

Fortschreibung des Klimaaktionsplans, Verkehr

Allgemeines

Der Beitrag des Verkehrs zum CO₂-Ausstoß wird mit 20 % angegeben. Dieser Wert bezieht sich auf den Treibstoff. Mit Herstellung und Vertrieb würde schon die 30 %-Marke überschritten und dann sind die versteckten Kosten des Systems (Infrastruktur, Gesundheit, ...) noch nicht berücksichtigt.

Im Verkehr ist bislang keine Reduktion der Emissionen eingetreten. Die Effizienzsteigerung der Technik floss in stärkere Motoren und längere Strecken. Das einschlägige Gutachten des Wuppertal Instituts beschreibt als eine der Bedingungen zur Einhaltung der 1,5-Grad-Grenze, dass der PKW-Verkehr bis 2035 um 50 % reduziert werden muss und der verbleibende Anteil elektrisch fahren muss. Die Zahl der Fahrzeuge muss noch stärker abnehmen, nämlich um ca. 70 %. Ein erheblicher Teil der Umstellung muss in den kommenden Jahren bewältigt werden, eher früher als später.

Dazu passt es nicht, dass die Stadt Marburg keine wesentlichen Anstrengungen unternehmen will, bis das Projekt "MoVe 35" im September 2022 mit einem Konzept zum Abschluss kommt, das dann immer noch keinen Plan darstellt.

Empfehlungen zur Anpassung des Klimaaktionsplans

Der aktuelle Plan enthält neben dem Verweis auf MoVe 35 auch einige aner kennenswerte Maßnahmen. Die städtische Verwaltung hat damit den Auftrag, ihren eigenen Verkehr zu reduzieren oder auf klimaneutrale Antriebsarten umzustellen. Sie erfüllt so eine wichtige Vorbildfunktion und gewinnt vielleicht auch Erkenntnisse, die der Bürgerschaft zugute kommen könnten (z.B. die Erkenntnis, dass ÖPNV zu bestimmten Zielen eine Tagesreise bedeutet) .

Vorschlag zur Erweiterung des Plans: Motorisierte Dienstfahrzeuge (auch die der Prominenz) komplett streichen zugunsten von Öko-Verbund oder Sharing-Fahrzeugen, notfalls Taxi. Im Bestand sollten nur solche Fahrzeuge verbleiben, die entweder speziell ausgerüstet sind oder so intensiv genutzt werden müssen, dass alternative Kunden auszuschließen sind.

Ein Sofortprogramm finanzieller Zuwendungen unterstützt Investitionen in klimafreundliche Fahrzeuge wie Pedelecs und Lastenräder. Im privaten Bereich sind jedoch die Konditionen nicht geeignet, eine Kaufentscheidung herbeizuführen. Während das Land Hessen bis zu 2000 Euro gibt, sind in Marburg nur 100 Euro fällig, eventuell weitere 100 Euro nachträglich mit km-Nachweis, weitere Beträge sind an die Kundenbeziehung mit dem Dienstleister Stadtwerke gebunden. Dazu kommt eine Auszahlung in nicht konvertierbarer Währung (Gutscheine), die Einkäufe bei bestimmten Einzelhändlern Marburgs verlangt.

Vorschlag zur Änderung: Vereinheitlichung der Prämien zwischen privater und gewerblicher Nutzung (jene sind höher) und Auszahlung in Euro mit verbindlicher Vorabzusage. Keine Sonderbedingungen wie z.B. eine Mindestfahrleistung.

Ohne Hinderung durch MoVe 35 sollen, so der Plan, bereits beschlossene Aktivitäten, vor allem Radwegebau, weitergeführt werden.

Leider beschränken sich die Maßnahmen der jüngsten Vergangenheit auf Pinsel und Farbe. Der Gewinn für die klimaverträgliche Mobilität ist entsprechend marginal.

Vorschlag: Fachlich begründete Kritik umsetzen, auch wenn damit eine Beschränkung des motorisierten Verkehrs einhergeht. Radfahrstreifen unter 2 m Breite je Richtung sollten nicht mehr angelegt werden.

Wesentlich wirksamere Maßnahmen stehen im Kontext von MoVe 35 an.

Das Ziel, die 1,5-Grad-Grenze einzuhalten, ist da zwar angesprochen, aber nicht wirksam verankert.

Vorschlag: In der Zielsetzung wird, wie in der Studie des Wuppertal Instituts gefordert, die Reduktion des PKW-Verkehrs um 50 % festgeschrieben.

Damit erhält die Umstellung der Verkehrsarten die angemessene Dringlichkeit.

Fuß- und Radverkehr

Neben der Förderung des Fuß- und Radverkehrs durch Wegebau darf nicht vergessen werden, dass die nötige Infrastruktur kaum noch existiert: Sanitäre Anlagen (auch in der Peripherie), Schutz vor überraschenden Wetterereignissen insbesondere auf den längeren Strecken, Fahrradgaragen.

Vorschlag: Eine eindrucksvolle Maßnahme und daher umgehend anzuwenden ist die Umwidmung des Parkhauses am Pilgrimstein. Die Bewohner der Oberstadt haben oft keinen Abstellraum, der ein Fahrrad aufnehmen könnte und für Besucher der Oberstadt hat das Parkhaus eine günstige Lage. Ein weiteres Parkhaus nur für Fahrräder daneben zu bauen hat keinen Sinn, solange der Bedarf an anderen Stellen viel dringender ist, wie z.B. an den Bahnhöfen. Eventuell könnte hier noch Platz für Bike- und Carsharing bleiben.

ÖPNV

Ein signifikanter Anteil der heutigen Autofahrer wird das Fahrrad weiterhin ablehnen. Deswegen ist ein entsprechendes Angebot öffentlicher Verkehrsmittel nötig. Die Verkehrsbetriebe planen in der Regel aus dem Bedarf der Vergangenheit heraus und geraten so automatisch in die Mangelsituation. Umstiegswillige finden das nötige Angebot nicht vor.

Vorschlag: Unverzögliche Aufstockung der Betriebsmittel mit dem Ziel, im Zeitraum von 5 Uhr morgens bis 21 Uhr einen generellen 15-Minuten-Takt zu etablieren.

Es ist nicht hinzunehmen, dass Umstiegswillige warten müssen, bis die Umstellung auf Fahrzeuge mit Oberleitung vollzogen ist, bevor überhaupt an eine Expansion gedacht wird. Dann wäre das Zieldatum 2030 völlig illusorisch. Günstigenfalls würde der Umstieg erst 2030 langsam beginnen.

Vorschlag: Regionen mit geringer Auslastung mit einem "On demand"-Modell erschließen. Das erlaubt einen Start mit deutlich geringerer Investition und kürzerem Vorlauf.

Vorschlag: Jobticket zu Konditionen einführen, die den großen Unternehmen auch kleinere Kontingente ermöglichen. Die Einstiegshürde ist zu hoch, wenn gleich zu Beginn die volle Belegschaft finanziert werden muss. Auf Dauer ist das Jobticket unschlagbar günstig für alle Beteiligten.

Vorschlag: Neuen Anlauf unternehmen, um die Emil-von-Behring-Str. zu entlasten. Eine Seilbahn ist konkurrenzlos billig, schnell aufzubauen und könnte auch Lasten- und Inner-Werks-Verkehr übernehmen. Daneben muss umgehend vorgesorgt werden, die noch vorhandenen Optionen für Gleisanschlüsse zu erhalten, bis eine qualifizierte Entscheidung möglich ist.

Micro-Hub / Klimaneutrale Lieferverkehre

Lieferverkehr ist insbesondere in der Oberstadt lästig geworden. Ein aktuelles Projekt versucht, die Verteilung der Pakete mit geringerem Energieaufwand, vor allem ohne fossile Betriebsmittel zu bewältigen. Von den µHubs soll die letzte Meile mit Lastenrädern bedient werden. Statt der Lieferfahrzeuge der Paketdienste wäre dann eine große Zahl von Lastenrädern über einen längeren Zeitraum in den Gassen der Oberstadt unterwegs. Die Schwäche dieses Projekts besteht darin, dass es unbeabsichtigt eine Art "greenwashing" betreibt und den Umfang des Warenverkehrs steigert. Ziel muss aber sein, den Verkehr möglichst gering zu halten: regionale Produkte, kurze Strecken.

Vorschlag: Projekt in der aktuellen Zielsetzung, u.a. des "Multi-Channel-Vertriebs", stoppen.

Stattdessen anregen zur regionalen Produktion, Kreislaufwirtschaft und eventuell Belastung des Kunden mit der Anstrengung, die Ware an einem µHub abholen zu müssen. Das entspräche dem historischen Modell, ein Ladengeschäft aufzusuchen.

Vorschlag: Verteilung der Lebensmittel regional organisieren, kurzfristig die Auslieferung an körperlich eingeschränkte Menschen als Service etablieren. Zentrale Supermärkte ("Auf der grünen Wiese") mit Auslieferung durch MIV als freiwillige Leistung der Kunden sind nicht mehr angemessen. Zu Fuß und mit dem Rad erreichbare Geschäfte beleben gleichzeitig das soziale Miteinander.

Autoverkehr mit den vollen Kosten belasten

Das Erfolgsmodell von Daimler und Ford bestand daraus, dass wesentliche Anteile der Kosten auf die Allgemeinheit umgelegt wurden: Missbrauch der Atmosphäre als Müllhalde, Krankenkassen tragen Kosten durch Unfälle und bewegungsarme Lebensführung, Missbrauch von Flächen für Wege und versiegelten Parkraum, Verschwendung von Lebenszeit zur Aufrechterhaltung der Betriebsmittel, die den scheinbar unbeschränkten Verkehr möglich machen.

Vorschlag: Reduzierung der vom MIV beanspruchten Flächen zugunsten der Aufenthaltsqualität

Vorschlag: Durchfahrt einschränken zugunsten des Öko-Verbunds

Vorschlag: Park & Ride aufgeben, weil diese Erfindung aus den 70er Jahren erfolglos war. Es diene als Ausrede, um den öffentlichen Verkehr im ländlichen Raum zu vernachlässigen. Heute sollte niemand mehr eingeladen werden, mit dem Auto nach Marburg zu kommen.

Vorschlag: Privilegierung von E-Fahrzeugen beim Parken aufgeben. Autofahrer sollten keinen Anreiz haben, weiterhin mit Auto zu fahren. Das ist die Fortsetzung von Energieverschwendung und Flächenfraß.

Vorschlag: Finanzierung von Ladestationen den privilegierten Menschen überlassen, die sich den Luxus eines schweren Fahrzeugs leisten können. Für Pedelec und Lastenrad genügt Haushaltstechnik.

Vorschlag: City Maut erheben zum Ausgleich von Lärm, Gestank und Platzbedarf

Vorschlag: Sicherheit verbessern mit Tempo 30 in der ganzen Stadt. Die flächendeckende Anordnung vermeidet versehentliche Überschreitung und ist leichter plausibel zu machen.

Vorschlag: Tankstellen und Autohäusern durch aktive Beratung seitens der Stadt eine neue Perspektive geben, z.B. als Radstation, Unterstützung von Logistik auf biologischer Basis, ...

Vorschlag: H2-Initiative zurückstufen auf die realistische Funktion der sehr teuren Ergänzung, wo alles andere nicht geht, z.B. für Fahrzeuge der Rettungsdienste.

Teile davon waren bereits auf gelben und rosa Kärtchen in den öffentlichen Veranstaltungen genannt, teils mehrfach, haben jedoch den Weg in den Klimaaktionsplan nicht geschafft.

Luftverkehr

Flugzeuge, egal, ob flügelgetragene oder drohnenartige, sind die Transportmittel mit der schlechtesten Energieeffizienz. Ein Flug in den Urlaub ist so schädlich, wie Autofahren über's ganze Jahr. Paketzustellung per Drohne ist absurd, Flugtaxi eine schlicht verantwortungslose Vorstellung aus der Perspektive des Reichtums.

Vorschlag: Die Möglichkeiten der Stadt Marburg sind auf Bildungsmaßnahmen beschränkt. Dennoch dürfen die Chancen nicht ausgelassen werden, den interessierten Mitbürgern die

Schädlichkeit dieser Art des Reisens zu vermitteln. Gezielte Ansprache von Reisedienstleistern kann helfen, besonders die geistige Elite (z.B. international vernetzte Wissenschaftler) sollte die Notwendigkeit von Flugreisen überdenken. Politische Parteien sind überregional organisiert und können demnach Einfluss auf einen Flughafenausbau in Frankfurt nehmen.

Bildung und Öffentlichkeitsarbeit

Die Bedeutung von Bildungsmaßnahmen ist im Klimaaktionsplan prinzipiell erkennbar, jedoch fehlt der entscheidende Ausgangspunkt: Das Top-Management, z. B. der Oberbürgermeister, muss die Probleme klar ansprechen. Dazu gehört die öffentliche Benennung des motorisierten Individualverkehrs als einen der größten Treiber des Klimawandels. Laut Wuppertal-Institut muss der MIV bis 2035 um mindestens die Hälfte reduziert werden. Das steht immer noch nicht in den Dokumenten, steht immer noch nicht in der Zeitung. Beispielsweise muss auch vorgesorgt werden, dass Car Sharing nicht als billiger Ersatz für den eigenen PKW eingesetzt wird. Das Konzept muss den Gebrauch als Ausnahmesituation klarstellen.

Das CO₂-Budget für das 1,5-Grad-Ziel reicht mit aktueller Lebensweise noch 5 Jahre. Der Schalter, der in 5 Jahren umzulegen wäre, existiert nicht. Die Lösung entsteht mit der Transformation, die heute beginnt, nicht morgen.