

MOBILITÄTSWENDE

...UND WARUM WIR SIE AUF KOMMUNALER EBENE BRAUCHEN



WAS BEDEUTET DIE MOBILITÄTSWENDE?

2019 war der Verkehrssektor für ca. 164 Mio. t Treibhausgase in Deutschland verantwortlich. Damit trug er 20 % zu den Treibhausgasen bei. Im Vergleich zu 1990 ist er um 7 % angestiegen. Der Verkehrssektor ist somit der einzige Sektor, der seine Emissionen nicht verringert hat. Die Treibhausgase müssen allerdings bis zum Jahr 2030 auf 85 Mio. t sinken. Um dieses Ziel zu erreichen, ist eine Mobilitätswende notwendig, die entsprechende politische Rahmenbedingungen, aber auch Verhaltensveränderungen erfordert. Eine Abkehr vom bisherigen Mobilitätsverhalten verringert die Treibhausgase, sorgt für mehr Sicherheit, Gleichberechtigung der Geschlechter und der Mobilitätsformen im Straßenverkehr, eine saubere Luft und weniger Lärm auf kommunaler Ebene (Umweltbundesamt, 2023).

WELCHE MÖGLICHKEITEN GIBT ES?

Radverkehr: Der *Copenhagenize Index* listet weltweit die fahrradfreundlichsten Städte auf. Auf Platz 1 liegt Kopenhagen, gefolgt von Amsterdam auf Platz 2 und Utrecht auf Platz 3. Die fahrradfreundlichste deutsche Stadt ist Bremen und liegt auf Platz 10. Anhand von Parametern, z. B. der Rad-Infrastruktur und der politischen Haltung zum Radfahren, werden die Städte bewertet (*Copenhagenize Index*, 2023). Städte und Gemeinden haben eine Vielzahl von Möglichkeiten, den Radverkehr communal auszubauen.



Neben Radwegen gibt es auch die Möglichkeit, Fahrradstraßen für bestimmte Strecken auszuweisen. Auf diesen hat der Radverkehr Vorrang und Radfahrende dürfen, auch in Gruppen, nebeneinander fahren. Autos dürfen solche Straßen teilweise befahren. Höchstgeschwindigkeit ist Tempo 30 und die Fahrgasse muss mind. 4 Meter betragen. Solche Straßen bieten sich an, wenn eine hohe Radverkehrsdichte besteht, diese zu erwarten ist oder wenn die Straße bedeutend für das Radnetz ist. Wichtig für die Attraktivität des Radverkehrs sind auch eine ausreichende Beleuchtung der Radverkehrswege, (überdachte) Barrierefreiheit (durch Aufzüge oder Rampen) und Radabstellanlagen.

Diese vor allem an Bahnhöfen, öffentlichen Einrichtungen, Geschäften und Bushaltestellen. Radverleihsysteme ermöglichen den schnellen und flexiblen Transfer von A nach B, ohne das eigene Rad dabei zu haben. Radfahren ist eine günstige und klimafreundliche Fortbewegung, weshalb sie maßgeblich zu einer Verringerung der städtischen Emissionen beitragen kann. Darüber hinaus fördert er die eigene Fitness (Bundesamt für Logistik und Mobilität, 2023).



Fußverkehr: Zu Fuß gehen ist ebenfalls eine klimafreundliche und kostenlose Möglichkeit der Mobilität. Fußverkehr belebt Städte, schafft Laufkundschaft für Geschäfte, fördert das soziale Miteinander durch Begegnungen und ist gut für unsere Gesundheit. Autofahren hingegen findet anonym statt. Jedoch sind Straßenräume für Fußgänger*innen oftmals nicht einladend genug. Eine schwache Beleuchtung vor allem an unübersichtlichen und weniger belebten Orten sorgt für ein geringes Sicherheitsgefühl. Auch lange Wartezeiten an Ampeln, wenig Schatten an heißen Tagen, fehlende Sitzgelegenheiten, zugeschüttete Straßen und Plätze sowie laute Straßen mit hohen Geschwindigkeiten senken die Attraktivität des Fußverkehrs. Daraus sollte mit entsprechenden Maßnahmen gegengesteuert werden. Beispielweise durch mehr Sauberkeit und mehr Mülltonnen, schnellere Ampelschaltung, mehr Beleuchtung (zum Energiesparen gehen auch gedimmte Lampen mit Bewegungsmelder), Bänke zum Ausruhen, mehr Grün und geringere Geschwindigkeiten.

ÖPNV: Der öffentliche Personennahverkehr stellt eine wichtige Säule der Mobilitätswende dar. Er befördert gleichzeitig eine große Menge von Personen, wohingegen das Auto oftmals nur Einzelpersonen transportiert, und kann damit zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs beitragen. Große Kritikpunkte sind oftmals der Preis und die Taktung, vor allem im ländlichen Raum. Einige Städte oder Gemeinden vergeben für Zugezogene ein limitiert kostenloses Ticket für den Nahverkehr, um den Umstieg auf den ÖPNV zu erleichtern.



Dabei ist wichtig, dass Haltestellen überdacht sind, Sitzgelegenheiten und Mülleimer vorhanden sind und Haltestellen sowie Busse und Bahnen ein gepflegtes Erscheinungsbild haben. Auch der Aushang von Fahrplänen, an Knotenpunkten vorzugsweise digital, erhöhen die Attraktivität.

Das Deutschland-Ticket soll ein Beitrag sein, um die Mobilitätswende voranzutreiben und mehr Menschen den Zugang zum öffentlichen Personennahverkehr zu ermöglichen.

E-Mobilität: Es gibt aktuell ca. 1,3 Milliarden Kraftfahrzeuge weltweit, Tendenz steigend. Da viele Menschen nicht auf ein Auto verzichten können, braucht es alternative Antriebe.

E-Fahrzeuge schneiden mit dem deutschen Strommix besser ab als Verbrenner. Ziel sind jedoch auch im Verkehrssektor mindestens 90 % erneuerbare Energien, das mit bisher üblichen Verbrenner-Motoren nicht zu erreichen ist.

Außerdem bewegen sich E-Autos wesentlich leiser im Straßenverkehr und sind lokal CO₂-emissionsfrei. Jedoch verursachen sie auch Partikelemissionen durch Reifenabrieb, Bremsungen und Aufwirbelung von Feinstaubpartikeln.

Da die Rohstoffgewinnung für Batterien aktuell noch sehr aufwändig und wenig klimafreundlich ist, gelten bereits Wiederverwertungsvorgaben der Bundesregierung für Batterien.

Es ist davon auszugehen, dass sich die Gesamtbilanz von E-Autos weiter verbessern wird (BMUV, 2020; Bundesnetzagentur, 2023).

Weiterführende Links

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (2020): Warum überhaupt Elektromobilität?

Online: www.bmuv.de

Bundesnetzagentur (2023): Elektromobilität

Online: www.bundesnetzagentur.de

Copenhagenize Index (2023): The Most Bicycle-Friendly Cities of 2019.

Online: www.copenhagenizeindex.eu

Bundesamt für Logistik und Mobilität (2023):

www.mobilitaetsforum.bund.de

Online: Umweltbundesamt (2023): Klimaschutz im Verkehr.

Online: www.umweltbundesamt.de