

Münchner Mobilitätskultur - „Antrieb gut, alles gut? Möglichkeiten und Grenzen alternativer Antriebstechniken.“

In der zweiten Veranstaltung standen die Potentiale und Grenzen neuer Antriebstechnologien im Mittelpunkt der Diskussion. Vor dem Hintergrund des erreichten Ölfördermaximums ist zukünftig davon auszugehen, dass fossile Treibstoffen wie Benzin oder Diesel nicht mehr im gewohnten Umfang zur Verfügung stehen werden. Zudem ist mit einer stetigen Verteuerung dieser Energieträger zu rechnen. Für den Verkehrsbereich bedeutet dies die Suche nach neuen Lösungen. Wasserstoffantrieb, Brennstoffzelle, Solar- und besonders Elektroantriebe werden als viel versprechende Zukunftstechnologien diskutiert. Kritiker warnen jedoch nicht nur vor technischen Problemen sondern auch dem einfachen weiter so, nur mit neuem Antrieb. Denn viele der derzeitigen Probleme lassen sich nur durch Verkehrsvermeidung, Verlagerung und eine verträgliche Gestaltung des verbleibenden Verkehrs lösen. Leitende Fragestellungen des Abends waren deshalb:

Welchen Anteil unserer Mobilität können wir auf ÖV, Rad- und Fußverkehr verlagern?
Kann der verbleibende Verkehr alternativ angetrieben werden?
Welche Kraftstoffe und Technologien eignen sich hierfür am Besten?

Auf dem Podium diskutierten Dr. Ulrich Höpfner, IFEU – Institut für Energie- und Umweltforschung, Geschäftsführer und Leiter des Fachbereichs Verkehr; Dr. Werner Reh, Bund für Umwelt- und Naturschutz BUND, Leiter Verkehrspolitik sowie Albrecht Jungk, BMW Group, Referent Verkehr und Umwelt.

Wichtiger Schlüssel für eine zukunftsfähige Mobilität ist nach Herrn Höpfner die Energieeinsparung. Verschiedene Ansätze sind dafür zu verfolgen: seltenerer Einsatz des Autos, technische Effizienz, Effizienz bei der Nutzung, Einsatz von Biomasse aus Abfallprodukten und die Stärkung des ÖV. Das Elektroauto ist kein einfacher Ersatz für bisherige PKW. Herr Jungk unterschied verschiedene zeitliche Handlungsfelder, kurzfristiges Ziel ist die Energieeinsparung durch Verbesserung des Verbrennungsmotors, mittelfristig geht es darum, die Kraftstoffpalette zu ergänzen und erst langfristig geht es um einen Ersatz des Antriebs durch den Einsatz von Wasserstoff und Brennstoffzelle. Wichtig ist dabei die Einbettung in ein Gesamtkonzept, dass auch Antworten auf den demographischen Wandel mit der gesteigerten Mobilitätserwartung der älteren Generation findet.

In seinen Ausführungen formulierte Herr Reh 10 Thesen zur weiteren Entwicklung. Kritisch ist er gegenüber der technikdominierten Diskussion, zentrale Aufgabe ist vielmehr eine Gesamtstrategie, die mehr umfasst als den bisherigen Handlungsschwerpunkt der Optimierung des Verbrennungsmotors. Dabei wird nach seiner Ansicht der Elektroantrieb bis 2020 wegen der notwendigen Infrastruktur keinen nennenswerten Entlastungsbeitrag leisten können. Zudem ist die Entwicklung der Elektromobilität an den Ausbau der regenerativen Energien zu koppeln, eine Renaissance der Atomenergie gilt es zu vermeiden. Bus und Bahn sind auf entsprechende Energieträger umzustellen. Unabhängig vom Antriebssystem bleibt das vom MIV verursachte Flächenproblem insbesondere in der Stadt ungelöst. Insgesamt ist deshalb eine neue Mobilitätskultur notwendig.