Energiepolitisches Forum der KEA

Mobilität für Morgen. Was können Kommunen tun?

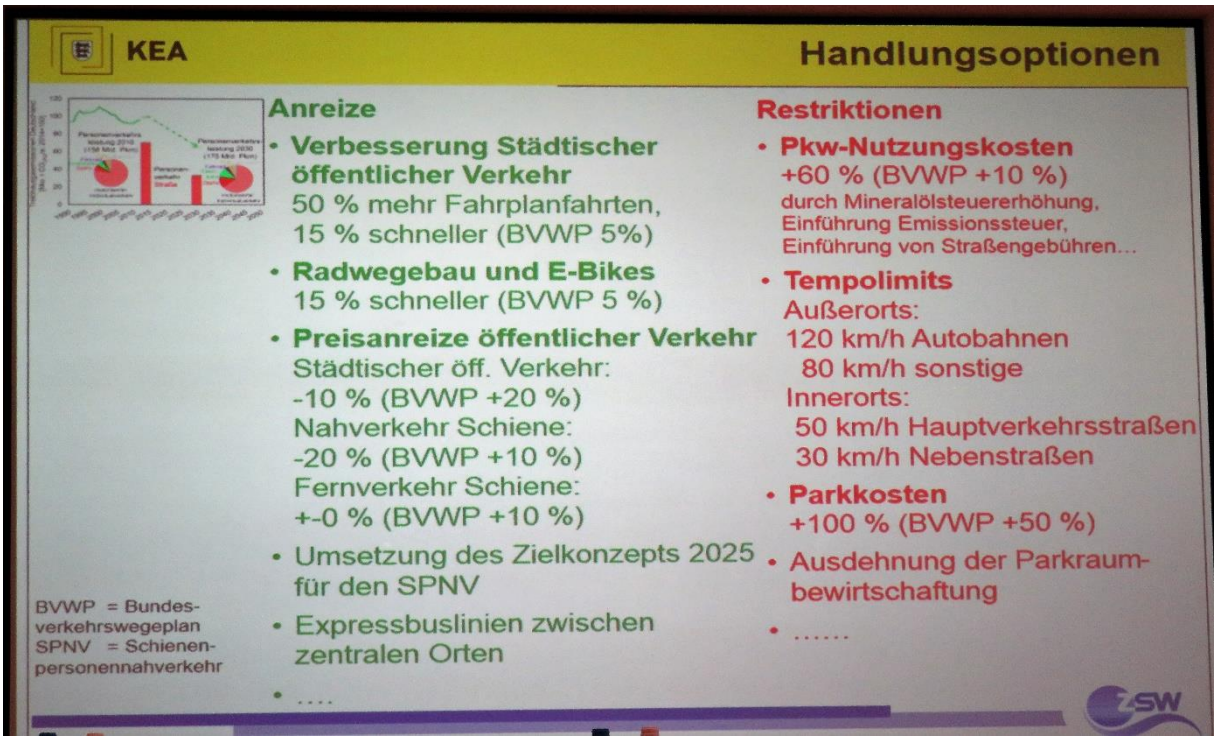
Als ich die Einladung der KEA für dieses Forum im Spitalhof in Stuttgart bekam und sah, dass die beiden entscheidenden Minister, Umwelt (Untersteller) und Verkehr (Hermann) dabei sein werden, war klar: Da muss ich hin. Denn unser AK Klimaschutz arbeitet ja genau an einem Mobilitätskonzept für BK und zusammen mit umliegenden Gemeinden an einem Konzept für unsere Region.

Es waren auch die energiepolitischen Sprecher der Landtagsfraktionen da und die sollten nach den Statements der Minister und den Impulsreferaten von Herrn Staiss ZSW und Herrn Kienzle von der KEA Ihre Sicht der Dinge darlegen und natürlich zur Diskussion stellen. Die Diskussionsleitung hatte SWR Redakteur für Umwelt und Verkehr Werner Eckert.
Minister Untersteller skizzierte die komplexe Lage mit etwa 440 000 Arbeitsplätzen, die im Land von der Autoindustrie abhängen und gleichzeitig der Erkenntnis, dass ein einfaches „weiter so“ keine ernsthafte Option sein kann, zumal wir insbesondere bei der Mobilität die Stickoxid- und Feinstaubbelastung nicht in den Griff kriegen und vor allem die gesetzlich beschlossenen Klimaziele weit verfehlen: Die CO2-Emissionen des Verkehrs nahmen seit 1990 immer mehr zu, nicht nur bei uns, sondern weltweit. Und da China die Richtung zur E-Mobilität vorgibt, müssen wir auch aufpassen, technologisch nicht abgehängt zu werden. Das Wachstum der Umweltbranche beträgt weltweit bis 2021 im Schnitt 14,5 % und von 2016 bis 2015 geht es hier um ca. 6 Billionen Euro, betonte Untersteller. Das erfordere Sektoren übergreifendes Denken.
Verkehrsminister Hermann sprach vom Verkehr als „Problemsektor“ und

sagte, es ist erschütternd, dass nach 30 Jahren Klimaschutzpolitik im Verkehrssektor mehr Treibhausgase produziert werden wie vorher. „Es ist uns also gelungen, das Klima effizienter zu ruinieren“, so Hermann.
Verkehrsminister und Impulsreferate empfahlen ein Bündel von Maßnahmen aus **Anreizen („Push“)** und **Restriktionen („Pull“)** wie: Verbesserung des städtischen öffentlichen Verkehrs, des Radwegebaus und der Förderung von E-Bikes, von Preisanreizen für den ÖPNV sowohl für den städtischen Verkehr, als auch des

Schienen-Nahverkehrs, sowie des Fernverkehrs Schiene. Das heißt konkret: Wir müssen bis 2030

- den Anteil des ÖPNV verdoppeln
- jedes 5. Auto elektrisch fahren
- jeden 2. Weg zu Fuß oder Rad zurücklegen
  Das erfordert eine bessere Vernetzung der Verkehrsträger



Demgegenüber wird man auch an Restriktionen nicht vorbeikommen: Die PKW Nutzungskosten müssen steigen z.B. durch Einführung einer CO2 Abgabe, durch Tempolimits (120km/h auf Autobahnen, 80 km/h auf sonstigen Straßen und innerorts 30km/h auf Nebenstraßen). Die Parkkosten müssen steigen.

Die Kommunen müssen viel beitragen zur Verkehrswende und müssen sich heute fragen: Wie sieht unser Beitrag zum Verkehr der Zukunft aus.

Radolfzell hat es vorgemacht: Es verlangt 1 € für innerstädtische Busfahrten und finanziert das durch deutliche Anhebung der Parkgebühren. Carsharing und E-Autos und E-Busse sind aber unverzichtbare Elemente eines solchen Konzepts. Denn ein Carsharing Fahrzeug macht für ca. 20 stehende Autos die Flächen frei. Und für E-Autos müssen die Ladeinfrastrukturen möglichst nutzerfreundlich geschaffen werden. Erwartet wird jedoch, dass 90% aller Ladungen zu Hause erfolgen werden. Für den Radverkehr gilt es ebenfalls, die Infrastruktur zu schaffen. Ra**d**häuser, Ladestationen und sonstige sichere und geschützte Abstellmöglichkeiten.

Die energiepolitischen Sprecher der Fraktionen gossen jedoch dann etwas Wasser in den Wein der Verkehrswende. So Herr Hausmann von der FDP, der

im Prinzip das alte Postulat „Freie Fahrt für freie Bürger“ vertrat und Restriktionen ablehnte, aber dennoch selbst öffentliche Verkehrsmittel bevorzugt. **Ganz wichtig, da waren sich alle einig, sei die Vorbildfunktion.** Politische Entscheider müssen das, was sie fordern und vertreten auch konsequent vorleben.
CDU Sprecher Dörflinger betonte besonders die unterschiedliche Situation des ländlichen Raumes (die beim Impulsreferat schon beleuchtet wurde), bei der es schwieriger ist, auf den MIV (motorisierter Individualverkehr) zu verzichten. Dennoch gab es zukunftsweisende Ideen, auch hier die Fortschritte der Digitalisierung, der E-Mobilisierung und des autonomen Fahrens zusammen zu bringen.
Der SPD Vertreter betonte stark, dass angesichts der Effizienz des Diesels das Ende noch lange nicht gekommen sei. Jedoch gab es auch Widerspruch: unter Einbeziehung der gesamten Energie-Schöpfungskette beginnend bei der Raffinerie lägen die Verbrauchsvorteile des Dieselmotors nicht bei 20%, sondern nur bei ca. 6%.
Unter den Teilnehmerfragen stachen 2 hervor: Ein Zuhörer forderte, dass die Landesregierung gegen das Ausbremsen der inzwischen hoch wirtschaftlichen Photovoltaik nun massiv vorgehen müsse, das seit Gabriels Zeit als Umwelt und Wirtschaftsminister den Ausbau der Erneuerbaren abgewürgt hat. Minister Hermann pflichtete ihm unter großem Beifall bei. Dabei kam zur Sprache, dass bei der letzten Ausschreibung **PV Anlagen mit 4,33 Ct/kWh !!!** zum Zuge kamen. **PV ist** so nicht nur in Deutschland, **sondern weltweit schon die günstigste Form der Stromerzeugung.**
Eine Schülersprecherin hielt ein flammendes Plädoyer dafür, dass man mehr auf das veränderte Verhalten der Jugend hören müsse. Das eigene Auto mit 18 sei nicht mehr zwingend der Traum aller Jugendlichen, sondern verantwortliches Verhalten angesichts des Klimawandels, den ja die Jugend ausbaden müsse. Unter großem Beifall war ihr Statement der Auftakt zur Dankesrunde und dem Wunsch, auch im nächsten Jahr dieses Forum wieder abzuhalten.

Friedrich Merkle