

Prof. Dr.-Ing. Christian Holz-Rau (TU Dortmund, im Ruhestand)

Kommunale Verkehrsplanung und Klimaschutz: Möglichkeiten und Grenzen

1. Notwendigkeit schnell und flächendeckend wirksamer Maßnahmen
2. Klimaschutz im Verkehr vorrangig eine Aufgabe des Bundes
3. Handeln des Bundes eher kontraproduktiv
4. Mobilitäts- und Verkehrswende mehr als Klimaschutz
5. Überschätzter Klimaschutzbeitrag von Kommunen
6. Rebound- und Backfire-Effekten bei Verlagerung kurzer Wege
7. Das Prinzip von Push&Pull –
Angebotseinschränkungen und Angebotsverbesserungen
8. Geringe Akzeptanz notwendiger Push-Maßnahmen
9. Optimistische Fehleinschätzungen, ausbleibende Wirkungskontrolle
und Verwendung des ungeeigneten Indikators Modal Split

Kommunale Verkehrsplanung und Klimaschutz: Möglichkeiten und Grenzen

Ungefähre Textfassung Christian Holz-Rau

Einen schönen guten Tag allerseits. Herzlichen Dank für die freundliche Einleitung und für die Einladung, dafür, dass ich bei dieser Veranstaltung ein paar Punkte zum Thema kommunale Verkehrsplanung und Klimaschutz beitragen kann. Ich befürchte allerdings, dass ich heute für die schlechten Botschaften zuständig bin.

Ich werde Ihnen nämlich darlegen, dass im Klimaschutz die Möglichkeiten der kommunalen Verkehrsplanung eng begrenzt sind und dass die erforderlichen Konzepte meist auf geringe Zustimmung stoßen.

Ich habe dazu neun Punkte zusammengestellt.

Kommunale Verkehrsplanung und Klimaschutz: Möglichkeiten und Grenzen

Ungefähre Textfassung Christian Holz-Rau

1. Klimaschutz im Verkehr erfordert schnell und flächendeckend wirksame Maßnahmen. Also Achtung: Die so beliebten Maßnahmen in einzelnen Straßenzügen sind vor Ort zwar schön, haben aber keine Relevanz für den Klimaschutz.
2. Die Mobilitätswende ist eine Aufgabe für Bund, Länder und Kommunen. Dabei ist der Klimaschutz als ein Teil der Mobilitätswende vorrangig die Aufgabe des Bundes.
3. Leider erschwert der Bund durch den rechtlichen Rahmen und den Ausbau der überörtlichen Straßennetze kommunale Bemühungen, unterlässt wirksame Sofortmaßnahmen und vertröstet auf unrealistische Langfristprogramme. Gleichzeitig fällt es den meisten Kommunen schwer regional abgestimmte Verkehrskonzepte zu entwickeln.
4. Dabei noch einmal ganz wichtig: Die Mobilitätswende ist mehr als Klimaschutz. Kommunal geht es vor allem um die Lebensqualität vor Ort, um Erreichbarkeit, Sicherheit, Barrierefreiheit, um den Zustand der Infrastruktur. In diesen Bereichen können die Kommunen viel erreichen, aber nur wenig im Klimaschutz.

Kommunale Verkehrsplanung und Klimaschutz: Möglichkeiten und Grenzen

Ungefähre Textfassung Christian Holz-Rau

5. Denn eine erfolgreiche kommunale Verkehrsplanung wirkt v.a. auf kürzere Wege. So sind zwar mehr als 40% der Pkw-Fahrten kürzer als 5 km. Auf diesen Wegen werden aber nur 7% der gesamten Pkw-Distanzen zurückgelegt (s. anhängende Abbildung). Wenn also alle 12.000 deutschen Kommunen die Hälfte des Pkw-Verkehrs unter 5 km auf das Fahrrad verlagern würden, würde dies die Pkw-Distanzen nur um 3,5 % verringern. Gleichzeitig beobachten wir in einigen deutschen Großstädten eine Abnahme der Pkw-Nutzung durch die Einwohner, dies aber bei gleichzeitiger Zunahme regionaler Pendlerströme.
6. So drohen bei einer Verlagerung kurzer Pkw-Fahrten Rebound- und Backfire-Effekte im Bereich längerer Distanzen. Denn die modale Verlagerung kurzer Pkw-Fahrten durch Fördermaßnahmen im Radverkehr und ÖPNV (wir bezeichnen diese als Pull-Maßnahmen) schafft Kapazitäten für den regionalen und überregionalen Autoverkehr. Bisherige und zusätzliche Pendler freuen sich über weniger Staus und freie Parkplätze. Ihre Fahrten sind länger als die vorherigen Pkw-Fahrten der lokalen Bevölkerung. Am Ende heißt dies also mehr Autoverkehr.

Kommunale Verkehrsplanung und Klimaschutz: Möglichkeiten und Grenzen

Ungefähre Textfassung Christian Holz-Rau

7. Daher müssen auf allen Ebenen Angebotsverbesserungen im Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖV) mit Angebotseinschränkungen im MIV verbunden werden – das Prinzip von Push&Pull, von Einschränkungen und Anreizen. Nur eine solche Kombination verhindert die weitere Expansion des MIV.
8. Also bitte keine unrealistischen Hoffnungen, Versprechen und Szenarien von Klimaschutz und Mobilitätswende durch die Förderung der Alternativen, also ohne Einschränkungen. Diese sind fachlich falsch und senken die ohnehin geringe Akzeptanz notwendiger Push-Maßnahmen auf allen Ebenen.

Kommunale Verkehrsplanung und Klimaschutz: Möglichkeiten und Grenzen

Ungefähre Textfassung Christian Holz-Rau

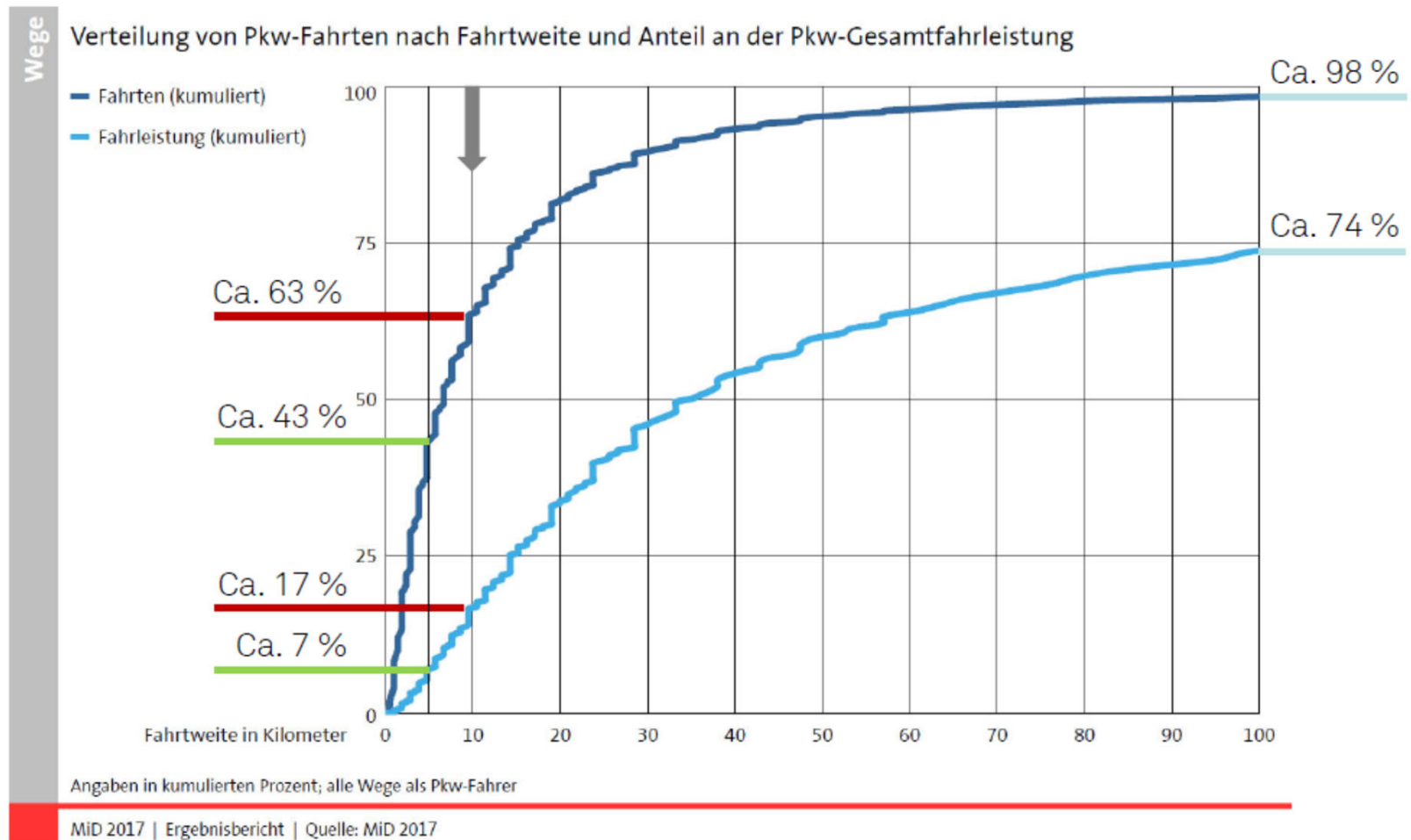
9. Neuntens und letztens: Viele Diskussionen und politische Prozesse sind durch solche Fehleinschätzungen geprägt. Eine wichtige Rolle spielt dabei die Orientierung am Modal Split, an den Anteilen der Verkehrsmittel an den Wegen. Dieser dient als Indikator der Wirkungskontrolle oder sogar, wie hier in der Stadt Essen, als Oberziel oder Leitbild. So kann im Modal Split der Anteil des Autoverkehrs seitens der städtischen Bevölkerung sinken, der Autoverkehr in der Stadt aber durch zunehmende Pendlerströme weiter zunehmen: Und der Modal Split täuscht den Rückgang der Pkw-Nutzung vor.

Damit zum Schluss: Hoffentlich ist Ihnen noch ein Restoptimismus geblieben. Denn den braucht die Mobilitätswende: Nur wenn Bund, Länder und Gemeinden den Autoverkehr einschränken, lässt sich der Autoverkehr auch reduzieren. Dies fällt sicherlich einfacher, wenn parallel zu den Einschränkungen die Bedingungen im Öffentlichen Verkehr, im Rad- und Fußverkehr verbessert werden. Aber das Begriffspaar Push&Pull, Einschränkungen&Anreize formuliert die dazu notwendige Reihenfolge.

Fahrleistung und Emissionen nach Wegelängen im Kfz-Verkehr



Was bedeutet das für den Klimaschutz?



Kommunale Verkehrsplanung und Klimaschutz: Möglichkeiten und Grenzen

Quellen:

Nobis, Claudia; Kuhnimhof, Tobias (2018): Mobilität in Deutschland - MiD. Ergebnisbericht.

https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/archive/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf

Berichte aus dem Projekt WIVER - Wirksamkeit der integrierten Verkehrsentwicklungsplanung

(gefördert durch das Land NRW FöRi MM 25-18) unter: <https://eldorado.tu-dortmund.de/handle/2003/40896>

Aktuelle Veröffentlichungen aus dem Projekt WIVER:

Patricia Feiertag, Christian Holz-Rau, Joachim Scheiner, Isabelle Wachter, Karsten Zimmermann (2023).

Von Vorreitern und Nachzüglern. Was bedeutet gute kommunale Verkehrspolitik?

Aus Politik und Zeitgeschichte 73 (51-52), 25–31.

<https://www.bpb.de/shop/zeitschriften/apuz/lokale-verkehrswende-2023/543682/von-vorreitern-und-nachzueglern/>

Isabelle Wachter, Joachim Scheiner, Christian Holz-Rau (2023).

Mehr Radverkehr, mehr Sicherheit? Safety in Numbers in deutschen Städten.

Straßenverkehrstechnik 66 (12), 827–838.