



## **klimaschutz-kommune. info // Artikel zur Veröffentlichung**

*Berlin*

### **Verkehrswende: So geht CO2-arm Pendeln**

*Die Verkehrswende kommt nur schleppend voran. Ein gewichtiger Grund hierfür ist der Pendlerverkehr, der größtenteils mit dem Auto erfolgt. Wie geht CO2-arm Pendeln? Anne Klein-Hitpaß vom Deutschen Institut für Urbanistik ist dieser Frage nachgegangen und gibt wertvolle Impulse für Kommunen. Klimaschutz Kommune berichtet.*



DragonImages@ElementsEnvato

„Nur gute Angebote allein reichen nicht, es braucht auch Push-Maßnahmen.“ Mit diesen Worten eröffnete Anne Klein-Hitpaß vom Deutschen Institut für Urbanistik (Difu) ihren Vortrag am 23. März zur Frage: Wie geht CO2-arm pendeln? Im Rahmen der Online-Veranstaltungsreihe „Green

**Redaktion | Klimaschutz Kommune**

Dittrichring 17 · 04109 Leipzig · Telefon +49 341 355 7 2927  
redaktion@klimaschutz-kommune.info · www.klimaschutz-kommune.info



Cities 2035“ der Heinrich-Böll-Stiftung in Kooperation mit dem Difu zeigte die Wissenschaftlerin Maßnahmen für klimafreundlichere Arbeitswege auf. Seit Juli 2021 leitet Anne Klein-Hitpaß den Forschungsbereich „Mobilität“. Ihr Forschungsschwerpunkt liegt auf der urbanen Verkehrswende.

## **Verkehrswende: Autos sind immer noch im Vorteil**

Die Verkehrswende komme teilweise voran, aber teilweise auch nicht, so die Wissenschaftlerin. Großer Knackpunkt: der Pendlerverkehr. Jeder fünfte Weg in Deutschland sei ein Arbeitsweg und durchschnittlich 16 Kilometer weit. 22,4 % der klimarelevanten Emissionen des Personenverkehrs entfielen auf das Pendeln, rund 2/3 der Menschen nutzten dafür das eigene Auto und da bevorzugt allein.

Warum das so ist, wusste die Wissenschaftlerin auch: In den vergangenen Jahrzehnten wurden immer mehr Straßen und Autobahnen gebaut, mit denen längere Distanzen schneller und bequemer bewältigt werden könnten. Dagegen seien die Alternativen zum Auto nicht gut genug ausgebaut. Privilegien, wie das Dienstwagenprivileg oder staatliche Subventionen für Pendlerinnen und Pendler mit Auto, würden vonseiten der Politik nicht mit der nötigen Entschlossenheit abgebaut.

„Die Klimakrise erfordert zügiges Handeln und davon sind wir im Moment noch sehr weit entfernt“, konstatierte Anne Klein-Hitpaß. Der Weg zur Erreichung der Klimaziele sei insbesondere im Verkehrssektor noch lang. CO<sub>2</sub>-arm pendeln heiße vor allem, weniger oder gar nicht mit dem Auto zu fahren. Um das zu erreichen, braucht es nach Einschätzung der Wissenschaftlerin eine integrierte Verkehrslösung, bestehend aus: Vermeiden, Verlagern und Verbessern.

## **Integrierte Verkehrslösung: Vermeiden, Verlagern, Verbessern**

Vermeiden setzt beim Homeoffice an. Würden 40 % der Erwerbstätigen für zwei Tage die Woche von zu Hause aus arbeiten, könnten 5,4 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente eingespart werden, so Klein-Hitpaß. Das entspräche 18 % der Emissionen des Berufspendelns. Gleichzeitig verwies sie aber auch auf sogenannte Rebound-Effekte. So ließe sich beobachten, dass eingesparte Arbeitswege oftmals in der Freizeit kompensiert würden. Co-Working-Spaces im Speckgürtel der Stadt könnten da eine Lösung sein, um Arbeitswege und -routinen zu gewährleisten, ohne einen langen und CO<sub>2</sub>-intensiven Weg bis in die Innenstadt zu fahren.

Verlagern heißt: weg vom motorisierten Individualverkehr hin zu mehr ÖPNV und Fahrrad. Insbesondere das Pedelec böte dabei auf Distanzen von 10 bis 25 Kilometern eine echte Alternative für etwas sportlichere Menschen und das größte Einsparpotenzial. Beim Ausbau des ÖPNV seien Städte mit ihrem Angebot oftmals bereits am Limit. Hier schlug die Wissenschaftlerin vor, sich mehr auf die Etablierung von Express-Bussen zu konzentrieren – natürlich vollelektrisch.

Umsteigeoptionen und Taktung müssten stärker an den Alltagsrealitäten der Menschen ausgerichtet



werden, um Pendlerdistanzen zu verkürzen. Auch pendlerfreundliche Tarifstrukturen, Ridepooling und Sharingangebote könnten den ÖPNV attraktiver machen.

Verbessern meint letztlich die weniger umweltschädliche bzw. klimaneutrale Fortbewegung mit alternativen Antrieben oder Sharingangeboten.

## **Allianzen für ein gemeinsames Mobilitätsmanagement**

„Szenarien zeigen: Es sind nicht Einzelmaßnahmen, sondern es muss ein ganzes Bündel von Maßnahmen sein“, beschrieb Klein-Hitpaß den Weg hin zur erfolgreichen Verkehrswende. Auf diesem müssten alle Akteurinnen und Akteure gemeinsam gehen. Nach Einschätzung der Wissenschaftlerin läge dabei der Fokus auf dem Ausbau von Radinfrastruktur: mehr Radschnellwege, Fahrradstraßen und Radfahrwege auch außerorts. Hier würde sich eine Zusammenarbeit von benachbarten Kommunen anbieten, um Synergien zu bündeln.

Mit Jobrad-Leasing, sicheren Abstellmöglichkeiten für Pedelecs und Jobticket könnten Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber die Mobilität ihrer Mitarbeitenden beeinflussen. Auch Allianzen zur Förderung von CO<sub>2</sub>-armem Pendeln von Unternehmen und Kommunen seien möglich: Ein gemeinsames Mobilitätsmanagement wäre beispielsweise eine geeignete Maßnahme, um auf die Verkehrsmittelwahl einzuwirken. Kapazitäten, die durch den vermehrten Umstieg auf z. B. Pedelecs frei würden, könnten so auch den ÖPNV entlasten.

Abschließend erinnerte Klein-Hitpaß an die psychologische Dimension dieser Aufgabe: Menschen hätten relativ starre Strukturen, befand sie. Neben guten Angeboten müssten daher vor allem Anreize für ein alternatives, klimafreundliches Verhalten geschaffen werden. „Wir müssen die Menschen etwas mehr aus dem Auto schubsen“, so die Wissenschaftlerin. Hier müsse auch der Bund seinen Teil beitragen, damit Kommunen entsprechende Maßnahmen vor Ort einfacher, schneller und mit den notwendigen finanziellen und personellen Mitteln umsetzen könnten.