

Nr. 21/08 vom 19.04.2021

Arbeitskreis „Energie & Verkehr“

Wie kann die Verkehrswende in der Stadt und auf dem Land gelingen?

Berlin. In der Diskussion, wie die Klimaschutzziele im Verkehrssektor erreicht werden können, wird häufig über einzelne Technologien oder Maßnahmen zur Emissionsreduktion gesprochen, ohne dabei das Gesamtsystem zu betrachten. Im Rahmen des Arbeitskreises „Energie & Verkehr“ am 14. April 2021 wurde darüber diskutiert, wie die Verkehrswende - hin zu weniger Emissionen ohne Begrenzung der Mobilität - in städtischen und ländlichen Räumen erreicht werden könnte und welche regulatorischen Maßnahmen dafür erforderlich wären.

In der Stadt und auf dem Land sei es gleichermaßen erforderlich, attraktive, sichere und bezahlbare Alternativen zum motorisierten Straßenverkehr zu schaffen, unterstrich Ulrike Beuck, Referat G 20 - Grundsatzfragen der klimafreundlichen Mobilität, Klimakabinett im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Durch die politisch initiierte Zunahme der Elektromobilität, des Anstiegs des Rad- und Fußverkehrs sowie der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes sei die Verkehrswende eingeleitet worden. Insbesondere Sharing-Konzepte und integrierte Mobilitätsangebote besäßen das Potenzial, die Attraktivität des privaten PKW zu senken und die Multimodalität von Menschen zu fördern. Eine stärkere Zusammenarbeit zwischen Bund, Ländern und Kommunen sei hierfür erforderlich, denn die Maßnahmen der Verkehrswende müssten vor Ort umgesetzt werden. Dabei stelle das Klimaschutzprogramm 2030 mit über 80 Einzelmaßnahmen in Form von Anreizen, Förderung und Verkehrsverlagerung in Verbindung mit einer CO₂-Bepreisung einen wesentlichen Treiber der Verkehrswende dar, so Beuck. Eine CO₂-Bepreisung sei allerdings nur dann zielführend, wenn ein entsprechendes Alternativangebot verfügbar sei, denn die Mobilität dürfe nicht beschränkt werden. Herzstück eines solchen Alternativangebotes sei ein zuverlässiger öffentlicher Personenverkehr (ÖPV). Deutliches Potenzial bestehe zudem beim Radverkehr, der durch eine „Radverkehrsoffensive“ des BMVI gefördert werde. Für den Fußverkehr werde derzeit eine gesonderte „Fußverkehrsstrategie“ erarbeitet.

Prof. Dr. Barbara Lenz, Institut für Verkehrsforschung beim Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt, analysierte die Mobilitätsentwicklung aufgrund der Corona-Pandemie und legte dar, es müsse davon ausgegangen werden, dass die neuen Routinen, die sich viele Menschen zugelegt hätten, sich auch längerfristig auf das Mobilitätsverhalten niederschlagen werden. So sei die Nutzung des PKW gestiegen, und durch vermehrtes Home-Office habe sich der Gesamtverkehr über den Tages- und Wochenverlauf stärker verteilt. Aufgrund dieser Entwicklung sei es für die Politik schwieriger geworden, regulatorische Maßnahmen umzusetzen. Zudem müssten die finanziellen Aufwendungen für Mobilitätsalternativen zum motorisierten Individualverkehr deutlich zunehmen. Diese Herausforderungen stellten sich für Stadt und Land gleichermaßen, wenn auch mit unterschiedlichen Schwerpunkten, betonte Prof. Dr. Lenz.

Der Leiter Verkehrspolitik Deutschland der Deutsche Bahn AG, Dr. Markus Ksoll, betonte, dass die Verlagerung des Personenverkehrs auf die Schiene ein essenzieller Bestandteil der Verkehrswende sei. Die heterogene Bevölkerungsentwicklung führe dabei zu unterschiedlichen Herausforderungen in Ballungszentren und ländlichen Regionen. Er zeigte sich zufrieden mit den in der aktuellen Legislaturperiode entwickelten Ansätzen, denn durch den Masterplan Schienenverkehr sei für die Schiene viel erreicht worden. Insbesondere der geplante Deutschlandtakt stelle einen Paradigmenwechsel dar. Aus

diesem Zielfahrplan leiteten sich umfangreiche Infrastrukturmaßnahmen ab, damit zwischen den großen Metropolen perspektivisch ein Halbstundentakt realisiert werden könne. Aber auch für die ländlichen Regionen seien im Deutschlandtakt flächendeckende, direkte Fernverkehrsverbindungen vorgesehen.

Marten Bosselmann, Vorsitzender des Bundesverbandes Paket und Expresslogistik e. V., erläuterte, dass die Branche ca. 6 % des städtischen Verkehrs ausmache. Durch Bündelungsprozesse sei es möglich sicherzustellen, dass dieser Anteil trotz massiv steigenden Paketaufkommens in der Corona-Pandemie nur geringfügig zunehme. Insbesondere für eine Elektrifizierung seien die Zusteller prädestiniert, denn die täglichen Zustelltouren seien meist nur 30 bis 50 km lang. Ein Hemmnis für die breitere Nutzung von Elektrofahrzeugen bildeten jedoch die fehlende Ladeinfrastruktur sowie die hohen Anschaffungskosten. Durch weitere Maßnahmen, wie die Nutzung von Paketboxen in Neubauten, Paketshops und die örtliche Zustellung mit Lastenrädern, könne ein wichtiger Beitrag zur Verkehrswende geleistet werden.

Die Leiterin Mobilitätswende bei Agora Verkehrswende, Anne Klein-Hitpaß, betonte, dass die Verkehrswende nur im Zusammenspiel von Mobilitätswende und einer Energiewende im Verkehr gelingen werde. Dabei sei die Mobilitätswende bedeutend schwieriger zu erreichen als die Energiewende im Verkehr, denn zur Umsetzung der Mobilitätswende müssten die Bürger überzeugt und Nutzungsmuster durchbrochen werden. Ein erster Schritt sei eine faire Bepreisung klimaschädlicher Emissionen über eine ausgebaute CO₂-Bepreisung. Zudem plädierte Klein-Hitpaß für ein Mobilitätsgeld anstelle der Pendlerpauschale und ein Bonus/Malus-System beim Kauf von PKW, welches effizientere Fahrzeuge bevorzugen solle. Im ländlichen Raum bleibe zwar der private PKW auf lange Sicht unangefochten, doch dieser müsse elektrisch sein und erfordere daher eine Antriebswende.

In der anschließenden Podiumsdiskussion diskutierten Torsten Herbst, MdB (FDP) und Matthias Gastel, MdB (Bündnis 90/Die Grünen) unter Leitung von MR Helge Pols, Referatsleiter G 20 - Grundsatzfragen der klimafreundlichen Mobilität, Klimakabinett im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie Vorsitzender des Arbeitskreises „Energie & Verkehr“, über die Umsetzung der Verkehrswende in der Stadt und auf dem Land.

Herbst betonte, dass klassische ÖPNV-Angebote in dünnbesiedelten Räumen nicht dazu führten, dass auf den privaten PKW verzichtet werden könne. Vielmehr sei es dort notwendig, Mobilitätsangebote auszubauen, die flexible Individualmobilität für alle Bürger möglich machten - eine Art „Uber“ für den ländlichen Raum. Dies sei geboten, denn ein Bündeln von Personenströmen sei dort kaum möglich. Eine solche Angebotspalette komme jedoch nicht ohne staatliche Förderung aus. Da der PKW weiterhin genutzt werden müsse und der Bestand sehr groß sei, plädierte Herbst für die Nutzung von synthetischen Kraftstoffen im PKW-Verkehr. Dadurch könnten kurzfristige CO₂-Reduktionen erreicht werden – der Umstieg auf die Elektromobilität werde nicht ausreichend schnell gelingen.

Gastel forderte für die Städte u.a. eine Verringerung der dort eingesetzten PKW sowie eine Flächenumverteilung, um die Luftqualität zu verbessern und den Lärmpegel zu reduzieren. Im ländlichen Raum hingegen sehe er noch für lange Zeit den PKW-Verkehr, welcher allerdings durch eine Antriebswende und einen Zulassungsstopp von Verbrenner-PKW klimafreundlicher ausgestaltet werden müsse. Den Einsatz von E-Fuels in PKW lehnte Gastel aus Effizienzgründen ab und sprach sich dafür aus, durch eine Angebotserweiterung auch auf dem Land die Abhängigkeit vom privaten PKW zu verringern. Zudem forderte er, die vielen stillgelegten Bahnstrecken wieder zu reaktivieren, denn deren Nutzungspotenzial sei hoch. Insgesamt müsse die Verkehrspolitik den Fokus zukünftig stärker auf die Schiene legen anstatt auf die Straße.

Die Präsentationen stehen in Kürze für die Mitglieder des Forum für Zukunftsenergien e.V. auf der Website (Presse/Publicationen) zum Download bereit. Sollten Sie persönlich oder Ihr Unternehmen / Ihre Institution Mitglied im Forum für Zukunftsenergien sein und

noch keine Zugangsdaten haben, senden Sie bitte eine E-Mail an:
info@zukunftsenergien.de.

Über das Forum für Zukunftsenergien e.V.

Das Forum für Zukunftsenergien engagiert sich als einzige branchenneutrale und parteipolitisch unabhängige Institution der Energiewirtschaft im vorparlamentarischen Raum in Deutschland. Der eingetragene Verein setzt sich für erneuerbare und nicht-erneuerbare Energien sowie rationelle und sparsame Energieverwendung ein. Ziel ist die Förderung einer sicheren, preisgünstigen, ressourcen- und umweltschonenden Energieversorgung. Dem Verein gehören ca. 230 Mitglieder aus der Industrie, der Energiewirtschaft, Verbänden, Forschungs- und Dienstleistungseinrichtungen sowie Persönlichkeiten aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung an.

Kontakt:

Forum für Zukunftsenergien e.V.
Reinhardtstr. 3
10117 Berlin

Tel.: 030 / 72 61 59 98 - 0
Fax: 030 / 72 61 59 98 - 9
zukunftsenergien.de
Twitter @FfZeV
LinkedIn @FfZeV