

Dossier – Mobilität

Fortsetzung von Seite 17

Genau diese Ideen sind es auch, die die EU in ihrem Grünbuch zur städtischen Mobilität thematisiert. Für mehr Ökologie, weniger Staus, mehr Effizienz im Ballungsraumverkehr gebe es zwar „kein Patentrezept“, heißt es dort. Doch müsse sich eine jede Stadtverwaltung überlegen, wie sie sich den künftigen Herausforderungen der Mobilität stellt.

Lösungsansätze sind neben den Dauerbrennern – besserer öffentlicher Verkehr, Park-and-Ride-Anlagen, Car-Sharing und Car-Pooling vor allem auch radikale Maßnahmen wie die Einführung einer City-Maut oder schmerzhafteste Steuern für großvolumige, benzinfressende Fahrzeuge. Man ist sich aber einig, dass es vor allem auf die Verkehrsschnittstellen ankommt, also den Anreiz für den individuellen Autofahrer, von seinem Auto auf öffentliche Nahverkehrssysteme umzusteigen, je dichter er in Ballungsräume kommt.

Teilkomponenten für eine solche Lösung liegen im Verkehrsmanagement selbst, in der Nutzung von Telematik, intelligenten Gebührensystemen und einer effizienten Auslastung der Infrastruktur. Benzinsparende Fahrzeuge wären ein Teil dieser Lösung und würden das Gesamtbild eines ökologischen Mobilitätssystems abrunden, meint die EU.

Kultur der Mobilität

Nicht zuletzt sei es wichtig, eine neue „Kultur der Mobilität“ zu schaffen, also die Akzeptanz alternativer Mobilitätslösungen in der Bevölkerung an sich zu steigern. Wie schwer dieses Umdenken allerdings zu bewerkstelligen ist, zeigt sich vor allem am Scheitern der europäischen Grün-Parteien an diesem Problem.

Laut Reinhard Rack, österreichischer EU-Abgeordneter und Berichterstatter zum Grünbuch zur städtischen Mobilität, befinden sich die Städte „in einer sehr schwierigen Situation“, diese Herausforderungen zu meistern. Einerseits seien die Behörden gezwungen, die Überlastung der Verkehrswege durch ständigen Bau neuer Infrastruktur zu lindern, um die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes zu sichern; andererseits werde aber von vielen Bürgern eine Ökologisierung der Verkehrslösungen erwartet, die einen weiteren Verbau der Lebensumwelt mit Straßen und Verkehrswegen ausschließt.

Die EU, so Rack, könne in diesem Zusammenhang nur anregend wirken, da die Zuständigkeit für Verkehrsinfrastruktur und Mobilität bei den Staaten beziehungsweise deren Kommunen selbst liege. Man müsse allerdings davon wegkommen, sich überwiegend auf den Per-



Umweltfreundlichere städtische Mobilität ist nicht nur eine Frage des Öko-Bewusstseins. So müssen neue Konzepte an die Lebens- und Erwerbssituationen der Menschen angepasst werden. Sparsame Alternativen sind nur ein Teil des Ganzen. Foto: APA/Pfarrhofer

sonenverkehr und auf Privatautos zu konzentrieren, da ein Großteil der Verkehrsprobleme auch vom Güter- und Lastenverkehr mitverantwortlich wird. Für den städtischen

„Städte befinden sich in einer sehr schwierigen Situation, Mobilitätsherausforderungen zu meistern.“

REINHARD RACK,
EU-ABGEORDNETER

Bereich böten sich hier ebenfalls verbesserte Schnittstellenlösungen und neuartige Ideen an: etwa die in Wien bereits angedachte Lösung einer Lastenstraßenbahn, die die Zu-

stellung von Gütern in der Stadt übernehmen und damit den innerstädtischen Lkw-Verkehr eindämmen könnte. Auch die in Wien genutzten Erdgasbusse kämen für solche Anwendungen in Frage. Laut Rack haben sich die Kommunen ebenso wenig wie die EU-Kommission ausreichend mit den Problemen des Frachtverkehrs auseinandergesetzt.

Mächtige Lobbys

Man darf natürlich nicht vergessen, dass sich die Politik dabei im Würgegriff der Lobbys befindet, sei es jene der großen europäischen Autohersteller oder jene der großen Frächter.

Michael Cramer und Eva Lichtenberger, verkehrspolitische Sprecher der Grünen im

Europäischen Parlament, kritisieren, dass die EU eine wichtige Chance verpasst, einen konkreten und hilfreichen Rahmen für Ballungsräume zu schaffen. „Im Kontext des Klimawandels spielen die Städte eine zentrale Rolle“, betonen die beiden Grünen. Der Verkehr sei dort für rund 40 Prozent aller CO₂-Emissionen und 70 Prozent aller Treibhausgase verantwortlich. Es werde der EU nicht gelingen, die eigenen Klimaschutzziele zu erreichen, wenn Verkehr nicht verringert und vom Auto auf Bahn, Bus, Radfahren und Zu-Fuß-Gehen umgestiegen werde.

Bisher werden 60 Prozent der EU-Gelder im Verkehrsbereich für Straßenprojekte eingesetzt, nur 20 Prozent gehen in den

öffentlichen Nahverkehr und die Schiene, argumentieren Cramer und Lichtenberger. Wichtig wäre es, Gelder aus Brüssel verbindlich nur dann zu gewähren, wenn Städte einen nachhaltigen Mobilitätsplan vorlegen können.

Man sieht also, dass es alleine mit der Verbreitung von Hybridautos, Ethanol- oder Biogas-Kraftstoff oder in Zukunft vielleicht von Wasserstoffautos nicht getan ist. Verkehr in Ballungsräumen ist darüber hinaus auch ein soziologisches Problem und nicht nur eines, dem man ausschließlich mit Grün-Konzepten begegnen sollte. Für viele Erwerbstätige ist die Nutzung eines Autos essenziell und ihr Mobilitätsverhalten den Lebensbedingungen angepasst. Für zahlreiche dieser Menschen hat ein ökologisches Auto nicht unmittelbare Priorität, oder sie werden kaum einen Teil ihrer Lebenszeit der längeren Transportdauer in öffentlichen Verkehrsmitteln opfern wollen – der Umwelt zuliebe.

Andererseits könnte die Politik deutlicher mit Lenkungseffekten eingreifen, wenn sie nicht so sehr auf ihr Wählerpotenzial Rücksicht nehmen müsste. So ist es kein großes Geheimnis, dass der gut verdienende Mittelstand, der in Wien arbeitet, aber in den sogenannten „Speckgürteln“ rund um die Stadt schicke Eigenheime besitzt, ein wesentlicher Nutznießer der Pendlerpauschale ist – was die Verwendung eines Autos umso mehr fördert. Diesen Leuten könnte man die Nutzung eines Öko-Autos schmackhaft machen, indem man die Pendlerzuschläge damit verknüpft. Einige Fantasie hinsichtlich Steuererleichterungen und/oder Förderungen für Alternativen wäre also durchaus angebracht.

Arno Maierbrugger

Elektrifizierende Sportflitzer

Kleine Aotomanufakturen entdecken die Segnungen der Akkuzelle.

Während die Autoindustrie heute fieberhaft an Konzepten bastelt, wie der Übergang von reinen Benzinmotoren zu mehr Energie sparenden Alternativen vonstattengehen soll, haben kleine Autoschmieden und Veredler offenbar den Dreh raus: Sie entwickeln Hochleistungssportwagen mit Elektroantrieb, die Vereinbarung von Fahrspaß und Umweltbewusstsein.

Eine ganz neue Generation von Sportflitzern mit batteriebetriebenen Motoren kommt derzeit auf den Markt. Begonnen hat die britische Firma Tesla mit ihrem Tesla Roadster, der in der alten Lotus-Fabrik in Hethel, England, zusammengebaut wird. Der Tesla Roadster ist ein vollständig elektrisch betriebener, zweisitziger Sport-

wagen, der auf der Basis von knapp 7000 zusammengeschalteten, handelsüblichen Lithium-Ionen-Akkus, wie sie auch für Laptops verwendet werden, eine Leistung von 252 PS und eine Höchstgeschwindigkeit von mehr als 200 km/h erreicht. Der Hersteller verspricht eine Reichweite von 350 Kilometern, und das Aufladen der Akkus soll in dreieinhalb Stunden erledigt sein.

Sport-Hybrid

Nach Tesla kam der kalifornische Hersteller Fisker mit seinem Fisker Karma. Dabei handelt es sich um einen Sportwagen mit Hybridantrieb, der zusätzlich über ein Solarpanel am Dach mit Elektroenergie versorgt wird. Die Batterien alleine ermöglichen laut Hersteller eine Reichweite von 80

Kilometern, im Hybridmodus reicht die Bremsenergie, um die Batterien wiederaufzuladen. Die Höchstgeschwindigkeit des Fisker Karma liegt ebenfalls jenseits der 200 km/h.

Dritter im Bunde ist die britische Lightning Car Company, die nach ihrem benzingetriebenen Lightning GT nun ein hundertprozentiges Elektromobil gleichen Namens anbietet. Dieses verfügt über vier aus Lithium-Titanat-Akkus gespeiste Elektromotoren, die ihre Einzelleistung von 175 PS an je ein Rad weitergeben. Das ergibt eine summierte Leistung von 700 PS. An einer Starkstromleitung lassen sich die Akkus in vier Stunden aufladen. An der normalen Steckdose dauert es etwa doppelt so lange. Die Reichweite des Lightning GT beträgt etwa 400 Kilometer. amai