

Mobilitätswende – Schaffen wir das?

Liebe Leserinnen und Leser,

das Schlagwort Mobilitätswende wird heute sehr häufig, manchmal auch unbedarft gebraucht. Man könnte ihm den Titel „Wort des Jahres“ verleihen, weil es von vielen verwendet wird, allerdings ohne es konsequent zu Ende zu denken. Eine Reihe von Fragen tritt dabei auf: Was ist eigentlich damit gemeint, wer möchte diese Wende und schaffen wir sie?

Die Ausgangssituation stellt sich folgendermaßen dar: Die zukünftig erwünschte Mobilität ist mit einer Reihe von Herausforderungen konfrontiert. Dazu zählen einerseits die verkehrspolitisch und auch völkerrechtlich fixierten Zielsetzungen, die eine Reaktion auf die Umwelt- und Klimaprobleme sind. Diese manifestieren sich durch laufende Grenzwertüberschreitungen von Stickstoffdioxid- und Feinstaubemissionen in unseren Ballungsräumen sowie durch die Schwierigkeit, das Pariser Klimaabereinkommen und die europäischen Klima- und Energieziele einzuhalten. Andererseits sind die großen soziodemografischen Veränderungen, wie Wachstum oder Schrumpfung, Alterung, Zuwanderung, sowie die rasante technologische Veränderung, wie Automatisierung und Digitalisierung, aber auch die mangelnde Kostenwahrheit im Verkehrssektor als Herausforderung zu nennen. Diese Einflüsse haben starke Auswirkungen auf die Mobilität. Letztendlich geht es um die Frage, ob weiterhin eine Anpassungsplanung betrieben wird. Das würde bedeuten, weitermachen wie bisher, ohne die erforderlichen Strukturreformen in der Mobilität anzugehen. Klar zeigen die ersten Entwürfe der nationalen Energie- und Klimaprogramme, die bis Ende 2018 nach Brüssel zu liefern waren, dass mit den derzeit konzipierten Maßnahmen die Ziele nicht erreicht werden. Diese beschränken sich hauptsächlich auf technologische Verbesserungen, wie z. B. die Forcierung der Elektromobilität oder die Reduktion der Treibhausgasemissionen fossil angetriebener Autos.

Große Hoffnungen werden in das autonome Fahren und die Digitalisierung gesetzt. Darin wird von manchen überhaupt die Lösung aller Verkehrsprobleme gesehen. Z. B. wird „Mobility-as-a-Service“ propagiert: Untersuchungen für einzelne europäische Städte wollen vormachen, dass wir nurmehr 20 % der Autos benötigen, wenn wir alle auf den Besitz des eigenen Autos verzichten und uns mit Car- und Ridesharing begnügen. Vergessen wird, dass das Angebot eines praktisch neuen Verkehrsmittels eines automatisierten Fahrzeuges neue Anreize setzt, das Auto zu benutzen. Das erzeugt induzierten Verkehr, der sich umweltschädlich negativ auswirkt, wenn diese Fahrzeuge nicht fossilfrei



em. Univ.-Prof. Dr. techn.
Gerd Sammer

Universität für Bodenkultur Wien,
Institut für Verkehrswesen,
Department für Raum, Landschafts-
und Infrastrukturplanung
Mitglied des Wissenschaftlichen
Beirats dieser Zeitschrift

unterwegs sind. Diese Studien gehen davon aus, dass sich alle Verkehrsteilnehmer „vernünftig im Sinne der verkehrspolitischen Zielsetzungen“ verhalten. Davon sind wir weit entfernt.

Unter Mobilitätswende ist ein Prozess zu verstehen, in dem sich die Bürger und Stakeholder gemeinsam auf die verkehrspolitischen Ziele im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung einigen und außer Streit stellen. Dieser erste Schritt hat zumindest in einigen Teilbereichen schon stattgefunden. Daraus könnte man schließen, dass wir die Verkehrswende wollen. Allerdings ist nun ein zweiter Schritt erforderlich, der in einem intensiven Beteiligungs- und Bewusstseinsprozess die notwendigen Maßnahmen entwickelt, diskutiert und umsetzt, sodass die Ziele einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung in dem dafür notwendigen Zeithorizont erreicht werden. Die verkehrswissenschaftlichen Erkenntnisse zeigen, dass dazu nicht nur sogenannte Pull-Maßnahmen auf freiwilliger Basis reichen, wie die Förderung des nichtmotorisierten und öffentlichen Verkehrs oder die Umstellung auf fossilfreie Antriebe und Sharing-Modelle. Es sind auch Push-Maßnahmen erforderlich. Dazu zählen Restriktionen und Fahrverbote oder die Internalisierung der externen Kosten, um Kostenwahrheit zu erhalten: Das würde Mobilität spürbar verteuern. Jeder soll für seinen von ihm verursachten Schaden aufkommen, eigentlich ein Grundprinzip einer sozialen Marktwirtschaft. Dafür ist eine soziale Abfederung nötig, um nicht bei uns die Gelbwestendemonstrationen zu importieren.

Ich bin überzeugt, wir können die Mobilitätswende schaffen, wenn wir als Gesellschaft das wollen. Dies wird aber nicht leicht, sondern mühevoll sein, weil dazu alle Register gezogen werden müssen. Es muss auch eine Änderung des Bewusstseins und des persönlichen Mobilitätsverhaltens bei allen Akteuren der Mobilität erfolgen. Es sollte aber allen klar sein: keine Entscheidung für die Mobilitätswende ist auch eine Entscheidung, nämlich weitermachen wie bisher.

Ihr Gerd Sammer