
Mobilität und CO2: Theorie kontra Akzeptanz beim Bürger

Von Hans-Robert Richarz

Im vergangenen Jahr sind die Emissionen von Kohlendioxid (CO₂) in Deutschland erstmals seit 2014 spürbar auf 866 Millionen Tonnen gesunken. Das zeigen Berechnungen des Umweltbundesamtes. Fachleute des Projekts „Energiesysteme der Zukunft“ (ESYS) der Deutschen Akademie der Technikwissenschaften (acatech) in München fanden jetzt heraus, warum der Rückgang nicht stärker ausgefallen ist, obwohl regenerative Energiequellen inzwischen fast 38 Prozent des deutschen Bruttostromverbrauchs decken: zu wenig nachhaltige Energie im Wärme- und Verkehrssektor, zu viel Braunkohle-Strom für den Export ins Ausland und der Rückgang CO₂-armer Kernenergie.

Die Trendwende beim Ausstoß von Treibhausgasen wird nicht ausreichen, die deutschen Klimaziele zu erreichen. Nachdem die CO₂-Emissionen zwischen 2014 und 2017 etwa auf gleichbleibendem Niveau stagniert waren, sind sie im Jahr 2018 um 4,5 Prozent gesunken. Dennoch bereitet der Klimawandel fast zwei Drittel (61 Prozent) aller Deutschen erhebliche Sorgen, wie eine repräsentative Umfrage des Instituts für Demoskopie (IfD) Allensbach im acatech-Auftrag ergab. 43 Prozent zählen ihn gar zu den größten Risiken für die globale Stabilität. Folglich sieht die Mehrheit der 1301 Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Befragung im Alter ab 16 Jahren Veränderungsbedarf in Mobilität und Verkehr und möchte auch ihre individuelle Mobilität verändern. Dabei unterscheiden sich die Mobilitätsgewohnheiten und -bedürfnisse in Ballungsräumen und auf dem Land teilweise erheblich.

Die Hälfte der Bevölkerung ist davon überzeugt, dass alle Beteiligten mehr für den Klimaschutz tun sollten. Dazu gehöre vordringlich, die belastenden Emissionen aus dem Verkehrssektor anzugehen. Mit Hilfe der richtigen Maßnahmen könnten diese im Bereich der Mobilität reduziert werden – etwa durch den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs und neue Antriebstechnologien.

Soweit die Theorie, die Praxis aber sieht anders aus. Denn wenn tiefgreifende Maßnahmen eine Veränderung individueller Mobilitätsmuster erzwingen, machen sich plötzlich Zweifel breit, ob damit größere Auswirkungen auf das Klima erreicht werden und so Eingriffe und Erfolge in einem angemessenen Verhältnis zueinander stehen würden. So sind zwar 46 Prozent der Bevölkerung davon überzeugt, dass im Bereich Mobilität und Verkehr ein systemisches Umdenken notwendig sei, und 43 Prozent gehen davon aus, dass Korrekturen in einzelnen Bereichen ausreichen können.

Einbußen bei der Bequemlichkeit, Zeitverlust, höhere Kosten, große Distanzen im ländlichen Raum und fehlende Alternativen des ÖPNV hindern aber viele Befragten daran, ihre Mobilität wie gewünscht zu verändern. Ganz nach dem Motto: Wasch mir den Pelz, aber mach mich nicht nass.

Auf dem Land und in kleineren bis mittleren Städten nutzt die Mehrheit täglich einen PKW, er bleibt das meistgenutzte Verkehrsmittel. Ein PKW-Verzicht fällt dort besonders schwer – die Mehrheit (60 Prozent) aller Befragten, insbesondere auf dem Land (79 Prozent), hält es für schwer oder überhaupt nicht möglich, weniger Auto zu fahren, ohne sich dadurch erheblich einschränken zu müssen. Für die nächsten zehn Jahre erwartet die Bevölkerung einen Ausbau des ÖPNV, eine Verflüssigung des Verkehrs durch Vernetzung und eine Zunahme der Elektromobilität. Zudem werden steigende Kosten für Mobilität und Einschränkungen durch staatliche Vorgaben befürchtet. Immerhin 21 Prozent der Bevölkerung können sich vorstellen, in den nächsten Jahren ein Elektroauto zu kaufen.

Doch was die Preise dieser Fahrzeuge und der Ladeinfrastruktur angeht, hat die Mehrheit der Befragten immer noch die größten Vorbehalte.

"Auf dem Weg zu einem nachhaltigen Mobilitätssystem der Zukunft ist es entscheidend, alle Beteiligten mitzunehmen. Denn nicht allein technologische Entwicklungen oder gesetzliche Rahmenbedingungen bestimmen die Zukunft unserer Mobilität, sondern vor allem die Akzeptanz der Bürger, die das Mobilitätssystem heute und in Zukunft nutzen", sagt Thomas Weber, Vizepräsident und Pate des Themenschwerpunkts Mobilität bei acatech. „In der aktuellen Studie haben wir deshalb die Bürger in den Mittelpunkt gestellt. Die Ergebnisse verdeutlichen, wie wichtig es ist, die passenden Mobilitätskonzepte für die unterschiedlichen Voraussetzungen in Stadt und Land zu entwickeln und die Wünsche und Sorgen der Bürger noch stärker in die Planung der Mobilität der Zukunft einzubeziehen." (ampnet/hrr)

Bilder zum Artikel



Prof. Dr.-Ing. Thomas Weber.

Foto: Auto-Medienportal.Net/acatec

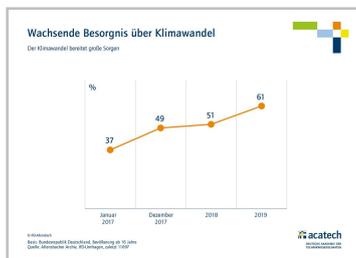


Foto: Auto-Medienportal.Net/acatec

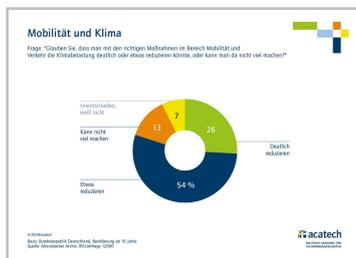


Foto: Auto-Medienportal.Net/acatec



Foto: Auto-Medienportal.Net/acatec

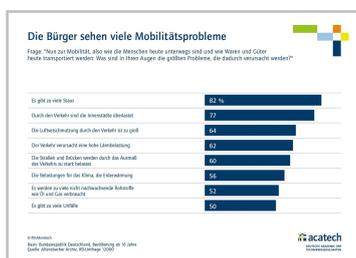


Foto: Auto-Medienportal.Net/acatec

Hemmnisse für die Veränderung des eigenen Mobilitätsverhaltens

Frage: "Und warum liegt es, dass Sie Ihre Mobilität nicht so gestalten können, wie Sie es wollen? Was sind dabei die größten Hemmnisse?"

Personen, die etwas an der AG, wie in der Umfrage nicht ändern wollen:

	insgesamt	Benötigte
	%	%
Es ist einfach am bequemsten, das Auto zu benutzen	54	58
Andere Möglichkeiten werden mich finanziell eher nicht kosten	36	43
Die Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz ist schlecht	34	34
Ich würde auf kein Auto, das Platz und sehr viel	31	30
Andere Möglichkeiten sind für mich	28	28
Mein Arbeitsplatz ist weit von meinem Wohnort entfernt bzw. liegt eingetrennt	28	39
Ich bin gesundheitlich eingeschränkt	15	6
Andere Leute sind nicht interessiert, dass ich so fahre	12	12
Ich bin beruflich viel unterwegs, muss viel reisen	10	15
Ich habe eine Fortbildung bzw. Familie oder Freizeit, sodass wenig Zeit	8	7

© 2018 acatech
Basis: Bundesweite Erhebungsstudie "Mobilität 2019" in 10 Jahren
Quelle: www.acatech.de



Foto: Auto-Medienportal.Net/acatec



Prof. Dr.-Ing. Thomas Weber.

Foto: Auto-Medienportal.Net/acatec