

Daten, Fakten und Zitate zur Mobilitätspolitik

Bahn-Chef Rüdiger Grube im Interview mit dem Manager Magazin, 26.2.2015
Oberstes Gebot ist für uns, ein berechenbarer Partner am Kapitalmarkt zu sein.

Aus "In Deutschland gibt es immer mehr Pendler", in: Spiegel am 31.7.2017

Der Anteil der Beschäftigten, die zum Teil lange Wege zum Arbeitsplatz und zurück in Kauf nehmen, ist auf einen neuen Rekordwert von 59,4 Prozent gestiegen. Damit wuchs die Zahl der Pendler von knapp 18 auf 18,4 Millionen, teilte das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) auf Anfrage der Deutschen Presse-Agentur mit. Im Vergleich zu 2015 ist das ein Anstieg um zwei Prozent.

Modal split (Verkehrsanteile), Zahlen aus dem Umweltbundesamt

Der Verkehrsaufwand im Personenverkehr erhöhte sich zwischen den Jahren 1991 und 2016 um etwa 38 Prozent (%). Der motorisierte Individualverkehr nahm dabei um etwa 35 % zu und behielt damit seine dominierende Stellung: Sein Anteil am gesamten Personenverkehrsaufwand ging von 1991 (81,6 %) bis 2016 (79,9 %) kaum zurück. Die höchsten Zuwachsraten erzielte der Luftverkehr. Von 1991 bis 2015 stieg der Verkehrsaufwand im Luftverkehr um rund 183 %. Im öffentlichen Straßen- und Schienenverkehr ist dagegen eine unterdurchschnittliche Zunahme um etwa 29 % zu verzeichnen. Der Anteil dieser vergleichsweise weniger umweltbelastenden Verkehrsarten am Gesamtverkehrsaufwand ging in den Jahren von 1991 bis 2016 um 1,0 Prozentpunkte zurück. Er betrug 2016 noch 14,8 %.

Wird der nicht-motorisierte Personenverkehr (Fußgänger, Rad) in den Verkehrsaufwand mit einbezogen, liegen die Zahlen kaum anders: Der motorisierte Individualverkehr dominiert mit einem Anteil von etwa 76 % und liegt damit eindeutig vor dem Umweltverbund (Fußgänger-, Rad-, Schienen- und öffentlicher Straßenpersonenverkehr) mit zusammen rund 20 %. Diese Anteile blieben seit 2003 in etwa stabil. Innerhalb des Umweltverbundes sanken die Anteile des Öffentlichen Straßenpersonenverkehrs und des Fußverkehrs, während die Anteile des Eisenbahn- und des Fahrradverkehrs stiegen.

Mitteilung des ADAC zur Staubilanz 2018

In unserer Staubilanz 2017 sind rund 723.000 Staus verzeichnet – etwa 4 Prozent mehr als 2016. Auch bei den Staukilometern gab es einen Zuwachs: Sie summierten sich auf eine Gesamtlänge von 1.448.000 Kilometer – ein Plus von 5 Prozent. Im Schnitt bildete sich damit jeden Tag eine Blechlawine von knapp 4000 Kilometern. Die Zeit, die Verkehrsteilnehmer im Stau verbrachten, stieg auf 457.000 Stunden, 9 Prozent mehr als im Vorjahr. Ursachen für die Zunahme sind die um 1,3 Prozent gestiegene Kfz-Fahrleistung sowie die anhaltend rege Bautätigkeit.

Unfälle (aus auto motor sport)

Von Januar bis November 2018 wurden 3.006 Verkehrstote gezählt. Das waren 64 mehr als im entsprechenden Zeitraum des Jahres 2017 (2 942 Getötete). Rund 364 800 Menschen wurden in den ersten elf Monaten 2018 auf Deutschlands Straßen verletzt. Das entsprach einer Zunahme um 0,8 % gegenüber Januar bis November 2017. Dagegen ist die Zahl der Verkehrsunfälle gesunken. In den ersten elf Monaten 2018 erfasste die Polizei rund 2,41 Millionen Straßenverkehrsunfälle, 0,2 % weniger als im entsprechenden Vorjahreszeitraum. Darunter waren 285 000 Unfälle mit Personenschaden (+1,4 %) und circa 2,13 Millionen Unfälle mit ausschließlich Sachschaden (-0,4 %).

45,1 % der Verkehrstoten sowie 56,0 % der Verletzten kamen in einem Pkw zu Schaden. 18,3 % der Getöteten waren Benutzer von Krafträdern mit amtlichen Kennzeichen, 15,2 % Fußgänger und 12,0 % benutzten ein Fahrrad.

Kosten

Infoseite der Bundeszentrale für politische Bildung (aus 2009)

Die externen Kosten des Verkehrs in Deutschland summierten sich im Jahr 2005 auf etwa 80 Milliarden Euro. Laut einer Analyse des Zürcher Forschungsinstituts Infras entfallen 96 Prozent dieser Kosten auf den Straßenverkehr.

Mindestens 40 Prozent der externen Kosten sind reine Umweltfolgeschäden, zu denen die Schäden durch Luftverschmutzung und Lärm, Klimafolgeschäden sowie Schäden an Natur und Landschaft zählen.

Bei Fahrten mit dem Pkw entstehen nach Berechnungen des Umweltbundesamtes knapp 3 Cent pro Kilometer allein an Umweltkosten – bei einer Gesamtfahrleistung von 100.000 Kilometern sind das externe Kosten in Höhe von 3.000 Euro. Beim Lkw liegen die Kosten im Schnitt sogar bei mehr als 17 Cent. Einen Teil dieser externen Umweltkosten könnten beispielsweise durch strengere Emissionsgrenzwerte für Fahrzeuge oder die Herstellerverpflichtung, Partikelfilter gegen den Feinstaub einzubauen, reduziert werden.

Wie viel kostet Verkehr eigentlich genau? Im Rahmen des EU-Projektes SIPTRAM von VCD und ICLEI wurden deshalb kommunale Haushaltspläne untersucht und analysiert. Die Ergebnisse sind überraschend: Die Ausgaben öffentlicher Verwaltungen für den Autoverkehr werden zumeist mit dem Bau von Straßen assoziiert. Was viele nicht wissen: Gerade beim Autoverkehr gibt es eine ganze Reihe versteckter Kosten. Die höchsten Ausgaben entfallen dabei auf den Unterhalt und Bau von Parkplätzen sowie auf Straßenreinigung, Straßenbeleuchtung und Straßenentwässerung. Darüber hinaus sind erhebliche Mehraufwendungen bei Feuerwehr, Polizei, Wirtschaftsförderung, Grünflächenämtern und städtischen Bauhöfen durch den Autoverkehr bedingt. Je nach Kommune sind aber nur 15 bis 45 Prozent der Ausgaben durch Einnahmen gedeckt. Jeder Bürger finanziert somit indirekt den städtischen Autoverkehr mit durchschnittlich 150 Euro pro Jahr mit. ...

Was in der Diskussion um die Kosten des Verkehrs häufig außen vor bleibt, sind die sogenannten externen Kosten des Verkehrs. Diese werden nicht von den Verursachern direkt getragen, sondern von der Allgemeinheit. Die bekanntesten sind die durch den Ausstoß von Luftschadstoffen, Klimagasen oder Lärm anfallenden Umwelt- und Gesundheitskosten sowie Unfallkosten. In der Fachwelt umstritten ist, ob die durch Stau entstehenden Kosten, wie z.B. Zeitverluste Dritter, ebenfalls dazu gezählt werden müssen.

Aus "Studie: Autoverkehr kostet Kommunen das Dreifache des ÖPNV" auf www.internationales-verkehrswesen.de Darum stellte der Kasseler Verkehrswissenschaftler Prof. Dr.-Ing. Carsten Sommer jetzt in einem Forschungsprojekt die Frage: „Welche Kosten verursachen verschiedene Verkehrsmittel wirklich?“ und kam zu einer klaren Antwort: Der Radverkehr erhält die geringsten Zuschüsse. Der PKW-Verkehr in einer deutschen Großstadt kostet die öffentliche Hand und die Allgemeinheit etwa das Dreifache wie der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV). Denn der PKW-Verkehr erfordert zwar durchaus auch – wie der ÖPNV – Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur und deren Unterhalt, bringt aber den Kommunen keine unmittelbaren Einnahmen wie der ÖPNV. ...

Generell gilt nach Sommers Zusammenfassung der Ergebnisse aus den untersuchten Modellstädten Bremen, Kassel und Kiel, dass die Zuschüsse für den Radverkehr im Vergleich zu den anderen Verkehrssystemen gering ausfallen. Der Kostendeckungsgrad des ÖPNV – also der Beitrag, mit dem die Nutzer einer öffentlichen Investition in Verkehrswege deren Finanzierung und Unterhalt durch einen eigenen Kostenbeitrag mitfinanzieren – liegt aus der Perspektive der Kommune höher als der des PKW-Verkehrs. Der Kostendeckungsgrad des LKW- Verkehrs ist aus der Sicht der Kommune am geringsten. Im Vergleich der Personenverkehrssysteme erzeugt der PKW-Verkehr die höchsten externen Kosten (60 bis 79 %) und der Fußgängerverkehr die geringsten. Der größte Anteil an den gesamten externen Kosten (44 bis 57 %) entfällt auf Unfallkosten und der geringste auf Kosten durch Lärmbelastung (4 bis 9 %).

Streckenstilllegungen

Wikipedia

In den Jahren 1994 bis 2004 wurden in Deutschland pro Jahr mehr als 400 km Schienenstrecken stillgelegt.

Zahlen des Eisenbahnbundesamtes

Streckenstilllegungen seit 1994: Hessen 284,0 km (29 Strecken), bundesweit 5147,6 km (500 Strecken)

Bahnprivatisierung

FAZ-Kommentar am 18.10.2017

Der Deutschen Bahn bekommt die Nähe zur Politik schlecht. Der jüngste Beweis dafür ist der unendliche Streit über die Besetzung dreier Vorstandsposten. ... Wenn die Politik ihrem eigenen Unternehmen so schlecht tut, kann die Forderung nur lauten: Tut Gutes und privatisiert die Bahn!

Auf www.bahn-fuer-alle.de

Mit der Bahnprivatisierung riskiert die Politik, dass diese gewaltige, ganze Stadtzentren und Landschaften prägende gesellschaftliche Aufbauleistung weitgehend zerstört wird. Länder mit privaten Bahnen (USA) oder mit Bahnprivatisierungen (Neuseeland, Argentinien, Großbritannien) mussten diese traurige Erfahrung machen. Im übrigen wurde in Europa bisher nur die britische Bahn privatisiert - mit desaströsem Ergebnis.

Daten, Fakten und Zitate zum Nulltarif

Aus Marvin Gehrke/Stefan Groß, "Fahrscheinfrei im ÖPNV"

82,7 % der 2011 beförderten Personen in Deutschland nutzten den MIV (vgl. Destatis 2013). Dabei beträgt die Auslastung von Linienbussen, Straßenbahnen und Eisenbahnen des öffentlichen Nahverkehrs jeweils nur ca. 20 % (vgl. Umweltbundesamt 2012: 32). Dieser geringe Auslastungsgrad zeigt das große Potenzial, das im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) steckt. (S. 6)

Aus der Masterarbeit von Katrin Eisenbeiß (2013): "Ticketfreier Nahverkehr im Stadtgebiet Tübingen. Möglichkeiten, Chancen und Probleme eines umlagefinanzierten ÖPNV und Wege zur Umsetzung"

Den Schätzungen zufolge stammen nur knapp 36 % der ÖPNV-Finanzmittel aus den Verkaufsleistungen im ÖPNV selbst (Nutzerfinanzierung), während 64 % von der öffentlichen Hand getragen werden und sich aus Ersatzleistungen, Steuervorteilen, Zuschüssen, Vertragsentgelten sowie dem Defizitausgleich zusammensetzen. (S. 26)

Aus "ÖPNV-Nulltarif: Geld ist nicht das Problem", auf: telepolis am 15.2.2018

Dem DNR zufolge kostet der ÖPNV jährlich 12 Milliarden Euro, wovon sechs Milliarden durch Ticketverkäufe wieder herein kämen. (Offensichtlich sind die vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen genannten 12 Milliarden nicht, wie gestern irrtümlich geschrieben, der zusätzliche Finanzbedarf, sondern die Gesamtkosten des ÖPNV.) Würden die immer noch gewährten Subventionen für Dieselkraftstoffe gestrichen, so der Verband, könnten sieben Milliarden Euro eingespart werden. Weitere fünf Milliarden Euro könnten nach den Vorstellungen des DNR in die öffentlichen Kassen fließen, würde die Pendlerpauschale abgeschafft. (Wäre der ÖPNV für die Nutzer kostenlos, würde die Pauschale noch stärker als bisher als Anreiz zum Autofahren wirken.) Am Geld liegt es also nicht, dass der ticketfreie ÖPNV nicht längst eingeführt ist.

Subventionen im Autoverkehr und anderen umweltschädlichem Verkehr

Laut Umweltbundesamt (2016): "Umweltschädliche Subventionen in Deutschland"

Subventionierung des Diesels: 7,353 Mrd. €

Entfernungs-/Pendlerpauschale: 5,1 Mrd. €

Fehlende Besteuerung privater Dienstwagennutzung: 3,1 Mrd. €

Kosten des Fahrkartenwesens: Automaten, Kontrolletis, Werbung usw. (Landtags-Drucksache 17/14372 vom 3.9.2014 (www.stiftung-naturschutz.de/fileadmin/img/pdf/Kleine_Anfragen/S17-14372.pdf))

Fahrkartenwerbung: In Berlin in 2013 4,956 Mio. €

Kosten der Kriminalisierung des Schwarzfahrens

Strafvollzug pro Häftling und Tag: ca. 140 €

Anzahl Häftlinge wegen Schwarzfahren: 5000-7000 pro Zeiteinheit, d.h. 840000 € pro Tag x 365 = über 300 Mio. €

plus Kosten für die Strafverfahren (sind viel mehr)

Ohne genauere Kostenangaben: Autoinfrastrukturkosten: Parkplätze, Parkhäuser, Straßen, Ampeln, Schilder usw.

Weitere Subventionen klimaschädlichen Verkehrs

Steuerausfall fehlender Kerosinbesteuerung: 7,085 Mrd. €

Mehrversteuerbefreiung bei internationalen Flügen: 4,763 Mrd. €

Energiesteuerbefreiung der Binnenschifffahrt: 0,170 Mrd. €

Aus "Forscher: Autoverkehr für Kommunen dreimal so teuer wie Bus und Bahn", auf: heise online, 17.2.2018

Der Autoverkehr in einer deutschen Großstadt kostet die öffentliche Hand und die Allgemeinheit dreimal so viel Geld wie Bus und Bahn. Das hat der Kasseler Verkehrswissenschaftler Carsten Sommer in einem Forschungsprojekt ausgerechnet. Er hat eine Methode entwickelt, mit der Kommunen die Kosten der Verkehrssysteme Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), Pkw, Lkw, Rad- und Fußverkehr in ihrem Gebiet ermitteln können.

Dabei werden Kosten für Infrastruktur wie Straßen, Schienen und Haltestellen berücksichtigt, aber auch Folgen von Lärm, Umweltverschmutzung und Unfällen. "Wir betrachten dabei nicht ein Verkehrsprojekt isoliert, sondern das Gesamtsystem und die Effekte einer Einzelentscheidung auf das Ganze", erklärt Sommer.

Aus "Studie: Autoverkehr kostet Kommunen das Dreifache des ÖPNV" auf www.internationales-verkehrswesen.de
Laut der Verbandserhebung trägt der ÖPNV in Deutschland nach Zistels Worten 76,1 % oder 13,3 Mrd. EUR aus eigenen Mitteln zur Deckung seiner Kosten bei. Hiervon entfallen etwa 3 Mrd. EUR auf Ausgleichszahlungen, zum Beispiel für den Schülerverkehr und die Freifahrten für Schwerbehinderte. Die weiteren gut 10 Mrd. EUR sind klassische Fahrgeldeinnahmen. Letztere seien in den vergangenen zehn Jahren, in denen Bund, Länder und Kommunen ihre Haushalte konsolidierten, stetig gestiegen. Die Preisanpassungen lagen meist über der allgemeinen

Teuerungsrate, sagt Zistel. Nun gebe es gute Argumente, auch andere Verkehrsträger angemessen an den Kosten zu beteiligen, die diese verursachten, weil sie Straßen, den öffentlichen Raum und Lichtzeichenanlagen nutzten.

Nulltarif spart mehr als die oben benannten 10 Mrd. EUR, finanziert sich also selbst!
Finanzierungsübersicht auf <http://www.projektwerkstatt.de/index.php?p=14668>

- Hartz-IV-Regelsatz Mobilität 2017: 34,07 Euro
- Monatsticket Stadt Gießen: 45,00 Euro (mit Gießen-Pass 19,90 Euro)
- Monatsticket Kreis Gießen: 133,80 Euro
- Monatsticket Mainz/Wiesbaden: 79,80 Euro
- Monatsticket Mainz/Frankfurt: 179,60 Euro

Wer den Nulltarif als - neben einen guten Fahrradstraßennetz - wirkungsvollsten Weg zu einer Verkehrswende weg vom Auto vorschlägt, erhält aus Politik und Verkehrsbetrieben ein seltsames Argument entgegengeschleudert: Busse und Bahnen würden den Ansturm nicht packen. Wer jedoch so argumentiert, gibt zwei Dinge zu:

1. Offenbar wäre der Nulltarif wirksam, sonst müsste ja niemensch Angst auf einen Ansturm auf Busse und Bahnen haben.
2. Wenn die Nahverkehrsmittel heute aber gar nicht in der Lage sind, die Mobilität aufzunehmen, die zur Zeit per Auto abläuft, scheint ja die vergangenen Jahrzehnte alles oder vieles falsch gelaufen zu sein. Städte und Regionen wurden autogerecht gestaltet. Obwohl Autos die aufwändigste Form der Mobilität sind, wurden überall die Voraussetzungen schaffen, dass die Massen so unterwegs sein können. Ein Bruchteil hätte gereicht, um Busse und Bahnen ähnlich leistungsfähig zu machen. Das aber wurde versäumt - bzw., wahrscheinlicher, absichtlich unterlassen.

Wer so versagt hat, darf nicht am Ruder der Verkehrspolitik bleiben. Wir brauchen öffentlichen Druck und Menschen, die über bessere Verkehrskonzepte nachdenken.

Da aber Busse und Bahnen nun mal so sind, wie sich sind, braucht es einen schnellen Ausbau und einen stufenweisen Übergang zum Nulltarif. Der besteht aus mehreren Teilen, unter anderem:

- Fahrradverkehr gleichzeitig ausbauen:
- Bevölkerungsgruppen nacheinander auf Freifahrt bringen:
- Alle neuen Planungen und Baumaßnahmen auf "autofrei" ausrichten:

Varianten für eine stufenweise Umsetzung

Dass der ÖPNV den Ansturm bei Einführung des Nulltarifs nicht meistern kann, ist ein schlechtes Argument. Schließlich macht es die Fehler der Vergangenheit zur Grundlage, diese nicht konsequent zu beseitigen. Leider ist es aber kein falsches Argument. Daher könnte auch eine stufenweise Umsetzung sinnvoll werden. Bedingungen: Sie beginnt sofort und endet nach einem möglichst kurzen Zeitraum, z.B. fünf Jahren. Bis dahin wird der ÖPNV konsequent mit leistungsfähigen Verkehrssystemen umgebaut (Straßen- und Seilbahnen, Fahrradstraßen usw.) - und ab dem 6. Jahr ist dann alles kostenlos.

Denkbare Stufen (nur ein Vorschlag, viele Varianten möglich):

- Sofort alle Menschen mit wenig Geld und Betroffene von Fahrverboten (Abwrackprämie für alte Dieselaautos usw. in Form eines Freifahrtscheins).
- Ab einem Jahr später: Überhaupt alle ab dem Moment, wo sie ihr Auto verschrotten (allgemeine Abwrackprämie: Freifahrtschein).
- Noch ein Jahr später: Alle Kinder, Jugendlichen und Senioren.
- Und dann in weiteren Stufen, bis alle Menschen frei fahren.

Übersicht über Städte mit Nulltarif(sversuchen: <http://www.projektwerkstatt.de/index.php?p=14672>)
Film über Nulltarifsstädte „Fahren ohne Fahrschein“ (ZDF, Herbst 2017)

Aus Wikipedia zu Pfaffenhofen an der Ilm (bei München)

Seit 10. Dezember 2018 fährt der Pfaffenhofener Stadtbus kostenlos – für alle. Außerdem fährt er öfter, fast durchgehend im 30-Minuten-Takt, und abends länger, nämlich bis ca. 20:15 Uhr. Der Fahrplan wurde auf den der Bahn angepasst, damit mehr Pendler den Stadtbus nutzen können. Schließlich wurden die Ilmtalklinik, das ecoQuartier und die Firma Daiichi Sankyo besser angebunden. Ziel ist es, den PKW-Verkehr zu reduzieren und vor allem in der Innenstadt den Aufenthalt angenehmer zu machen.

Daten, Fakten und Zitate zum Schwarzfahren

Aus "Kriminalstatistik 2014 für Baden-Württemberg", Quelle: Innenministerium Baden-Württemberg, veröffentlicht von SecuMedia am 26.2.2015 (Creative Commons Namensnennung-Weitergabe unter gleichen Bedingungen 3.0)

Armutskriminalität wächst

„Gleichwohl sehe ich auch kritische Entwicklungen, denen wir mit vollem Einsatz begegnen müssen“, erklärte der Innenminister. Auf eine zunehmende Armutskriminalität hin deuteten die Steigerungen im Diebstahlsbereich um 4,1 Prozent auf 217.220 Straftaten - beispielsweise beim Ladendiebstahl um 5,5 Prozent (auf 41.026 Fälle), Taschendiebstahl um 17,1 Prozent (auf 10.021 Delikte), Diebstahl von Fahrrädern um 10,6 Prozent (auf 27.203 Straftaten) – und beim Schwarzfahren um 9,3 Prozent (auf 35.410 Fälle).

Wie viele fahren schwarz, werden erwischt, bestraft?

Aus "Debatte über Entkriminalisierung: Schwarzfahrt in den Knast", auf: Spiegel Online, 29.12.2018

In der Strafverfolgungsstatistik sind 50.683 Verurteilungen für 2017 aufgeführt, darunter rund 47.000 Geldstrafen und 3200 Freiheitsstrafen. Die Zahlen gelten für alle Verurteilungen nach Paragraph 265a, also nicht nur, aber ganz überwiegend wegen Fahrens ohne Fahrkarte.

Wer seine Geldstrafe nicht, auch nicht in Raten, zahlen kann, dem droht eine sogenannte Ersatzfreiheitsstrafe. 37 Prozent aller Menschen, die 2017 in Berlin deswegen im Gefängnis saßen, waren wegen des Erschleichens von Leistungen verurteilt worden. "Man kann über die meisten Ersatzfreiheitsstraffer sagen, dass es Menschen sind, die zu uns mit multiplen Problemlagen kommen", sagt der Sprecher der Senatsverwaltung für Justiz, Sebastian Brux. Was das konkret bedeutet, steht in der Stellungnahme, die die Leiterin der Justizvollzugsanstalt Berlin-Moabit, Anke Stein, für den Rechtsausschuss verfasst hat: "Obdachlosigkeit, Drogen- und Alkoholabhängigkeiten, psychische Störungen, psychiatrische Erkrankungen oder desolote körperliche Gesundheitszustände sind die Regel, nicht die Ausnahme." ...

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen geht bei etwa 10 Milliarden Fahrten pro Jahr von rund 350 Millionen Schwarzfahrten aus.

Aus "Immer mehr fahren schwarz – und zahlen auch Bußgelder nicht", in: Hamburger Abendblatt, 5.2.2018

Aktuelle Zahlen für das Jahr 2017 belegen nämlich: 4,5 Prozent der Fahrgäste im Hamburger Verkehrsverbund (HVV) waren ohne gültiges Ticket unterwegs. Ein Jahr zuvor lag ihr Anteil bei 4,2 und im Jahr 2012 bei 3,5 Prozent.

Aus "Haftstrafen für Schwarzfahren - Wer zu arm ist, kommt in den Knast", in: taz am 7.9.2018

Über 7.000 Menschen sitzen wegen Schwarzfahrens im Gefängnis. Sie verbüßen eine Ersatzfreiheitsstrafe.

Aus "Ticket statt Knast. Justizbehörde plant HVV-Ticket als Bewährungsaufgabe für Schwarzfahrer", in: taz, 22.5.1999 (S. 33)

Nach Angaben von Justizsprecherin Annette Pflaum können zehn Prozent der zu einer Geldstrafe verurteilten Schwarzfahrer diese nicht bezahlen und müßten deshalb eine Ersatzfreiheitsstrafe antreten. Pro Tag koste ein Gefangener den Steuerzahler rund 180 Mark.

Der Wortlaut des § 265a StGB Erschleichen von Leistungen

(1) Wer die Leistung eines Automaten oder eines öffentlichen Zwecken dienenden Telekommunikationsnetzes, die Beförderung durch ein Verkehrsmittel oder den Zutritt zu einer Veranstaltung oder einer Einrichtung in der Absicht erschleicht, das Entgelt nicht zu entrichten, wird mit Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr oder mit Geldstrafe bestraft, wenn die Tat nicht in anderen Vorschriften mit schwererer Strafe bedroht ist.

(2) Der Versuch ist strafbar.

(3) Die §§ 247 und 248a gelten entsprechend.

Hinweis zu (3): Dabei geht es darum, dass in der Regel ein Strafantrag vom Betroffenen gestellt werden muss.

Lage in Österreich

Der entsprechende Paragraph in Österreich macht noch deutlicher, was gemeint ist. Im österreichischen StGB existiert der § 149 (Erschleichung einer Leistung), der auch die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel ohne Bezahlung des vorgesehenen Fahrpreises einschließt und mit gerichtlicher Strafe bedroht.

§ 149. (1) Wer die Beförderung durch eine dem öffentlichen Verkehr dienende Anstalt oder den Zutritt zu einer Aufführung, Ausstellung oder einer anderen Veranstaltung oder zu einer Einrichtung durch Täuschung über Tatsachen erschleicht, ohne das festgesetzte Entgelt zu entrichten, ist, wenn das Entgelt nur gering ist, mit Freiheitsstrafe bis zu einem Monat oder mit Geldstrafe bis zu 60 Tagessätzen zu bestrafen.

Daten, Fakten und Zitate zur RegioTram

Wikipedia zu Straßenbahn

Für deutsche Verhältnisse gilt als Faustregel, dass eine Straßenbahnlinie ab etwa 4000 Fahrgästen pro Werktag wirtschaftlicher als eine Buslinie ist. Bei circa 30.000 bis 40.000 Fahrgästen je Tag ist die Grenze erreicht, bei der ein Schnellbahnbetrieb betriebswirtschaftlich sinnvoller ist. ...

Eine Straßenbahn hat die für schienengebundene Verkehrsmittel typische Laufruhe und damit einen hohen Fahrkomfort. ... Verkehrt die Straßenbahn an der Oberfläche, so müssen zu den Haltestellen im Allgemeinen keine Treppen überwunden werden. Hochbahnsteige oder Niederflurfahrzeuge erleichtern den Einstieg für Rollstuhlbenutzer, ältere Leute und Fahrgäste mit Kinderwagen, Fahrrädern oder Gepäck. ...

Bei Straßenbahnen können im Stadtverkehr dann hohe Reise- und Fahrgeschwindigkeiten erreicht werden, wenn ein großer Teil der Strecke auf unabhängigem oder besonderem Bahnkörper geführt wird oder die Straßenbahn an Ampeln eine Vorrangschaltung besitzt und vor Störungen geschützt wird. Auf kurzen und mittellangen Strecken kann eine Straßenbahn sogar mit Schnellbahnen konkurrieren, da die Gesamtreisezeit des Fahrgastes durch kurze Zu- und Abgangswege an den meist ebenerdigen Haltestellen (keine Treppen) und dichtere Haltestellenabstände verkürzt wird. ...

Die Straßenbahn ist das einzige Schienenverkehrsmittel, das eine hohe Flächendeckung erreichen kann. ...

Ein Vorteil gegenüber Bussen ist die Möglichkeit der Zugbildung. Die variable Beigabe von Bei- oder weiteren Triebwagen vergrößert die Kapazität, ohne dass der Personalbedarf erhöht wird, wie es etwa bei Einsatzbussen unvermeidlich ist. Die Straßenbahn kann somit Verkehrsspitzen im Berufsverkehr und Schwachlastzeiten mit jeweils angepasstem Fahrzeugeinsatz abdecken. ...

Da bei der Straßenbahn im Gegensatz zu Omnibussen die Energie nicht lokal produziert wird, sondern aus Oberleitungen bezogen wird, entstehen am Betriebsort keine Emissionen für die Energieherstellung. ... Die konkrete Umweltfreundlichkeit der Straßenbahn hängt maßgeblich vom verwendeten Strommix sowie den verwendeten Fahrzeugen, dem Beschaffungsintervall und der Auslastung der Fahrzeuge ab. ...

Straßenbahnen sind wieder "in"

Aus "Welt" am 19.9.2016

Trambahnen hatten lange das Image der lauten, rumpeligen Bimmelbahn. Modern war anders. Doch in den letzten Jahrzehnten hat die Tram ihren Weg zurück in die Städte gefunden. Nicht ohne Grund.

Infoseite für den Wiederaufbau einer Straßenbahn in Wiesbaden (www.citybahn-verbindet.de)

Als wichtigsten Baustein für die Mobilität der Zukunft in der Region planen Mainzer Mobilität und ESWE Verkehr ein neues Schienenkonzept: Die CityBahn soll ab 2022 zwischen Mainz Hauptbahnhof und der Hochschule RheinMain verkehren und täglich bis zu 100.000 Fahrgäste transportieren.

Wikipedia speziell zu RegioTram und speziell zu Karlsruhe

Die Verknüpfung zwischen Straßenbahn und Eisenbahn, seit etwa 2000 auch als Tram-Train bezeichnet, dient der Schaffung von umsteigefreien Direktverbindungen zwischen innerstädtischen Straßen- beziehungsweise Stadtbahn-Systemen und regionalen Eisenbahnstrecken. Ziel ist es dabei, Innenstadt und Umland miteinander zu verknüpfen. Oft kommen hier Mehrsystemfahrzeuge zum Einsatz; in anderen Fällen werden Strecken so adaptiert, dass die vorhandenen Fahrzeuge in das jeweils andere System übergehen können. Weitere Alternativbegriffe sind Regionalstadtbahn, Regionalstraßenbahn, Regiotram, Stadtregiotram, Stadtregionalbahn, Stadt-Umland-Bahn, Zweisystem(stadt)bahn oder Mehrsystem(stadt)bahn.

Verknüpfungen zwischen Straßenbahnen und Eisenbahnen existieren schon seit Beginn des 20. Jahrhunderts. Abgesehen vom Schienenpersonennahverkehr (SPNV) dienten sie in vielen Städten dem Transport von Güterwagen über das Straßenbahnnetz, die dadurch direkt an Industriebetriebe im Stadtgebiet zugestellt werden konnten. Neben genehmigungsrechtlichen Aspekten sowie der doppelten Ausbildung des Personals – als Triebfahrzeugführer und Straßenbahnfahrer – sind beim Übergang der Fahrzeuge von einem Verkehrsträger zahlreiche technische Parameter zu beachten. Dazu gehören vor allem die Abmessungen der Radreifen im Zusammenspiel mit den Herzstücken der Weichen sowie der Breite von Rillenschienen. Ergänzend hinzu kommen das Stromsystem, das Lichtraumprofil, die Bahnsteighöhe, der Abstand des Bahnsteigs vom Gleis, die Zuglänge, der Mindestradius, die Sicherungstechnik, der Bremsweg und unterschiedliche Crashnormen. Weitere Unterschiede ergeben sich bezüglich Beleuchtung und Warnsignalen, das heißt, während im Eisenbahnverkehr Dreilicht-Spitzensignale und Signalhörner vorgeschrieben sind, müssen im Stadtverkehr Fahrtrichtungsanzeiger und Klingeln beziehungsweise Glocken vorhanden sein. Zudem muss die Spurweite übereinstimmen, andernfalls müssen Dreischienengleise verwendet werden. ...

Die Verwendung der Bezeichnung „Karlsruher Modell“ für Tram-Train-Systeme bezieht sich auf die Region Karlsruhe, in der 1992 erstmals eine Zweisystemstadtbahn im engeren Sinne eingeführt wurde, um umsteigefreie und damit attraktive Stadt-Umland-Verbindungen zu schaffen. Zuvor schon wurde die Altbahn umgespurt und elektrifiziert

und so in das innerstädtische Straßenbahnnetz integriert. Diese Strecke wurde um eine für den Personenverkehr stillgelegte DB-Strecke erweitert. Der heutige Zweisystembetrieb findet sowohl auf eigenen Verbindungen und von der DB gepachteten Strecken mit nur noch geringem anderen Bahnverkehr, als auch auf DB-Strecken im Mischverkehr mit anderem Eisenbahnverkehr statt. Auf der alten Trasse der Karlsruher Lokalbahn entstand später die Linie S2 als moderne Überlandstraßenbahn, die aber als einzige Karlsruher Stadtbahnlinie durchgängig als Straßenbahn konzessioniert ist. Damit zeichnet sich das Karlsruher Modell durch eine Flexibilität bei der Wahl der passenden Konzepte aus. Lediglich dieselektrischer Antrieb oder Hybridantrieb aus den möglichen Bausteinen eines Tram-Train-Konzeptes werden in Karlsruhe nicht verwendet, das Karlsruher Modell ist somit eine rein elektrische Tram-Train-Variante.

Das System wird als Stadtbahn Karlsruhe bezeichnet und ist mit dem Logo der S-Bahn versehen, was eine sonst unübliche Anlehnung des Begriffs an die in Deutschland sonst als reine Eisenbahn konzipierte S-Bahn ist, bei der die Abkürzung für Stadtschnellbahn steht. Diese Anlehnung an ein technisch eigentlich stark abweichendes Element fußt auf der Ähnlichkeit der Bedienungsaufgaben beider Systeme, Stadt und Vororte beziehungsweise Umland miteinander zu verbinden, da dieser Aspekt in der Beziehung zum Fahrgast eine vordergründige Rolle spielt. Diese dortige Abkürzung ist daher als Marke zu verstehen.

Wikipedia zur Straßenbahn (RegioTram) Kassel

Im August 2007 wurde das Straßenbahnnetz am Hauptbahnhof mit dem Eisenbahnnetz verbunden. Seitdem fahren die RT-Linien weiter bis in die Innenstadt. ...

Weiterhin bestehen folgende Planungen und Ideen, das Straßenbahnnetz perspektivisch auszubauen:

- Unterneustadt–Waldau (Kategorie 1 im Nahverkehrsplan 2014)
- Druseltal–Herkules (Kategorie 2 im Nahverkehrsplan 2014)
- Innenstadt–Rothenditmold–Harleshausen (Kategorie 3 im Nahverkehrsplan 2014)
- Fuldata-Ihringshausen (seit 2014 im Verkehrsentwicklungsplan 2030)
- Schauenburg
- Niestetal-Sandershausen
- Lohfelden

Ideen für Gießen (von www.giessen-autofrei.tk)

Straßenbahnen sind in Gießen besonders günstig, weil die in der Innenstadt notwendigen neuen Schienen so verlegt werden können, dass sie am Stadtrand auf die vorhandenen Bahnlinien stoßen und dort noch in die Orte im Umfeld weiterfahren können. Wir schlagen vor (in der Karte mit roten Quadraten einschließlich Haltestellenvorschlägen):

- Eine(Regio-)Tramlinie von Marburg oder aus dem Lumdatal kommend, die aus der Main-Weser-Bahn (Abschnitt Gießen-Marburg) am neu einzurichtenden Bahnhof Gießen-Nord auskoppelt und auf neu zu bauenden Straßenbahnschienen durch die Innenstadt zur Frankfurter Straße verläuft, um dort auf den bestehenden Schienen zu neuen Haltestellen Gießen-Süd und Kleinlinden weiter zu fahren (eventuell weiter bis Butzbach).
- Eine zweite RegioTram-Linie koppelt nahe dem einzurichtenden Halt in Rödgen über das Ex-US-Depot aus und läuft auf der Eichgärtenallee in die Innenstadt, über die Rodheimer Straße zur Weststadt (mit Messe und Gewerbegebiet) und dann nach Heuchelheim. Ab da nutzt sie die Trasse der ehemaligen Bahnlinie Heuchelheim-Lahnau-Wetzlar und verbindet so die beiden Nachbarstädte auch nördlich der Lahn.

Straßenbahnen sind gut vereinbar mit Fußwegen und brauchen keine zusätzliche Versiegelung (Pflaster in Fußgänger*innenbereichen, sonst Verlegung im Gras oder auf bestehenden Straßen). Schwierig ist wegen der Unfallgefahr durch die Gleisrillen eine Kombination mit den Fahrradstraßen.

Straßenbahn und Fußgänger*innenzone (von nordhessische.de)

Großstädte, in denen sich Tram und Fußgänger den Verkehrsraum teilen – ohne Probleme.

Die Mannheimer Innenstadt ist von zwei sich kreuzenden Straßenbahnstrecken durchzogen, die sich am Paradeplatz treffen. Im Gegensatz zur Kasseler Königsstraße gibt es also nicht nur mehr Linienverläufe, sondern auch mehr Straßenbahnen zu beachten. Trotzdem funktioniert die Tram in der Innenstadt hier – selbst an einem Samstag Nachmittag, wie das folgende Bild von Mitte/Ende Januar 2017 zeigt.

Daten, Fakten und Zitate zu Seilbahnen

Wikipedia

Seilbahnen können sowohl touristische Ziele wie z. B. Berggipfel anbinden als auch innerstädtisch im Öffentlichen Personennahverkehr eingesetzt werden. ...

Die aufgrund technischer Gegebenheiten und gesetzlicher Vorschriften erreichbaren Maximalgeschwindigkeiten betragen

- bei Standseilbahnen 14 m/s (rund 50 km/h),[14]
- bei Pendelbahnen bis zu 12,5 m/s (rund 45 km/h),[15]
- bei Gondelbahnen 6 m/s (rund 22 km/h),[16]
- bei Sesselbahnen 5 m/s (18 km/h),[16]
- bei Schleppliften mit hoher Seilführung 4 m/s und bei niedriger Seilführung 1,8 m/s.[17]

Kuppelbare Fahrbetriebsmittel werden innerhalb der Station beschleunigt und abgebremst, fix geklemmte außerhalb der Station, was sich auf die nötige Baulänge der Stationen, aber auch auf die erreichbare Endgeschwindigkeit auswirkt. Um Energie zu sparen, können Seilbahnen mit geringeren Geschwindigkeiten gefahren werden. Die Maximalgeschwindigkeit kommt bevorzugt zum Einsatz, um großen Andrang und hohe Fahrgastzahlen bedienen zu können. ...

Bei allen zweispurigen Seilbahnen mit gemeinsamer Zug- oder Förderseilschleife (Umlaufseilbahnen, Pendelbahnen, Standseilbahnen) stehen die Massen der auf- und abwärts bewegten Seile und leeren Fahrbetriebsmittel bei vorhandenen Höhendifferenzen meist annähernd im Gleichgewicht. Es muss nur Antriebsenergie zum Anheben der bergfahrenden Last, zur Überwindung der Reibungsverluste, der Trägheit und des Luftwiderstandes aufgewendet werden. ...

In einer von einem Seilbahnhersteller beauftragten Vergleichsuntersuchung eines Strategieberatungsunternehmens zur Klimafreundlichkeit der vier Verkehrsmittel Seilbahn, Bus, Bahn und Auto ergaben sich für eine Auslastung von 50 % für eine Seilbahn – beim Bergauffahren aber auch in der Ebene, im Sommer und im Winter – (für die nötige Stromerzeugung) die geringsten CO₂-Emissionen (Benzin-Pkw im Mittel 248 g CO₂ pro Person und Kilometer (g/Pkm), ein Diesel-Linienbus 38,5 g/Pkm, die Bahn mit E-Lokomotive 30 g/Pkm und die Seilbahn 27 g/Pkm). ... Luftseilbahnen mit geschlossenen Fahrbetriebsmitteln (Gondeln) können, falls dies für den Einsatzzweck gefordert ist, ab einer gewissen Größe der Gondeln (ab ca. 8er-/10er Gondel) weitgehend barrierefrei gestaltet werden, bei kleineren Fahrzeugen kann es zu Einschränkungen bei der Türbreite und dem Platzangebot für Rollstühle oder Kinderwagen kommen.

Das Seilbahnnetz La Paz besteht derzeit aus acht Seilbahnlinien in der bolivianischen Stadt La Paz und wird nach seiner Fertigstellung das größte urbane Seilbahnnetz der Welt sein. Die Gondelbahnen verbinden die Stadt La Paz mit der Stadt El Alto, in der sich auch der Flughafen El Alto befindet. Aufgrund der ungünstigen topographischen Lage gibt es nur wenige breite Hauptstraßen zwischen beiden Städten, was oftmals Staus und somit eine lange Fahrtzeit nach El Alto zur Folge hat.

Aus einem Text „Fakten“ auf <http://www.damit-deutschland-vorne-bleibt.de>

- Die Seilbahn in Koblenz hat zur Bundesgartenschau 2011 ca. 6 bis 7 Millionen Fahrgäste von der Stadt über den Rhein zur Festung Ehrenbreitstein befördert.
- Seilbahnsysteme für den ÖPNV entstehen zurzeit vor allem in Südamerika. Boliviens Hauptstadt La Paz will insgesamt drei Linien mit 10 Kilometer Länge und elf Stationen betreiben. In Medellín in Kolumbien ist ein integriertes System in Kombination mit der Metro im Aufbau, mit sechs Linien.
- Die Beförderungsleistung einer städtischen Seilbahn liegt je nach Gondel-Größe und Betriebssystem zwischen 3.000 und 10.000 Passagieren je Stunde und je Richtung.
- Die üblichen Geschwindigkeiten etwa zwischen 16 und 22 km/h wirken im Vergleich zu anderen ÖPNV-Systemen gering; ausgeglichen wird das durch die gradlinige Streckenführung über Hindernisse hinweg und die staufreie Fahrt über dem sonstigen Verkehrsgeschehen.
- Der Aufwand für den Bau einer Seilbahn-Linie liegt bei Bruchteilen eines schienengebundenen Systems, der Flächenbedarf lediglich für die Endbahnhöfe, Zwischenstationen und die Stützen ist gering; Seilbahn-Projekte lassen sich gerade in wuchernden und verwinkelten städtischen Agglomerationen problemlos realisieren. ...

Seilbahnen mit öffentlichen Verkehrsaufgaben gibt es nicht nur in Südamerika. In New York beispielsweise wurde 2010 die in den 70-er Jahren des vorigen Jahrhunderts gebaute Roosevelt-Inland-Seilbahn komplett erneuert. Sie ist in das Nahverkehrsnetz von Manhattan integriert als klassisches ÖPNV-Angebot. In Singapur gibt es eine Strecke, die mit der Metro verknüpft ist. In Algerien überwindet eine Gondelbahn, die in das ÖPNV-System eingebunden ist, eine hundert Meter tiefe Schlucht in der Millionenstadt Constantine im Osten des Landes. In Taipeh ist der Zoo über eine

Seilbahn an den Nahverkehr angebunden, in Zürich gibt es entsprechende Pläne auch dort für eine bessere Erreichbarkeit des Zoos.

Projektideen für innerstädtische Seilbahnen tauchen immer wieder auch in Deutschland auf. In der Gemeinde Markgröningen in Baden-Württemberg befürchteten Kommunalpolitiker, dass der erhoffte Stadtbahn-Anschluss nach Ludwigsburg aus Kostengründen scheitert – nun steht dort der ÖPNV mit Seilbahn zur Debatte. „Luftige Vision: In Gondeln nach Ludwigsburg schweben“, titelte die Ludwigsburger Kreiszeitung. In Hamburg wurde jahrelang der „Sprung über die Elbe“ diskutiert, um möglicherweise das Musical-Hafentheater am Südufer anzubinden. Dorthin fahren allerdings schon die Hafenfähren, und so wurde in der Hansestadt die Frage gestellt, ob hier nicht nur eine Touristenattraktion geschaffen werden sollte. Bei einem Bürgerentscheid im August 2014 entschied sich eine Mehrheit gegen das Projekt. In Köln fährt die Seilbahn seit der Bundesgartenschau des Jahres 1957 heute noch über den Rhein; sie war die erste in Europa, die über einen Fluss schwebt. Über 15 Millionen Fahrgäste zählte die Kölner Seilbahn-Gesellschaft und preist die luftige Tour als einen „der Höhepunkte einer erlebnisreichen Tagestour durch Köln“. Eine touristische Bahn zwar, aber die Betreibergesellschaft ist seit vielen Jahren eine Tochter des kommunalen Verkehrsunternehmens, der KVB. In Trier und Wuppertal wird über Seilbahn-Verbindungen zu den Hochschulen nachgedacht, in München eine Verbindung zwischen der Flughafen-S-Bahn und dem Messegelände diskutiert. Experten wie der als Querdenker bekannte emeritierte Trierer Professor Heiner Monheim sprechen sich dafür aus, ÖPNV-Projekte mit Seilbahnen zu forcieren. „Hochleistungsseilbahnen taugen sehr gut zur Bewältigung akuter Probleme im Stadtverkehr. Sie bieten ein preiswertes, schnell realisierbares, innovatives Teilsystem eines erfolgreichen öffentlichen Verkehrs. Man kann sie gut zur Verlängerung von Schienenstrecken einsetzen oder zur Überbrückung städtebaulicher Hindernisse, seien es steile Hänge, Flüsse, Industrieareale, Bahntrassen oder Autobahnen“, schrieb er in „fairverkehr“, dem Magazin des Verkehrsclubs Deutschland. Vergleichsweise geringe Investitionen gegenüber dem Schienenverkehr, wenig Platzbedarf am Boden und schnelle Realisierung seien die Vorzüge.

Seilbahn für Frankfurt (aus der FR, 14.10.2018)

Seilbahnen sollen Haltestellen von U-Bahnen und Straßenbahnen mit Park-and-ride-Stationen verbinden, um Anreize zu schaffen, Autos aus dem Stadtgebiet fernzuhalten. Das schlägt der Regionalverband Frankfurt/Rhein-Main vor und nennt zwei mögliche Standorte – am Parkplatz des Waldstadions sowie an der Raststätte Taunusblick. Hintergrund sind die möglichen Fahrverbote in Frankfurt ab Februar beziehungsweise September.

Seilbahn für Konstanz (aus Schwäbische, 18.3.2018)

Die Stadt Konstanz zieht weiterhin den Bau einer Seilbahn als öffentliches Verkehrsmittel in Erwägung. ... Die Idee der Seilbahn hatte Oberbürgermeister Uli Burchardt (CDU) 2013 aufgebracht und damit für viel Furore gesorgt: Das ungewöhnliche Verkehrsmittel könnte demnach von einem Parkplatz am Stadtrand über den Rhein hinweg bis zum Hafen verlaufen und Bürger und Besucher in die Innenstadt bringen. Es sei ein „sehr effizientes und kein wahnsinnig teures Verkehrsmittel“, argumentierte der Burchardt damals. Zudem sei eine Seilbahn „sehr sicher, ökologisch hervorragend, macht Spaß und ist rückbaubar“.

Seilbahn für Wuppertal (von seilbahn2025.de)

Bereits 2014 wurde im Rahmen der Strategieentwicklung Wuppertal 2025 die Idee einer barrierefreien und umweltfreundlichen Seilbahn vom Hauptbahnhof auf die Wuppertaler Südhöhen geboren. Eine Seilbahn als nachhaltige und witterungsunabhängige Verkehrslösung für die Anbindung von Universität, Schulzentrum Süd und den Südhöhen; sie könnte den Bürgern und Besuchern der Stadt Wuppertal auch neue Aussichten und eine neue Verkehrsattraktion bescheren.

„Die Stadt Wuppertal steht dem Projekt zum Bau einer Seilbahn grundsätzlich positiv gegenüber.“ Dies hat der Rat der Stadt Wuppertal am 10. Juli 2017 beschlossen. Mit dem Erwerb des notwendigen Grundstückes neben dem Bahnhofsgebäude am Wuppertaler Hauptbahnhof durch die WSW seien die Voraussetzungen für einen Einstieg in das Planfeststellungsverfahren gegeben.

Seilbahn für Stuttgart (aus Stuttgarter Zeitung, 20.6.2018)

Sie soll vom Daimlerwerkstor 1 an der Mercedesstraße über den Wasen zu den Mineralbädern führen und von dort weiter durch den Schlossgarten in die City. Diese schaffe ein ÖPNV-Angebot als Verbindung von Gewerbe- und Veranstaltungsflächen mit der zentralen Innenstadt, heißt es aus dem Rathaus. ...

Der zweite Vorschlag einer Seilbahn vom Stadtbahnhalte Peregrinastraße zwischen Degerloch und Sonnenberg via Hoffeld, Asemwald und Birkach zur Uni Hohenheim und von dort weiter nach Plieningen soll eine Alternative zu einer Stadtbahnverbindung sein, die zwar immer wieder diskutiert wird, deren Realisierung aber wegen ihrer Komplexität eher sehr weit in der Zukunft liegen dürfte.

Daten, Fakten und Zitate zum Fahrradfahren

Aus spektrum.de am 16.12.2017

Im Jahr 2015 sind 78 341 Fahrradfahrer verunglückt, 383 starben im Straßenverkehr. Seit den 1990er Jahren schwankt die Zahl der verunglückten Fahrradfahrer zwischen 65 000 und 78 000 Personen pro Jahr. ...

Von allen Verkehrsunfällen 2015, bei denen mindestens ein Auto und ein Fahrrad beteiligt waren, haben 75,4 Prozent der Unfälle die Autofahrer verursacht. ...

StVO § 2 Straßenbenutzung durch Fahrzeuge ...

(4) Radfahrer müssen einzeln hintereinander fahren; nebeneinander dürfen sie nur fahren, wenn dadurch der Verkehr nicht behindert wird. Eine Benutzungspflicht der Radwege in der jeweiligen Fahrtrichtung besteht nur, wenn Zeichen 237, 240 oder 241 angeordnet ist. Rechte Radwege ohne die Zeichen 237, 240 oder 241 dürfen benutzt werden. Linke Radwege ohne die Zeichen 237, 240 oder 241 dürfen nur benutzt werden, wenn dies durch das Zusatzzeichen „Radverkehr frei“ allein angezeigt ist. Radfahrer dürfen ferner rechte Seitenstreifen benutzen, wenn keine Radwege vorhanden sind und Fußgänger nicht behindert werden. Außerhalb geschlossener Ortschaften dürfen Mofas Radwege benutzen.

§ 5 Überholen ... (4) ... Beim Überholen muss ein ausreichender Seitenabstand zu anderen Verkehrsteilnehmern, insbesondere zu Fußgängern und Radfahrern, eingehalten werden. ...

(8) Ist ausreichender Raum vorhanden, dürfen Radfahrer und Mofa-Fahrer Fahrzeuge, die auf dem rechten Fahrstreifen warten, mit mäßiger Geschwindigkeit und besonderer Vorsicht rechts überholen.

§ 27 Verbände (1) Für geschlossene Verbände gelten die für den gesamten Fahrverkehr einheitlich bestehenden Verkehrsregeln und Anordnungen sinngemäß. Mehr als 15 Radfahrer dürfen einen geschlossenen Verband bilden. Dann dürfen sie zu zweit nebeneinander auf der Fahrbahn fahren.

Wikipedia zu Fahrradstraße

Eine Fahrradstraße ist eine für den Radverkehr vorgesehene Straße, genau betrachtet in der Regel deren Fahrbahn (nicht aber z. B. Gehwege). Sie soll die Attraktivität des Radverkehrs steigern und Vorteile gegenüber dem Kraftfahrzeugverkehr schaffen.

Dabei ist zu beachten, dass die Fahrradstraße nicht mit Radwegen verwechselt wird, da bezüglich der straßenverkehrsrechtlichen Regelung große Unterschiede bestehen. Die genauen Regelungen variieren von Staat zu Staat. Die Fahrradstraße bezieht sich auf die (gesamte) Fahrbahn, während ein Radweg durch Markierung (dann Radfahrstreifen) oder durch einen Bord, Grünstreifen, parkende Autos oder ähnliches von der Fahrbahn abgetrennt ist. Die gesamte Fahrbahn wird zum Radweg. Nach einer 2016 veröffentlichten Untersuchung gab es in 110 befragten Kommunen in Deutschland 426 Fahrradstraßen. ...

Rechtsgrundlage ist Nummer 23 zu Zeichen 244.1 in Anlage 2 der Straßenverkehrsordnung. In der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung heißt es zur Fahrradstraße: „I. Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist. II. Anderer Fahrzeugverkehr als der Radverkehr darf nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden (z. B. Kraftfahrzeuge oder schnellere Elektroräder). Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung).“

Fahrradstraße

Durch das Verkehrszeichen 244 (Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO) kann für eine Fahrbahn angeordnet werden:

Auf Fahrradstraßen gelten die Vorschriften über die Benutzung von Fahrbahnen; abweichend davon gilt:

1. Andere Fahrzeugführer als Radfahrer dürfen Fahrradstraßen nur benutzen, soweit dies durch Zusatzschild zugelassen ist.
2. Alle Fahrzeuge dürfen nur mit mäßiger Geschwindigkeit fahren.
3. Radfahrer dürfen auch nebeneinander fahren.

Was eine mäßige Geschwindigkeit ist, wird teils unterschiedlich beantwortet; überwiegend versteht man darunter eine Höchstgeschwindigkeit von maximal 25 bis 30 km/h.

Aus dem Verkehrslexikon

Fahrradstraßen sind besonders gekennzeichnete Bereiche (meist mit Schild plus Bodenmarkierung), in denen besondere Regeln gelten. Wir schlagen vor:

- Anlieger*innen dürfen mit Autos zu ihren Grundstücken fahren, allerdings nur bis 20km/h, Fahrräder haben prinzipiell Vorrang und dürfen nicht überholt werden.
- An Kreuzungen mit anderen Straßen gelten die üblichen Verkehrsregeln (Ampeln, rechts vor links usw.). Wo immer möglich, sollte die Fahrradstraße die Vorfahrtstraße bilden und das auch auf dem Boden entsprechend erkennbar sein.

Daten, Fakten und Zitate zu E-Mobilität

Typische Propaganda des technophilen Wikipedia

Elektromobilität (auch E-Mobilität oder englisch E-Mobility) bezeichnet das Nutzen von Elektrofahrzeugen. Aus holistischer Perspektive kann Elektromobilität wie folgt definiert werden: „Elektromobilität ist ein hochgradig vernetzender Industriezweig, der sich auf das Erfüllen von Mobilitätsbedürfnissen unter Nachhaltigkeitsaspekten fokussiert und dafür Fahrzeuge nutzt, die einen Energiespeicher mitführen sowie einen Elektroantrieb verwenden, der im Grad der Elektrifizierung variieren kann.“

Der Begriff Elektromobilität wird vielfach auch für Programme verwendet, welche das Nutzen von Elektrofahrzeugen fördern. Während in Artikeln wie elektrische Bahnen, Elektroauto, Elektromotorroller, Elektromotorrad, Elektrodreirad, Batteriebus, Elektrolastkraftwagen und Elektrofahrrad die technischen, fahrzeugbezogenen Aspekte betrachtet werden, werden in diesem Artikel besonders öffentliche Förderprogramme, Technik der Ladesysteme und die Lade-Infrastruktur behandelt. Im weiteren Sinne ist auch die – schon vielfach etablierte Elektrifizierung – des öffentlichen Verkehrs- und Transportwesens (v. a. des Schienenverkehrs) eingeschlossen, wird jedoch im aktuellen Rahmen eher selten genannt.

Die Elektromobilität gilt als zentraler Baustein eines nachhaltigen und klimaschonenden Verkehrssystems auf Basis erneuerbarer Energien, wie es mit der Verkehrswende angestrebt wird.

Von www.verkehrswende.tk

Ein Irrweg, denn E-Autos ...

... brauchen genauso viel Platz (Straßen, Parkplätze usw.) wie die bisherigen Autos

... verbrauchen noch mehr Rohstoffe beim Bau, vor allem für die Akkus (Lithium)

... werden wegen der Knappheit der Akku-Rohstoffe zu einem weltweiten Gefälle der Automobilität führen, da nur die reichen Industrienationen die Lithium-Vorräte ausbeuten und aufkaufen können.

... fahren mit Strom, der irgendwo und irgendwie produziert und verteilt werden muss.

Aus Winfried Wolf, "Schmierentheater Elektro-Pkw" am 1.12.2016 auf lunapark21

Aktuell sind es 44 Millionen konventionelle Pkw und 54 Millionen Kfz. Der Anteil des E-Auto-Flöttchens mit 25.500 Stromern an allen Pkw liegt bei 0,056 Prozent, derjenige an allen Kfz bei 0,047 Prozent; er ist kaum messbar und eigentlich irrelevant. Mehr als 99 Prozent aller Autos sind konventionelle Benziner und Dieselfahrzeuge. Vor allem aber: 2025 gibt es auch dann, wenn es diese ein Million Elektro-Autos geben würde, zwanzig Millionen konventionelle Kfz mehr als 1990 (in BRD und DDR zusammen). Selbst wenn dieses reichlich ehrgeizige Ziel zur „Elektronmobilität“ umgesetzt werden würde, liegen die klimaschädigenden Kfz-Emissionen aus dem deutschen Autoverkehr beträchtlich höher als 1990/91. ...

Bei einer „Elektromobilität mit Pkw bleiben die wesentliche Kritikpunkte, die es im Fall eines auf Pkw basierenden Transports gibt, bestehen. Und zwar wie folgt:

- Der Pkw-Verkehr benötigt rund vier Mal mehr Fläche als ein Verkehrssystem, das auf Fußwegen, Radfahren und öffentlichen Verkehrsmitteln beruht. Er ist für dicht besiedelte Städte schlicht nicht geeignet bzw. er zerstört Lebensqualität und Urbanität.
- Mal ganz praktisch: Los Angeles ist die Stadt mit der höchsten Pkw-Dichte. Es gibt dort mehr angemeldete Pkw als Einwohner. Es ist auch die Stadt mit der höchsten Highway-Dichte. Es ist die Stadt mit dem beeindruckendsten Dauerstau. Und die Stadt mit einer besonders niedrigen Pkw-Reisegeschwindigkeit (sie ist geringer als die eines – meinetwegen: sportlichen – Fahrradfahrers). Jetzt gönnen wir doch Elon Musk den Erfolg und lassen uns mal annehmen, dass dort alle Pkw Tesla wären. Dass es auch ein gigantisches Netz von Ladestationen mit Millionen Steckdosen und „Supercharger“ (Schnelllade-Stationen) geben würde. Würde sich am Stau und an der Reisegeschwindigkeit und an dem Flächenverbrauch irgendetwas ändern?
- Die CO₂-Bilanz von Elektro-Pkw ist dann, wenn auch die Herstellung der Pkw und der Batterien in die Bilanz einbezogen wird, bereits in Europa weitgehend identisch (schlecht) wie diejenige des Pkw-Verkehrs mit konventionellen Motoren. In anderen Regionen, so in China, wo die Elektro-Pkw-Offensive besonders massiv vorangetrieben wird, schneiden Elektro-Pkw nochmals deutlich schlechter ab, da der Strom-Mix zu einem noch größeren Teil von Kohlekraftwerken bestimmt wird.
- Es bleibt auch bei dem immensen, überproportional hohen Blutzoll – von aktuell weltweit 1 Million Straßenverkehrstoten pro Jahr. In (ganz) Europa sind es rund 45.000 Straßenverkehrstote jährlich (in der EU 33.000). Das heißt: Bereits in Europa mit einer relativ niedrigen Rate an Straßenverkehrstoten gibt es in einem Jahrzehnt 450.000 Straßenverkehrstote, was der Bevölkerungszahl der Stadt Stuttgart entspricht. ...
- Besonders oft wird das Beispiel Norwegen als „vorbildlich“ in Sachen Elektromobilität angeführt. ... Während der rund zehnjährigen Lebensdauer zahlt der Staat also 62.000 Euro an Subventionen je Elektro-Pkw.
- Elektro-Pkw sind dann, wenn sie von Individuen gekauft werden, fast immer Zweit- oder Drittwagen.

Werbung aus grün-alternativen Ecken

Aus "Grüne Wege aus der Autokrise: Vom Autobauer zum Mobilitätsdienstleister" der Heinrich-Böll-Stiftung
Der Ordnungsrahmen für die Mobilität von Morgen ...

Die Integration des Autos als Verkehrsdienstleistung braucht auch und vor allem öffentliche Stellflächen und öffentlich zugängliche Ladeinfrastrukturen. ...

Zentraler Baustein eines solchen Plans wäre ein Marktanzreizprogramm für Elektromobilität zum Ausgleich der technikbedingten Mehrkosten in der Markteinführungsphase. Als Vorbild kann hier das 100.000-Dächer-Programm bzw. das Erneuerbare-Energien-Gesetz dienen, das mit einer degressiv ausgestalteten Förderung die erneuerbaren Energien an die Marktfähigkeit heranführt.

Aus Winfried Wolf, "Schmierentheater Elektro-Pkw" am 1.12.2016 auf lunapark21

Der Grünen-Fraktionschef Anto Hofreiter argumentiert dabei wie ein Vollpfosten-Auto-Macho: „Ein Elektroauto zu fahren macht deutlich mehr Spaß als Benziner oder Dieselfahrzeuge – weil Sie zum Beispiel blitzschnell an der Ampel starten können, da lassen Sie jeden Maserati stehen. [...] Es geht hier um Klimaschutz, um mehr Gesundheit, aber auch um die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen.“

Zitate aus der Genossenschaftsrubrik der Contraste Sept. 2018 (S. 7)

Genossenschaften stärken die E-Mobilität ...

EMA E-Mobilität für alle eG ... Vision einer genossenschaftlichen Energiewende 2.0 ...

E-Mobilität kann der Treiber der Energiewende 2.0 werden. ... Die E-Mobilität wäre dabei ökologisch, ökonomisch und sozial der zentrale Erfolgsfaktor. Die einen haben den Strom, die anderen die Kunden, die dritten das Konzept.

Batterien/Speicher

Aus Wikipedia

Aufgrund des vorrangig mit der Elektromobilität in Verbindung stehenden Anstiegs der Nachfrage nach Lithium stehen Fortschritten in der Akkumulatorentechnik jedoch zunehmend Preisanstiege bei den Rohstoffen entgegen, so hat sich der Lithium-Preis innerhalb eines Jahres (Stand September 2017) verdoppelt.[27] Gleichzeitig ist die erhebliche Steigerung des Lithiumabbaus im Zuge des erhöhten Bedarfs an Lithium-Ionen-Akkumulatoren mit negativen Auswirkungen auf die Umwelt in den Ländern der Rohstoffgewinnung verbunden. ...

Bezogen auf ihr Eigengewicht, speichern die Akkumulatoren noch zu wenig Energie zur Bewältigung größerer Fahrstrecken. Für den Antrieb eines durchschnittlichen konventionellen Pkw reicht auf eine Entfernung von 500 Kilometern ein Energiespeicher (Dieselkraftstoff) mit einem Volumen von 37 Litern bzw. einem Gewicht von 33 kg aus. Ein vergleichbares Elektrofahrzeug würde für die gleiche Reichweite einen Akku mit einem Volumen von 360 Litern bzw. 540 kg Gewicht benötigen.

Weitere Probleme selbst bei ausgereifter Technik und ausgebauter Infrastruktur

- keine Möglichkeit zur Nutzung von Verlustwärme des Motors zur Innenraumaufheizung bei kalten Außentemperaturen. Einsatz von Heizsystemen geht zu Lasten der Reichweite.

Aus "Kritik am ökologischen Nutzen der Elektromobilität", auf www.ingenieur.de

Prof. Hans Peter Lenz hält die Erwartungen an Elektromobilität für übertrieben. „Sie bringt in den nächsten Jahrzehnten nichts für die Umwelt, kostet Konsumenten viel Geld und ist dem Verbrennungsmotor in allen Punkten unterlegen“. Der Initiator des Wiener Motorensymposiums und Vorsitzende des Österreichischen Vereins für Kraftfahrzeugtechnik ist mit dieser Kritik nicht allein. ...

Elektrofahrzeuge im Nachteil. Zwar nutzen deren Antriebe 90 % der Energie zum Fahren. Doch Nebenverbraucher und Klimatisierung ruinieren die Bilanz. Mangels Abwärme muss geheizt werden. Der Verbrauch steigt dann nach seinen Berechnungen auf 31 kWh/100 km. Zudem kämen in der Vorkette aufgrund von Kraftwerkswirkungsgraden um 50 % und 10 % Leitungsverluste nur 40 % in den Batterien an. Well-to-Wheel summierten sich die Verluste dabei auf 77,5 %.