



IPA aktuell

Die Quartalszeitschrift der IPA Deutschland



Termine

Seite



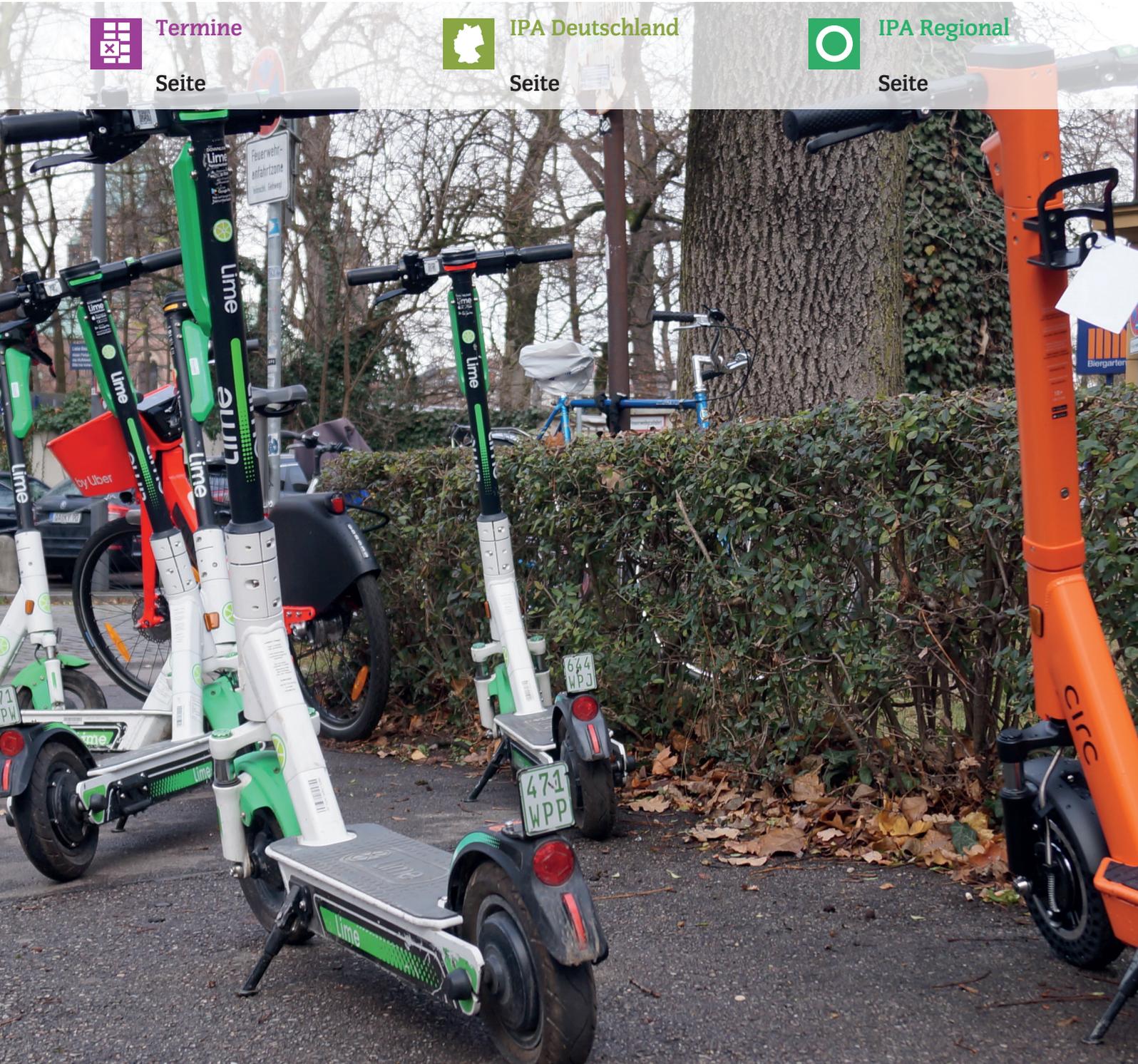
IPA Deutschland

Seite



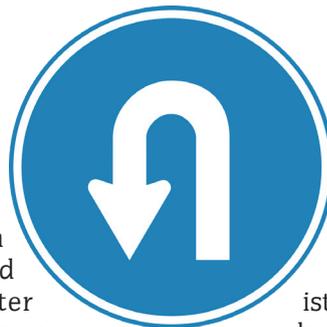
IPA Regional

Seite



Titelthema Verkehrswende?

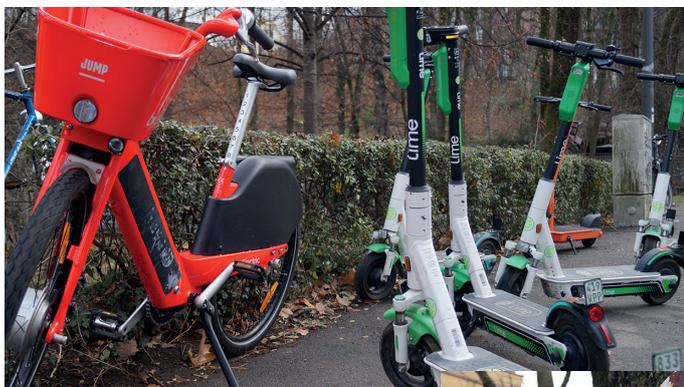
Verkehrswende



von Günter Stüsser

Ist sie noch aufzuhalten oder stecken wir mitten drin?

Aktuellen Statistiken weisen 2019 den Höchstwert jemals in Deutschland zugelassenen Kraftfahrzeuge mit mehr als 57 Millionen aus. Das bevölkerungsreichste Bundesland Nordrhein Westfalen hat entsprechend auch den



höchsten Kfz-Bestand. Dies erklärt ein Stück weit die regelmäßigen Stausituationen und den hohen Verschleiß unserer Kraftfahrstraßen.

Die ersten Beeinträchtigungen aufstrebender Mobilisierung

Unser erster rasanter Ölpreisanstieg und damit unsere erste Ölkrise hatten wir bereits 1973. Wer kann sich da heute noch daran erinnern. Längst hat sich der damalige Ölpreis, wie aber auch die meisten anderen Güter preislich vervielfacht. Nicht nur in meiner Prognose wird sich diese Preisspirale weiterhin drehen und damit auch eine Grenze der individuellen Mobilität darstellen.

Umwelt und Verkehrsinfarkt Grenzen individueller Fortbewegung

Bedeutete einem 15-jährigen Jugendlichen meiner Generation dass ein Mofa den Aktionsradius multiplizierte, so versiegt die heutige „Freude des Fahrens“ in schier unendlichen Pendlerströmen. Aber auch die Bedeutung der persönlichen Entfaltung

ist in Zeit vom Smartphone und Sprachcomputer eine Andere geworden. Krasse Unterschiede sind auch im Vergleich städtischer zu oder eher ländlicher Bevölkerung festzustellen. Ersetzt das individuelle Fahrzeug auf dem Land den eher

spärlich angebotenen ÖPNV, so ist der Metropolit gut beraten über einen eigenen Stellplatz zu verfügen. Unser knappes Gut Verkehrsraum, den sich immer schon alle Verkehrsteilnehmer



Die Menge der E-Rollerflotten in den Großstädten eine logistische Herausforderung für die Anbieter und sind eine Herausforderung für Kommunen und Polizei

vom Fußgänger bis zu LKW Fahrer teilen mussten wird aktuell auch nicht größer, nur weil zusätzlich weitere Sharing-Fahrzeuge vom elektrischen Tretroller bis zur Fahrzeugflotte mehrerer konkurrierender Vermieter die Innenstädte belasten.

Alternative Antriebsenergien

Zu Beginn meiner fragwürdigen Autofahrerkarriere gab es Benzin und Diesel von zweitaktenden Hilfsmotoren einmal abgesehen Auch Flüssiggas (LPG) hat immer ein paar Fans, weil dieser Benzinersatz steuerbegünstigt zumindest in de Niederlanden und

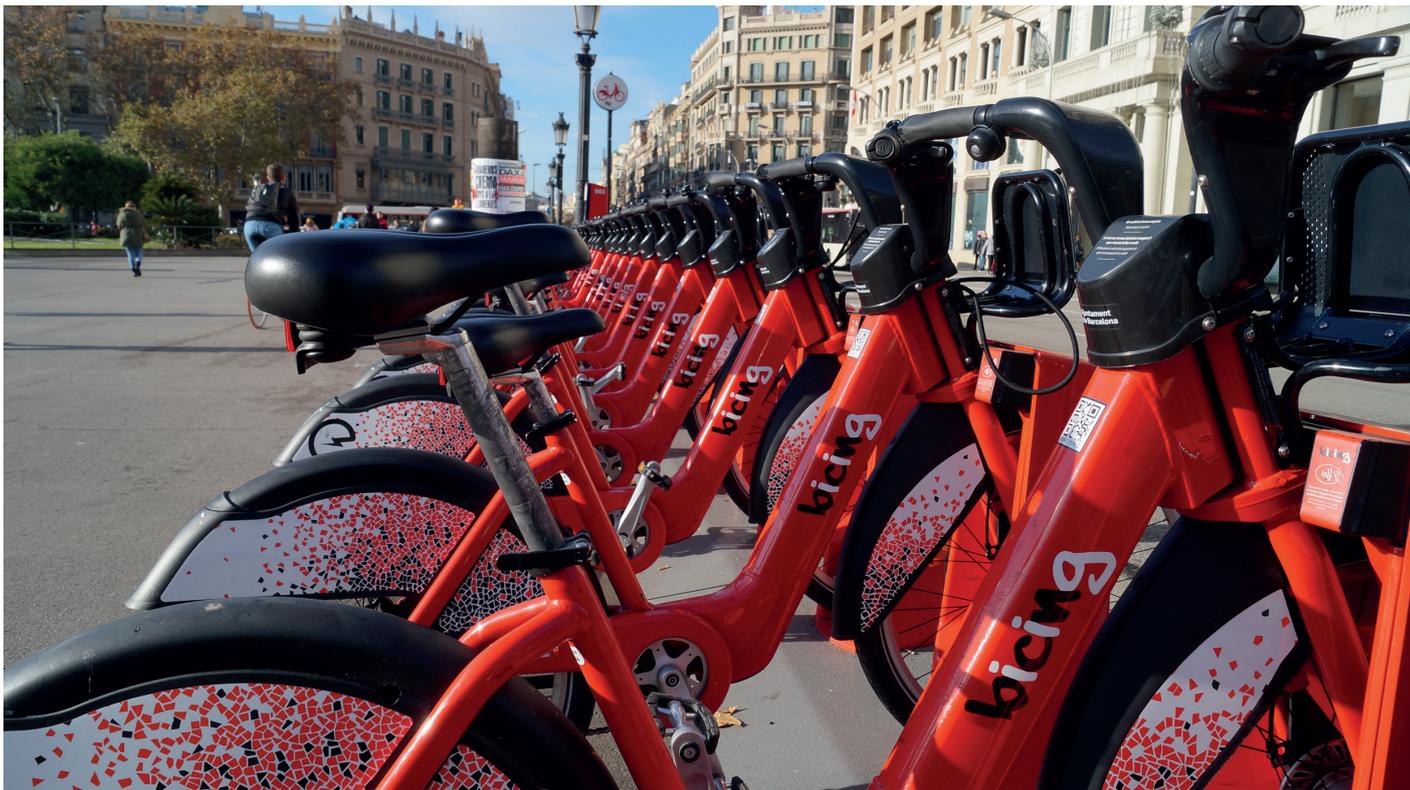
bei uns die Betriebskosten deutlich sinken ließ. Seit ein paar Jahren ist auch der Antrieb mittels Erdgas bzw FlüssigErdgas (LNG) sogar auch auf dem LKW-Sektor auf dem Vormarsch. Diese Antriebe haben eine bessere CO2 Bilanz. Die nach Frittentstinkenden Altdiesel, die eher an der Öltheke des Discounters „getankt“ haben sind überholt, da modernste Einspritzsysteme geringste Verunreinigungen boykottieren. Da Wasserstoff als Alternative auch keine Eignung hat, im Reservekanister mitgeführt zu werden hat sich zumindest in den Medien vieles auf die Elektromobilität, sei es als reines Elektrofahrzeug, Hybrid oder als PlugIn Hybrid, eingeschworen. Ganz neu ist diese Formel nicht, so zeigten es einige Fahrzeugmodelle bereits in der Vor-

kriegsgeneration. Ist eine Entscheidung richtig, wenn sie dem aktuellen Medien-Hype folgt, oder wird aktuell nur noch mehr Elektroschrott unserer Zukunft produziert?

Alternative Fortbewegungsmittel

Vor ca. 30 Jahren wurde unsere Fortbewegungslandschaft mit klappbaren Mini-Tret-Rollern überschwemmt. Zusammen-

geklappt ließen diese sich auf einer Schulter tragen und so auch in Bussen und Bahnen mitführen, um anschließend die letzten Meter flott zurücklegen zu können. Dies war die Vorgängergeneration der E-Roller, die heute weitreichenden Parkraum der Innenstädte beanspruchen in der Zeit in der sie auf zahlende Kundschaft warten. Eine Herausforderung für die Kommunen hinsichtlich Sperrzonen besonderer Art. Die Vielfalt der individuellen Fortbewegungsmöglichkeiten könnte die Lösung vieler Verkehrsprobleme sein und derjenige, der den gordischen Knoten d.h. den begrenzten Verkehrsraum, den sich alle teilen



Sie gehören inzwischen in vielen Großstädten zum Straßenbild: Flotten von Leihfahrrädern verschiedener Anbieter

müssen, öffnet, wird als der Messias der Stadtplanung begrüßt. Leider nur lassen sich gewachsene Metropolen nicht mehr auf dem Reißbrett richten. Alternative Untertunnelungen, Brücken ganz aktuell Seilbahnlösungen sind in der Planung, langwierig und in Ihrer Auswirkung manchmal zumindest fragwürdig.

Autonomie oder fahren wir noch?

Es könnte mal eine Zeit kommen, in der keiner mehr ein persönliches Fahrzeug besitzen muss. Eine App mehr auf dem Smartphone und ich bestelle

mir das passende Gefährt und dieses bringt mich zur gewünschten Stelle. Ich werde nicht allein unterwegs sein, sondern werde mir den Inhalt dieses Gefährts mit Nachbar, Freunden und Kollegen teilen, die in etwa den gleichen Weg haben. Selbst auf einen Fahrer können wir verzichten, da bis dahin auf eine Rückfallebene wie auf den vorherigen Stufen auf dem Weg zur vollkommenen Autonomie verzichten. Meine persönliche Beunruhigung kann ich zumindest Heute noch nicht vollkommen ablegen, da ich als ehemaliger Polizist Jahre in Köln erlebt habe, wo die schwerwiegendsten

Unfallfolgen im laufenden Betrieb bei Fahrzeugen zu beklagen waren, und diese waren sogar schienengebunden und hatten einen Fahrer.

Das Fazit ist klar

Wir sind mitten drin, aber haben die Wende noch nicht geschafft..



Mehrere dieser Elektro-Lkw der ehemaligen Großbäckerei Willter in Berlin waren in den 30er bis 40er Jahren im Einsatz. Das restaurierte Fahrzeug steht im Europäischen Brotmuseum in Ebergtzen.

Der Autor

Günter Stüsser (59) ist Mitglied der IPA Verbindungstelle Köln. Er war im aktiven Polizeidienst beim Polizeipräsidium Köln. Seit seiner Pensionierung beschäftigt er sich mit Verkehrsthemen und betreibt in Bergisch-Gladbach das Redaktionsbüro „redaktionsbueroonlinemotor“.