



Folge 7 – E-Zonen

Mit Christoph Erdmenger (Ministerium für Verkehr, Baden-Württemberg) und Lorenz Heublein (Amt für Klimaschutz, Konstanz).

Transkript

00:00:00:00 - 00:00:27:06

Christoph Erdmenger:

So eine E-Zone ist aus unserer Sicht Teil von einer Null-Emissions-Zone und Null-Emissions-Mobilität. Das ist natürlich nicht nur Elektromobilität, sondern andere umweltfreundliche Mobilität auch. Das heißt, alles, was ich dafür tue, dass ich insgesamt eine Verkehrsberuhigung im Straßenraum hinkriege, dass ich dafür Sorge, dass zum Beispiel der Durchgangsverkehr nicht mehr durchfließen kann durch so eine Siedlung, dass es attraktiver wird, auf ein Carsharing Auto umzusteigen oder gleich auf ein anderes Verkehrsmittel. All das gehört in so ein Konzept mit rein.

00:00:27:06 - 00:01:04:17

Sprecherin:

„Verkehrswende. Einfach. Machen.“ Der Podcast zur nachhaltigen Mobilität der KEA-BW. Wir zeigen die vielen Möglichkeiten für Städte, Gemeinden und Landkreise, um die Verkehrswende anzukurbeln. Also rein ins E-Auto, rauf auf den Sattel, Türen freimachen. Wir düsen los!

00:01:04:17 - 00:02:09:09

Moderator Mathias Schmid:

Hallo zusammen zu einer neuen Folge von „Verkehrswende. Einfach. Machen“. Die Ziele, die sich speziell das Land Baden-Württemberg für die Elektromobilität gesetzt hat, sind hoch. Bis 2030 soll jedes zweite Auto auf unseren Straßen klimaneutral fahren. Dafür gibt es verschiedene Instrumente, um das Thema E-Mobilität gemeinsam mit den Kommunen voranzutreiben. Wir haben dazu ja auch schon gesprochen und werden dazu auch noch sprechen. Ein neues Instrument in Baden-Württemberg ist das Förderprogramm für E-Zonen. Mit dem will das Land Kommunen dabei unterstützen, Bereiche einzurichten, in denen Elektroautos bevorzugt werden. Wie das gelingen kann, erklärt in dieser Folge Christoph Erdmenger. Er ist Leiter der Abteilung für nachhaltige Mobilität im Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg. Und als Pilotkommune will sich unter anderem die Stadt Konstanz mit dem Thema E-Zonen beschäftigen. Dort hat sich federführend Lorenz Heublein, stellvertretender Leiter des Amtes für Klimaschutz, Gedanken gemacht, wie die E-Zonen in der



Praxis umgesetzt werden können. Als ersten Gast begrüße ich jetzt Christoph Erdmenger. Hallo Herr Erdmenger.

00:02:09:09 - 00:02:11:01

Christoph Erdmenger:

Ja Hallo.

00:02:11:01- 00:02:14:16

Moderator Mathias Schmid:

Stellen sich doch kurz einmal für die Zuhörerinnen und Zuhörer vor.

00:02:14:16 - 00:02:32:05

Christoph Erdmenger:

Gerne. Ich bin einer der Klimaschützer im Ministerium für Verkehr. Und ich habe das Glück, dass ich dieses Engagement mit einer tollen Funktion hier verbinden kann. Weil ich bin der zuständige Abteilungsleiter für so ein weites Themenspektrum von Radverkehr, über Tempo 30 und Luftreinhaltung und eben auch für die Elektromobilität.

00:02:32:07 - 00:02:35:22

Moderator Mathias Schmid:

Dann starten wir mit:

00:02:35:22- 00:02:39:32

Sprecherin:

Die Frage der Fragen!

00:02:39:32 - 00:02:49:22

Moderator Mathias Schmid:

Sie waren auch beteiligt an der Formulierung der fünf Verkehrswendeziele für Baden-Württemberg. Was werden Sie denn immer wieder gefragt, wenn es um das Thema E-Mobilität geht?



00:02:49:22 - 00:04:21:17

Christoph Erdmenger:

Na, in erster Linie gibt es viele Leute, die skeptisch sind bei dem Thema. Aus oft unterschiedlichen Gründen. Alle nachvollziehbar. Die einen haben Angst, dass es nicht praktikabel ist, die nach wie vor denken, es gibt nicht genug Ladeinfrastruktur und da muss man sagen, aber über 200.000 Leute in Baden-Württemberg nutzen schon elektrische PKW. Also das klappt offenbar. Und das zweite ist aber, dass viele sagen ist das denn für die Umwelt überhaupt das Richtige? Und da ist ja was dran, weil so ein E-Auto ja mehr Energie braucht, weil es produziert wird und dann aber weniger CO₂ ausstößt, wenn es fährt. Und da denken die einen, sie kommen nur vom Regen in die Traufe. Und man kann auch allen Recht geben, die sagen, wenn wir gar nicht Auto fahren, ist es noch umweltfreundlicher. Völlig klar. Das hat aber eine Grenze, zum Beispiel im ländlichen Raum, aber auch bei ganz vielen Menschen hat das eine Grenze auf Autofahrten zu verzichten. Und deswegen brauchen wir den Umweltvorteil, den E-Autos heute bieten. Und da finde ich eine ganz gute Daumenregel zu sagen es lohnt sich nur dann deinen alten Verbrenner zu behalten und ihn nicht zu ersetzen durch ein elektrisches Auto, wenn du nur noch 44.000 Kilometer fährst. Und dann auch nicht planst, danach ein neues Auto zu kaufen, sondern danach ist Schluss. Dann lohnt sich diese Überlegung. Aber das dürfte für die meisten so nicht zutreffen.

00:04:07:07 - 00:04:58:12

Moderator Mathias Schmid:

Da gehe ich auch davon aus. Genau. Ein neues Instrument, um das Thema E-Mobilität zu fördern, um vielleicht auch dann noch das eine oder andere Vorurteil abzubauen, ist das wir auch jetzt in Baden-Württemberg das Thema E-Zonen angehen würden. In einigen europäischen Städten wird aktuell schon mehr Platz für klimafreundliche Verkehrsmittel geschaffen. Als Beispiel nenne ich hier das Zero-Emission-Area-Programm der C40 mit Städten aus aller Welt und an anderen Orten heißt es dann auch Null-Emissions-Zonen. Bei uns soll es jetzt eben E Zonen heißen. Was genau ist es dann?

00:04:58:12- 00:06:17:01

Christoph Erdmenger:

Ja, die Idee ist erst mal, dass Menschen, die in einem bestimmten Stadtteil wohnen, selbst davon profitieren, dass die Luft besser wird, wenn sie sich selbst umweltfreundlich fortbewegen. Und das findet ja auch heute schon statt. In bestimmten Bereichen, wo einfach eine andere Verkehrsplanung ist, profitiere ich ja selbst davon, dass ich selber mehr Radfahrer. Und so weiter und das gibt es aber bezogen auf die Elektromobilität heute nicht. Und jetzt ist die Idee zu sagen einzelne Stadtteile, kann aber auch ein Gewerbegebiet sein, machen sich auf den Weg und sagen wir wollen miteinander davon profitieren. Und wir stellen aber fest welche Voraussetzungen müssen wir erfüllen? Zum Beispiel brauchen wir dann mehr



Ladeinfrastruktur? Vielleicht muss was an den Stromnetzen gemacht werden. Vielleicht brauchen bestimmte Leute mit wenig Geld eine finanzielle Unterstützung. Wir machen uns auf den Weg und schaffen die Voraussetzung, dass wir das Schaffen. Zum Beispiel bis 2030 ohne Verbrennerfahrzeuge auszukommen. Und das wurde natürlich unterstützt durch entsprechende Rahmenbedingungen, weil aus lauter Idealismus klappt das natürlich nicht bei allen. Aber zunächst mal geht es darum, sich gemeinsam auf den Weg zu machen und zu erkennen das ist was, wovon ich profitieren will.

00:06:17:01 - 00:06:21:11

Moderator Mathias Schmid:

Wieso haben wir das bisher dann noch nicht in Baden-Württemberg, diese E-Zonen?

00:06:21:11 – 06:39:44

Christoph Erdmenger:

Das ist ein ungewohntes Instrument, da müssen wir uns überhaupt erst mal reindenken. Und wir haben es ja gleichzeitig damit zu tun, dass viele Leute auch skeptisch sind, dass das mit der Elektromobilität der richtige Weg ist. Und deswegen müssen wir im Moment noch dafür werben, zu sagen lasst uns dieses Instrument ausprobieren, weil drauf verzichten können wir leider nicht.

06:39:44 – 06:51:13

Moderator Mathias Schmid:

Weil es zu wichtig ist, um auch die Verkehrswendeziele dann zu erreichen. Wie lässt sich denn dann das Thema E-Zonen in das Gesamtkonzept Verkehrswende einordnen?

00:06:51:13 - 00:07:55:15

Christoph Erdmenger:

Ja, wir erreichen ja die Klimaziele nur dann, wenn wir alle unsere Möglichkeiten ausschöpfen. Also dieses ewige „Entweder oder“ müssen wir einfach hinter uns lassen und wir müssen sagen, wir machen sowohl als auch. Und wir kümmern uns sowohl um die Antriebe in den Autos als auch darum, weniger Autoverkehr zu haben. Und gleichzeitig gehört auch dazu, dass der Bund, das Land und die Kommunen alle ihren Anteil machen. Und das kann man sich ganz gut merken. Wir haben ja so ein Ziel von minus 55 % CO₂. Und wenn wir uns nur auf das, was heute schon beschlossen ist und das, was der Bund machen muss, verlassen würden, dann würden wir nur 40 % erreichen. Und den anderen Anteil, der sehr viel ausmacht für die



Klimaziele, müssen Land und Kommunen gemeinsam machen. Und da ist klar von diesen zusätzlichen Dingen, die wir unternehmen können, ist ein großer Teil das, was wir für mehr Elektromobilität bei uns vor Ort machen müssen. Und diesen großen Teil, an den müssen wir jetzt näher drankommen.

00:07:55:15 - 00:08:06:07

Moderator Mathias Schmid:

Jetzt haben wir ja diese E-Zonen noch nicht. Das heißt, wir können uns jetzt ja gemeinsam mal eine bauen. Wie könnte denn eine solche Zone aus Ihrer Sicht aussehen?

00:08:06:07 – 00:09:29:18

Christoph Erdmenger:

Na, die kann zum Beispiel so aussehen, dass man damit anfängt zu sagen wir versuchen mal alle Leute abzuholen, die jetzt in diesem Viertel gerne auf Elektromobilität umsteigen wollen und lassen die sagen was hindert euch im Moment dran? Und bei den einen fehlt womöglich eine Ladeinfrastruktur und die anderen sagen ich kann mir das Auto jetzt aus bestimmten Gründen nicht leisten und die dritten sagen, ich kann mir das zwar alles leisten, aber das geht nicht genau vor meiner Haustür. Und das heißt, wir finden dafür zunächst mal Lösungen. Und in einem zweiten Schritt setzen wir Anreize, damit man sich nicht wie der Blöde vorkommt, der sozusagen jetzt diesen Schritt geht und fangen zum Beispiel mit dem Anreiz an zu sagen, wer auf der Straße parken will, der zahlt Parkgebühren. Und machen aber eine Ausnahme für Elektroautos. Dann hätte man finanziellen Anreiz. Und in einem weiteren Schritt kann man sagen Gut, jetzt haben wir schon großen Teil erreicht. Wie schaffen wir jetzt die letzten 30 %? Finden wir da neue Regelungen? Finden wir zum Beispiel die Regelung, dass Verbrennerautos ab sofort nur noch in der Quartiersgarage parken können und dann Leute, die den Verbrennerauto benutzen, etwas weiterlaufen müssen. Dann hat man auch noch nichts verboten, sondern kommt eben einer solchen Null-Emissions-Zone näher.

00:09:29:18- 00:09:37:00

Moderator Mathias Schmid:

Also das Zusammenspiel mit Mobilstationen, mit Quartiersgaragen, die ist durchaus dann in den Überlegungen vorhanden.



00:09:37:00 - 00:10:12:36

Christoph Erdmenger:

Ja, das ist ein weiterer wichtiger Aspekt, den Sie da ansprechen. So eine Zone ist aus unserer Sicht Teil von einer Null-Emissions-Zone und Null-Emissions-Mobilität. Das ist natürlich nicht nur Elektromobilität, sondern andere umweltfreundliche Mobilität auch. Das heißt, alles, was ich tue dafür, dass ich insgesamt eine Verkehrsberuhigung im Straßenraum hinkriege, dass ich dafür Sorge, dass zum Beispiel der Durchgangsverkehr nicht mehr durchfließen kann durch so eine Siedlung, dass es attraktiver wird, auf ein Carsharing-Auto umzusteigen oder gleich auf ein anderes Verkehrsmittel. All das gehört natürlich in dieses Konzept auch mit rein.

00:10:12:36- 00:10:18:06

Moderator Mathias Schmid:

Was genau können sich denn Kommunen jetzt im Rahmen der E-Zonenförderung fördern lassen?

00:10:18:06 - 00:11:15:21

Christoph Erdmenger:

Ja, also zunächst mal fördern wir Machbarkeitsstudien. Ich glaube, das wird der entscheidende Schritt sein, weil sich viele heute nicht genau vorstellen können, wie kann das, in welchem Stadtteil kann das wie bei uns denn aussehen, das ist für uns der erste Schritt. Der zweite, das hatte ich schon angesprochen, ist ein Beteiligungsformat sich fördern zu lassen, weil es wird nur mit den Bewohnerinnen und Bewohnern in dieser Zone gehen oder nur mit den Gewerbebetrieben und nur aus dem Wunsch heraus und nicht gegen die Bewohnerinnen und Bewohner. Das ist der zweite Punkt. Und der dritte ist, dass wir Maßnahmen zur Umstellung bezuschussen, also sprich Ladeinfrastruktur aufstellen. Sprich wenn das gewollt ist, auch Zuschüsse zu Fahrzeugen zu geben. Wenn das Teil des Konzeptes ist, den Straßenraum entsprechend umzugestalten, natürlich auch die Schilder, die aufgestellt würden, entsprechend den Maßnahmen.

00:11:15:21 - 00:11:17:11

Moderator Mathias Schmid:

Geht das rechtlich überhaupt?



00:11:17:11 - 00:12:26:02

Christoph Erdmenger:

Wir haben es in Deutschland damit zu tun, dass wir eine sehr starre Straßenverkehrsordnung haben, die sehr enge Grenzen setzt, was wir machen können und bei allem, was man macht, auch sehr bürokratisch ist. Also es dauert manchmal zwei Jahre, um ein Tempo-30-Schild in Deutschland aufzustellen. Das wollen wir ändern. Es ist auch im Moment im Bundesrat liegt ein Entwurf vor, um das Straßenverkehrsgesetz zu ändern. Aber der hat noch keine Mehrheit. Wir sind da optimistisch, dass sich da was tut. In der Zwischenzeit legen wir aber unsere Hände nicht in den Schoss, sondern in der Zwischenzeit wollen wir einerseits durch Machbarkeitsstudien und die Aktivitäten, die wir jetzt vorbereiten, bereit sein in dem Moment, wo die Straßenverkehrsordnung geändert ist. Und zweitens dann auch Wege suchen, wie wir mit der heutigen Straßenverkehrsordnung auch mehr hinbekommen.

00:12:02:09 - 00:12:26:02

Moderator Mathias Schmid:

Kann man sagen, mit wie viel Förderung da die Kommunen rechnen dürfen?

00:12:26:02 - 00:12:29:14

Christoph Erdmenger:

Wir rechnen damit, dass wir vielleicht eine Handvoll Kommunen finden, die sich an die Umsetzung machen und die mit einem Betrag von rund um 1 Million rechnen können. Für eine Machbarkeitsstudie wird weniger fällig werden. Das kann auch im Einzelfall auch mal mehr sein.

00:12:29:14 - 00:12:49:14

Moderator Mathias Schmid:

Die E-Zonen zielen ja dann natürlich in erster Linie oder primär mal auf die Antriebswende ab. Also Elektro statt Verbrenner. Aber indirekt natürlich auch auf die Mobilitätswende. Dadurch kann auch mehr Rad, Fuß und öffentlicher Verkehr entstehen. Was glauben Sie, welche Auswirkungen haben E-Zonen auf die Struktur des Verkehrs? Ich glaube, das wird von Stadtteil zu Stadtteil sehr unterschiedlich sein.



00:12:49:16 - 00:13:54:00

Christoph Erdmenger:

Also wir müssen uns einfach klar machen, es sind nicht alle Stadtteile so wie womöglich der Stadtteil in der Innenstadt, in dem ich gerade selber wohne. Und es sind aber auch nicht alle so wie die Einfamilienhaussiedlung, in der andere wohnen. Und je nachdem zum Beispiel wie gut die Busanbindung ist oder wie gut andere Angebote sind, kann sich die Mobilität der Bewohner stärker ändern oder weniger. Was wir aber beobachten ist, dass Menschen, die auf Elektromobilität umsteigen, oft einen viel bewussteren Umgang haben mit ihrer Mobilität. Einfach auch, weil sie Spaß dran haben. Und darauf kommt auch darauf an zu schauen, wie kann ich das optimal machen, wie kann ich optimal Verkehrsmittel kombinieren. Und deswegen habe ich keine Angst davor, dass wir quasi in eine Situation kommen würden, wo wir am Ende feststellen, die zugeparkte Straße, die vorher mit Verbrennern zugeparkt war, ist jetzt einfach mit E-Autos zugeparkt, sondern das lässt sich sinnvoll miteinander verbinden. Und da bin ich auch optimistisch

00:13:54:00 - 00:14:12:19

Moderator Mathias Schmid:

Herr Erdmenger, vielen Dank für die detaillierten Einblicke. Es bleibt nur zu hoffen, dass dann die E-Zonen oder die E-Zonenförderungen ein weiterer wichtiger Baustein oder ein weiteres wichtiges Puzzleteil wird bei der Verkehrswende. Vielen Dank für das Gespräch.

00:14:12:21 - 00:14:13:09

Christoph Erdmenger:

Gerne.

00:14:13:09 - 00:14:50:03

Moderator Mathias Schmid:

So wie vielleicht schon herauszuhören war, ist das Förderprogramm für E-Zonen noch nicht veröffentlicht. Kommunen, die sich damit schon beschäftigen wollen, können das aber bereits gerne tun. Wir, die KEA-BW, stehen auch für Infos und Rückfragen jederzeit bereit. Die Stadt Konstanz hat sich schon Gedanken gemacht, wie sie das E-Zonen Förderprogramm nutzen könnte. Und die teilt sie uns hier im Podcast jetzt ganz exklusiv mit. Und zwar in Person von Lorenz Heublein. Er ist stellvertretender Leiter des Amtes für Klimaschutz. Hallo Herr Heublein.



00:14:50:03 - 00:14:51:17

Lorenz Heublein:

Hallo Herr Schmid!

00:14:51:17- 00:14:56:07

Moderator Mathias Schmid:

Herr Heublein dann stellen Sie sich doch einmal ganz kurz selbst vor.

00:14:56:07- 00:15:23:19

Lorenz Heublein:

Ich bin jetzt inzwischen seit acht Jahren in Konstanz im kommunalen Klimaschutz tätig, koordiniere dort die Klimaschutzbemühungen. Das heißt, ich bin jetzt nicht unbedingt der ausgewiesene Verkehrsexperte, sondern in allen Themen so ein bisschen überblicksartig drin und bin letztlich auch derjenige, der bei uns beispielsweise die Klimanotstandsbeschlüsse vorbereitet hat. Insofern läuft vieles, was auf der strategischen und Vorreiterrolle-Ebene angestoßen wird, auch über meinen Schreibtisch

00:15:23:19 - 00:15:26:01

Moderator Mathias Schmid:

Und jetzt eben auch das Thema E-Zonen.

00:15:26:01- 00:15:44:43

Lorenz Heublein:

Genau. Das ist ein Bereich, in dem wir uns gedacht haben, dass wir für Konstanz auch mithilfe des Landesförderprogramms was erreichen können. Und ich bin gespannt, auf welche Resonanz das dann letztlich auch bei uns vor Ort stoßen wird. Wenn das Programm dann eben soweit mal raus ist.

00:15:44:43 - 00:15:46:19

Moderator Mathias Schmid:

Legen wir los mit:



00:15:46:19 - 00:15:48:10

Sprecherin:

Ach du meine Güte!

00:15:48:10 - 00:15:53:45

Moderator Mathias Schmid:

Was bringt oder brachte sie denn bei der Verkehrswende in Konstanz zur Verzweigung?

00:15:53:45 – 00:16:40:33

Lorenz Heublein:

Ja, was mich zur Verzweigung bringt, ist tatsächlich, wie autozentriert viele Sichtweisen noch sind. Sei es auf der politischen Ebene oder auch, wenn man mit Bürgerinnen und Bürgern in die Diskussion kommt. Und aus Klimaschutzgesichtspunkten muss ich da einfach sagen wir haben seit 1990 in allen anderen Sektoren teils deutliche Emissionsreduktionen erreicht, und im Verkehrssektor ist es deutschlandweit betrachtet nicht der Fall gewesen. Auch in Konstanz war das ähnlich. Und letztlich ist dann eben die Frage, wie können wir es schaffen, die Mobilität so zu organisieren, dass die Mobilitätsbedürfnisse weiter gewährleistet sind, aber das Ganze mit deutlich weniger Emissionen stattfindet? Und da sehe ich den Umstieg auf E-Mobilität als einen wichtigen Baustein

00:16:40:33 - 00:16:49:08

Moderator Mathias Schmid:

Und einen Baustein soll eben jetzt in Konstanz das Thema E-Zonen sein. Warum wollen Sie da als Pilotkommune mitmachen?

00:16:49:08 - 00:17:19:18

Lorenz Heublein:

Ich werde seit wir 2019 als erste deutsche Stadt Klimanotstandsbeschlüsse getroffen haben, eigentlich immer wieder mal gefragt, was wir konkret tun, um eine Vorreiterfunktion einzunehmen und nicht nur symbolisch Beschlüsse zu treffen. Und im Mobilitätssektor sind wir beispielsweise mit E-Bussen oder insgesamt einer gut ausgebauten Busflotte und auch einem guten Fahrradwegenetz stehen wir schon sehr gut da.



00:17:19:18 - 00:17:24:54

Moderator Mathias Schmid:

Das fällt gleich, auch wenn man hier auch reinkommt und so wie ich jetzt vom Fernbusbahnhof in die Innenstadt läuft.

00:17:24:54 - 00:18:50:12

Lorenz Heublein:

Genau. Und gleichzeitig ist es eben so, dass im motorisierten Individualverkehr noch vieles im Argen liegt. Wir sind eine Stadt, die auch viel Besucherverkehr von auswärts, insbesondere auch aus der Schweiz bekommt. Und gerade an Samstagen, das sind unsere Einkaufssamstage, ist die Innenstadt häufig völlig vom Verkehr überlastet und wir wissen, dass wir diese Innenstadt aber auch nicht ohne Weiteres autofrei machen können aus verschiedensten Gesichtspunkten. Einerseits ist natürlich der Handel da nicht besonders amused, wenn die Menschen ihre Einkäufe vielleicht nicht mehr so komfortabel nach Hause bringen können. Und andererseits gibt es in dieser Innenstadt eben auch noch fünf größere Parkgebäude, die überwiegend privat betrieben werden und auch künftig privat betrieben sein dürften. Und insofern können wir nicht einfach sagen, wir machen diese Innenstadt dicht, sondern wir müssen Kompromisse finden, die für alle Seiten irgendwie tragbar sind und die uns gleichzeitig eine verbesserte Mobilitätsituation bringen. Und an der Stelle haben wir eben daran gedacht, eine sogenannte E-Zone einzurichten und auf die Art und Weise zumindest mal den lokalen Verkehr zu dekarbonisieren. Und gleichzeitig ist auch klar, dass wir Parallelmaßnahmen ergreifen müssen, um den Autoverkehr zu reduzieren und die umweltfreundlichen Alternativen weiter zu stärken.

00:18:50:12 - 00:19:07:24

Moderator Mathias Schmid:

Weil gerade das das Thema Einkaufen. Da gibt es ja auch durchaus Studien, die belegen, dass Fußgänger, Fahrradfahrer, ÖPNV-Nutzer da die großen Summen liegen lassen. Das mag jetzt vielleicht in Konstanz noch mal eine Sondersituation sein, auch wegen der Besucher und Besucherinnen aus der Schweiz.

00:19:07:24 - 00:19:38:01

Lorenz Heublein:

Genau. Also es sind einfach teilweise deutlich längere Anfahrtswege als das vielleicht bei anderen Städten der Fall sein mag. Und nichtsdestotrotz glaube ich auch, dass langfristig eine Innenstadt nur dann attraktiv ist, wenn sie auch Aufenthaltsqualitäten bietet. Wenn sie Klimawandel angepasst ist, mehr Grün bietet, als das momentan teilweise der Fall ist. Und



dementsprechend wird es sicherlich darauf hinauslaufen, dass der Platz, der für den motorisierten Individualverkehr zur Verfügung steht, eher weniger wird, während der Platz für die anderen Nutzungen zunehmen sollte.

00:19:38:03 - 00:20:00:01

Moderator Mathias Schmid:

Und einen Teil davon soll jetzt eben oder den Anfang dafür soll jetzt eben mal das Thema E-Zonen machen. Sie sind hier jetzt noch ganz am Anfang. Also auch der Gemeinderat ist ja noch nicht umfassend informiert. Mal so ganz exklusiv, was sind denn Ihre Ideen? Wie könnte Konstanz diese Förderung für E-Zonen genau nutzen?

00:20:00:01 - 00:21:21:06

Lorenz Heublein:

Sie haben das jetzt schon ganz richtig zusammengefasst. Wir müssen die politische Ebene noch einbinden und uns den Startschuss holen, um dann tatsächlich in diese Richtung zu gehen. Grundsätzlich wird es im Rahmen dieses Landesförderprogramms für die Einrichtung von E-Zonen bei uns erst mal darum gehen, die Akzeptanz für die Antriebswände zu steigern. Also die Akzeptanz dafür, dass wir schneller auf E-Fahrzeuge umsteigen oder eben auch auf Alternativen zum Autoverkehr. Und das erhoffen wir uns unter anderem durch den beschleunigten Ausbau von Ladeinfrastruktur und auch von Carsharing-Angeboten innerhalb dieser Zone unserer linksrheinischen Altstadt. Und wir gehen dann auch davon aus, dass durch oder in Verbindung mit diesem Ausbau von Ladeinfrastruktur natürlich mehr Stellplätze für E-Fahrzeuge zur Verfügung stehen werden, während wir gleichzeitig für die Verbrennerfahrzeuge natürlich nicht noch neue Stellplätze schaffen werden. Das heißt letztlich wird es für Verbrenner unattraktiver in die Innenstadt reinzufahren. Und in Verbindung mit unserem Smart Green City Projekt erhoffen wir uns dann auch, dass wir tatsächlich im Parkleitsystem ausgeben können, welche Stellplätze für Verbrenner und welche für E-Fahrzeuge noch frei sind. Und auf die Art und Weise ist, das ein Zeichen zur beschleunigten Antriebswende und man wird dann sehen, wie gut das angenommen wird.

00:21:21:08 - 00:21:34:10

Moderator Mathias Schmid:

Sie haben es gerade schon gesagt, wo dann auch die Gebiete eingerichtet werden sollen. Welchen Teil der Innenstadt umfasst es dann ungefähr nach Ihrer Idee?



00:21:34:10 – 00:22:08:23

Lorenz Heublein:

Konstanz ist eine Stadt mit einer Besonderheit. Wir haben einen großen Teil der Stadt rechts des Rheins, also quasi dort, wo auch der Rest von Deutschland liegt und einen kleinen Teil links des Rheins, in Fließrichtung betrachtet. Und wir sprechen hier von der linksrheinischen Altstadt. Das ist quasi die historische Altstadt, wo auch viele Menschen leben einerseits und andererseits viel Besucherverkehr hinströmt, unter anderem, weil wir dort Geschäfte haben und kulturelle Angebote und natürlich auch den Bodensee, was die Menschen anlockt.

00:22:08:23- 00:22:12:21

Moderator Mathias Schmid:

Und da soll dann auch dieses Thema E-Zonen verstärkt gespielt werden?

00:22:12:21 – 00:22:44:20

Lorenz Heublein:

Genau diese linksrheinische Altstadt hat den Vorteil, dass sie nur über eine begrenzte Anzahl von Zufahrten verfügt, eben weil eine Begrenzung auf natürliche Art und Weise durch den Rhein und durch den Bodensee und durch die Grenze zur Schweiz besteht. Also natürlich ist die Grenze zur Schweiz offen, aber es gibt trotzdem nur eine überschaubare Anzahl von Einfahrtsmöglichkeiten. Und das ist für uns der Vorteil. Wenn man dann die E-Zone zu Ende denkt, dann könnte man sagen, man kann künftig auch eventuelle Einfahrtsbeschränkungen leichter einrichten, als das anderswo vielleicht der Fall ist.

00:22:44:20 – 00:22:51:22

Moderator Mathias Schmid:

Wo sehen Sie dann in Konstanz denn die Grenzen des Machbaren, die mit diesem Förderprogramm für die E-Zonen jetzt erreicht werden?

00:22:51:22 - 00:24:45:06

Lorenz Heublein:

Ich glaube, wir müssen uns von dem Gedanken lossagen, von einem Tag auf den anderen eine E-Zone einzurichten. Das wird eher ein schrittweiser Prozess sein. Das hat auch den Hintergrund, dass wir beispielsweise sehr viel Besucherverkehr aus der Schweiz bekommen. Und es ist aufgrund der Kennzeichnung von E-Fahrzeugen, die in der Schweiz nicht standardisiert ist, nahezu unmöglich die Fahrzeuge von normalen, fossil angetriebenen



Fahrzeugen zu unterscheiden. Und insofern können wir nicht irgendwie technisch jetzt von einem Tag auf den anderen Privilegien für Fahrzeuge einrichten. Auch politisch wäre das schwierig. Wir wollen ja erst mal Anreize schaffen und die Möglichkeit zum Umstieg auf E-Fahrzeuge erleichtern. Und wenn das passiert ist, dann kann man darüber reden, die E-Zone auch restriktiver zu handhaben. Und hinzu kommt dann auch so ein bisschen in die Perspektive gedacht, dass das E-Mobilitätsgesetz noch nicht so super flexible Möglichkeiten bietet, E-Autos zu privilegieren. Also es ist eigentlich eher so, man kann ein Verbot aussprechen und Fahrzeuge davon ausnehmen, aber man kann nicht weiter differenzieren. Wenn es jetzt beispielsweise um Anwohnerfahrzeuge geht, die vielleicht noch fossil angetrieben sind oder auch Lieferfahrzeuge für das ortsansässige Gewerbe, für die Geschäfte, die wir in der Innenstadt haben. Und eigentlich bräuchten wir da viel differenziertere Möglichkeiten, damit das Ganze dann auch auf Akzeptanz stößt. Insofern sehe ich das aus heutiger Sicht als einen ersten Schritt. Und es ist sehr schön, dass es dieses Förderprogramm gibt, um die E-Mobilitätsinfrastruktur insgesamt auszubauen. Auch das Carsharing-Angebot zu verbessern mit E-Carsharing-Fahrzeugen. Aber die weiteren Schritte, die wird man je nach politischem Rahmen und auch lokal politischer Bereitschaft dann gehen müssen oder können.

00:24:45:06 -00:25:01:03

Moderator Mathias Schmid:

Und wenn ich das jetzt richtig verstanden habe, dann werden Sie da auch mit den privaten Parkhausbetreibern sprechen oder sprechen müssen. Deshalb auch die Frage. Was denken Sie denn, wie schnell können dann auch in Konstanz E-Zonen umgesetzt werden?

00:25:01:03 - 00:25:35:05

Lorenz Heublein:

Ich denke, dass innerhalb von den zwei Jahren Förderzeitraum nur der Grundstein für eine E-Zone gelegt werden kann, eben durch die Angebotsausweitung, insbesondere im Bereich der Ladeinfrastruktur. Und diese Zone oder dieser erste Teil einer E-Zone gibt dann sicherlich das Signal zum beschleunigten Umstieg auf E-Mobilität. Und je schneller dieses Signal letztlich auch bei allen Mobilitätsnutzenden ankommt, desto schneller dürfte unsere Innenstadt auch tatsächlich von lokal emissionsfreier Mobilität profitieren

00:25:19:08 - 00:25:46:08

Moderator Mathias Schmid:

Sie haben es schon gesagt der erste Schritt ist dann auch, dass in den entsprechenden Gremien, also im Gemeinderat, zu besprechen. Der nächste Schritt wird dann sicherlich auch sein, das mit der Bevölkerung zu diskutieren. Was planen Sie da in Konstanz?



00:25:46:12 - 00:27:11:18

Lorenz Heublein:

Wir sind da froh drum, dass das Förderprogramm auch den Bestandteil Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger enthält. Und letztlich wird es uns da darum gehen, dass wir, die Bevölkerung und auch die Gewerbetreibenden durch ein verbessertes E-Mobilitätsangebot überzeugen und natürlich auch im Rahmen von Infoveranstaltungen beispielsweise einbeziehen und informieren. Und was man dabei meines Erachtens in den Vordergrund rücken muss, ist, dass eine solche E-Zone, wenn sie dann Stück für Stück eingerichtet wird, eben viele Vorteile mit sich bringt. Also es wird ruhiger sein, es wird weniger Luftverschmutzung geben, es wird leichter für die Ortsansässigen auf Verbrennerfahrzeuge zu verzichten. Es wird Anreize geben, auf E-Mobilität umzusteigen, vielleicht auch ein kleines Förderprogramm. Das müssen wir alles noch im Detail entwickeln und es ist auch klar, dass es die einen oder anderen kritischen Stimmen definitiv geben wird, sowohl auf der politischen Ebene als auch innerhalb der Bevölkerung. Und da müssen wir letztlich darauf achten, alles ebenso auszugestalten, dass lokal die Menschen davon profitieren und das Projekt als solches dann auch mittragen.

00:27:11:18 - 00:27:24:05

Moderator Mathias Schmid:

Sie haben sich jetzt ja bereits mit dem Thema eh schon beschäftigt. Was können Sie den anderen Kommunen, die sich dann jetzt auch im Zuge dieses Förderprogramms auf den Weg machen, mitgeben?

00:27:24:05 - 00:28:12:11

Lorenz Heublein:

Ich denke, elementar wichtig ist es, frühzeitig die politischen Ebenen einzubeziehen. Das, was wir eben auch durch einen Grundsatzbeschluss unseres Gemeinderats vorhaben, bevor wir dann überhaupt weiter in Richtung E-Zone uns bewegen. Und grundsätzlich sind natürlich die Voraussetzungen in jeder Stadt auch etwas unterschiedlich. Das, was ich anderen Städten raten kann, sich mit einem möglichst breiten lokalen Schulterschluss auf die Mobilitätswende in der eigenen Stadt, Schrägstrich in der eigenen Mobilitätszone vorzubereiten. Und wichtig ist es dabei sicherlich auch für die Akzeptanz bei denjenigen, die gerne das Ganze ein bisschen schneller sehen, drauf zu achten, dass begleitende weitere Maßnahmen auch Berücksichtigung finden und man nicht sagt wir werden jetzt darauf hinarbeiten, dass eins zu eins alle fossilen angetriebenen Fahrzeuge durch E-Fahrzeuge ersetzt werden, sondern die Mobilitätswende geht weit über das hinaus und die Einrichtung von E-Zonen kann eigentlich nur einen Baustein unter vielen darstellen.



00:28:12:11 - 00:28:20:13

Moderator Mathias Schmid:

Perfektes Schlussstatement. Vielen Dank für das Gespräch.

00:28:20:13 - 00:28:22:11

Lorenz Heublein:

Gerne.

00:28:24:15 - 00:28:50:04

Moderator Mathias Schmid:

Bevor wir zum Abschluss kommen, will ich mich noch bei allen Konstanzerinnen und Konstanzern entschuldigen. Ich habe es als Schwabenjungen nicht geschafft, konstant Konstanz zu sagen. Das soll aber natürlich die wertvollen Beiträge unserer heutigen Gäste nicht schmälern. Deshalb will auch ich noch einmal alle Kommunen in Baden-Württemberg ermuntern, beschäftigen Sie sich mit dem Thema E-Zonen und dem neuen Förderprogramm. Auch heute gibt es natürlich noch eine Botschaft zur Klimakommunikation.

00:28:50:06 - 00:28:51:08

Sprecherin

Wir müssen reden!

00:28:51:08 - 00:29:58:14

Moderator Mathias Schmid:

Diese heißt: „Mache die Auswirkungen des heutigen Verkehrs bewusst“. Das aktuelle Mobilitätsverhalten und die dazugehörige Infrastruktur beeinflussen unseren Alltag negativ, zum Beispiel durch schlechte Luft oder durch Lärm. Das hat Auswirkungen auf unsere Gesundheit und auf unsere Lebensqualität. Diese direkten Auswirkungen können Menschen zum Umdenken anregen. Im nächsten Schritt können wir dann natürlich aufzeigen, was E-Mobilität oder was E-Zonen zum Besseren bewirken können. Verkehrswende ist eben nicht nur Klimaschutz, sondern beispielsweise auch Gesundheits- und Umweltschutz. Der Leitfaden Klimakommunikation im Verkehr der KEA-BW zeigt noch viele weitere Vorteile und Chancen auf, die mit einer Verkehrswende einhergehen. Und das war's für dieses Mal. Danke wie immer fürs Zuhören und natürlich auch fürs Weiterempfehlen. Bis zum nächsten Mal. Bis dahin bleibt nachhaltig mobil.

Verkehrswende. Einfach. Machen.
Ein Podcast der KEA-BW



00:29:58:16 - 00:30:11:09

Sprecherin:

„Verkehrswende. Einfach. Machen.“ ist ein Podcast der KEA Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg GmbH.

Konzept, Redaktion und Moderation: Mathias Schmid, Sprecherin: Britta Wittchow, Produktion: Hawkins and Cross.