

Sustainable mobility

Aufgabe

You are taking part in a workshop by the European initiative *Civitas – Sustainable and Smart Mobility for All*. In preparation, participants have been invited to write an entry for the workshop's blog about the state of mobility in their home countries.

Write this blog entry, outlining the information on the current situation regarding mobility in Germany and on ways to improve it. (Material)

(100 BE)

Material**Kai Dürfeld: Die Verkehrswende steckt im Stau (2021)**

Verstopfte Straßen, Staus, unbeliebter ÖPNV: Deutschland ist noch immer weit von einer echten Verkehrswende entfernt. Die Corona-Pandemie verschärft die Dominanz des Autos zusätzlich. Forscher fordern, die Privilegien für Pkw abzuschaffen.

5 „Eines ist schon lange klar: Ohne eine Wende in der Mobilität wird die Energiewende nicht funktionieren“, sagt Anne Klein-Hitpaß. Die Wissenschaftlerin ist Projektleiterin für Städtische Mobilität bei dem Thinktank Agora Verkehrswende. Sie hat eine Studie in Auftrag gegeben, die den aktuellen Stand der Verkehrswende genauer unter die Lupe nehmen und mögliche Baustellen aufzeigen soll.

10 Davon haben Claudia Nobis und ihre Arbeitsgruppe „Verkehrsverhalten“ am Institut für Verkehrsforschung des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) gleich mehrere gefunden. „Es scheint fast schon so etwas wie ein Naturgesetz zu sein, dass die Pkw-Flotte in Deutschland jährlich um 500.000 bis 700.000 Fahrzeuge wächst“, bringt die Forscherin eine der wichtigsten Erkenntnisse aus ihrer Studie auf den Punkt. „Diese stete Zunahme an Autos ist wirklich eine große Herausforderung“, greift Anne Klein-Hitpaß den Faden auf. „Wenn ganz Deutschland heute in seine
15 Autos steigen würde, müsste niemand auf die Rückbank. Jeder fände auf einem der Vordersitze Platz. Das ist sehr ernüchternd.“

Auch wenn man die Klima- und Umweltfolgen durch den Autoverkehr außer Acht lässt, ist die schiere Anzahl der Pkw ein Problem. „Denn Autos nehmen sehr viel öffentlichen Raum ein und werden dabei
20 nur wenig bewegt.“ Im Durchschnitt, sagt die Studie, wird ein Pkw nur etwa 46 Minuten am Tag genutzt. Den Rest wartet er auf privaten Grundstücken oder öffentlichen Parkplätzen auf seinen nächsten Einsatz. „Das zeigt uns, welch hohen Stellenwert die Freiheit einnimmt, die ein eigenes Auto zweifelsohne bietet“, sagt Claudia Nobis.

Es sei aber nicht nur die reine Menge an Pkw, die steigt. Wir Deutschen seien auch immer mehr unterwegs – und zwar quer durch alle Bevölkerungsschichten. Für Anne Klein-Hitpaß ist das nicht nur
25 wegen der Emissionen bedenklich. Denn die ließen sich beispielsweise mit Elektroautos minimieren. „Es kann jedoch nicht das Ziel sein, die heutige Pkw-Flotte eins zu eins durch Elektroautos zu ersetzen“, sagt sie. „Natürlich geht es auch nicht darum, die Freiheit der Menschen einzuschränken, sondern die Privilegien, die das Auto gegenüber anderen Verkehrsmitteln genießt, abzuschaffen“, verdeutlicht sie ihren Standpunkt. „Das ist eine Wettbewerbsverzerrung.“ Autos, vor allem parkende
30 Autos, blockieren Platz, an dem zum Beispiel Radwege gebaut oder Busspuren errichtet werden könnten. [...]

Damit mehr Menschen vom Auto auf klimafreundliche Verkehrsmittel umsteigen, sollten alle Verkehrsträger gleichrangig behandelt werden. „Um diese Privilegierung zu ändern, muss das aktuelle
35 Straßenrecht, insbesondere die Straßenverkehrsordnung, angepasst werden“, sagt sie. „Kommunen brauchen mehr Handlungsspielräume, um Maßnahmen für klimafreundliche Mobilität und lebenswerte Städte umsetzen zu können.“ Dazu gehöre auch ein attraktives ÖPNV-Angebot, das in vielen Orten deutlich ausgebaut werden müsse.

Das sei vor allem deshalb wichtig, weil der öffentliche Verkehr nach wie vor ein Sorgenkind der Verkehrswende ist. Claudia Nobis' Untersuchungen bestätigen das. „Wir haben festgestellt, dass der
40 öffentliche Verkehr von allen Fortbewegungsmitteln am unbeliebtesten in der Nutzung und die Zufriedenheit damit am geringsten ist.“ [...]

Doch es gibt auch Lichtblicke. „Die Menschen fahren mehr mit dem Fahrrad“, freut sich die DLR-Wissenschaftlerin. „Das Rad ist in allen Lebensphasen populär und das nicht nur zum Sport.“ Im

45 Großen und Ganzen, fügt sie einschränkend hinzu, würde sich der Zuwachs bei den Wegen in der
Gesamtanzahl der Kilometer jedoch nur nach dem Komma bemerkbar machen. Denn die
Radkilometer haben einen sehr geringen Anteil am Gesamtverkehr. Und auch aus einem weiteren
Grund kann dieser Trend nur wenig am Gesamtbild der Verkehrswende ändern. „Wir beobachten eine
starke Motorisierung der Senioren“, sagt Claudia Nobis. Was auf den ersten Blick nach
50 selbstbestimmten Lebensabenden klingt, birgt für Anne Klein-Hitpaß mögliche Probleme. Sie erklärt:
„Es ist die Babyboomer-Generation¹, die heute mit eigenem Pkw in den Ruhestand geht. Und das sind
absolut gesehen sehr viele Menschen. Das macht die positiven Entwicklungen zum Beispiel beim
Fahrrad fast komplett zunichte.“

Kai Dürfeld: Die Verkehrswende steckt im Stau, 09.02.2021, URL: <https://www.helmholtz.de/newsroom/artikel/die-verkehrswende-steckt-im-stau/> (abgerufen am 13.02.2022).

¹ Babyboomer-Generation – Generation der heute über 60-Jährigen