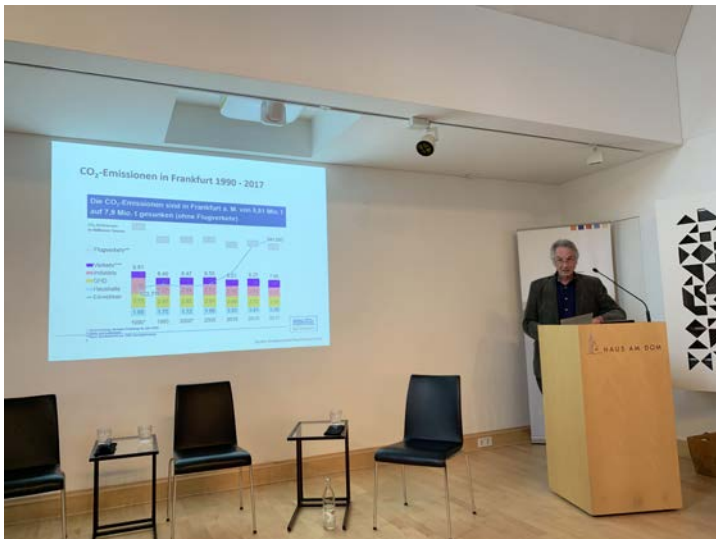


Erfolgreiche, gut besuchte Veranstaltung:

Klimaneutralität und Verkehrswende in Frankfurt – ohne Tricks und doppelten Boden

Eine gemeinsame Veranstaltung des Bündnis Verkehrswende Frankfurt und Haus am Dom.

am Dienstag, 25. April im Haus am Dom



Frankfurt möchte bis 2035 klimaneutral werden, darauf hat sich die Stadtregierung 2021 verpflichtet. Doch was bedeutet dies für die Verkehrspolitik in unserer Stadt? Welche Fahrt muss die Verkehrswende in Frankfurt aufnehmen, damit der Verkehr die Klimaschutzziele der Frankfurter Stadtregierung schaffen kann? Reichen die bisher ergriffenen Maßnahmen der Frankfurter

Stadtregierung aus oder müssen die Gegenmaßnahmen im Verkehr nicht viel schneller beschlossen und umgesetzt werden?

mit

Willi Loose – Bündnis Verkehrswende Frankfurt

Claudia Ewers – Klimaentscheid Frankfurt

Elisa Rheinheimer - Moderation

ein Teilnehmer der Fishbowl-Runde

Wolfgang Siefert – zukünftiger
Mobilitätsdezernent

(auf dem Foto von links)

Stefan Majer – (noch)
Mobilitätsdezernent



Klimaneutralität und Verkehrswende in Frankfurt

Grundlagen der Bilanzierung von CO₂-Emissionen im Verkehr

Die Koalitionsregierung in Frankfurt orientiert sich nach eigener Aussage an der Klimaneutralität bis zum Jahr 2035. In ihrem Koalitionsvertrag von 2021 hat sie das anspruchsvolle Ziel formuliert: **„Die Stadt Frankfurt wird sich weit über die national und international getroffenen Vereinbarungen hinaus engagieren und ihre Politik am Ziel der Klimaneutralität im Jahr 2035 ausrichten.“**¹ Dieses Ziel wird vom Bündnis Verkehrswende Frankfurt voll inhaltlich unterstützt.

Aber was bedeutet das für die Verkehrs- und Klimapolitik der Stadt Frankfurt? Kann die Stadt dieses Ziel im Verkehr mit den absehbaren Maßnahmen und dem bisher eingeschlagenen Tempo überhaupt erreichen?

In diesem Papier wird vorwiegend die CO₂-Belastung durch den MIV, also dem Personenverkehr mit Pkw, thematisiert. Es geht also hauptsächlich darum, wie die CO₂-Belastung durch den MIV gesenkt werden sollte bzw. mit welchen Schwierigkeiten dies verbunden ist.

1. Der Verkehr ist bundesweit das Sorgenkind der Klimapolitik

Mit dem im Jahr 2015 verabschiedeten Übereinkommen von Paris hat sich die Weltgemeinschaft das Ziel gesetzt, die globale Erwärmung auf deutlich unter zwei Grad zu halten und Anstrengungen zu unternehmen, den Temperaturanstieg auf 1,5 Grad über dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen. Im Klimaschutzplan 2050 wurde von der Bundesregierung das Ziel festgelegt, ihre klimarelevanten Emissionen bis 2030 um 55 % gegenüber 1990 zu senken. In diesem Dokument wurde eine Jahresemissionsmenge von 150 Mio. t Kohlendioxidäquivalent (CO₂eq) im Verkehr für das Jahr 2020 zugeordnet, die bis 2030 in verbindlichen Jahresverläufen bis auf 85 Mio. t CO₂eq reduziert werden sollen.

Tatsächlich überschreiten die Klimagasemissionen im Verkehr jedoch den vorbestimmten Jahresverlauf seitdem. Bei Überschreitung der vorgegebenen Jahresemissionsmengen hat gemäß § 8 Absatz 1 KSG das zuständige Bundesministerium ein Sofortprogramm vorzulegen, das die Einhaltung der Jahresemissionsmengen des Sektors – hier also für den Verkehrssektor – für die folgenden Jahre sicherstellt. Der Expertenrat für Klimafragen, der gemäß § 12 Absatz 1 KSG die Aufgabe hat, die jährliche Emissionsbilanz zu prüfen und eine Bewertung vorzunehmen, kommt am 25.08.2022 in seinem letzten Prüfbericht zum Ergebnis: „Der Expertenrat stellt fest, dass das vorgeschlagene Sofortprogramm für den Verkehrssektor zwar emissionsmindernde Wirkung entfaltet, aber nicht die Anforderungen an ein Sofortprogramm gemäß § 8 Abs. 1 KSG erfüllt.“²

¹ „Ein neues Frankfurt gestalten“, Koalitionsvertrag für Frankfurt 2021 – 2026, Bündnis 90/Die Grünen Frankfurt, SPD Frankfurt, Freie Demokraten FDP Frankfurt, Volt Frankfurt, Zeilen 122 - 124

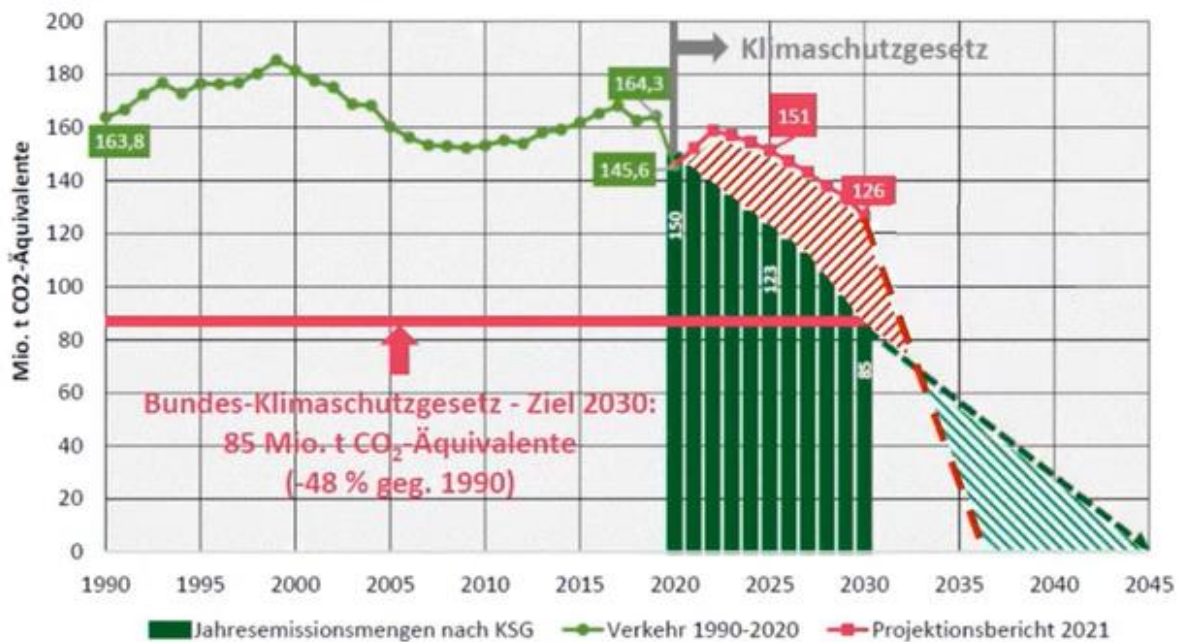
² Expertenrat für Klimafragen: Prüfbericht zu den Sofortprogrammen 2022 für den Gebäude- und Verkehrssektor. Prüfung der den Maßnahmen zugrundeliegenden Annahmen gemäß § 12 Abs. 2 BundesKlimaschutzgesetz. Berlin, 25.08.2022, Seite 5

Weitergehende, auf Dauer wirksame Maßnahmen zur Reduzierung der CO₂-Emissionen im Verkehr sind also auf Bundesebene notwendig! Das Umweltbundesamt (UBA) hat im Verkehr für das Jahr 2030 eine aufsummierte Lücke von 41 Mio. t CO_{2e} vorhergesagt – bei Annahme eines Reduktionsziels im Verkehr bis 2030 von 85 Mio. t CO_{2eq}.³ Diese müsste in den Folgejahren mit umso schärferen Reduktionsmaßnahmen aufgeholt werden. Dies wird in der Abbildung 1 verdeutlicht.

Abb. 1: Treibhausgasminderungsziele nach Bundes-Klimaschutzgesetz und aufzuholende Klimalücke im Verkehr in den Folgejahren nach 2030 (Quelle: Umweltbundesamt)

Treibhausgasminderungsziele nach Bundes-Klimaschutzgesetz und Klimalücke im Verkehr 2030

Entwicklung und Zielerreichung der Treibhausgasemissionen in Deutschland im Sektor Verkehr des Klimaschutzgesetzes (KSG)



Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), die in ihren Empfehlungen und Richtlinien den Stand der Technik in der Verkehrsplanung beschreibt, kommentiert dies wie folgt: „Aufgrund eines sich nicht abzeichnenden Abstiegspfads gemäß den Klimazielen und der projektierten Entwicklung im Verkehrssektor wird es erheblicher Anstrengungen bedürfen, die jährlichen Minderungsziele einzuhalten. Zu erwarten ist, dass die Folgen von Nichteinhaltungen noch nie dagewesene Veränderungen im Umgang mit dem Angebot und der Nachfrage in allen Verkehrsteilsystemen mit sich bringen werden.“⁴

³ Bundes-Klimaschutzgesetz vom 12. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2513), das durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18. August 2021 (BGBl. I S. 3905) geändert worden ist.

⁴ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Kommission Nachhaltigkeit: E Klima 2022. Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele. Klimarelevante Vorgaben, Standards und Handlungsoptionen zur

Anstatt den Verkehrsminister für die mehrfache Überschreitung der Jahresemissionsmenge in die Pflicht zu nehmen, hat der Koalitionsausschuss mit seinem Beschluss vom 28.03.2023 das Verursacherprinzip jedoch ein Stück aufgeweicht.⁵ Zukünftig sollen alle Sektoren gemeinsam betrachtet werden. Erst wenn die Projektion der aggregierten Jahresemissionen in zwei aufeinanderfolgenden Jahren eine Überschreitung erwarten lassen, muss der für die Überschreitung zuständige Bundesminister mit der Vorlage eines verschärften Maßnahmenkatalogs tätig werden.

FR-Autor Stephan Hebel hat dies sehr zutreffend wie folgt kommentiert: „Was künftig noch reduziert wird, ist vor allem der Druck auf einen notorisch unwilligen Minister wie Volker Wissing (FDP).“⁶

Konsequenz für unser Papier zur Klimaneutralität in Frankfurt:

Wir halten an der Verantwortung der verursachenden Sektoren und der dafür zuständigen Politikverantwortlichen fest. Jeder Verursachersektor hat seinen kontinuierlichen Beitrag an der Reduzierung der klimarelevanten Emissionen bis zur Klimaneutralität in Frankfurt im Jahr 2035 zu leisten. Der Verkehr wird von dieser Verantwortung nicht befreit oder Lockerungen dafür ausgesprochen.

2. Die Klimabilanzierung des Verkehrssektors in Frankfurt

Die Klimabilanz der Stadt Frankfurt wird nach dem BSKO-Standard erstellt. Diese **Bilanzierungssystematik Kommunal (BSKO)** wurde 2015 vom Institut für Energie- und Umweltforschung (ifeu) in Heidelberg entwickelt und wird von einer großen Anzahl von Kommunen angewendet, um eine einheitliche Vergleichsbasis bei der Erstellung von Treibhausgasbilanzierungen zu haben.

Grundlage der Bilanzierung ist das Territorialprinzip. Für Frankfurt bedeutet dies, dass alle Emissionen auf dem Gebiet der Stadt Frankfurt berücksichtigt werden. Auf den Verkehr bezogen bedeutet dies:

- Der Binnenverkehr innerhalb des Stadtgebietes wird vollständig mit seinen Treibhausemissionen bilanziert.
- Der regionale Ziel- und Quellverkehr, der also seinen Ausgangspunkt (Quelle) oder sein Ziel im Stadtgebiet hat und auf seinem Weg die Stadtgrenze überschreitet, wird jeweils mit seinem Anteil innerhalb des Stadtgebietes bilanziert.
- Der Durchgangsverkehr, also beispielsweise der Verkehr auf den Autobahnen, die Frankfurter Stadtgebiet durchqueren, wird mit seinem Anteil im Stadtgebiet bilanziert. Die Autobahnen im Frankfurter Stadtgebiet tragen also mit einem deutlichen Anteil zur CO₂-Bilanz der Stadt bei.

Berücksichtigung bei der Planung, dem Entwurf und dem Betrieb von Verkehrsangeboten und Verkehrsanlagen. Ausgabe 2022. Köln 2022, S. 10

⁵ Papier „Modernisierungspaket für Klimaschutz und Planungsbeschleunigung“ vom 28. März 2023, S. 2

⁶ FR-Beitrag „Die Regierung, die wir verdienen“ vom 5. April 2023, S. 16/17

Diese Bilanzierungsregeln betreffen jeglichen motorisierten Verkehr im Stadtgebiet, sowohl den motorisierten Individualverkehr (MIV), den Verkehr mit leichten Nutzfahrzeugen, den Schwerverkehr mit Lkw als auch den öffentlichen Personenverkehr einschließlich des Fernverkehrs mit der Bahn. Für die Bilanzierung des Flugverkehrs am Flughafen Frankfurt gelten folgende Regeln:

- Der Luftverkehr vom Flughafen Frankfurt wird ebenfalls territorial erfasst und nach dem LTO-Zyklus (Landing and Take-off Cycle) kalkuliert. Hierbei werden standardisierte Betriebszeiten in Minuten für die folgenden Betriebsphasen angenommen: Anflug, Rollen, Start und Steigflug. Der LTO-Zyklus umfasst die letzten 4 Minuten vor der Landung und 3 Minuten beim Start bzw. beim Steigflug nach dem Start. Es geht also nur ein kleinerer Anteil der gesamten Emissionen während eines Fluges in die Bilanz ein.
- Da der Flughafen sich nicht vollständig auf Frankfurter Stadtgebiet befindet, werden der Stadt Frankfurt 85 % dieser Emissionen angerechnet.

Die Regeln der Klimabilanzierung verdecken viele nicht minder schwierige Probleme: So werden die Baumaßnahmen der mit großem Aufwand umgesetzten Autobahn-, Straßen- und Tunnelprojekte nicht im Verkehrssektor bilanziert, sondern im Industriesektor, wenn es um die CO₂-Emissionen der Herstellung der Rohstoffe und des Betons geht. Genauso wird die Fahrzeugproduktion – und hier auch die von vielen als Heilsbringer angesehene Produktion von Elektrofahrzeugen – im Industriesektor und nicht im Verkehrssektor bilanziert. Thematisch gehören sie aber zum Verkehrsbereich.

3. Der CO₂-Ausstoß des Verkehrssektors in Frankfurt

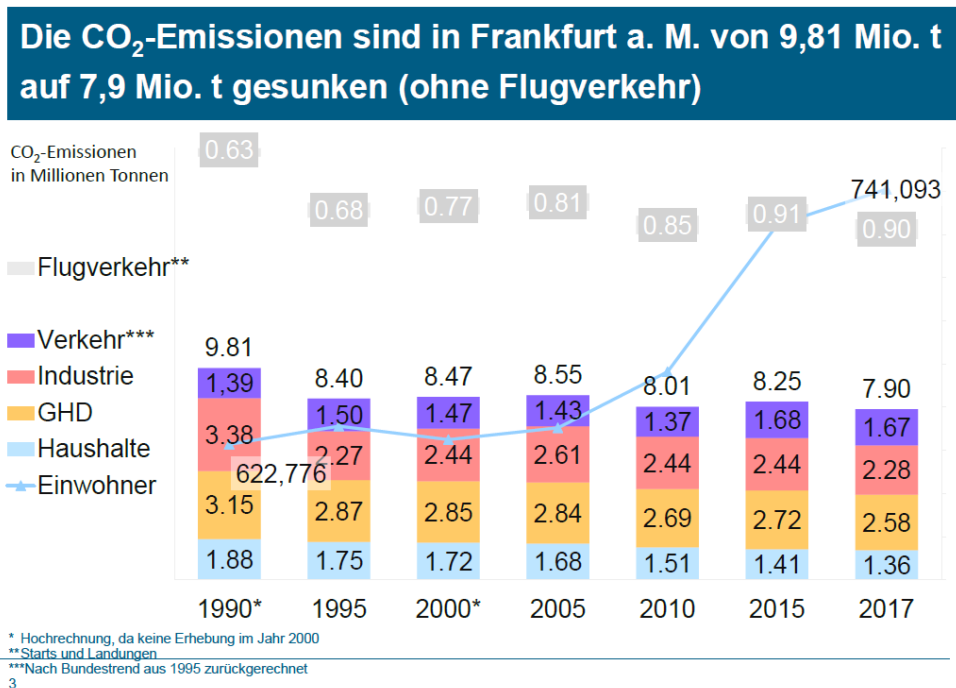
Das Energiereferat der Stadt Frankfurt hat – in Zusammenarbeit mit dem ifeu-Institut – 2020 eine kommunale Energie- und Treibhausgasbilanzierung für die Stadt Frankfurt veröffentlicht (siehe Abb. 2). Dort werden die CO₂-Emissionen über alle Sektoren für die Jahre 1990 bis 2017 dargestellt. Danach machte der CO₂-Ausstoß (ohne den Flugverkehr des Flughafens) 21,1 Prozent der Treibhausgasemissionen aus (den Flugverkehr eingerechnet waren es 29,2 Prozent).

Zwar sanken die CO₂-Emissionen (ohne Flugverkehr) im Zeitraum 1990 bis 2017 von 9,81 Mio. t CO₂ auf 7,90 Mio. t CO₂, was einem Rückgang von 19,5 Prozent entspricht. Jedoch stiegen die CO₂-Emissionen des Verkehrs (ohne Flugverkehr) von 1,39 Mio t CO₂ auf 1,67 Mio. t CO₂, was einem Zuwachs um 20,1 Prozent entspricht. Die gesamten Verkehrsemissionen einschließlich Flugverkehr sind in diesem Zeitraum um 29,9 Prozent gestiegen.

Konsequenz:

Wie im Bundesgebiet stellt der Verkehr auch in Frankfurt ein bedeutendes Hemmnis zur Erreichung der Klimaneutralität dar und muss deshalb vordringlich in den Klimaschutzkonzepten der Stadt mit zielführenden emissionsmindernden Maßnahmenkonzepten behandelt werden. Auch hier gilt, dass der Verkehr in Frankfurt entsprechend seinem heutigen Anteil seinen eigenverantwortlichen Beitrag zur Klimaneutralität leisten muss. Dies ist auch deshalb geboten, da neben dem Erreichen der Klimaneutralität in Frankfurt bis zum Jahr 2035 auch das Ziel der Verkehrswende im Mittelpunkt des politischen Handels der Stadtregierung stehen muss.

Abb. 2: Entwicklung der CO₂-Emissionen in Frankfurt über alle Sektoren im Zeitraum 1990 - 2017 (Quelle: Energierreferat Frankfurt)



4. Gründe für die steigenden CO₂-Emissionen: Motorisierung der Frankfurter Bevölkerung

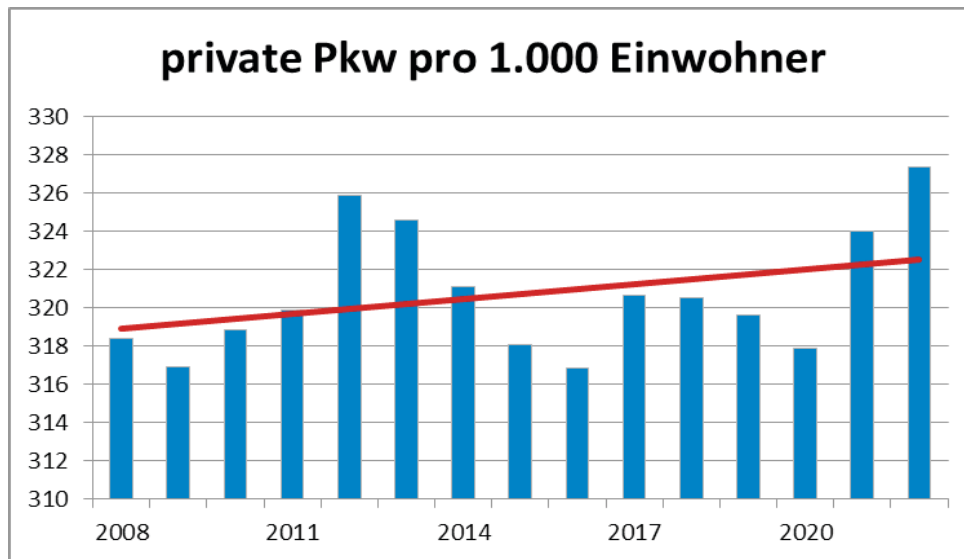
Die in Frankfurt angemeldeten Pkw-Zahlen steigen Jahr für Jahr. Private und gewerblich genutzte Pkw nahmen von gut 292.000 Pkw im Jahr 2008 kontinuierlich auf fast 344.000 Pkw im Jahr 2022 zu. Dies trifft auch für die privat angemeldeten Pkw zu. Da jedoch in diesem Zeitraum auch die Einwohnerzahl im Stadtgebiet Frankfurt um 100.000 Einwohner*innen zugenommen hat, ist diese Steigerung alleine für die Beurteilung des Erfolgs oder Misserfolgs der kommunalen Verkehrspolitik noch nicht aussagekräftig genug.

Hier gibt die Motorisierungsquote mit privaten Pkw einen besseren Beurteilungsrahmen. Die Motorisierung mit privaten Pkw lag im Jahr 2008 bei 318,4 Pkw/1.000 Einwohner*innen und stieg im Jahr 2022 auf 327,4 Pkw/1.000 Einwohner*innen. Die Grafik verdeutlicht große Sprünge in den Zahlen von Jahr zu Jahr. Jedoch weist die Trendlinie für den Zeitraum 2008 bis 2022 mit einer Zunahme von knapp 3 Prozent eine signifikante Aufwärtstendenz aus (siehe Abb. 3). Abbildung 3 überzeichnet allerdings diese Zunahme, da die einzelnen Balken nicht von der Nulllinie ausgehen.

Das Umweltbundesamt hat für seine lebenswerte „Stadt für Morgen“ den Zielwert von 150 Pkw pro 1.000 Einwohner*innen ausgegeben.⁷ Das entspricht fast genau einem Drittel des derzeitigen Pkw-Bestandes im Stadtgebiet, wenn privat und gewerblich angemeldete Pkw zusammengerechnet werden.

⁷ Umweltbundesamt (Hrsg.): Die Stadt für Morgen - Umweltschonend mobil - lärmarm - grün - kompakt - durchmischt; 2017 (2. Auflage)

Abb. 3: Motorisierung der Frankfurter Bevölkerung mit privat angemeldeten Pkw (Quellen: KBA, Statista 2022)⁸



Konsequenz:

Eine erfolgversprechende kommunale Klima- und Verkehrspolitik in Frankfurt muss sich zum Ziel setzen, neben der Reduzierung der Pkw-Nutzung auch den Besitz privater und gewerblicher Pkw zu reduzieren. Dies kommt sowohl der Klimawirkung als auch der Verkehrswende im Frankfurter Straßenverkehr zugute.

5. Gründe für die steigenden CO₂-Emissionen: Verkehrsaufwand der Frankfurter Bevölkerung im MIV

Die Verkehrsbefragung SrV – System repräsentativer Verkehrsbefragung der TU Dresden – erfasst in regelmäßigen Abständen das Verkehrsverhalten der Frankfurter Bevölkerung. Dies bezieht auch die Abfrage ein, welche Verkehrsmittel für die täglichen Wege innerhalb des Stadtgebietes, aber auch außerhalb der Stadtgrenzen Frankfurts, genutzt werden. Abbildung 4 zeigt in der linken Darstellung die Entwicklung der Wegeanteile mit den unterschiedlichen Verkehrsmitteln in den Jahren 1998 bis 2018. In der rechten Abbildung ist der Anteil der Verkehrsmittel nach den zurückgelegten Kilometern dargestellt. Der dafür benutzte Begriff „Leistung“ oder „Verkehrsleistung“ verklärt die Verhältnisse, besser wäre stattdessen der Begriff „Aufwand“ oder „Verkehrsaufwand“, da mit diesem Parameter der Energieverbrauch und damit die CO₂-Emissionen und die Umweltbelastungen im Verkehr umgerechnet werden.

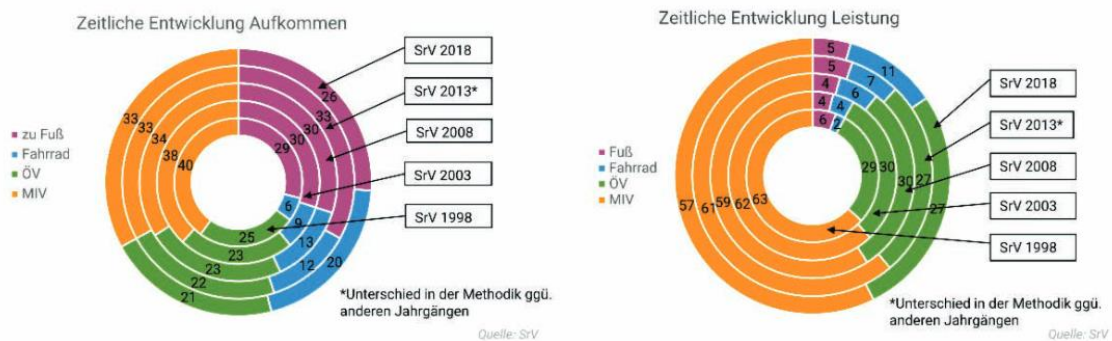
An den Jahresringen lässt sich ablesen, dass der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) und insbesondere auch der Autoverkehr (MIV) im Laufe der Jahre Anteile am Wegeaufkommen eingebüßt haben. Der Vergleich mit dem Verkehrsaufwand (rechte Darstellung) zeigt jedoch ,

⁸ Kraftfahrtbundesamt: Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Gemeinden (unterschiedliche Jahre); Statista 2022: Statistik Entwicklung der Einwohnerzahl in Frankfurt am Main (kreisfreie Stadt) von 1995 bis 2021

dass die Verkehrsbelastungen mit dem Auto nur relativ gering zurückgegangen sind, da nach wie vor der größte Anteil der Kilometer von der Frankfurter Bevölkerung mit dem Auto zurückgelegt werden. Profiteur der Verkehrsentwicklung war in den letzten beiden Jahrzehnten eindeutig der Radverkehr, der sich sowohl im Wegeanteil als auch im Anteil der zurückgelegten Kilometer steigern konnte. Dies ist eine sehr erfreuliche Aussicht in der ansonsten nicht besonders hoffnungsvollen Verkehrsentwicklung.

Abb. 4: Entwicklung des Verkehrsverhaltens der Frankfurter Bevölkerung in den Jahren 1998 bis 2018 (Quelle: PTV Group nach TU Dresden)

Mobilitätsverhalten: Modal Split nach Aufkommen und Leistung



- **Fahrrad als Gewinner:** Das Fahrrad ist in Frankfurt der große Gewinner der letzten zwei Jahrzehnte, allerdings von einer sehr schlechten Ausgangssituation aus. Dies hat auch zu einer deutlichen (aber nicht proportionalen) Abnahme des Modal Split im Kfz-Verkehr geführt.
- **Mehr Rad- und Fußverkehr, weniger Strecke mit motorisierten Verkehrsmitteln (pro Person):** Die geringeren Wege-Modal Split-Anteile im MIV äußern sich auch in einem Rückgang des verkehrsleistungsbezogenen Modal Splits. Dies resultiert aus einer deutlichen Zunahme des Radverkehrs.

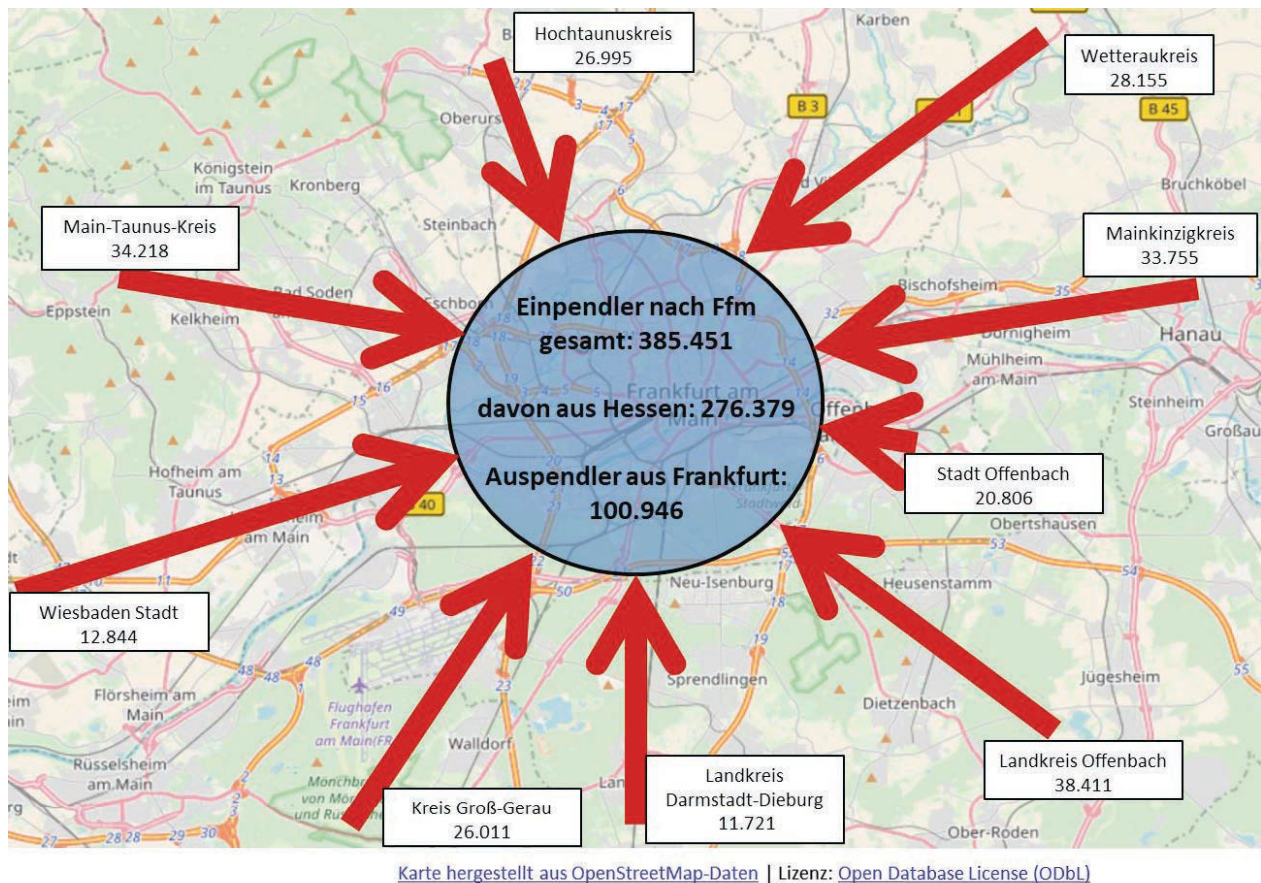
Konsequenz:

Eine erfolgversprechende kommunale Klima- und Verkehrspolitik in Frankfurt muss sich zum Ziel setzen, insbesondere die Pkw-Nutzung herunterzufahren. Dies ist nur durch eine Verkehrspolitik zu erreichen, die sowohl – und gleichzeitig – die Alternativen zum MIV ausbaut und nutzerfreundlich gestaltet (Pull-Maßnahmen), als auch die verfügbaren Straßenräume anders verteilt und die Nutzung von Kfz mit Verbrennungsmotor einschränkt (Push-Maßnahmen).

6. Gründe für die steigenden CO₂-Emissionen: Stetig wachsende Pendlerzahlen

Werktäglich überqueren über 385.000 Einpendler aus den umliegenden Kommunen auf dem Weg zur Arbeit das Frankfurter Stadtgebiet (Einpendler). Umgekehrt pendeln mehr als 100.000 Menschen aus dem Stadtgebiet heraus, um ihre Arbeitsplätze außerhalb von Frankfurt zu erreichen (siehe Abb. 5). Diese Statistik der Bundesagentur für Arbeit ist allerdings unvollständig, da hierin die nicht sozialversicherungspflichtigen Beamten und Richter sowie Selbständige nicht enthalten sind.

Abb. 5: Werk­tägli­che Einpendler nach Frank­furt aus den wich­ti­gen­sten Quell­re­gio­nen (Quelle: Bun­des­agen­tur für Arbeit)⁹



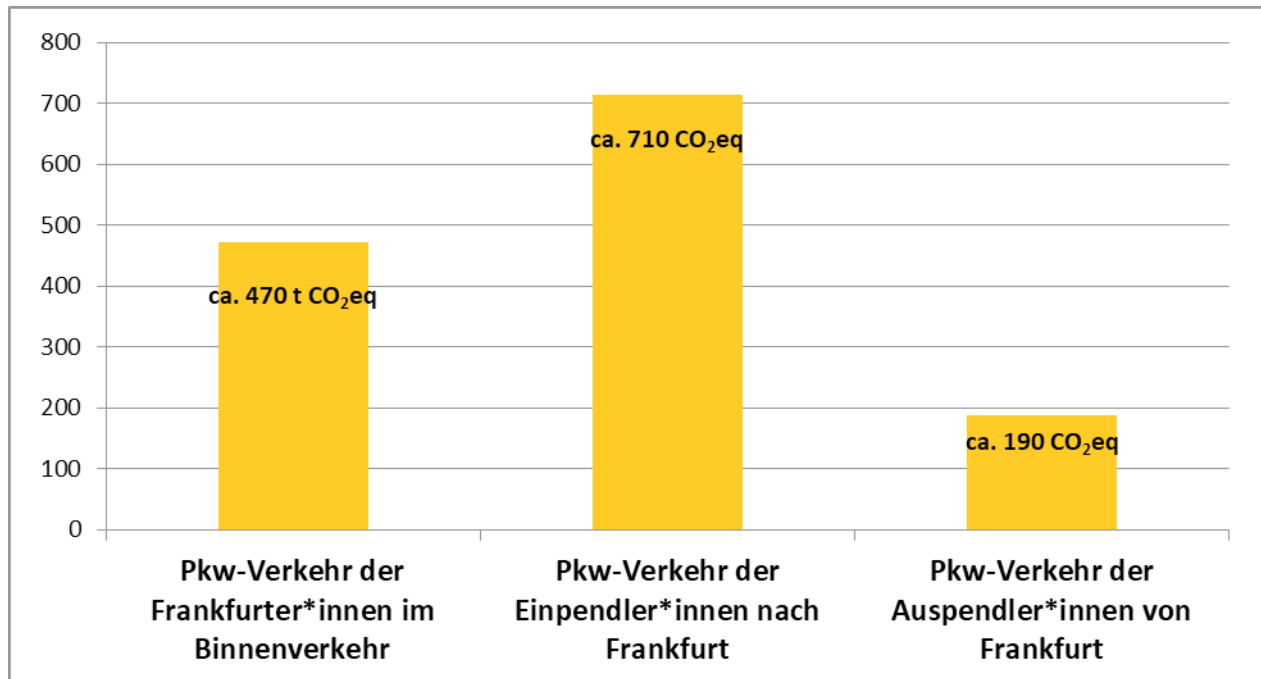
Unter anderem diese enormen Pendlerzahlen verhaseln die Klimabilanz der Stadt Frankfurt, da die Ein- und Auspendler zum überwiegenden Anteil ihre werktäglichen Fahrten mit dem Pkw unternehmen und dabei zusätzlich durchschnittlich längere Strecken im Frankfurter Stadtgebiet als die Frankfurter Autofahrer*innen im Binnenverkehr zurücklegen. Nach der hessischen Pendlerstatistik werden ca. 63 Prozent der Fahrten mit dem Pkw zurückgelegt, mit einem durchschnittlichen Besetzungsgrad von 1,1 Personen pro Auto. Dies schlägt sich besonders negativ in der CO₂-Bilanz nieder.

Eine überschlägige CO₂-Bilanz mit groben Annäherungsdaten soll dies verdeutlichen. Bilanziert wurden einerseits die täglichen CO₂-Emissionen, die die Frankfurter Bevölkerung im Auto im Binnenverkehr, also bei Fahrten innerhalb des Stadtgebietes, zurücklegen. Dem wurden die CO₂-Emissionen der Ein- und Auspendler, die werktäglich im Auto bei Fahrten über die Stadtgrenze zurückgelegt werden, gegenübergestellt (siehe Abb. 6). Verabredungsgemäß werden dabei den Pendlern nur diejenigen Fahrtanteile angerechnet, die im Stadtgebiet Frankfurts zurückgelegt wurden.

⁹ Bundesagentur für Arbeit: Pendlerverflechtungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Kreisen. Stichtag 30.06.2020

Im Ergebnis emittieren die Pendler*innen etwa doppelt so viel CO₂eq mit ihren Pkw, wie die Frankfurter Autofahrer*innen im Binnenverkehr innerhalb des Stadtgebietes.

Abb. 6: Grobe Abschätzung der täglichen bzw. werktäglichen CO₂-Emissionen der Frankfurter Autofahrer im Binnenverkehr Frankfurt mit Autofahrer*innen, die die Stadtgrenze werktätlich als Ein- oder Auspendler im Pkw überqueren (Quelle: eigene Abschätzung)



7. Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) ist ein gemeinnütziger Verein, dem vor allem Verkehrsingenieure und Verkehrsplaner angehören. Eine Hauptaufgabe der FGSV ist die Erstellung und Verbreitung technischer Regelwerke und Empfehlungen zur Planung von Straßenverkehrsanlagen. Sie bilden den sogenannten „Stand der Technik“ in der Verkehrsplanung ab und haben deshalb sehr viel Einfluss auf die Gestaltung von Verkehrsanlagen.

Die FGSV hat 2022 angesichts der dringenden Aufgaben der Reduzierung von Klimaemissionen im Verkehr eine eigene Empfehlung E-Klima 2022 herausgegeben. Darin werden u.a. die Schlussfolgerungen mehrerer maßgeblicher nationaler und internationaler Studien zusammengefasst.¹⁰ Die wichtigsten Empfehlungen an Verkehrspolitikern und Verkehrsplanern sind:

¹⁰ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Kommission Nachhaltigkeit: E Klima 2022. Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele. Klimarelevante Vorgaben, Standards und Handlungsoptionen zur Berücksichtigung bei der Planung, dem Entwurf und dem Betrieb von Verkehrsangeboten und Verkehrsanlagen. Ausgabe 2022. Köln 2022, S. 19

- Die Umsetzung der bisher geplanten Maßnahmen reicht nicht aus. Weitere Reduktionsmaßnahmen sind im Verkehr auf allen Ebenen zu planen und umzusetzen.
- Die Erreichung der Klimaziele ist ohne kontroverse Maßnahmen, die Kommunikations- und Partizipationsprozesse zur Erhöhung der Bevölkerungsakzeptanz bedingen, sehr unwahrscheinlich.
- Die Klimaziele lassen sich bei Weitem nicht allein durch den Anstieg der Zulassung batterieelektrischer Fahrzeuge erreichen.
- „Push-Maßnahmen“, welche die Nutzung von Kfz mit Verbrennungsmotor einschränken, können besonders hohe Emissionsminderungen erreichen. Für keine der „Pull-Maßnahmen“, die zur Nutzung klimafreundlicher Mobilitätsformen anreizen, wird eine ähnlich hohe Minderungsleistung erwartet, wie für besonders wirksame „Push-Maßnahmen“.

Insbesondere beim letzten Punkt, dem notwendigen Zusammenspiel, ist die zeitliche Abfolge zu beachten: Während Pull-Maßnahmen einen längeren Vorlauf für Planung und Umsetzung benötigen, können Push-Maßnahmen relativ schnell wirken. Die Wirkung der Push-Maßnahmen bestimmt die notwendige Ausgestaltung der Pull-Maßnahmen. Umso schneller und effizienter Push-Maßnahmen wirken, umso weniger kostspielig müssen Pull-Maßnahmen ausfallen (ohne jedoch die Angebotsqualität bei Bus & Bahn und im Fahrradverkehr abzuschwächen)

Konsequenz:

Wir stimmen mit den oben aufgeführten Empfehlungen überein. Sie bestimmen unsere Erwartungen an die zukünftige kommunale Klima- und Verkehrspolitik in der Stadt Frankfurt am Main, die zusätzlich durch konsequente Maßnahmen der Landes- und Bundesebene unterstützt werden müssen. Alle politischen Ebenen verfolgen erklärtermaßen das Ziel der Klimaneutralität. Sie müssen sich an ihren Taten messen lassen.

8. Unsere Erwartungen an die Frankfurter Verkehrs- und Klimapolitik

Abschließend möchten wir unsere eigenen Erwartungen an die Frankfurter Verkehrs- und Klimapolitik wie folgt zusammenfassen:

- **Es reicht bei weitem nicht aus, die alternativen Verkehrsmittel auszubauen und die alternativen Verkehrsangebote zu fördern (Pull-Strategie).**
 - **Um die Verkehrsemissionen genügend abzusenken, muss der Autoverkehr durch die richtigen Maßnahmen eingegrenzt werden (Push-Strategie).**
 - **Während Pull-Maßnahmen einen längeren Vorlauf für Planung und Umsetzung benötigen, können Push-Maßnahmen relativ schnell wirken. Die Wirkung der Push-Maßnahmen bestimmt die notwendige Ausgestaltung der Pull-Maßnahmen. Umso schneller und effizienter Push-Maßnahmen wirken, umso weniger kostspielig müssen**
-

Pull-Maßnahmen ausfallen (ohne jedoch die Angebotsqualität bei Bus & Bahn und im Fahrradverkehr abzuschwächen)

- **Wegen der großen zurückgelegten Entfernungen steht die Eingrenzung des individuellen motorisierten Pendlerverkehrs hierbei besonders im Fokus.**
- **Weiterer Autobahnbau und –ausbau ist besonders kontraproduktiv und wird das Erreichen des Ziels der kommunalen Klimaneutralität verhindern. Dies insbesondere, da der Hauptanteil des auf diesen Autobahnen fahrenden Verkehrs seinen Ursprung oder sein Ziel in der Region (Stadt Frankfurt und umliegende Kommunen) hat.**

Willi Loose

für das Bündnis Verkehrswende Frankfurt

