



Verkehrswende

Inhalte

I. Kommunale Mobilitätskonzepte in Berlin und Metz.....	2
II. Radverkehrsförderung und Radschnellwege.....	3
III. Kostenloser und kostengünstiger Nahverkehr	5
IV. Quellen.....	7

Der Verkehr nimmt weltweit zu – und damit auch die Emissionen im Verkehrssektor (<https://www.dw.com/de/globaler-verkehr-torpediert-klimaziele/a-37384214>).

Höchste Zeit also, um beim Thema Verkehrswende einen Zahn zuzulegen und zunehmend auf klimafreundliche Mobilitätsangebote und Antriebe umzusatteln. Dies ist dringend notwendig, denn bislang sind in Europa hauptsächlich Benziner und Dieselfahrzeuge auf den Straßen unterwegs. Der Anteil der neu zugelassenen Pkw mit Benzin- und Dieselmotoren ist in Deutschland seit 2006 nur geringfügig gesunken und liegt derzeit bei 97 Prozent (Klimaschutz in Zahlen, BMU, 2018). Gleichzeitig stellt der Verkehrssektor mit ca. 18 Prozent den drittgrößten Verursacher von Treibhausgasen dar (<https://www.umweltbundesamt.de/themen/klima-energie/treibhausgas-emissionen/emissionsquellen#textpart-1>).

Dabei verspricht die Verkehrswende unsere Städte lebenswerter zu machen. Neue, attraktive Infrastrukturen wie beispielsweise Radschnellwege können neue Nutzergruppen generieren und den Radverkehrsanteil insgesamt steigern. Dies führt insbesondere auf der Straße zu einer Entlastung der Hauptverkehrsachsen. Dadurch gehen Staus zurück und es werden Schadstoffemissionen und Lärmbelastungen reduziert. Auch im Hinblick auf Tourismus, Freizeit und Sport sowie Lastentransporte wird die regionale Mobilität insgesamt attraktiver. Eine bessere Luftqualität lässt uns zudem durchatmen, hält uns fit und entlastet somit letztendlich das Gesundheitssystem.

Doch welche Mobilitätskonzepte und –angebote mit Vorbildcharakter existieren in deutschen und französischen Kommunen bereit? Im vorliegenden Themenpapier wollen wir uns dieser Frage annehmen und einige konkrete, zukunftsfähige Ansätze vorstellen.

I. Kommunale Mobilitätskonzepte in Berlin und Metz

Die **Metropolregion Metz** besitzt seit 2006 einen Mobilitätsplan und ist somit Vorreiterin auf dem Gebiet der Verkehrswende. Aktuell wird der Plan überarbeitet. Vor bereits 25 Jahren führte die Stadt die Verkehrsregelungssoftware „Gertrude“ (kurz für Realtime Regulation Management of Urban Planning, Travel and the Environment) ein, die Daten sammelt und koordiniert. Dies ermöglicht es den acht Leitstellenagenten, den Verkehr zu überwachen und Staus vorauszusagen und bietet gleichzeitig ein bemerkenswertes Simulationstool. Ziel ist es, die Staus zu begrenzen und den öffentlichen Raum für alle Verkehrsteilnehmer*innen optimal zu regeln.

Das System ermöglichte es, die Ampelschaltungen an den Verkehr anzupassen, von 50 Sekunden Grün in den Nebenverkehrszeiten bis zu 100 Sekunden in den Spitzenzeiten. Die von Gertrude vorgeschlagene Mikroregulierung quantifiziert die Anzahl der Fahrzeuge an jeder Kreuzung und individualisiert die Grünzeit jeder Ampel.

2010 nutzte die Stadt ihre Simulationen, um den Verkehrsplan zu ändern und den Place Mazelle und den Boulevard Maginot zu verbessern, indem sie den Verkehr auf den Boulevard de Trèves und die Ostautobahn verlagerte. Das Regelsystem ermöglicht es, "Stauraum"-Schleusen zu verwalten, die den Verkehr so modulieren, wie man den Fluss eines Wasserhahns regulieren würde, um Überläufe zu vermeiden. Der Verkehr auf dem Boulevard de Trèves ist so flüssig geblieben und wurde sogar um neue Radwege erweitert.

In **Berlin** hingegen nimmt das Thema Verkehrswende erst in jüngerer Zeit Fahrt auf. Im Sommer 2018 hat die Rot-rot-grüne Mehrheit des Berliner Abgeordnetenhauses Deutschlands erstes Radverkehrs- und Mobilitätsgesetz verabschiedet. Laut der Berliner Verkehrssenatorin wird damit „das Ende der autoprivilegierten Stadt ein(geläutet)“. Die Forderung nach einem Mobilitätskonzept mit einer stärkeren Berücksichtigung von Fahrradfahrer*innen kam aus der Berliner Zivilgesellschaft, die 2016 den „Volksentscheid Fahrrad“ durch das Sammeln von mehr als 100.000 Unterschriften erfolgreich durchsetzte. In der Folge bestimmte das Mobilitäts-Thema den Berliner Wahlkampf.

Das Gesetz regelt das Miteinander von Autos, Fahrrädern, dem öffentlichen Nahverkehr und Fußgänger*innen im Stadtgebiet. Im ersten Schritt soll v.a. der Radverkehr und der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) verbessert werden, später folgen Maßnahmen für Fußgänger*innen und den Wirtschaftsverkehr.

Konkret sollen an allen Knotenpunkten und Hauptverkehrsstraßen ausreichend breite Radwege angelegt werden, auf denen sich Radfahrer*innen gefahrlos überholen können. Zusätzlicher Schutz der Radelnden wird durch eine bauliche Trennung der

Themenpapier – Verkehrswende

Wege zur Fahrbahn und den Gehwegen sichergestellt. Zusätzlich werden ca. 100 Kilometer Radschnellwege sowie mehr Abstellanlagen für Räder geplant. Das Angebot des ÖPNV soll weiter ausgebaut werden und zwar sowohl in den Innen- wie auch den Außenbezirken Berlins. Auch beim Antriebssystem wird umgerüstet: ab 2030 sollen die städtischen Busse vollständig kohlenstofffrei unterwegs sein. Das Falschparken wandelt sich per Gesetz vom Kavaliersdelikt zum teuren Spaß, denn zugeparkte Busspuren und Straßenbahngleise können künftig durch das Abschleppen der entsprechenden Fahrzeuge schnell und unbürokratisch freigemacht werden. Bislang waren die Verkehrsbetriebe gezwungen zunächst die Polizei hinzu zu rufen und die entsprechende Wartezeit in Kauf zu nehmen. Barrierefreie Haltestellen und niedrigere Ticketpreise für Menschen mit geringem Einkommen machen die Mobilität in Berlin zudem sozial gerechter.

Im Sommer 2019, also gut ein Jahr nach der Gesetzesverabschiedung, haben die Berliner Aktivist*innen des Netzwerks „Changing Cities“, die den Volksentscheid mit auf den Weg gebracht haben, eine Stellungnahme abgegeben bzgl. ihrer Zufriedenheit mit der bisherigen Umsetzung des Gesetzes. Ihrer Meinung nach geht es um einiges zu langsam voran. Das Radwegenetz, für welches sie gemeinsam mit ADFC, dem Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) und dem Verkehrsclub Deutschland eine detaillierte Vorlage erarbeitet haben, sollte bereits ein Jahr nach Inkrafttreten des Gesetzes ausgebaut sein. Stattdessen lässt der Berliner Senat ein neues Radnetz-Konzept durch ein Planungsbüro erstellen und verzögert so die Maßnahmen für mehr Klimaschutz und Sicherheit der Radfahrer*innen. Es gibt aber auch Zustimmung: So sei es lobenswert, dass der Planungsschwerpunkt bislang auf den ÖPNV-Ausbau gelegt wurde, da dieser Prozess erfahrungsgemäß allgemein sehr langwierig sei. Deutschlands erstes ganzheitliches Mobilitätsgesetz zeigt insgesamt: „Die gute Stadt für alle ist keine weit entfernte Utopie, sondern machbar und notwendig“ (<https://changing-cities.org/verein/>).

II. Radverkehrsförderung und Radschnellwege

Mehr Radverkehrsförderung soll es demnächst auch im **Land Hessen** geben – zumindest wurde es so im Koalitionsvertrag in 2019 vereinbart. Als Vorhaben sind hier genannt: Die Schaffung eines hessenweiten Radwegenetzes, der Neubau von Radschnellwegen und Fahrradparkhäusern und weiteren Radabstellanlagen an Bahnhöfen und an öffentlichen Gebäuden des Landes Hessen sowie die Erhöhung der Mittel für den Radwegeausbau an Landesstraßen auf zehn Prozent des Landesstraßenbaubudgets. Der ADFC Hessen begrüßt dies, weist aber darauf hin, dass es nun maßgeblich sei, die finanziellen Mittel auch tatsächlich abzurufen um die

Themenpapier – Verkehrswende

geplanten Maßnahmen in die Realität umzusetzen (https://www.adfc-hessen.de/archiv/pressemitteilungen/2019_01_18.html). Ein wichtiger Schritt in Richtung Radverkehrsförderung konnte bereits verzeichnet werden: Der erste Teilabschnitt von Hessens erstem Radschnellweg zwischen Darmstadt und Frankfurt konnte im Juni 2019 eröffnet werden. Der Bau dauerte neun Monate und umfasst eine neue, vier Meter breite Asphalttrasse mit einer Länge von rund 3,6 Kilometern sowie den Umbau einer Kreuzung in einen Kreisverkehr. Die Kosten von 3,8 Millionen Euro wurden zu 80 Prozent vom Land Hessen getragen. Die Komplementärfinanzierung übernahm der Kreis Offenbach sowie weitere Kommunen, die durch die Strecke miteinander verbunden sind. Eine Besonderheit stellt die Beleuchtung des Weges dar: 75 Photovoltaik-Leuchten entlang des Abschnitts werden über ein Bewegungsradar gesteuert sind und sind somit nur aktiv, wenn der Radweg genutzt wird.

Ein politisches Signal für die Verkehrswende wurde in Hessen am 14.09.2019 gesetzt: Anlässlich der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) in Frankfurt, die an diesem Tag ihre Tore für Besucher*innen öffnete, fand eine Großdemo mit Fahrrad-Sternfahrten zur IAA statt. Zu dem Protest riefen die Umweltverbände BUND, Campact, Deutsche Umwelthilfe (DUH), Greenpeace, Naturfreunde der ADFC und der Verkehrsclub VCD auf (<https://www.iaa-demo.de>).

Der erste grenzüberschreitende Radschnellweg zwischen Frankreich und Deutschland wird derzeit für die Strecke **Offenburg und Straßburg** diskutiert. Der Regionalverband Südlicher Oberrhein hatte hierzu eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben. Diese zeigt, dass der Nutzen des Weges die Investitionen bei weitem übertreffen würde und somit besonders wirtschaftlich ist – trotz der Investitionskosten von 16,5 Millionen Euro, denn der Nutzen-Kosten-Faktor liegt laut der Studie bei 1,6. Insbesondere für Berufspendler*innen in der Region wäre der vier Meter breite und ca. 30 Kilometer lange Radschnellweg ein Zugewinn. Zunächst muss jedoch geklärt werden, wer Träger*in wird: das Land oder die Gemeinden. Bislang kam es bezüglich der Finanzen zu keiner Einigung und es bedarf weiterer Verhandlungen. Unterstützung fand das Vorhaben von Anbeginn an in den beteiligten Kommunen auf deutscher Seite sowie im Rathaus der Eurometropole Strasbourg. Dies könnte insbesondere an den neuen Qualitäten liegen, die die Strecke u.a. für Berufspendler*innen haben würde. Die Möglichkeit, mit konstanter Fahrgeschwindigkeit ungestört und sicher voranzukommen, wirkt sich laut Studie positiv aus auf die Bereitschaft im alltäglichen Berufsverkehr auch mittlere Strecken zwischen fünf und 15 Kilometern mit dem Rad zurückzulegen. Konfliktsituationen mit Autofahrer*innen sowie häufiges Bremsen und Anfahren an Kreuzungen gehören dann der Vergangenheit an. Zudem eignen sich die Routen ideal für E-Bikes und Pedelecs, da auch höhere Geschwindigkeiten über weite Strecken möglich sind.

III. Kostenloser und kostengünstiger Nahverkehr

Die Idee des kostenlosen ÖPNV beschäftigt kommunale Vertreter*innen in Frankreich wie in Deutschland und ist aus sozialpolitischer und ökologischer Perspektive verlockend. Doch wie sinnhaft und zielführend in Sachen Klimaschutz ist diese Maßnahme und welche Argumente lassen sich für oder gegen den kostenlosen Nahverkehr anführen?

Das Thema ist komplex. So macht es einen Unterschied, ob eine Großstadt wie Berlin, in der der ÖPNV ohnehin schon an den Grenzen der Auslastung ist, Fahrkarten umsonst anbietet oder ob es sich um einen Gemeindeverbund in einer ländlichen Gegend handelt. Grundsätzlich lassen sich jedoch anhand bereits existierender Modellversuche und verschiedener Studien einige wahrscheinliche Konsequenzen des kostenlosen Nahverkehrs ableiten.

Schnell dreht es sich bei den Überlegungen um die Kostenfrage, die nicht zu vernachlässigen ist. Die

Befürworter des kostenlosen ÖPNV verweisen darauf, dass dieser wirtschaftlich ist, da der emissionsintensive Individualverkehr vergleichsweise horrend wirtschaftliche und gesellschaftliche Kosten verursacht: 180 Euro kosten die Schäden, die bei jeder Tonne ausgestoßenem Kohlendioxid entstehen. 164 Milliarden Euro Schaden verursachte der Kohlendioxidausstoß alleine 2016 in Deutschland (<https://taz.de/Pro-und-Contra-kostenloser-OePNV/15589087/>). Zudem birgt der Autoverkehr zahlreiche sogenannten „externen Effekte“: Gehörschäden, Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Bluthochdruck und Herzinfarkte sind mögliche Langzeitfolgen chronischer Lärmbelastung, die letzten Endes auch das Gesundheitssystem beanspruchen. Ebenfalls einzuberechnen ist die Tatsache, dass der Autoverkehr intensiv subventioniert wird: durch Diesel-Förderung, Polizeieinsätze, um beispielsweise Falschparker*innen aufzuspüren, Blitzer-Anlagen, die Erneuerung und den Bau von Straßen und Autobahnen. Mit Bussen und Zügen hingegen ist nur halb so viel Energie pro Passagier*in nötig wie bei einer Fahrt mit dem Auto (vdv.de/daten-fakten.aspx). Zudem kommt die Frage der sozialen Gerechtigkeit ins Spiel: Hohe Kosten für Fahrtickets machen Mobilität zum Luxusgut, wohingegen ein kostenloser ÖPNV Mobilität für alle möglich macht und so der Spaltung zwischen Arm und Reich entgegenwirkt.

In Frankreich gibt es in ca. 20 bis 30 Kommunen Gratis-Nahverkehre. Manche davon haben schon viel Erfahrung mit dem Modell: Die Busse der Stadt Compiègne etwa fahren seit 1975 kostenlos. Das größte Gratis-Nahverkehrs-Netz in Frankreich hat nach eigenen Angaben der Gemeindeverband von Niort (120.000 Einwohner), wo die Busse seit September 2017 ohne Fahrschein genutzt werden können.

Themenpapier – Verkehrswende

(<https://www.faz.net/aktuell/finanzen/meine-finanzen/geld-ausgeben/kostenloser-nahverkehr-erfahrungen-der-anderen-laender-15452149.html>)

Die **Kritiker** des kostenlosen Nahverkehrs verweisen auf die bislang gescheiterten Vorhaben von Kommunen aus Deutschland und Frankreich, den unentgeltlichen ÖPNV einzuführen. Zu viele Modellversuche, einen Gratis-Nahverkehr einzuführen, sind bereits an der Finanzierung gescheitert (<https://www.brandeins.de/magazine/brand-eins-wirtschaftsmagazin/2017/umsonst/freie-fahrt-fuer-alle>). Zudem ist die Idee nicht zielführend. Denn in vielen Städten, in denen sie ausprobiert wurde, konnte der PKW-Verkehr nicht reduziert werden (<https://taz.de/Pro-und-Contra-kostenloser-OePNV/!5589087/>). Die Hauptgründe, das Auto zu nutzen, liegen nämlich für die meisten Menschen nicht bei der Kostenfrage. Vielmehr stehen Komfort, Schnelligkeit und Zuverlässigkeit im Vordergrund (<https://www.brandeins.de/magazine/brand-eins-wirtschaftsmagazin/2018/naehe-und-distanz/was-waere-wenn-der-oeffentliche-nahverkehr-gratis-waere>). Um mehr Leute zur Nutzung des ÖPNV zu bewegen, wäre eine Attraktivitätssteigerung dieser Angebote sinnvoller. Investitionen sollten dementsprechend in die Steigerung des Service-Niveaus des ÖPNV fließen, wie bspw. in eine gute Anbindung oder eine höhere Taktung von Bussen und Bahnen. Mobilität bleibt eine individuelle Entscheidungsfreiheit. Wenn der ÖPNV attraktiver wird, stellen sich die Menschen von alleine die Frage, warum sie unbedingt selbst am Steuer sitzen wollen statt sich fahren zu lassen. In dieser Hinsicht wäre ein kostenloser Nahverkehr kontraproduktiv, denn statt der PKW-Nutzer*innen steigen erfahrungsgemäß hauptsächlich Radfahrer*innen, Fußgänger*innen und Tourist*innen um. Dies wiederum führt zu (ohnehin) überfüllten Bussen und Zügen und verschlechtert die Qualität des Angebots.

Eine vielversprechende Alternative zum komplett kostenlosen ÖPNV, von der sich Medienberichten zufolge kürzlich einige deutsche Kommunen inspirieren lassen, kommt in **Wien** zu tragen: Das 365€-Jahresticket. Es ermöglicht eine sozialverträgliche und gleichzeitig funktionierende Finanzierung für Betrieb und Instandhaltung des Nahverkehrs. Seit 2012 hat sich dieses Konzept in der österreichischen Hauptstadt nun bewährt. Die Städte **Bonn, Essen, Herrenberg, Mannheim** und **Reutlingen** planen nun mit ähnlichen, günstigen Angeboten nachzuziehen, um die Luftqualität in den Kommunen zu verbessern (<https://www.tagesspiegel.de/politik/oeffentlicher-nahverkehr-jahresticket-365-euro-deutsche-staedte-moegen-wiener-modell/22751878.html>).

IV. Quellen

Die individuelle Freiheit steht vor allem, In: böll thema, Das Magazin der Heinrich-Böll-Stiftung, S. 14 - 17

brand eins Medien AG

<https://www.brandeins.de/magazine/brand-eins-wirtschaftsmagazin/2018/naehe-und-distanz/was-waere-wenn-der-oeffentliche-nahverkehr-gratis-waere>

Der Tagesspiegel

<https://www.tagesspiegel.de/berlin/billiger-nahverkehr-fuer-berlin-so-funktioniert-das-365-euro-ticket-in-wien/24572128.html>

Deutsche Welle

<https://www.dw.com/de/globaler-verkehr-torpediert-klimaziele/a-37384214>

Heinrich-Böll-Stiftung e.V.

https://www.boell.de/de/2018/09/21/die-verkehrswende-macht-staedte-lebenswerter?dimension1=ds_verkehrswende

Mitteldeutscher Rundfunk

<https://www.mdr.de/nachrichten/ratgeber/digital-technik/wasserstoff-auto-brennstoffzelle-antrieb-zukunft-tanken-kaufen-100.html>

Presseportal.de

https://www.presseportal.de/pm/43338/4332690?utm_source=directmail&utm_medium=email&utm_campaign=push

Protokoll des Tandem-Treffens zwischen der Metz Métropole und der Stadt Worms, 27-28 Juni 2019, Metz

Spiegel Online GmbH

<https://www.spiegel.de/auto/aktuell/tempolimit-debatte-andreas-scheuer-legt-eigenen-klimaschutzplan-vor-a-1260282.html>

taz Verlags u. Vertriebs GmbH

<https://taz.de/Pro-und-Contra-kostenloser-OePNV/!5589087/>