

SWR2 Wissen

Wie wir klimafreundlich mobil werden

Energie effizient nutzen (3/3)

Von Dirk Asendorpf

Sendung vom: Mittwoch, 30. November 2022, 8.30 Uhr

Redaktion: Lukas Meyer-Blankenburg

Regie: Felicitas Ott

Produktion: SWR 2022

Der Umstieg auf Elektroautos macht den Verkehr noch nicht klimafreundlich. Bahn, Bus und Fahrrad müssen das Auto ersetzen – und unsere Mobilität muss sich grundlegend ändern.

Bitte beachten Sie:

Das Manuskript ist ausschließlich zum persönlichen, privaten Gebrauch bestimmt. Jede weitere Vervielfältigung und Verbreitung bedarf der ausdrücklichen Genehmigung des Urhebers bzw. des SWR.

SWR2 Wissen können Sie auch im **SWR2 Webradio** unter www.SWR2.de und auf Mobilgeräten in der **SWR2 App** hören – oder als **Podcast** nachhören:
<https://www.swr.de/~podcast/swr2/programm/podcast-swr2-wissen-100.xml>

Die SWR2 App für Android und iOS

Hören Sie das SWR2 Programm, wann und wo Sie wollen. Jederzeit live oder zeitversetzt, online oder offline. Alle Sendung stehen mindestens sieben Tage lang zum Nachhören bereit. Nutzen Sie die neuen Funktionen der SWR2 App: abonnieren, offline hören, stöbern, meistgehört, Themenbereiche, Empfehlungen, Entdeckungen ...
Kostenlos herunterladen: www.swr2.de/app

MANUSKRIPT

Intro

Sprecher:

Ein Elektroauto braucht für die gleiche Strecke nur ein Drittel der Energie eines gleich großen Verbrenners. Doch eine einfache Umstellung der Antriebstechnik macht den Verkehr noch nicht klimafreundlich. Bahn, Bus, Fahrrad und Carsharing müssen das eigene Auto ersetzen. Und der Flugverkehr wird noch lange auf flüssigen Treibstoff angewiesen bleiben. Effizienz gewinnt der Verkehr vor allem, wenn er abnimmt. Stadtplanung, Arbeitswelt und Freizeitverhalten müssen sich darauf einstellen. Am grünsten ist die Energie, die wir gar nicht erst verbrauchen.

Ansage:

Energie effizient nutzen, Folge 3 – Wie wir klimafreundlich mobil werden. Von Dirk Asendorpf.

Atmo 1:

S-Bahnsteig Karlsruhe-Hagsfeld, einfahrender Zug

Sprecher:

Am S-Bahnhof Karlsruhe-Hagsfeld. Eine Viertelstunde dauert die Fahrt von hier ins Zentrum der Stadt. Die S-Bahnen fahren im 10-Minuten-Takt. In der Gegenrichtung geht es hinaus in den ländlichen Raum, Hagsfeld ist der letzte Bahnhof der Kernzone, dahinter fahren wesentlich weniger Busse und Bahnen. Vor dem Hagsfelder Bahnhof gibt es deshalb Park-and-Ride-Parkplätze, Fahrradständer – und seit neuestem auch einen sogenannten Port. Frank Pagel leitet beim Karlsruher Verkehrsverbunds das Projekt Regiomove, der Hagsfelder Port ist ein Teil davon.

O-Ton 1 Frank Pagel, Karlsruher Verkehrsverbund, KVV:

Ein Port ist ein Mobilitätsknoten, an dem verschiedene Mobilitätsformen zusammenkommen. Also nicht nur ÖPNV wie Bus und Bahn, aber auch Carsharing, Bike-Sharing-Stationen und Angebote wie Schließfächer, Fahrrad-Boxen etc. pp. Und was wir damit eigentlich erreichen wollen, ist, dass wir den Menschen eine Umstiegsmöglichkeit bieten, die es erlaubt, das eigene Auto stehen zu lassen. Und dazu ist es einfach wichtig, diese Angebote zusammen zu bringen, zu bündeln, zu vernetzen. Und das machen wir hier an diesem Ort.

Sprecher:

Sieben dieser Ports hat die KVV bereits gebaut, weitere sollen folgen. Und das ist nur der erste Teil eines weit größeren Konzepts, genannt Regiomove. Flotter Werbespruch: Alles außer beamen. Ziel ist es, die Nutzung des ÖPNV auch für die Menschen in den ländlichen Umlandregionen so attraktiv zu machen, dass sie das eigene Auto möglichst oft stehen lassen oder sogar ganz abschaffen. Entscheidend dafür ist ein gutes Angebot für die sogenannte letzte Meile, also den Weg von der Bus- oder S-Bahn-Station zur eigenen Wohnung. Dafür soll der Umstieg auf das Rad, in ein Ruftaxi oder das Fahrzeug eines Carsharing-Anbieters möglichst reibungslos verlaufen.

O-Ton 2 Frank Pagel:

Wir wollten mit Regiomove den klassischen Verkehrsverbund des KVV erweitern zu einem modernen Mobilitätsverbund. Das heißt, wir ergänzen unser Bus- und Schienen-Liniennetz durch private Anbieter wie Bike-Sharing und Carsharing und damit auch die erste und letzte Meile. Was uns wiederum erlaubt, ein breiteres Angebot unseren Kundinnen und Kunden zur Verfügung zu stellen und damit eine höhere Zuverlässigkeit zu schaffen. Und dazu haben wir eine App, die uns erlaubt, alle Angebote mit einer Anmeldung zu buchen und auch miteinander zu vernetzen.

Sprecher:

Digitalisierung ist der Schlüssel. In der App werden die unterschiedlichsten Verkehrsmittel, die zuvor völlig getrennt voneinander waren, unter einem virtuellen Dach vereint. Ohne sich mit Fahrplänen und Tarifen beschäftigen zu müssen, weist das Smartphone stets den besten und günstigsten Weg von A nach B – zumindest theoretisch.

O-Ton 3 Frank Pagel:

Die Idee ist schön und einfach und deswegen auch so reizvoll, weil sie jeder versteht. In der Praxis ist es natürlich schon ein dickes Brett, teilweise. Man muss ja mit vielen Anbietern und Partnern zusammenarbeiten. Man hat Grundstückseigentümer, man hat Verkehrsbetriebe, man hat auch Stadtwerke, die man einbinden muss, also eine Vielzahl an Akteuren, die alle zusammenkommen müssen. Die einzelnen Akteure bei der Stange zu halten und das dann auch zum Abschluss zu bringen, das ist eigentlich die Kunst dahinter.

Sprecher:

Bisher kann die Regiomove-App nur Fahrzeuge eines Bike- und eines Carsharing-Unternehmens anzeigen. Und wer dort ein Auto buchen will, muss sich erst einmal persönlich registriert haben und in eine andere App wechseln. Das Ergebnis ist ernüchternd. Mit 4,3 Sharing-Autos pro eintausend Einwohnern liegt Karlsruhe zwar bundesweit auf Platz eins. Doch im Vergleich zur Zahl privater Autos ist die Carsharing-Nutzung noch immer verschwindend gering. In Deutschland sind 48,7 Millionen PKW zugelassen, so viele wie nie zuvor. Auf 1000 Einwohner kommen 580 Privatautos.

O-Ton 4 Andreas Knie, Verkehrswissenschaftler Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung:

Und wenn man die genau mal vermisst, dann stellt man fest, dass etwa 96 Prozent der Zeit, die ein solcher PKW fahren könnte, er doch nur steht. Und wenn er dann fährt, dann hat er einen Besatzungsgrad von 1,01. Das ist also ein extrem uneffizientes Verkehrsmittel.

Sprecher:

Sagt der Berliner Verkehrswissenschaftler Andreas Knie. Er kennt das Thema nicht nur aus der Forschung. Von 2001 bis 2016 hat er das Car- und Bikesharing-Angebot der Bahn aufgebaut. Inzwischen gibt es fast 250 Carsharing-Firmen, zusammen bieten sie rund 30.000 Autos an – aber das sind weniger als 0,1 Prozent aller PKW in Deutschland. Dabei ist das Auto-Teilen ausgesprochen effizient. Jedes Sharing-

Fahrzeug ersetzt nach Angaben des Umweltbundesamts vier bis über zehn Privatautos. Doch im Verhältnis von ÖPNV-Anbietern, Deutscher Bahn und privaten Sharing-Unternehmen könne von Partnerschaft bisher keine Rede sein.

O-Ton 5 Andreas Knie:

Wir wollen ja genau die Verknüpfung der Verkehrsmittel, so dass ich mit dem Auto an den Bahnhof komme, im Bahnhof sofort in den Zug springe, dann vielleicht das Taxi nehme oder vielleicht einen Roller oder Scooter nehme. Das alles soll digital verknüpft werden. Und da liegt der Hase im Pfeffer. Erstens sind sich die Carsharer alle nicht grün, wie die öffentlichen Verkehrsunternehmen. Da geben die sich nichts, jeder macht seins, jeder hat seine kleine Insel und die Kompatibilität ist weit, weit, weit entfernt. Und dann haben wir natürlich noch das Problem, dass auch die intermodale Verknüpfung, also die Integration der verschiedenen Verkehrsmittel, damit ich eine App nutzen kann und nicht acht oder neun brauche, die ist auch in weiter Ferne.

Sprecher:

Hoffnung machen dem Verkehrswissenschaftler allerdings das Neun-Euro-Ticket und sein 49 Euro teurer Nachfolger, der bundesweit ab 2023 angeboten werden soll. Das Neun-Euro-Ticket hatte die Bundesregierung quasi über Nacht eingeführt und damit bewiesen: Wenn der politische Wille vorhanden ist, sind radikale Veränderungen möglich.

O-Ton 6 Andreas Knie:

Da wurde ja auch immer vorhergesagt, das geht niemals so schnell, und ein Ticket für alles, das kann schon mal überhaupt nicht funktionieren. Und das hat die Politik einfach mal bestimmt. Sie hat einfach gesagt: So, jetzt machen wir es. Und so muss es bei der intermodalen Verknüpfung gehen. Das heißt, alles, was auf öffentlichen Straßen angeboten wird oder was mit öffentlichem Geld betrieben wird, muss sich öffnen. Die EU schreibt das übrigens demnächst auch vor. Also man muss es politisch, regulativ erzwingen. Die Anbieter selber sehen sich da offensichtlich nicht zu in der Lage.

Sprecher:

Das Neun-Euro-Ticket war auch noch aus einem anderen Grund ein interessantes Experiment. Wie verhalten sich die Menschen, wenn sie für Mobilität eine günstige Flatrate zahlen? Werden damit eingefleischte Autofahrer zum Umstieg in Bus und Bahn verlockt? Oder erzeugt ein Schnäppchenangebot vor allem zusätzlichen Verkehr? Steffen Braun hat die Frage untersucht, er leitet den Bereich Mobilität beim Meinungsforschungsinstitut Civey.

O-Ton 7 Steffen Braun, Meinungsforschungsinstitut Civey:

Die Mehrzahl der Nutzerinnen und Nutzer waren Privatvergnügen, Ausflugsfahrten, die vielleicht auch nicht stattgefunden hätten, wenn es das Ticket nicht gegeben hätte. Wenn man es von daher aufzäumt, dann ist das Neun-Euro-Ticket sicher nicht der richtige Weg, weil man sieht schon, dass es zu einer höheren Lust am Ausflug – ‚komm, es gibt das neun Euro-Ticket, wir fahren noch mal da und dahin‘ – geführt hat. Es hat eher zu einer anderen Mobilität geführt als zu weniger.

Sprecher:

Dass die Bereitschaft zum Umstieg vom Auto in Bus und Bahn nicht zugenommen hat, zeigt sich an den Antworten auf eine andere Frage, die Civey immer wieder stellt:

O-Ton 8 Steffen Braun, Civey:

Das ist die Frage: „Denken Sie, es ist heute noch notwendig, ein Auto zu besitzen?“ Und die ist seit 2017 online bei uns. Und seitdem ist die festzementiert bei 75 oder 76 Prozent der Deutschen, die Ja sagen. Also drei Viertel der Deutschen ist seit fünf Jahren fest der Meinung, man braucht heute noch ein Auto, und das hat sich auch noch kein Prozent bewegt.

Sprecher:

Und solange das eigene Auto sowieso vor der Tür parkt, ist es noch immer der mit Abstand bequemste Zugang zur Mobilität. Damit kann keine intermodale Verkehrskette konkurrieren – und sei die App auch noch so simpel. Die Karlsruher Energieeffizienzforscherin Heike Brugger:

O-Ton 9 Heike Brugger, Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung ISI:

Die Mobilitätsverhalten der Menschen sind sehr, sehr träge. Also, wir verändern das Verhalten nur sehr punktuell. Wenn sich die Familienplanung oder wenn sich die Familiensituation ändert, wenn ein Umzug kommt. Sehr, sehr selten, also hinterfragen die Menschen ihr eigenes Mobilitätsverhalten.

Sprecher:

Umgekehrt bedeutet das: Wenn sich die Lebensverhältnisse ändern, ist die Bereitschaft zum Umstieg vom Auto auf den ÖPNV besonders groß. In Wien hat man genau darauf gesetzt – mit erstaunlichem Erfolg.

Atmo 2:

U2 erreicht die Endstation Seestadt Aspern, Lautsprecheransage

Sprecher:

Endstation der U2. 15 Kilometer vom historischen Zentrum entfernt, entsteht hier auf einem ehemaligen Flugplatzgelände ein neuer Stadtteil. Nach zehn Jahren Bauzeit ist das erste Drittel fertig, im Zentrum ein künstlicher See, drumherum moderne Geschosswohnungsbauten und das zweithöchste Holz-Hochhaus der Welt. Neben Wohnungen für 30.000 Menschen entstehen auch Schulen, Kitas und bis zu 20.000 Arbeitsplätze.

Atmo 3:

U-Bahn-Türen, Schritte

Sprecher:

Als allererstes Bauwerk wurde der U-Bahnhof auf das noch freie Feld betonierte. Die Züge fuhren schon im 10-Minuten-Takt bevor dort überhaupt jemand wohnte. Günter

Steinbauer, langjähriger Geschäftsführer der kommunalen Verkehrsbetriebe, wollte damit eine klare Botschaft senden: Die neue Seestadt ist 22 Minuten von Prater und Hofburg entfernt – mit der U-Bahn.

O-Ton 10 Günter Steinbauer, Geschäftsführer Wiener Linien:

Sobald die ersten Anwohner dort einziehen und aufs Auto angewiesen sind, müssten wir sie später quasi wieder umerziehen. Und das ist viel schwieriger, als wenn man von Haus aus quasi alles erreichen kann. Stadtplanung und Verkehrsplanung muss Hand in Hand gehen, die Lebensadern der Städte sind die öffentlichen Verkehrsadern.

Sprecher:

Der Wiener Rechnungshof war nicht begeistert von der Idee, eine nagelneue U-Bahn in ein Wohngebiet fahren zu lassen, das es noch gar nicht gibt. Doch die Lokalpolitik konnte sich durchsetzen – und ist mit dem Ergebnis jetzt sehr zufrieden.

O-Ton 11 Peter Kraus, Vorsitzender und Fraktionschef der Wiener Grünen:

Die Seestadt in Wien ist ein großer Erfolg, weil sie zeigen kann, wie eine wachsende Stadt mit Klimazielen, mit einem hochwertigen öffentlichen Raum, mit einer Erschließung durch den ÖPNV von Beginn an wirklich funktionieren kann.

Sprecher:

Sagt Peter Kraus, Chef der Grünen in Wien und eigentlich kein Freund von Neubauten auf der grünen Wiese. Doch im Stadtrat waren sich alle einig: Wien wächst so schnell, dass Neubürger nicht mehr anders untergebracht werden können.

O-Ton 12 Peter Kraus:

Wenn man die Politik hier einfach laufen lässt, dann passiert das, was in sehr vielen Städten passiert: Zersiedelung im Umland, was die größte ökologische Katastrophe wäre. Weil das bedeutet massive Flächenversiegelung, extrem lange Wege, ganz viel Individualverkehr. Das wollte Wien nicht. Dass die U-Bahn schon da war wie der erste Mensch dort hin gezogen ist, das heißt, es war von Beginn an klar, es gibt ne hochrangige Öffi-Anbindung. Und das zweite ist, dass der öffentliche Raum nicht dafür da ist, um zu parken, sondern er ist zum zu Fuß gehen, Radfahrern, für Bäume, für Gärten, für alles Mögliche da, aber nicht zum Parken. Und wenn man mit dieser Einstellung von Beginn an an die Planung einer Stadt herangeht, dann verstehen das die Bewohnerinnen und Bewohner auch und verhalten sich dementsprechend. Und das sieht man an der Seestadt sehr schön.

Atmo 4:

Wangari-Maathai-Platz mit Jugendlichen

Sprecher:

Der Wangari-Maathai-Platz, benannt nach einer früheren kenianischen Umweltministerin, ist der zentrale Begegnungsort der Seestadt. Der öffentliche Raum gehört Fußgängerinnen und Radfahrern. Autos dürfen nicht am Straßenrand parken, sondern nur in Hochgaragen. Und die sind von jeder Wohnung weiter entfernt als die nächstgelegene Haltestelle von Bus, S- oder U-Bahn. Push and Pull nennen

Verkehrsexperten diese Kombination aus Parkplatznot und gutem ÖPNV-Angebot. In der Seestadt hat sie den erwünschten Effekt. Pro 1000 Einwohner gibt es dort nur halb so viele Autos wie im Rest von Wien. Nicht alle sind davon begeistert.

O-Ton 13 Seestadt-Bewohner:

Ganz, ganz negativ ist: zu wenig Parkplätze. Ja, wenn man in die Seestadt zieht, sollte man wissen: Die wollen keine Autos. Das muss man mögen. Manche mögen's, manche nicht.

Sprecher:

Viele Menschen werden sich trotz Push and Pull nicht von ihrem Auto trennen, manche können es auch gar nicht – weil sie gehbehindert sind, regelmäßig größere Lasten transportieren müssen oder so abgelegen wohnen, dass auch ein verbesserter ÖPNV sie links liegen lassen wird. Und auch auf den Hauptstrecken werden Bahn und Bus noch lange nicht ausreichend viele Plätze anbieten können, um den Autoverkehr komplett zu ersetzen. Wenn die Mobilität energieeffizienter werden soll, müssen also auch das Auto und seine Nutzung effizienter werden. Fahrgemeinschaften sind hier ein Stichwort – und der Umstieg auf Elektroautos. Noch liegt ihr Anteil an allen PKW in Deutschland unter 1,5 Prozent, doch das wird sich bald ändern. Schon ab 2035 dürfen in der EU gar keine neuen PKW mit Verbrennungsmotor mehr zugelassen werden.

Atmo 5:

Autobahn

Sprecher:

E-Autos verbrauchen bei der Fahrt nur ein Drittel der Energie eines vergleichbaren Verbrenners. Doch die Herstellung ihrer Batterien ist besonders rohstoff- und energieintensiv, und statt Benzin oder Diesel müssen sie Strom tanken. Wie das möglichst effizient passieren kann, wird am Autobahnkreuz Hilden erprobt. Hier kreuzen sich A3 und A46, zwei der meistbefahrenen Autobahnen Deutschlands. Genau dort liegt der Schnellladepark Hilden, die größte Stromtankstelle Europas. Rund hundert überdachte Ladesäulen in langen Reihen, daneben ein Café mit Bäckerei, auf dem Außengelände Strandkörbe und ein Spielplatz. Roland Schüren ist der Geschäftsführer.

O-Ton 14 Roland Schüren, Geschäftsführer Ladepark Hilden:

Das ist nicht nur ein Ladepark, sondern im Prinzip ein großes Sektorenkopplungs-Projekt. Wir verbinden hier die drei klimarelevantesten Sektoren, die es gibt, die am meisten CO2 emittieren: Mobilität, Energieerzeugung und demnächst auch Lebensmittelherstellung. Und wir koppeln also hier diese drei Sektoren so, dass möglichst wenig Impact auf Umwelt, auf Klima entsteht. Da gibt es eine Schlüsselposition bei, das sind zwei Megawattstunden Speicher, die sind da hinten in zwei Containern. Wir haben auch eine relativ komplexe Steuerung in Auftrag gegeben, die eben wirklich guckt, was kommt an Sonne rein? Wie ist die Abnahme von den Autos an den Ladestationen, die natürlich der größte Stromverbraucher hier sind.

Musik

Sprecher:

Sektorkopplung hat schon in den vorangegangenen Folgen dieser SWR2-Wissen Reihe eine Hauptrolle gespielt als es um Energieeffizienz im Haushalt und in der Industrie ging. Eine intelligente Verknüpfung von Verbrauch und Erzeugung ist die Grundvoraussetzung für eine erfolgreiche Energiewende. Im Schnellladepark funktioniert sie so: Wenn die Sonne tagsüber scheint, fließt viel Solarenergie in die großen Batteriespeicher. So steht sie zur Verfügung, wenn am Nachmittag Hochbetrieb an den Ladesäulen herrscht. Am frühen Morgen, wenn die Bäckerei viel Strom für ihre Öfen braucht, stehen dagegen kaum Autos an den Ladesäulen.

O-Ton 15 Roland Schüren:

Wenn man einen großen Ladepark so baut, eine eigene Erzeugung und vor allem die Speicher mit dabei hat, dann kriegt man es hin, dass man den Hausanschluss auf die Hälfte oder auf ein Drittel der Anschlussleistung reduzieren kann. Ja, und das ist eben quasi meiner Meinung nach dann auch die Tankstelle der Zukunft.

Atmo:

Flugzeug

Sprecher:

Besonders schwer ist der Abschied von fossiler Energie im Flugverkehr. Dank besserer Technik, höherer Auslastung und optimierter Routenführung setzt ein Flugzeug pro Passagier heute zwar ein Drittel weniger Treibhausgas frei als noch vor 20 Jahren. Weil der Flugverkehr gleichzeitig aber bis zum Beginn der Coronapandemie stark wuchs, nahm sein Klimaschaden insgesamt trotzdem zu. Und eine CO2-freie Alternative zum fossilen Kerosin ist trotz anderslautender Reklame einiger Fluglinien nur in sehr geringer Menge verfügbar. Um allen Treibstoff, der an deutschen Flughäfen getankt wird, durch sogenannte E-Fuels zu ersetzen, wäre die gesamte erneuerbare Energie nötig, die in deutschen Windparks, Wasserkraftwerken und Solaranlagen erzeugt wird. Und selbst das würde den Klimaschaden des Flugverkehrs nur halbieren. Denn der Treibhauseffekt, den Flugzeuge mit Stickoxiden und Kondensstreifen verursachen, entsteht auch mit E-Fuel.

Atmo 8:

Fahrraddemo Critical Mass

Sprecher:

Zurück auf die Erde. Hier ist der Ersatz fossile Energie weit einfacher, zum Beispiel durch Muskelkraft.

O-Ton 16 Angela Francke, Professorin für Radverkehr, Uni Kassel:

Wir haben ein klares Bekenntnis in der Politik, in der Regierung zu sagen: Wir wollen ein Fahrradland werden. Und wir haben so viel politische Unterstützung und auch so viel finanzielle Unterstützung in diesem Thema drin wie noch nie.

Sprecher:

Sagt Angela Francke, Deutschlands erste Professorin für Radverkehr an der Uni Kassel. Schon seit über 30 Jahren demonstrieren Radlerinnen und Radler in vielen

Städten unter dem Motto Critical Mass für Gleichberechtigung und besseren Schutz im Straßenverkehr. Doch der Fortschritt war zäh. Erst die Coronapandemie hat dem Umstieg aufs Zweirad großen Schub verliehen.

O-Ton 17 Angela Francke:

Wenn wir nach Frankfurt gehen oder nach Berlin, ich bin einfach begeistert. Das Gefühl eines durchgängigen Radwegnetzes in der Stadt, wo wirklich über Nacht das abgepollert wurde, eine Pop-up-Bikelane eingerichtet war. Innerhalb von einer Woche war die voll. Und da kann man jetzt wirklich sehr schön sehen, was möglich ist, was für ein Potenzial der Radverkehr hat und was er auch braucht. Und zwar Infrastruktur. Es darf keine Mutprobe sein, sondern es muss das Normale sein, dass ich sicher und komfortabel und schnell von A nach B komme.

Atmo 9:

Straßenkreuzung in Amsterdam

Sprecher:

Zwei Schritte weiter ist der Wechsel vom Auto- zum Radverkehr in den Niederlanden. In Amsterdam gibt es mehr Fahrräder als Einwohner, fast zwei Drittel aller Wege werden dort mit dem Rad zurückgelegt. Das ist Weltspitze – und schafft neue Probleme, sagt David Gelauff, Radfahrmanager der Stadt Amsterdam.

O-Ton 18 David Gelauff, Bike Program Manager Amsterdam:

Now we are getting to another ... critical mass to actually achieve that now.

Overvoice:

Wir kommen jetzt in eine neue Ära. Die Städte werden immer voller und die Menschen in den Städten fahren immer mehr Fahrrad. Der Radanteil an der Mobilität ist stark gewachsen, einfach auch, weil Radfahren so viel bequemer ist. Man steckt nicht im Stau, muss nichts fürs Parken zahlen und kommt schneller voran. Aber jetzt ist der Radverkehr so stark, dass wir ihn nicht mehr vom Autoverkehr trennen können. Jetzt müssen wir noch mehr Autos verdrängen und den Verkehr wieder mischen. Aber mit einer einheitlich niedrigen Geschwindigkeit, einer sozialen Geschwindigkeit. Der Radverkehr hat jetzt die kritische Masse erreicht, die man dafür braucht.

Sprecher:

Während Deutschland auf die Schnelle neue Fahrradwege schafft, werden sie in den Niederlanden schon wieder aufgelöst. Dass das nicht dazu führt, dass die Zahlen von Verkehrsoffern wieder steigen, hat mit der Kultur und einer rechtlichen Besonderheit in unserem Nachbarland zu tun.

O-Ton 19 David Gelauff:

So many people are already ... That is always taken into account.

Overvoice:

Die vielen Radfahrer sind überzeugt, dass sie ein Recht haben, auf der Straße zu fahren. Sie haben keine Angst vor den Autos. Fast jeder Autofahrer in den

Niederlande fährt ja selber auch Fahrrad. Und wir haben ein Gesetz, dass bei einem Unfall – egal, was passiert ist – der schwächste Verkehrsteilnehmer die meisten Rechte hat. Autofahrer wissen, dass sie viel stärker und eine wesentlich größere Gefahr für Radfahrer sind als umgekehrt. Das haben sie immer im Kopf.

Sprecher:

Die Niederlande zeigen: Der Radverkehr hat das Potenzial, einen Großteil der innerstädtischen Mobilität zu übernehmen. Dort, wo die Entfernungen größer oder die Straßen steiler sind als in Amsterdam, können E-Bikes helfen. Und Berufspendler, die bisher an jedem Werktag weite Wege mit dem Auto zurücklegen, sollten einen Großteil der Arbeit künftig wohnortnah erledigen. Die Bereitschaft dazu ist vorhanden. In Umfragen geben schon seit Jahren zwei Drittel aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten an, dass sie gerne an mehreren Tagen in der Woche orts- und zeitflexibel arbeiten würden. Dazu kommen all die Freiberufler, die das sowieso schon tun. Jetzt hat die Coronapandemie gezeigt, dass eine derart flexible Arbeitswelt auch ohne Produktivitätsverlust möglich ist. Aber nicht zu Hause am Küchentisch, meint der Verkehrswissenschaftler Andreas Knie.

O-Ton 20 Andreas Knie:

Homeoffice, das hat auf Dauer für keinen wirklich eine Perspektive, sondern Orte, kleine flexible Hubs kann man sie nennen, wo man eben hinget, wo man vielleicht mit dem Fahrrad hinfährt, wo man ein Büro hat. Vielleicht hat man sogar noch eine Einkaufsgelegenheit, vielleicht hat man sogar noch eine Kita. Wir gehen also davon aus, dass wir mindestens ein Drittel aller Wege tatsächlich radikal einsparen könnten, wenn wir solche Möglichkeiten hätten.

Sprecher:

Klimafreundliche Mobilität braucht weit mehr als einen Wechsel des Verkehrsmittels oder seiner Antriebstechnik. Es ist auch eine Aufgabe für die Stadt- und Regionalplanung, für das Arbeitsrecht und Tarifverhandlungen – und für das Verhalten jedes einzelnen. Die Nachhaltigkeitsforscherin Corinna Fischer vom Freiburger Öko-Institut spricht von einem Wandel der sozialen Praktiken.

O-Ton 21 Corinna Fischer, Nachhaltigkeitsforscherin, Öko-Institut Freiburg:

Soziale Praktiken ist das, was wir Menschen als normal empfinden, was man so tut. Und das wird eigentlich durch drei Faktoren bestimmt: zum einen durch die Technologien, die wir haben, zum anderen durch die Werte, die Kultur, die wir haben, und zum dritten durch die Kompetenzen. Und wenn man daran etwas ändern will, dann müssen eigentlich alle drei Dinge simultan geändert werden.

Sprecher:

Technik, Werte und Kompetenzen – diese Zutaten einer erfolgreiche Verkehrswende seien eigentlich schon vorhanden, meint Andreas Knie.

O-Ton 22 Andreas Knie:

Die technischen Elemente sind alle da. Also wir haben die Vielfalt der Geräte, wird ja jeden Tag ein neues Gerät erfunden. Wir haben die mittlerweile so digital, dass Sie punktgenau erkennen, wo sie sind. Und wir haben zumindest in einigen Ballungsräumen – da gehört Hamburg oder Berlin, da gehört München dazu, da

gehören Teile von Köln dazu, Stuttgart, Frankfurt, Düsseldorf dazu – da haben wir die Menschen, die das schon tun. Bis vor zwei, drei Jahren konnte man nicht in einer öffentlichen Veranstaltung auftreten und sagen: Wir haben zu viele Autos. Das können wir heute. Selbst in einer CDU-Veranstaltung kann man sagen, wir ersticken im Blech und zwar in allen Varianten und überall auf ländlicher Strecke wie in der Stadt.

Sprecher:

Und wir haben inzwischen auch genug Beispiele, die zeigen, wie lebenswert eine Stadt wird, aus der die Autos weitgehend verbannt sind.

Atmo 10:

Springbrunnen auf dem Karlsruher Marktplatz, kreischende Kinder, Straßenmusik

Sprecher:

Auf dem Marktplatz in Karlsruhe. So friedlich wie heute war es hier in Jahrzehnten nicht. Erst verstopfte der Autoverkehr die Innenstadt, später stauten sich die Straßenbahnen und scheuchten die Menschen an die Ränder der Fußgängerzone. Es folgte eine 12-jährige Großbaustelle. Jetzt gehört der Marktplatz Fußgängerinnen und Radfahrern, Kinder können gefahrlos toben. Parkplätze sind rar und teuer, der Durchgangsverkehr ist in Tunneln verschwunden.

Atmo 11:

Straßenbahn quietscht und hält im U-Bahnhof:

Sprecher:

Die Straßenbahnen fahren im Zentrum als U-Bahn, unter dem Marktplatz ist ein Bahnhof entstanden. Und an den Endhaltestellen der Linien sollen die neuen Ports mehr sein als reine Umsteigeplätze vom ÖPNV aufs Fahrrad oder ins Carsharing-Auto. Sie sind auch der ideale Ort für einen Supermarkt, ein Fahrradgeschäft oder eine Packstation, meint der Karlsruher Regiomove-Chef Frank Pagel.

O-Ton 23 Frank Pagel:

Also es geht nicht nur darum, zwischen Mobilitätsangeboten wählen zu können, sondern auch Aktivitäten schon entlang der Wegekette abfertigen zu können. Verkehrswende bedeutet auch, weniger Fahrten zu machen, weniger Verkehr zu produzieren.

Musik

Sprecher:

Effizient wird unsere Mobilität vor allem, wenn sie abnimmt. Dafür müssen Arbeit, Einkaufen, Freizeitaktivitäten und Wohnen näher zusammenrücken. Es gibt Vorbilder, aber kein Patentrezept. Jedes Land, jede Region und jede Stadt muss ihren eigenen Weg finden. Und auch jede und jeder von uns. Was wir für die Verkehrswende brauchen – und das gilt gleichermaßen auch für die Energiewende im Haushalt und in der Industrie – sind Experimente. Fahrrad-Professorin Angela Francke wirbt dafür.

O-Ton 24 Angela Francke:

Das Wichtigste ist, dass man sich aufmacht, dass man startet, dass man nicht wartet, dass andere starten, sondern selber überlegt: Wie starte ich? Was kann ich unterstützen? Ein neues Verhalten üben, ausprobieren, auch vielleicht eine bessere Version von uns selber in Bezug auf Mobilitätsverhalten ausprobieren und mit diesem Ausprobieren auch merken: Das geht, ich bin fit genug, ich schaff, das auch in meinen Alltag zu integrieren.

Abspann:

SWR2 Wissen (mit Musikbett)

Sprecherin:

Energie effizient nutzen, Folge 3 von 3 – Wie wir klimafreundlich mobil werden. Autor und Sprecher: Dirk Asendorpf. Regie: Felicitas Ott. Redaktion: Lukas Meyer-Blankenburg.

Abbinder

Abspann:

SWR2 Wissen (mit Musikbett)

Sprecher:

Energie effizient nutzen, Folge 3 – Wie wir klimafreundlich mobil werden. Autor und Sprecher: Dirk Asendorpf, Regie: Felicitas Ott.

Abbinder
