaschutzprogramms hat auch dieser vier Module:

1. Die Stadt setzt um, was sie von Dritten erhofft: Stadtverwaltung und kommunale Tochterunternehmen haben Pedelecs als Diensträder angeschafft; die Beschäftigten radeln vorbildhaft voran.

2. Die Stadt sucht Mitstreiter: Gemeinsam mit Fahrradhändlern und wechselnden Partnern – Klimatisch der Lokalen Agenda, Sparkasse oder große Arbeitgeber – lädt sie zur Probefahrt. Bei der gro-

ßen Testradelaktion mit der Uniklinik etwa fuhr der medizinische Direktor voran, denn Gesundheit, Klimaschutz und Radfahren gehören fest zusammen.

Wer in teilnehmenden Geschäften ein E-Bike oder Pedelec kauft und gleichzeitig zum swt-Ökostromtarif wechselt, bekommt 100 € von den Stadtwerken Tübingen. Das ist eine gelungene Verbindung zum Baustein „Verdopplung der Ökostromkunden“, die bisher 33 KundInnen nutzten.

3. Die Stadt mobilisiert mit Phantasie:

So nahm Oberbürgermeister Boris Palmer (Grüne) das erste Dienst-Pedelec der Verwaltung bei einer öffentlichen Testfahrt-Veranstaltung in der Innenstadt entgegen. Beim Klimatag konnte die Bevölkerung dann selbst im altherwürdigen Sitzungssaal des historischen Rathauses Proberunden drehen.

Öffentlichkeitswirksam schaffte der sportliche Oberbürgermeister Mitte 2009 seinen Dienstwagen ab und stieg auf ein Dienst-Pedelec um. Damit zeigt er:

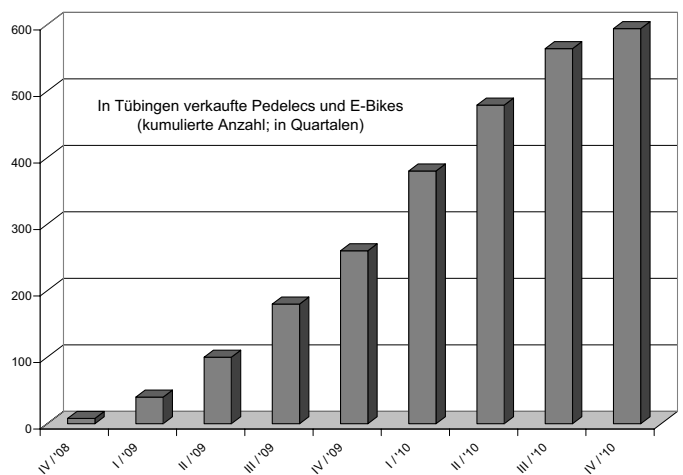
solche Räder sind nicht nur etwas für Menschen mit Handicap. Seither wird bei Außerhaus-Terminen demonstrativ der Akku als Symbol einer neuen Mobilität vom grünen OB präsentiert. Mit dem auffälligen Akku ist somit auf jedem Termin schon das erste Gesprächsthema gesetzt.

4. Die Stadt kontrolliert den Erfolg – öffentlich: Wegen Wettbewerbsbedenken melden zwar nur vier von zwölf Händlern ihre Verkaufszahlen. Dennoch wissen wir, dass sich die Zahl der Händler, die Pedelecs und E-Bikes im Sortiment haben, vervierfacht hat. Und in den letzten beiden Jahren sind in Tübingen gesichert über 600 Pedelecs und E-Bikes verkauft worden.

Ideeller statt finanzieller Einsatz

Das Projekt zeigt, wie eine Stadtverwaltung ohne großen finanziellen, aber mit großem ideellen Einsatz das Thema „Fahrrad“ in die öffentliche Diskussion bringen kann. Die Verwaltung hat ein lokales, themenspezifisches Netzwerk „pro Fahrrad“ (hier zum elektrisch-unterstützten) aufgebaut, das den kommunalen Klima- und Umweltschutz mit der Wirtschafts- sowie der Gesundheitsförderung wirkungsvoll verbindet. Das trägt zum Erfolg genauso bei wie das Sichtbarmachen einer neuen Mobilität auf Basis des Fahrrades: Ihre Förderung ist Chefsache. Damit ist dieses Projekt auf nahezu alle Kommunen, in denen ein Fahrradhändler vor Ort ist, problemlos übertragbar.

☞ Der Autor ist Leiter der Stabsstelle Umwelt- und Klimaschutz beim Oberbürgermeister der Universitätsstadt Tübingen und Projektleiter der Tübinger Klimaschutz-Offensive. Weitere Informationen unter www.tuebingen-macht-blau.de oder bernd.schott@tuebingen.de



Daten: Stadt Tübingen. Grafik: AKP / Sarina Haun

Plädoyer

Nehmen Sie das Steuer in die Hand, Frau Bürgermeisterin!

Auch wenn jedes einzelne innovative Projekt eine begrüßenswerte Sache ist – aus der Summe einzelner Verkehrsangebote entsteht noch lange kein stringentes und kohärentes Konzept. Für die beiden Autoren ist die traditionelle, in Sektoren denkende Verkehrsplanung Teil des Problems. Ihr Weckruf: Mobilitätsmanagement muss Chefsache werden.

Wolfgang Teubner / Holger Robrecht

Die Voraussetzungen könnten besser nicht sein! Die Nutzer der Zukunft sind bereit: Jugend- und Verkehrsstudien zeigen, dass Computer und Smartphone das Auto als Statussymbol ablösen. Die Anbieter von heute sind bereit: Erste Elektrofahrzeuge sind auf dem Markt, Car- und Bike-Sharing-Angebote entwickelt, Informationsportale eingerichtet, der öffentliche Nahverkehr energieeffizient und geräuscharm. Dann kann es ja los gehen mit dem nachhaltigen Stadtverkehr: Der Bürgermeister fährt mit dem Fahrrad ins Büro, die BürgerInnen steigen in das öffentliche Elektroauto oder die Straßenbahn an der nächsten Ecke – die Stadt bewegt sich leise, sparsam, aber schnell und günstig.

So weit die schöne Vorstellung! Jedoch, die Wirklichkeit hinkt weit hinterher. Der Bürgermeister fährt Auto. Die Ratsherren fahren Auto. Die BürgerInnen fahren – zumeist – Auto. Benzinfahrzeuge, wohlgemerkt. Der begnadete Rainald Grebe singt: „Ich möchte coole Dreadlocks tragen: warum mach ich's dann nicht?“ Es liegt am Kopf, möchte man rufen, und: der muss wollen!

In einer süddeutschen Großstadt, die zu Recht oder nicht für ihre Umwelt- und Lebensqualität gerühmt wird, möchte ein Car-Sharing-Anbieter dem viel-

gelobten Beispiel der Hansestadt Bremen folgen und das Autoteilen bekannter und leichter machen. Dazu braucht es Stellflächen an zentraler Stelle, leicht zugänglich, sichtbar, werbewirksam. Solche Flächen existieren, das Ansinnen kollidiert

allerdings mit dem Planungs- und Haushalts-Interesse, innerstädtische Filetstücke zu verwerten. Wir wissen nicht, ob diese schlussendlich zur Verfügung gestellt werden, das laufende Hin und Her ist aber der Rosetta-Stein, der Babel-

Fisch oder das Esperanto zum Verständnis städtischer Verkehrspolitik: Nach wie vor betreiben Städte und Gemeinden eben kein aktives Mobilitätsmanagement als Baustein einer nachhaltigen Stadtentwicklung.

Die alte Welt des Marlboro-Mannes

Stattdessen betreiben sie eine traditionelle Verkehrsplanung, sektoral und angebotsorientiert. Sie basiert auf Trenderwartungen, die von einer Mischung aus Autofixierung, Wirtschaftsförderung und der Erwartung ewig steigender Nutzerzahlen bestimmt sind, wertepreßigt vom Traum des Marlboro-Mannes. Nur, den gibt es nicht mehr. Die traditionelle Verkehrsplanung als angebotsorientierte Planung ist Teil des Problems und hat zu der beklagenswerten Verkehrssituation unserer städtebaulichen Wirklichkeit beigetragen. Frau Bürgermeisterin, möchten wir rufen, nehmen Sie das Steuer in die Hand! Machen Sie moderne Mobilität für eine nachhaltige Stadt zur Chefsache!



Das passiert, wenn man den Platz am Steuer nicht einnimmt

Foto: sxc.hu / Paparabbit

☞ **zurückgeblättert**

Verkehrsthemen in der AKP

2011

Verkehrsiniciativen: Luft & Lärm – Zwei Probleme lassen sich zusammen sinnvoller lösen, 1/11, S. 22

Hofreiter, Toni/Herzog, Rüdiger: Winterdienst: Salz ist ungesund, 1/11, S. 23

2010

Nachricht: Fahrrad-Parkplatznot an Bahnhöfen, 6/10, S. 11

Czekaj, Thomas: Waldschlösschen- und Mittelrheinbrücke: Politisch gewollt – planerisch sinnvoll? 6/10, S. 28ff

Nachricht: Parkkonzept im Stuttgarter Westen, 5/10, S. 10f

Verkehrsiniciativen: RiLSA – Neue Richtlinien für Ampeln, 5/10, S. 20

Hänel, Anja: VCD-Städtecheck Verkehrssicherheit – Nicht immer im grünen Bereich, 5/10, S. 26

Nachricht: Grünes Internetportal zur barrierefreien Mobilität, 4/10, S. 12

Jacobi, Dirk: Aussagekraft der polizeilichen Geschwindigkeitsmessungen: Schneller als die Polizei erlaubt?, 3/10, S. 52ff

Hofreiter, Toni: PBefG – Besitzstandswahrung oder mehr Transparenz? 2/10, S. 12

Verkehrsiniciativen: Senioren zu Fuss – Alltagsumwelt Hauptverkehrsstraße, 3/10, S. 22

Nachricht: Elektroautos – 100 Ökostrom-Ladestationen für München, 2/10, S. 8

Gillet, Elmar: Nahverkehr im Rhein-Erft-Kreis – Der Schwanz wackelt mit dem Hund, 2/10, S. 14

Mönninghoff, Hans: Umweltzone – Chaostage in Hannover, 2/10, S. 32f

Verkehrsiniciativen: Von Falschparkern und Falschradlern, 1/10, S. 22

☞ www.akp-redaktion.de

Der Verkehrsbereich ist eine wesentliche Stellschraube integrierter Stadtentwicklung. Sie ist verknüpft mit so unterschiedlichen Aspekten wie Lebensqualität und Gesundheit, Flächen-, Ressourcen- und Energieverbrauch, Luft und Lärm, Biodiversität, Natur und Landschaft, Klimawandel und -anpassung, wirtschaftliche Entwicklung, Teilnahme am gesellschaftlichen Leben, demographischer Wandel und (Verkehrs-)Sicherheit. Wer Treibhausgasemissionen und Energieverbrauch senken, wer Lebensqualität, Umwelt und Ressourceneffizienz verbessern will, der kommt um die zentrale Rolle des Verkehrs nicht herum.

Bereits heute zielen zentrale europäische Politiken und kommunale Selbstverpflichtungen auf einen entsprechend nachhaltigen Stadtverkehr ab. Die Aalborg-Verpflichtungen oder der Europäische Konvent der Bürgermeister sind nur zwei Beispiele. Die Umsetzung liegt in der Verantwortung der Städte und Gemeinden. Sie können auf ein umfangreiches Instrumentarium und ermutigende Beispiele zugreifen. Schlüsselbegriffe und Leitprinzipien sind Intermodalität, integriertes Mobilitätsmanagement und nachhaltige Stadtentwicklung. Stadtplanung und -gestaltung, (Verkehrs-)Infrastruktur, Mobilitätsangebot, Preisgestaltung, Anreize, Information, Übergangsmangement. Das sind einige der Ingredienzien eines integrierten Verkehrsmanagements, zentrale Bausteine sind neue Technologien im Fahrzeugbereich in Verbindung mit Telekommunikation, GPS und Telematik.

Wer mobilisiert?

Viele wichtige Einzelinitiativen werden heute von privaten Anbietern zum Teil mit öffentlicher Förderung vorangetrieben, ohne allerdings in eine Gesamtstrategie für nachhaltige Mobilität und Stadtentwicklung eingebunden zu sein. Es fehlt meist ein kohärentes Mobilitätsmanagement, das Rückhalt in der Chefetage des Rathauses hat und als Scharnier zwischen Gemeinderat, Ressorts, Interessengruppen und städtischen Akteuren fungiert. Hier liegt die herausragende Rolle der Städte und Gemeinden: Es gilt, die unterschiedlichen Interessengruppen, Umsetzer und Nutzer – im Wortsinne – zu mobilisieren und angemessen in den Aufbau eines durchgängigen Mobilitätsmanagements einzubinden. Sie verfügen

über praktische Erfahrungen und Ideen, die ihren Bedürfnissen und Notwendigkeiten Rechnung tragen.

Die Gemeindeverwaltung muss diesen Beiträgen den einladenden Rahmen geben, damit sie in angemessener Form und zum richtigen Zeitpunkt in das Mobilitätsmanagement eingebracht werden können. Dies kann ein zyklisches und integriertes Nachhaltigkeitsmanagement sein, wie es die Managing Urban Europe Initiative entwickelt hat und der EU-Leitfaden „Integriertes Umweltmanagement“ vorstellt. Der Ansatz verknüpft Verwaltungsmanagement, bürgerschaftliche Beteiligung und politische Steuerung in einem zyklischen und korrekturfrendlichen Prozess von Zielvereinbarung und ihrer regelmäßigen Überprüfung.

Wer hat den Mut?

Dazu gehört Mut, aber auch der kühl rechnende Kopf, denn Wirtschaftlichkeit muss „modern“ betrachtet werden. Es geht nicht nur und nicht in erster Linie um die Wirtschaftlichkeit des einzelnen Verkehrsträgers, z.B. des örtlichen Nahverkehrsunternehmens. Vielmehr muss die Betrachtung alle wirtschaftlichen Effekte eines integrierten Mobilitätsmanagements einbeziehen, also auch die externen Kosten und Nutzen für Umwelt, Gesundheit, Lebensqualität, indirekte und direkte Subventionen und Wirtschaftszuwächse. Hier geht es auch darum, dass zu viel ungesteuerte Konkurrenz zwischen Anbietern die Integration z.B. von ÖPNV und Car-Sharing oder Fahrrädern erschwert und auch die Wirtschaftlichkeit von Angeboten möglicherweise unterläuft: es gibt einfach zu wenige Kunden für zu viele Anbieter. Wer hat den Mut, Entscheidungen zu treffen und Prioritäten zu setzen?

Literatur:

Europäische Umweltagentur 2010: Die Umwelt in Europa. Zustand und Ausblick 2010, Synthesebericht, Europäische Umweltagentur, Kopenhagen, S. 99f

Integriertes Umweltmanagement – Leitlinien zur thematischen Strategie für die städtische Umwelt, http://ec.europa.eu/environment/urban/pdf/iem_de.pdf

Informationen zum Integrierten Management: www.localmanagement.eu

Information zum Ansatz der Stadt Bremen: CARE North – Carbon Responsible Mobility in the North Sea Region: www.care-north.eu

☞ Wolfgang Teubner ist Geschäftsführer der ICLEI - Local Governments for Sustainability, Europasekretariat gGmbH. Holger Robrecht dortselbst Direktor des Bereiches Nachhaltigkeitsmanagement.

Mobilitätsverbund und Mobilpakete

Zusammenbringen, was zusammen gehört

Kaum steht ein eigener Pkw vor der Tür, sind Bus und Bahn meist abgemeldet. Niemand kauft sich für viel Geld ein Auto, um es dann möglichst oft stehen zu lassen. Genau an diesem Dilemma setzt moderne Verkehrsplanung an. Sie ermöglicht eine umfassende (auch: Auto-)Mobilität nach der Devise „Nutzen statt besitzen“. Zentral ist die Verknüpfung von ÖPNV und Car-Sharing.

Martin Röhrleef / Rita A. Herrmann

Vorbild ist das bekannte Erfolgsmodell des Verkehrsverbundes. Statt getrennter Tickets für Bus, Straßenbahn oder Zug gibt es ein Angebot aus einem Guss: die Leistungen sind aufeinander abgestimmt, werden gemeinsam vermarktet und der Fahrgast kann mit einem Verbundfahrchein alle Angebote nutzen.

Mobilität aus einer Hand

Warum sollte man diese gute Idee nicht auf den Umweltverbund – Fuß-, Rad- und öffentlicher Verkehr plus Car-Sharing – ausdehnen und in einem umfassenden Mobilitätsverbund zusammenfassen? Busse und Bahnen, Car-Sharing, Taxen, Mieträder, Elektrofahrzeuge und andere Dienstleistungen: Wird all das gebündelt, entsteht ein einfach nutzbares und somit kundenfreundliches „Mobilpaket“. Und eine attraktive Alternative zum eigenen Pkw. Aus der „autofreien“ Vision wird die Vision einer Mobilität ohne eigenes Auto. Oder zumindest einer, die ohne Zweit- und Drittwagen auskommt.

Heute so, morgen so

Ein wichtiges verkehrspolitisches Ziel ist es, dass der öffentliche (ÖV) mit dem Individualverkehr (IV) optimal zusammenwirkt. Das geschieht etwa beim Park-and-Ride, wenn die PendlerInnen morgens am Stadtrand ihr Auto stehen lassen, um mit dem ÖPNV weiterzufahren. Bezogen auf den Gesamtverkehr spielen solche sog. intermodalen Reiseketten aber nur eine untergeordnete Rolle. Viel wichtiger – aber bisher leider sträflich vernachlässigt – ist es, die sog. Multimodalität zu fördern. Dabei wird nach dem Motto „für jeden Weg das richtige Verkehrsmittel“ flexibel entschieden, man fährt also z.B.

mit dem Rad zur Arbeit, mit dem Bus zum Einkaufen, mit dem Auto zum Baumarkt.

Nutzen statt besitzen

Aber: Das wesentliche Hemmnis für Multimodalität ist der Besitz eines eigenen Autos. Denn dieses ist (fast) immer startklar und verschleiert die tatsächlichen Kosten – eine schwere Konkurrenz für den Umweltverbund, bei dem die Fahrt oft geplant und direkt bezahlt werden will. Genau an diesen vorgelagerten Aspekt des Verkehrsmittelzugangs setzt die Idee des Mobilpaketes an: Der typische Mobilpaket-Kunde hat eine ÖPNV-Jahreskarte, eine Bahncard und ein eigenes Rad, aber eben keinen eigenen Pkw. Folglich richtet er sich routinemäßig auf die Fahrt mit Bussen, Bahnen und Fahrrad aus. Optional kann er jederzeit auf ein Auto zugreifen, muss dafür aber aktiv werden, planen und das Car-Sharing-Fahrzeug buchen. So verändert sich die Verkehrsmittelnutzung erheblich zugun-

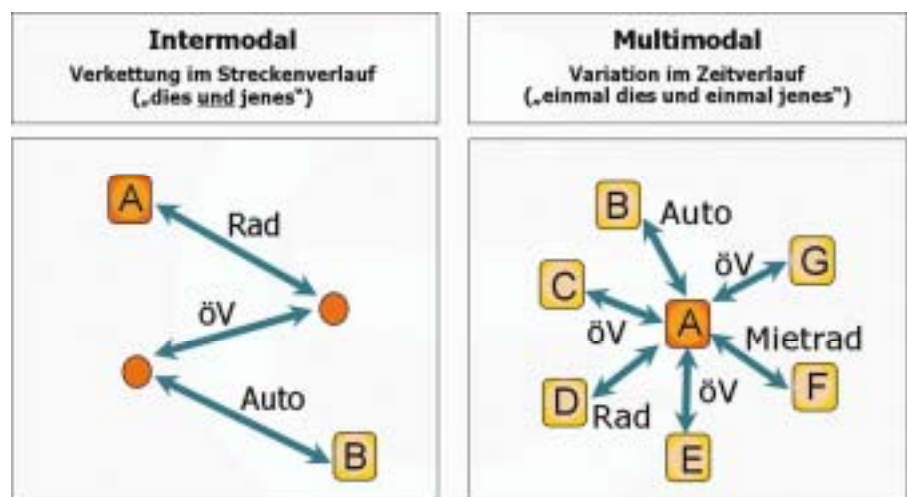
ten des Umweltverbundes, ohne dass die eigene Mobilität eingeschränkt würde.

Das alles steckt im Mobilpaket

Kern des Mobilitätsverbundes ist die Kombination von konventionellem ÖPNV mit dem „Autobaustein“ Car-Sharing. Beide ergänzen sich optimal, sind quasi geborene Partner. Hinzu kommen weitere Verkehrsangebote und Serviceleistungen, nach Möglichkeit exklusiv und/oder zu Sonderkonditionen. Geboten wird eine Art Mobilitätsversicherung: Im Alltag wird gar nicht alles genutzt, aber die Kundschaft hat die Angebotspalette für den Eventualfall im Hinterkopf gespeichert: „Ich könnte, wenn ich wollte“. Dazu zählen z.B. Lieferdienste, Mobilitätsgarantien oder auch Taxifahrten.

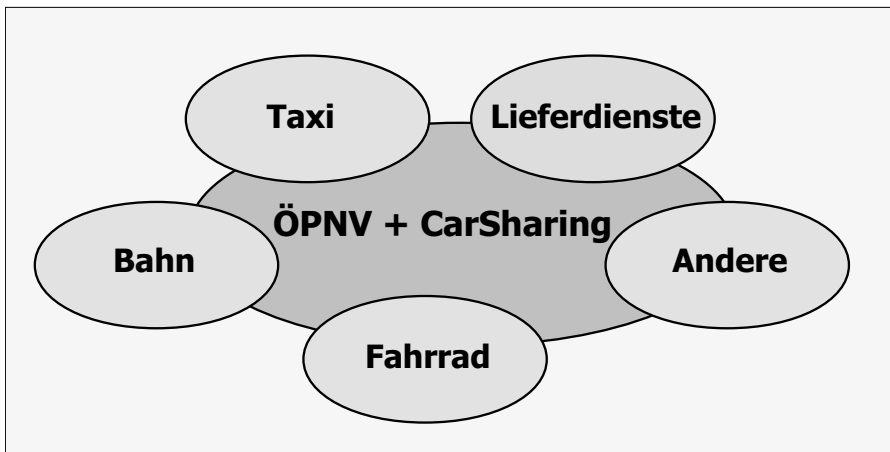
Nahverkehr: Jahresabo, elektronische Kundenkarte, Rabattkarte; Zusatzangebote wie eine erweiterte Mitnahmeregelung, Gültigkeit in anderen Verkehrsräumen, kostenloses Fahrplanbuch;

Unterscheidung von intermodaler und multimodaler Verkehrsmittelnutzung



Grafik: Martin Röhrleef

Mobilpaket: Kernleistungen und ergänzende Angebote



Grafik: Martin Röhrleef

Auto: Car-Sharing-Zugang, Sonderkonditionen bei Autovermietern;

Fahrrad: Mitnahme im ÖPNV, Fahrradstation/-boxen, Mieträder/Zugang zu einem Mietradsystem, Reparaturservice, Rabatte im Fachhandel;

Taxi: Rabatte/Fahrtenkontingente, bargeldlose Nutzung, Sammeltaxi-Dienst;

Mobilitätsdienste: Lieferdienst für Einkäufe, Vermittlung von Fahrgemeinschaften, Mobilitätsgarantien, Gepäckaufbewahrung;

Serviceleistungen: Integrierte Mobilitätsrechnung für alle Angebote, Bonus-System, exklusiver Kundenstatus, Website für Information und Buchung, Kundenhandbuch, Newsletter-Dienst

Fernverkehr: Bahncard, Bahn-Großkundenrabatt, Bahn-Netzkarte

Alle profitieren

Kommunale Akteure, Nahverkehrs-Anbieter und weitere Partner profitieren von einem Mobilitätsverbund. Für die Politik sind z.B. Car-Sharing und Mobilpakete die intelligentesten Mittel gegen Parkraumprobleme. Dank Mehrfachnutzung von Fahrzeugen und veränderter Verkehrsmittelwahl ersetzt ein Car-Sharing-Auto etwa zehn private Pkw – das bedeutet 90% weniger parkende Autos! Ein Markterfolg des Mobilitätsverbundes nützt vor allem dem ÖPNV, da er mit einer Ausweitung seiner Angebotspalette seine Marktposition und schrittweise auch die Erlössituation verbessern kann. Auch Car-Sharing-Anbieter, Taxi-Unternehmen, Fahrrad-Läden oder Bringdienste können neue KundInnen gewinnen: Sie erhalten eine Kommunikations- und Vertriebsplattform, deren Reichweite die

Möglichkeiten des jeweils einzelnen bei weitem übersteigt.

Flexibilität ist Trumpf

Die Zukunft des Verkehrs liegt in einem vernetzten Mobilitätssystem. Die Verkehrsträger des Umweltverbundes (Busse, Bahnen, Taxi, Car-Sharing, Fahrrad und Fußgänger) müssen sich als System begreifen und gemeinsam ihre Stärken als Alternative zum privaten Pkw ausspielen. Spannend ist, dass die Welt der Mobilität zurzeit durch neue Angebote wie Car-Sharing, Mietfahräder oder Elektrofahrzeuge deutlich bunter wird. Gleichzeitig ermöglichen Internet und Smartphones völlig neue Mobilitätsdienstleistungen, etwa das Bahn-App. Noch steht die vernetzte, dienstleistungsorientierte und flexible Mobilität erst am Anfang. Aber es scheint nur eine Frage der Zeit zu sein, bis das Internet auch unser Verkehrsverhalten deutlich verändert. Wer Musikdateien herunterlädt, statt CDs zu kaufen, lebt bereits nach dem Motto „Nutzen statt besitzen“. Und wer bei Amazon oder eBay kauft, will offenbar eine Plattform statt vieler Webshops nutzen. Schließlich wird die Bevölkerung im Umgang mit dem Auto immer pragmatischer und damit auch offener für Alternativen. Diese Chance müssen wir dringend nutzen!

Wer wird Mobilitätsprovider?

Die Kommunen müssen sich um das Management dieser neuen Systeme kümmern: Wo sollen Car-Sharing-Stationen oder Ladestationen für Elektroautos eingerichtet werden? Wie werden sie bewirtschaftet? Wer plant und betreibt ein Mietradsystem? Wer also übernimmt die Rolle

des Akteurs? Und wer bietet als „Provider“ umfassende Mobilität, indem er die einzelnen Leistungen organisiert, bündelt und abrechnet – ohne jedoch alle diese Leistungen zwangsläufig selbst zu produzieren? Sind es die Kommunen, die lokalen Verkehrsunternehmen, die Aufgabenträger – oder die Deutsche Bahn? Oder sind es womöglich die Automobilhersteller?

National und kommunal gibt es große Chancen wie auch dringenden Handlungs- und Klärungsbedarf! Es ist doch absurd, wenn jetzt kommunale Energieversorger eigenständig (Elektro-)Auto-Förderung betreiben, statt dieses in einen verkehrspolitischen Rahmen einzupassen. Gerade ÖPNV-Unternehmen haben mit der Entwicklung von Mobilpaketen die einmalige Chance, sich vom „Kutscher“ zum „Mobilitätsprovider“ weiter zu entwickeln – durchaus auch im Verbund mit dem kommunalen Versorgungsunternehmen.

Eine neue Mobilitätskultur

Die große Chance von Mobilpaketen ist, dass nicht Verzichtsappelle und Einschränkungen, sondern individuelle Vorteile (günstiger, einfacher, mehr Auswahl) die Treiber dieser Produkte sind. Warum sollte es nicht gelingen, dass zum aktuellen Wiederentdecken des urbanen Wohnens, der Internetkultur oder neuen Statussymbolen bald auch die Emanzipation vom eigenen Auto und die Freude am cleveren Verkehrsmittelmix gehört: zu Fuß zum Bäcker, mit dem Fahrrad zur Arbeit, mit der Stadtbahn zum Shoppen, mit dem Cabrio über's Land, mit dem ICE auf Städtetour – Surfen in der ganzen Welt der Mobilität. Gut für den Einzelnen – und gut für die Allgemeinheit!

Literatur

Röhrleef, Martin; Zielstorff, Harald: Mobilpakete und Mobilitätsverbund von ÖV und IV aus praktischer und konzeptioneller Sicht, Beitrag zum Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, 57. Ergänzungslieferung 07/2010

VCÖ (Hrsg.): Multimodale Mobilität als Chance, VCÖ-Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft“, 3/2009, Wien 2009.

☞ Martin Röhrleef ist beruflich wie privat leidenschaftlicher Verkehrsmittelvernetzer. Er arbeitet als Geschäftsführer des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) für Niedersachsen und Bremen. Zuvor hat er für den Großraum-Verkehr Hannover das Mobilpaket HANNOVERmobil entwickelt. Die AKP-Redakteurin Rita A. Herrmann hat aus der Not des Pendelns eine Tugend gemacht und ist mit der Bahncard100 multimodal mobil.

Car-Sharing in kleinen Städten und Gemeinden

Zu klein – gibt's nicht

Wenn in der öffentlichen Diskussion von Car-Sharing die Rede ist, wird meistens darüber gesprochen, dass dies eine zeitgemäße Nutzungsform von Kraftfahrzeugen für Großstädte und Ballungsräume ist. Jedoch gibt es auch in vielen deutschen Klein- und Mittelstädten sowie in Gemeinden ein Car-Sharing-Angebot, dass demjenigen in Großstädten in der Qualität nicht nachsteht. Aber es sind ganz andere Voraussetzungen, die dort ein Car-Sharing-Angebot möglich machen.

Willi Loose

In Deutschland wird Car-Sharing, die organisierte Form der gemeinschaftlichen Autonutzung, in knapp 300 Städten und Gemeinden angeboten. 92 dieser so versorgten Gemeinden haben weniger als 20.000 Einwohner. Weitere 80 mit einem Car-Sharing-Angebot ausgestattete Städte und Gemeinden haben zwischen 20.000 und 50.000 Einwohner. Die Gemeinde Tonndorf, die mit dem weltweit wohl größten Anteil von Car-Sharing-Nutzern im Verhältnis zur Bevölkerungszahl Erfolgsgeschichte schreibt, zählt 660 Einwohner. In dieser thüringischen Gemeinde teilen sich 39 Personen die sechs Car-Sharing-Fahrzeuge des „Schlosskarschering Teilauto-Tonndorf e.V.“.

Wer organisiert das Car-Sharing in kleinen Städten und Gemeinden? Prinzipiell lassen sich zwei Entstehungswege unterscheiden: entweder dehnt sich ein Anbieter von seinem Kerngebiet in der Großstadt flächenhaft auf das Umland aus, oder es entsteht dort ein neues, eigenes Angebot.

Ein Großer breitet sich ins Umland aus

Im ersten Fall existiert bereits ein florierendes Car-Sharing-Angebot in der Kernstadt, das meist von einem unternehme-

risch organisierten Anbieter erstellt wird. Interessenten aus umliegenden kleineren Städten und Gemeinden können sich an diesen Anbieter wenden und ihren Wunsch nach einem solchen Angebot auch in ihrer Kommune äußern. Sofern er eine Möglichkeit sieht, dass ein Fahr-

Hilfreich ist in solchen Fällen ein Vorgehen nach dem Vorbild von „teilAuto Tübingen“. Dort werden für noch nicht vom Car-Sharing versorgte Außenbereiche bzw. umliegende Orte Interessentenlisten geführt und den Interessierten deren Stand zurückgespiegelt. Jeder kann



Wie die Großen...

Foto: pixelio.de / Thomas Tobaben

zeug dort wirtschaftlich betrieben werden kann, wird er sich probeweise auf das Wagnis einlassen. Dafür muss jedoch bereits eine Mindestzahl von potenziellen Nutzern registriert sein und eine ausreichende Fahrzeugauslastung möglich erscheinen.

an der Anzahl bisher registrierter Nutzungswilliger aus dem eigenen Ort abzulesen, wann die Schwelle erreicht ist, ab der der Anbieter dort ein oder zwei Fahrzeuge stationieren würde. So lässt sich auch einschätzen, wie viele noch gewonnen werden müssen, damit es losgehen



Im Car-Sharing müssen die gewohnten Accessoires nach jeder Nutzung wieder mitgenommen werden.

Foto: *aboutpixel.de / Moonlight*

kann. Wer erfolgreich einen neuen Interessenten wirbt, könnte mit einem Fahr Guthaben belohnt werden.

Ehrenamtliche bauen auf

Wenn es kein florierendes Car-Sharing-Angebot in einer nahen Großstadt gibt oder wenn die dortigen Anbieter sich nicht bis in die eigene Gemeinde ausdehnen möchten, muss ein neues Angebot aus eigenen Kräften im Ort aufgebaut werden. In der Vergangenheit wurde dann vorzugsweise ein Car-Sharing-Verein gegründet, der ehrenamtlich arbeitet. Die Initiative kann von einer Lokale Agenda-Arbeitsgruppe oder einem Verkehrs- und Umweltprojekt ausgehen, Car-Sharing wurde aber auch schon von kirchlichen oder sozialen Initiativen angestoßen. In neuerer Zeit haben in kleinen Städten auch Firmengründer dafür Personengesellschaften ins Leben gerufen. In diesen Fällen muss beachtet werden, dass es einen langen Atem benötigt, bis die Car-Sharing-Angebote so viel Überschuss erwirtschaften, dass sie ihre Initiatoren ernähren können.

Die ganz private Lösung

Eine weitere Möglichkeit ist das mehr auf informeller Ebene organisierte nachbarschaftliche Autoteilen. Hier findet sich eine feste Gruppe von Freunden, Bekannten und Verwandten zusammen, die ihre Privatautos untereinander nutzen. Da diese Gruppen in der Regel nicht auf Wachstum und eine allgemeine Verbreitung ihres Angebotes ausgerichtet sind, sind sie nicht im Bundesverband Car-Sharing or-

ganisiert. Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) stellt ihnen einen Mustervertrag zur Verfügung, der die wichtigsten rechtlichen Fragen des nachbarschaftlichen Autoteilens regelt. In der eingangs erwähnten kleinsten Car-Sharing-Gemeinde Deutschlands, Tonndorf, kam das öffentlich zugängliche Car-Sharing-Angebot dadurch zustande, dass die Mitglieder der Wohn-, Arbeits- und Lebensgemeinschaft auf Schloss Tonndorf ihre gemeinschaftlich genutzten Fahrzeuge in einen Car-Sharing-Verein eingebracht und deren Zugang für alle Interessierten in der Gemeinde geöffnet haben.

Car-Sharing-Angebote in kleinen Städten und Gemeinden müssen mit einer Vielzahl von Startschwierigkeiten kämpfen, bevor sie auf die Erfolgsspur kommen. Dies hängt damit zusammen, dass die Dichte von Car-Sharing-Interessierten dort geringer ist als in Großstädten. Zusätzlich ist das ÖPNV-Angebot häufig nicht so gut wie in Großstädten. Die Qualität der Verkehrsalternativen im Umweltverbund ist jedoch ein wesentlicher Erfolgsfaktor für das Car-Sharing, da ein Großteil der Alltagswege nicht mit dem Car-Sharing-Fahrzeug zurückgelegt wird.

Vaterstetten macht's vor

Sind jedoch die Anfangsschwierigkeiten überwunden und ist das Car-Sharing-Angebot einigermaßen in der Stadt bzw. Gemeinde bekannt, können die verkehrsentlastenden Potenziale bei günstigen Rahmenbedingungen genauso ausgeschöpft werden wie in den Großstädten.

Hierfür gibt es zahlreiche Beispiele in Deutschland. Eines von vielen ist Vaterstetten im S-Bahn-erschlossenen Umland von München. In der 21.000 Einwohner zählenden Gemeinde gibt es seit 1992 Car-Sharing, das von einem bis heute rein ehrenamtlich wirtschaftenden Verein aufgebaut wurde. Anfang 2011 sind dort 300 Nutzer registriert, die sich die zwölf Fahrzeuge an elf Stationen teilen. Nur wenige Großstädte können von sich behaupten, dass sie mehr als 1,5% ihrer Bevölkerung im Car-Sharing organisiert haben. Voraussetzung für diesen kontinuierlich gewachsenen Erfolg des Vaterstettener Autoteiler e.V. ist die geschickte und in jahrelanger Aufbauarbeit gestärkte Arbeitsteilung der ehrenamtlichen Vereinsmitglieder sowie die gute Vernetzung des Vereins in der Gemeinde. Diese führte dazu, dass die Gemeindeverwaltung nun selbst nach langem Zögern als Car-Sharing-Nutzer eingestiegen ist. Damit demonstriert sie ihrer Bevölkerung, dass sie das Car-Sharing-Angebot als seriös einschätzt und als Verkehrsalternative zum eigenen (Dienst-)Fahrzeug schätzt.

Die Kommune muss mitfahren

Wie Vaterstetten könnten auch andere Gemeinden und kleine Städte den Neustart eines Car-Sharing-Angebotes befördern, wenn sie von Anbeginn als gewerblicher Nutzer mitmachen. Ihr ganz besonderes Interesse am Aufbau eines eigenen Car-Sharing-Angebotes kann die Gemeinde- oder Stadtverwaltung dadurch bekunden, dass sie dem Anbieter eine Ausfallgarantie gibt: Es wird ein Betrag festgelegt, der für den Betrieb des Fahrzeugs Monat für Monat benötigt wird, um mindestens die Sachkosten abzudecken. Wird dieser Betrag nicht durch die Nutzungskosten der Car-Sharing-Teilnehmer erreicht, tritt die Gemeinde oder Stadt für die Differenz ein. Eine solche Vorgehensweise reduziert das wirtschaftliche Risiko des Betreibers und erhöht die Erfolgsaussichten eines Neuprojektes erheblich.

Literatur

Momo Car-Sharing fact sheets Nr.9: Car-Sharing ist auch in kleinen Städten möglich. www.car-sharing.de, Pfad: Aktuelle Informationen, EU-Projekt momo, Gute Beispiele der CarSharing-Praxis: momo fact sheets

☛ Willi Loose ist Geschäftsführer des Bundesverbandes CarSharing bcs. Der bcs ist der Dachverband der deutschen Car-Sharing-Anbieter. www.carsharing.de

Vom Bundesverkehrswegeplan zum Bundesmobilitätswegeplan

Mehr Demokratie in der Verkehrspolitik

Kommunal- und BundespolitikerInnen wie auch BIs, Umweltverbände und andere Interessenvertreter denken beim Stichwort Bundesverkehrswegeplan (BVWP) zumeist an die Planung einer Ortsumfahrung. Zu Recht, denn der BVWP aus dem Jahr 2003 ist im Wesentlichen ein Sammelsurium von Straßenprojekten.

Toni Hofreiter / Rüdiger Herzog

Außerdem findet man zahlreiche Schienengroßprojekte und überdimensionierte Wasserstraßenbauvorhaben in diesem Bedarfsplan. Er spiegelt die Gefechtslage zur rotgrünen Regierungszeit: Die Landesregierungen haben viele ihrer Wünsche durchgesetzt, Abgeordnete brachten Ortsumfahrungen in ihrem Wahlkreis unter, Gerhard Schröder setzte die Kanzlerautobahn fest und die Grünen konnten zumindest Prüfaufträge und Bedingungen für einzelne Projekte verankern.

Was fehlt, ist eine verkehrsträgerübergreifende Betrachtung, wie sie eine Strategische Umweltprüfung erfordert hätte. Auch die volkswirtschaftlichen Aussagen sind fragwürdig. Die Nutzen-Kosten-Rechnung gleicht einer Black Box – bekannt sind u.a. methodische Fehler: So wird der induzierte (d.h. durch das geplante Projekt verursachte) Verkehr auf der Kostenseite unzureichend berücksichtigt. Darüber hinaus wird der sog. besondere naturschutzfachliche Planungsauftrag für Vorhaben in besonders sensiblen Naturräumen nur formal abgearbeitet und ist für die weitere Projektplanung nahezu irrelevant.

Völlig unterfinanziert

Der BVWP ist völlig unterfinanziert, die Investitionen sinken sogar leicht. Für Neu- und Ausbau im Fernstraßennetz sowie zu dessen Unterhaltung stehen etwa 5 Mrd. € jährlich zur Verfügung. Dabei wird allein der Unterhaltungsbedarf auf 3-3,5 Mrd. € geschätzt. Nur die Neu- und Ausbauprojekte im Vordringlichen Bedarf des

BVWP machen nach einer Schätzung von 2001 47 Mrd. € aus; Kostensteigerungen nicht inbegriffen. Bei den Verkehrsträgern Schiene und Wasserstraße ist die Situation noch dramatischer.

Höchste Zeit für Transparenz

Höchste Zeit für eine zukunftsfähige Mobilitätsplanung auf Bundesebene. Spätestens wenn der aktuelle BVWP 2015 ausläuft, sollte sie an dessen Stelle treten. Als erstes muss transparent ermittelt werden, welche Mobilitätsbedürfnisse überhaupt existieren. Verkehrsbelegungen und Prognosen dürfen nicht länger Betriebsheimnisse sein. In der Öffentlichkeit müssen sie diskutiert und bewertet werden, nicht in Hinterzimmern von Verkehrsministerien. Transparenz und Bürgerbeteiligung sichern Akzeptanz der Verkehrsprojekte und ersparen Verzögerungen in späteren Planungsschritten.

Auch die Qualität steigt, wenn die Öffentlichkeit frühstmöglich und ernsthaft einbezogen wird. Denn BürgerInnen wie auch Nichtregierungsorganisationen bereichern Planungsprozesse durch außergewöhnliche Spezialkenntnisse und unkonventionelle Anregungen.

Umweltbelange ernst nehmen

Eine besondere Rolle bei der Aufstellung einer Bundesmobilitätsplanung sollte die Diskussion der Umweltbelange spielen. Das rechtliche Instrument dafür existiert bereits – die Strategische Umweltprüfung. Auch hier ist die Öffentlichkeitsbeteiligung eine Selbstverständlichkeit. Am Anfang dieser Prüfung steht die Frage, welcher Verkehrsträger für welche Bedarfe in Frage kommt. Ist für eine mögliche Bedarfssteigerung auf der Relation zwischen A und B Straße, Schiene oder Wasserstraße am besten geeignet? Selbstverständlich sollte der Mobilitätsplan auch finanzierbar sein. Entsprechend ehrlich muss die Projektliste ausfallen. Auch das schafft Planungssicherheit vor Ort und in den Regionen, denn Betroffene, Umweltverbände, Kommunal- und BundespolitikerInnen sowie Gewerbetreibende sollen Gewissheit haben, ob ein Verkehrsprojekt überhaupt gebaut werden kann.

➔ Dr. Anton Hofreiter studierte Biologie und ist seit 2005 Verkehrspolitiker der Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen. Rüdiger Herzog studierte Umweltschutz und Raumordnung, er ist Büroleiter von Anton Hofreiter. www.toni-hofreiter.de



Foto: [aboutpixel.de / view7](http://aboutpixel.de/view7)