



RegioCOP

regionale Klimakonferenz

30. November - 12. Dezember 2023

WIR HOLEN DIE
KLIMAKONFERENZ
NACH BAYREUTH &
OBERFRANKEN!

ERGEBNISDOKUMENT

- Endfassung -



Mobilität

[Autor:innen : Lena Roth und Manfred Miosga]

Mobilität hält die Gesellschaft zusammen

Mobilität und Verkehr sind ein konstitutives Teil unserer freiheitlichen Gesellschaft. Sie bieten in vielerlei Hinsicht die Grundlage für wirtschaftliche und individuelle Aktivitäten. Der Sektor Mobilität und Verkehr stößt nicht nur aus Sicht des Klimaschutzes an seine Grenzen. Die Fokussierung auf das eigene Auto als maßgebliches Verkehrsmittel verursacht Städten und Kommunen immer größere Schwierigkeiten. Der private und individualisierte Verkehr beansprucht in den Städten und Ortskernen mehr und mehr öffentlichen Raum, im ländlichen Raum zerschneiden Straßen zunehmend die Landschaften. Überfüllte Straßen, volle Parkflächen, konstante Lärmbelastung, eine gravierende Luftverschmutzung und Feinstaubbelastung machen Städte nicht nur unsicherer und weniger lebenswert, sondern führen jährlich zu zahlreichen Erkrankungen und vorzeitigen Todesfällen. Das tägliche Mobilitätsverhalten ist dabei in die aktuellen gesellschaftlichen Strukturen und Funktionsmechanismen eingebunden, sodass durch die vorherrschende Schnelllebigkeit und den Wachstumszwang auch der Verkehr stärker zunimmt.

In Deutschland hat der Verkehrssektor mit 19,4 Prozent einen großen Anteil an den Treibhausgasemissionen. Der Anteil ist dabei im Vergleich zum Referenzjahr 1990 nicht gesunken, sondern noch weiter angestiegen. Das zeigt die enorme Herausforderung der Mobilitätswende. Die Abschaffung der Sektorenziele auf Bundesebene verschärfen die Problematik im Bereich Verkehr nochmal mehr. Zudem darf das nicht bedeuten, dass die Bemühungen die Mobilitätswende voranzutreiben auf allen Ebenen verlangsamt werden. Die vorhandenen Spielräume müssen genutzt werden, auch in den Regionen wie beispielsweise Oberfranken.

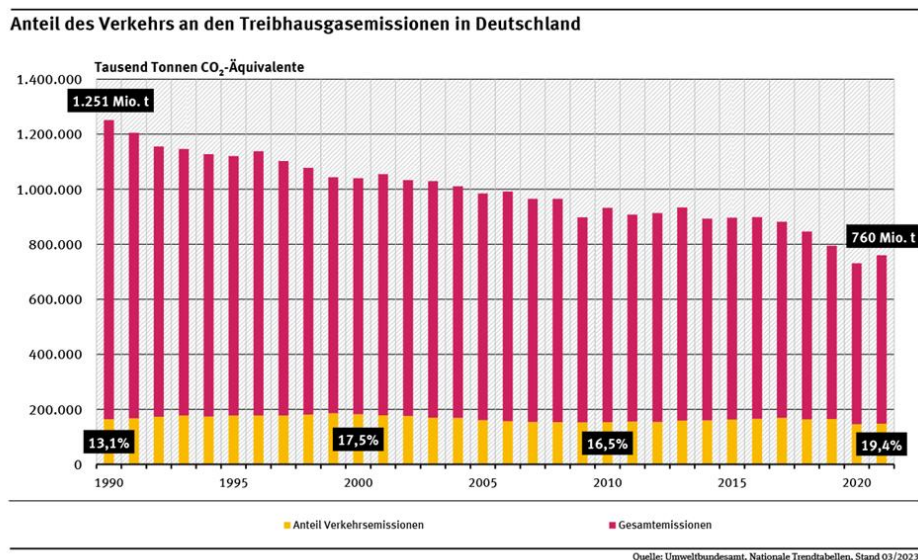


Abbildung 1: Anteil des Verkehrs an den Treibhausgasemissionen in Deutschland (UBA 2023).

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) steht beispielhaft für eine grundlegend problematische Fokussierung auf technologische Modernisierung. Notwendig ist jedoch ein grundlegender Wandel. Dies verdeutlichen zahlreiche Aspekte: Technisch gesehen wurden Automotoren in der Vergangenheit zwar effizienter, doch werden die Einsparungen seit Jahren durch schwerere Autos und mehr Verkehrsaufkommen insgesamt wieder zunichtegemacht (sog. Rebound-Effekt). Die bisherige technologische Fokussierung in der Mobilitätswende ermöglicht es jedoch nicht, die notwendigen Reduktionspfade einzuleiten (Wuppertal Institut 2017: 16). Dennoch ist der MIV das bevorzugte Verkehrsmittel in Deutschland. 2008 wurden 58 Prozent aller gefahrenen Wege und 79 Prozent aller gefahrenen Kilometer mit dem PKW zurückgelegt (Wuppertal Institut 2017: 33 nach MiD 2008).

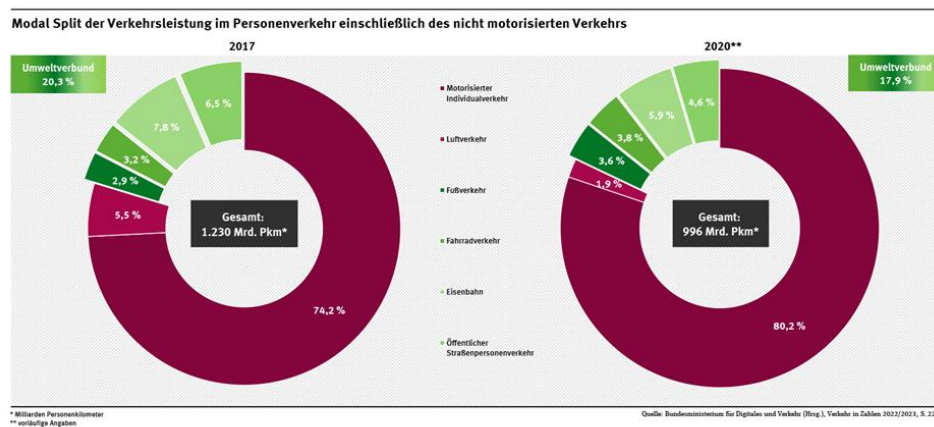


Abbildung 2: Modal Split im Personenverkehr in Deutschland (Bundesministerium für Digitales und Verkehr 2022/2023).

Der bisherige Modal Split im Personenverkehr zeigt die starke Dominanz des motorisierten Individualverkehrs auf. Damit das Pariser Klimaschutzabkommen eingehalten werden, muss sich der Modal Split Anteil des ÖPNV bis 2030 um ein Drittel zum aktuellen Prozentsatz erhöhen (VDV 2021: 4). Die Dimension der notwendigen Mobilitätswende wird so offensichtlich.

Handlungsnotwendigkeit und Reduktionsziele

Notwendig für die Einhaltung des Pariser Klimaschutzabkommens in Deutschland ist eine weitgehende Dekarbonisierung des Personen- und Güterverkehrs bis 2035 (Wuppertal Institut 2017). Im Bundesklimaschutzgesetz wurde festgelegt, dass bis 2030 die Treibhausgasemissionen aus dem Sektor Verkehr im Vergleich zu 1990 um 48 Prozent (BMDV 2023) reduziert werden müssen. Der aktuelle Stand der Treibhausgasemissionen im Sektor Verkehr sowie die aktuellen Prognosen zeigen allerdings, dass bisher noch eine Lücke von 42 Millionen Tonnen Emissionen bis 2030 besteht. Zudem entspricht das Reduktionsziel des Klimaschutzgesetzes nicht den Anforderungen zur Einhaltung der 1,5°C-Grenze, dementsprechend zeigt sich sowohl eine Umsetzungs- als auch eine Ambitions-lücke im Sektor Verkehr.

Entwicklung und Zielerreichung der Treibhausgasemissionen in Deutschland im Sektor Verkehr des Klimaschutzgesetzes (KSG)



* Angepasste Ziele aufgrund von Zielüberschreitung ** Berechnete Werte des „Projektionsbericht 2021“ weichen teilweise von später veröffentlichten offiziellen IST-Werten ab. *** Für 2022 nur vorläufige Emissionsdaten.

Quelle: UBA
15.03.2023

Abbildung 3: Treibhausgasemissionen in Deutschland, Sektor Verkehr (UBA 2023).

Es ist also eine umfassende Mobilitätswende im Sinne von --- Vermeiden – Verlagern – Umstellen auf alternative Antriebe --- notwendig. Ein „Weiter so“ im Verkehrssektor wird nicht zum Erreichen der Klimaziele führen. Stattdessen bedarf es eines konsequenten und grundsätzlichen Umdenkens im Verständnis von Mobilität: weg von individueller Pkw-Nutzung hin zu einer flexiblen und multimodalen Mobilität durch den Umweltverbund. Der Umweltverbund trägt maßgeblich zu einer klimaverträglichen Mobilität bei, denn sowohl Fuß- als auch Radverkehr sind emissionsfrei umzusetzen und zudem energieeffizienter als der MIV. Ein weiterer wichtiger Aspekt ist der geringere Flächenverbrauch, der durch die Stärkung des gesamten Umweltverbunds erwirkt wird (Wuppertal Institut 2017). Im Bereich LKWs muss einerseits eine Verlagerung auf das Schienennetz stattfinden und andererseits ebenso eine Antriebswende in Richtung Elektrifizierung stattfinden. Auch der Flug- und Schiffsverkehr für entsprechende Entfernungen braucht eine Umstellung der Antriebsmittel auf E-Brennstoff bzw. flüssige E-Kraftstoffe (Mehr Demokratie e.V. 2020). Diese Entwicklungspfade werden maßgeblich durch internationale und nationale Rahmenbedingungen vorgegeben, sodass auf regionaler Ebene die Handlungsspielräume eher gering ausfallen.

Im Bereich des Umweltverbunds lassen sich mehr Gestaltungsmöglichkeiten auf der regionalen Ebene finden. Durch das 2023 eingeführte Deutschlandticket ergeben sich Konsequenzen für den Umweltverbund in den unterschiedlichen Regionen. Auch wenn die Finanzierungsfrage des Deutschlandtickets für 2024 seitens des Bundes noch nicht abschließend geklärt ist, ist es dennoch notwendig auf die steigende Fahrgastzahl insbesondere in den Kommunen zu reagieren. Der VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) führt die bundesweite begleitende Marktforschung zum Deutschlandticket durch. Dort zeigte sich, dass zumindest bei 5% der Fahrten eine Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den ÖPNV stattgefunden hat (VDV 2023).

Eine weitere Herausforderung ist der Zusammenhang zwischen Mobilitätsverhalten und der gegebenen Raumstruktur. Insbesondere im ländlichen Raum, wo die zurückgelegte Distanz der Wege in km ansteigt, da entsprechend die Entfernungen größer sind, wird hauptsächlich auf den MIV zurückgegriffen. Die Lösungen des Umweltverbunds sind oftmals auf städtische Gebiete und kurze Wege ausgelegt, sodass sie für den ländlichen Raum mit der aktuellen Infrastruktur nicht geeignet sind (Wuppertal Institut 2017). Die Zusammenarbeit an zukunftsfähigen Mobilitätsangeboten muss dementsprechend über die kommunalen Grenzen hinweg gestaltet werden.

Insbesondere bei der Umstellung der Antriebe auf e-Mobilität von Fahrzeugen ist es notwendig, die Energiewende als Querschnittsthema mitzudenken. Dabei kann die Lösung nicht nur im Bereich des Wasserstoffs liegen, da zum aktuellen Zeitpunkt nicht genügend grünen Strom gibt, um diesen Antrieb nachhaltig zu nutzen. Die zunehmende Digitalisierung im Bereich des Verkehrs und der Mobilität ist hilfreich, um effiziente und spezifische Lösungsangebote zu realisieren. Der technologische Aufwand darf dennoch nicht unterschätzt werden und nicht als einzige Richtung der Maßnahmen fungieren. Grundlegender Wandel im Mobilitätsverhalten und eine Veränderung des Modal Splits ist notwendig, um die Klimaziele in diesem Bereich einzuhalten.

Aktivitäten im Sinne einer nachhaltigen Mobilitätswende haben zudem Einfluss auf andere gesellschaftliche Bereiche. Die Weiterentwicklung der Mobilität darf zudem nicht ohne den Zusammenhang der Barrierefreiheit und Inklusion geschehen. Es ist wichtig, entsprechende Angebote für alle Gruppen und insbesondere denen, die körperlich beeinträchtigt sind, zu realisieren. Nur so kann die Teilhabe aller Gesellschaftsgruppen gewährleistet werden.

Insbesondere auch für wirtschaftliche Tätigkeiten, die zahlreich im Zusammenhang mit logistischen Fragen stehen, müssen effiziente und klimaschonende Wege gefunden werden, Transport und ähnliche Mobilitätsbewegungen zu organisieren. Laut Verkehrsprognose 2025 für Bayern wird eine Zunahme der Transportleistung von 53,2% im Güterverkehr auf der Straße stattfinden, dabei gilt es, diese so nachhaltig wie möglich zu organisieren. Die Transportleistung im Schienengüterverkehr wird voraussichtlich um 49,2% ansteigen, sodass die Schienenkapazitäten stark ausgebaut werden müssen, damit diese Zunahme überhaupt erst verwirklicht werden kann (Intraplan Consult GmbH 2010). Dabei haben die beiden Regionen Oberfranken-Ost und Oberfranken-West unterschiedliche Ausgangsbedingungen bei der bestehenden Infrastruktur. In Oberfranken-Ost sind die Schienenstrecken bisher nicht vollständig elektrifiziert und zum Teil nur über eingleisige Trassen befahrbar. Die Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale (Nürnberg – Hof – Dresden) ist dabei seit der Wiedervereinigung in der Diskussion, sodass einige Teile bereits modernisiert wurden. Dennoch fehlt ein 140 Kilometer langer Abschnitt zwischen Nürnberg und Marktredwitz weiterhin. Die Umstellung dieses Abschnitts ist entscheidend, um die Dekarbonisierung des Schienennetzes abzuschließen. Sowohl politische Vertreter:innen als auch Bürger:innen der Region unterstützen dieses Vorhaben. Vorteile sind zudem die Lückenschließung, um die Region in den leistungsfähigen Schienenverkehr einzubinden. Zusätzlich kann so eine stärkere Stabilität und Zuver-

lässigkeit im Schienennetz gewährleistet werden. Die bessere Wirtschaftlichkeit von Elektro-
zügen im Gegenzug zu Dieselzügen ist ebenso gegeben sowie die Vorteile durch leisere und
schadstofffreie Züge. Die Geschäftsstelle Bahnelektrifizierung Bayern-Sachsen setzt sich für
die Planung und deren rasche Umsetzung ein. Dabei wird ebenso eine Machbarkeitsstudie
der „Oberfranken-Achse“ erstellt, die die Voraussetzung eines lokal emissionsfreien Schie-
nenverkehrs für die Region untersucht.

Beim Bereich der wirtschaftlichen Tätigkeiten und die zusammenhängenden Mobilitätswege
sind ebenso auch Arbeitsgeber in der Produktion des Automobils gefragt, die Transformation
der Mobilitätswende mitzugestalten, um die Beschäftigten in diesem Bereich in dem not-
wendigen Umgestaltungsprozess mitzunehmen. Durch die neuen Anforderungen des Ver-
kehrssektors werden sich die Wertschöpfungsketten im Bereich der Mobilität in Zukunft
maßgeblich verändern. Das betrifft einerseits Veränderungen durch die Antriebswende auf
elektrischen Antrieb und andererseits auch auf neue Ausrichtungen zu beispielsweise auto-
nomem Fahren oder in Richtung des Umweltverbundes (IÖW 2018). Diese Entwicklungen
betreffen auch Oberfranken insbesondere bei den ansässigen Automobilzuliefererunterneh-
men.

Diskussionen und Ergebnisse der Teilkonferenz Mobilität:

Die folgenden Unterkapitel basieren auf der Teilkonferenz Mobilität (01.12.2023). Dabei
wurde zunächst der Status Quo der Region erörtert, um anschließend zugehörige Lücken
und Defizite der Mobilitätswende aufzuzeigen. Im letzten Schritt wurden durch die Teilneh-
menden notwendige Rahmenbedingungen diskutiert, die eine stärkere Mobilitätswende er-
möglichen können. Die hier dargestellten Ergebnisse sind geprägt durch die anwesenden
Teilnehmenden und spiegeln deren Expertise wider.

Status Quo: Was gelingt in der Mobilitätswende in Oberfranken bereits?

Durch die Vielzahl an Kommunen in Oberfranken und deren differenzierten Voraussetzungen
gibt es keinen einheitlichen Status Quo in der Gestaltung der Mobilitätswende. In den ver-
schiedenen Bereichen der Stärkung des Umweltverbundes am Modal Splits (hier vor allem
ÖPNV, teilweise unterschieden nach Bussen und Schienenverkehr, Radverkehr, Fußverkehr
sowie PKW/MIV) konnten dennoch zahlreiche bestehende Projekte und Ansatzpunkte iden-
tifiziert werden. Rahmengebend sind dabei insbesondere die bestehenden Nahverkehrs-
pläne und Mobilitätskonzepte der jeweiligen Kommunen, die sich teilweise in der Weiter-
entwicklung befinden. Dabei liegt der Fokus inzwischen nicht mehr nur auf der Konzept-
stellung, sondern auch auf Umsetzungsmöglichkeiten.

Übergeordnet gibt es unter anderem das Forum Verkehr und Planung der Metropolregion
Nürnberg, das über 50 Mitglieder sowohl aus der Wirtschaft als auch aus Verwaltungen, re-
gionalen Planungsverbänden und politischen Entscheidungsträger:innen besteht. Die un-
terschiedlichen zivilgesellschaftlichen Verbände im Mobilitätsbereich (v.a. VCD, ADfC) beein-

flussen zudem die Entwicklungen in der oberfränkischen Region, indem sie sich an den Verfahren der öffentlichen Planungen beteiligen oder eigene Öffentlichkeitsarbeit betreiben. Gestützt werden die Aktivitäten beispielsweise auch durch öffentliche Aktionen wie Stadtradeln und Stadt-Land- zu Fuß, die die Aufmerksamkeit auf die unterschiedlichen Verkehrsmittel einer aktiven Mobilität lenken. Allgemein wurde der Eindruck vertreten, dass die Alternativen zum MIV immer stärker ausgebaut und genutzt werden. Auch erste Ansätze für Mobilitätsstationen lassen sich in Oberfranken finden und ermöglichen so eine Verschneidung unterschiedlicher Verkehrsmittel.

Die Einbettung der Region Oberfranken in das VGN-Verbundgebiet ist maßgeblich für den ÖPNV. Die Zugehörigkeit ist dabei nicht flächendeckend gegeben bzw. wird sich 2023/2024 weiterentwickeln (Landkreise Hof, Kulmbach). Das langandauernde Elektrifizierungsprojekt der Franken-Sachsen-Magistrale ist grundlegend für die Weiterentwicklung eines Großteils des Schienenverkehrs in Oberfranken. Folgende Bereiche des ÖPNV wurden in der Teilkonferenz zusätzlich aufgezeigt:

- Unterschiedliche Ticketlandschaft (tlw. Vereinfachung des Tarifdschungels durch Deutschlandticket; Egon als E-Ticket)
- Nutzung ehemaliger Schienentrassen für Schnellbusse
- On Demand Services (bspw. Landkreis Hof)
- Rufbus-Konzepte
- Verbesserte ÖPNV-Verbindungen zwischen den einzelnen Städten (v.a. verdichtete Taktung Bus/Schiene)

Der Bereich des Radverkehrs wurde aus dem Blickwinkel der unterschiedlichen Regionen, vor allem im Unterschied zwischen städtischen und ländlichen Regionen, getroffen. Eine überörtliche Radnetzplanung findet dementsprechend in einigen Teilen Oberfrankens statt.

- Aktueller Fokus tendenziell noch auf den Freizeit- und Tourismus-Radverkehr (v.a. außerhalb der städtischen Bereiche)
- Entwicklung von Schnellradwegen
- Grundsätzliche Erweiterung der Radverkehrswege sowie der Abstellmöglichkeiten (insbesondere in den Innenstadtbereichen)
- Ausweisung von Fahrradstraßen, Querungshilfen, Abbau von Hindernissen
- In manchen Kommunen: (Elektro-)Fahrräderverleih sowie auch Lastenradsharing vorhanden

Der Bereich des PKW und dabei vor allem des Individualverkehrs wurde in der Teilkonferenz nur in manchen Bereichen explizit bearbeitet.

- Parkleitsysteme in Städten (weniger Suchverkehr)
- Verschiedene CarSharing-Angebote (unterschiedlich je nach Kommune, tlw. Private Organisation)
- Verkehrsbeschränkungen wie Tempo 30 oder bauliche Gestaltung der Straßen
- Bestehendes Konzept der „Mitfahrbänke“

Lücken & Defizite

Ausgehend vom aktuellen Zustand der verschiedenen Mobilitätsbereiche wurden bestehende Lücken und Defizite diskutiert. Dabei wurden unterschiedliche Dimensionen der Mobilitätswende adressiert. Übergeordnete Themen waren beispielsweise die Emotionalisierung der öffentlichen Debatte in Bezug auf unterschiedliche Verkehrsmittel sowie auf kommunale Planungsstände. Daran anschließend wurde auch die Flächengerechtigkeit im Straßenraum diskutiert, wobei die Vormachtstellung des MIV weiterhin gegeben ist. Die bestehenden rechtlichen Rahmenbedingungen wie StVO und Parkraum VO unterstützen diese Bevorzugung des MIV/PKW's in der aktuellen Ausrichtung weiterhin. Bisher wird auch von politischen Entscheidungen, die diese Vormachtstellung in Frage stellen und eindämmen könnten, auf allen Ebenen weitgehend abgesehen. Eine immense Lücke lässt sich insbesondere in der Verknüpfung der Mobilitätswendebemühungen zwischen Städten und Landkreise identifizieren.

Abgesehen von den bereits beschriebenen übergeordneten Hemmnissen der Mobilitätswende, gibt es bei den einzelnen Verkehrsträgern ebenso Lücken. Im Bereich des Schienenverkehrs innerhalb Oberfrankens, aber auch über diese Grenzen hinweg, wurden zahlreiche Defizite formuliert. Das betrifft einerseits Thematiken wie Taktung und Fahrgastkapazitäten, aber auch technische Voraussetzungen wie die fehlende Elektrifizierung der Franken-Sachsen-Magistrale und grundsätzlich die notwendige Erneuerung der Technik des Schienenverkehrs. Hemmnisse sind:

- Lücken durch Abbau früher genutzter Bahnstrecken
- Verspätungen im Bahnverkehr
- Bürokratie im Schienenverkehr (auch in Zusammenarbeit mit der DB)
- Fehlender zweigleisiger Ausbau der Hauptstrecken für Regional- und Fernverkehr
- Bahnhofsinfrastruktur, auch hinsichtlich Aufenthaltsqualität (bspw. unterschiedliche Bahnsteighöhen)
- An bestehenden Bahnstrecken neue Haltepunkte nur schwer zu ermöglichen
- Fehlende Anzahl an Mehrzweckabteilen in Zügen (v.a. Fahrräder, Gepäck, Kinderwagen...)

Sowohl im Bereich des ÖPNV (insb. Busse) als auch im Radverkehr wurde festgestellt, dass landkreisübergreifende Konzepte vielfach fehlen und so die Schnittstellen und nahtlosen Übergänge wenig gegeben sind. Zudem wurden folgende Aspekte angemerkt:

- Tagesrandzeiten insb. Sonntags- und Feiertagsangebot sind wenig abgedeckt
- Geringe Attraktivität der Jobs im ÖPNV (insbesondere Busfahrer:innen), die aber entscheidend sind für eine Mobilitätswende
- In manchen Gebieten ausschließlicher Fokus auf Schüler:innenbeförderung
- Schlechte ÖPNV-Anbindung in ländliche Gebiete (Fränkische Schweiz)
- Fehlende Expressbuslinien über die Kommunen hinweg

- On Demand Buslösungen werden zu wenig genutzt

Am Beispiel von Fußgängerzonen wurde zudem das schwierige Miteinander zwischen Fußgänger:innen, Radverkehr und Lieferverkehr und anderen Nutzungen wie Außengastronomie, Handel, Feste und Veranstaltungen im öffentlichen Raum aufgezeigt. Im Bereich des Fußverkehrs fehlt es an grundlegenden Konzepten sowie durchgehender Wegenetze. Das betrifft insbesondere die ländlich geprägten Strukturen.

- Radwege sind nicht für Alltagsradler:innen ausgelegt
- Mangelnde Qualität der Radwege (Durchgängigkeit, Sicherheit)
- Konfliktpotenzial zwischen Fußgänger:innen und Radverkehr in Innenstädten
- Sharing-Angebote (Lastenräder, E-Bikes, Fahrräder) sind bisher wenig ausgebaut
- Fehlende Infrastruktur für Fahrräder (bspw. gute Fahrradabstellmöglichkeiten)

Abschließend lässt sich sagen, dass die Ressourcenausstattung der Mobilitätswende sowohl finanzieller als auch personeller Hinsicht die notwendige Schnelligkeit des Wandels erheblich einschränkt. Die Verschränkung zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln des Umweltverbunds im Hinblick auf multimodale Mobilitätsstationen braucht ein verstärktes Angebot in der Region.

Notwendige Rahmenbedingungen

Die Erfahrungen aus der Teilkonferenz zeigen, dass ein entscheidender Hebel für die Mobilitätswende ein funktionierendes Alternativsystem zum MIV ist. Die Umstellung der Nutzer:innen auf den Umweltverbund kann so leichter erfolgen und ist die notwendige Bedingung für eine Verringerung der Nutzung des MIVs. Der Weg dorthin ist allerdings herausfordernd und braucht zielgerichtete Rahmendbedingungen, die ein Alternativsystem aus dem Umweltverbund überhaupt erst ermöglichen. Auf einer übergeordneten Ebene braucht es zudem ein neues (Alltags-)Verständnis von ‚Verkehr‘. Aktuell wird darunter hauptsächlich eine ungehinderte und bequeme Nutzung des privaten motorisierten Individualverkehrs verstanden; andere Fortbewegungsmittel werden ausgeklammert. Das hat vor allem die Priorisierung des MIV zur Folge. Durch ein umfassenderes gesellschaftliches Verständnis von Mobilität würden sich Argumentationslinien leichter verändern lassen.

Der Bereich des ÖPNV zählt aktuell nicht zu den kommunalen Pflichtaufgaben und erlebt so oftmals eine niedrige Priorisierung einerseits im Haushalt als auch in der Umsetzungspraxis. In eine ähnliche Richtung geht die Forderung, dass ÖPNV und der Zugang dazu nicht mehr als wirtschaftliche Unternehmung, sondern als verpflichtend zu gewählende Daseinsvorsorge angesehen werden sollte und so Prioritäten in Kommunen verschoben werden könnten. Dabei ist es zudem entscheidend, dass kurze Projektförderungen (auch von Personalstellen) die Mobilitätswende nicht kontinuierlich tragen können, sondern eine langfristige und angemessene Dauerfinanzierung nötig ist. Eine wichtige Stellschraube im Bereich des ÖPNV ist auch die Verbesserung der Arbeitsbedingungen für Busfahrer:innen, da diese eine

Grundvoraussetzung für die Takterhöhung und den flächendeckenden Ausbau des ÖPNV darstellen. Durch eine Entprivilegierung des PKWs und Stellung auf die gleiche Stufe mit den anderen Verkehrsmitteln können Kosten eingespart werden, die in die bisher noch defizitären Bereiche des Umweltverbunds fließen können (z.B. für weiteren Straßenausbau). Die Ausweitung von einfachen und preisgünstigen Angeboten (wie das 49€-Ticket) erleichtern zudem den Bürger:innen den Umstieg. Auch auf politischer Seite braucht es Unterstützung der Mobilitätswende, insbesondere auch eine gewisse Robustheit bei möglichen Widerständen. Dafür müssen breite Bündnisse zwischen Akteuren auf allen Ebenen (Landtag, Kreistag, Regierung von Oberfranken) geschlossen werden.

Für die Anpassung der Rahmenbedingungen sind zudem vielfältige Kooperationen und Partnerschaften sinnvoll. Das betrifft einerseits den kommunalen Verwaltungsbereich, aber andererseits auch die Partnerschaften mit Wirtschaftsakteuren und deren Mobilitäts Herausforderungen.

Im kommunalen Bereich ist es hilfreich, wenn unter anderem bei Neuerschließung von Gebieten Mobilitätskonzepte (über den MIV und die zugehörige Stellplatzordnung) ein integraler Bestandteil des Planungsprozesses werden.

In der Teilkonferenz wurde das Instrument eines oberfränkischen Mobilitätsrates (Landkreis übergreifend) diskutiert: ein Mobilitätswenderat – Rat für eine zukunftsfähige Mobilität in Oberfranken bestehend aus zivilgesellschaftlichen Initiativen, den zuständigen staatlichen Stellen, Wirtschaftsverbänden und Politik mit dem Ziel der Beschleunigung einer klimagerechten und ressourcenschonenden Mobilitätswende. Zielsetzung wäre zudem die Demokratisierung der regionalen Verkehrspolitik sowie die Bündelung von Aktivitäten im Mobilitätsbereich. Ein oberfränkischer Mobilitätsrat zur Förderung einer zukunftsfähigen Mobilität würde helfen, Planungsprozesse transparenter zu machen sowie die Herausforderung der Verbindung der Aktivitäten zur Mobilitätswende zwischen den Kommunen entgegenkommen. Allerdings ist ein notwendiges Fachwissen im Mobilitätsbereich durchaus als hoch einzuschätzen, sodass Hürden für interessierte Einzelpersonen bestehen könnten. Es sollte zudem als Ergänzung zu den bestehenden Netzwerken und Austauschräumen bestehen und erfordert so durchaus einen hohen Koordinierungsbedarf.

Eine Ergänzung könnte die Einrichtung eines oberfränkischen Mobilitätsmanagements analog zur LENK (Landesagentur für Energie und Klimaschutz) sein. Mit der Landesagentur Mobilitätswende für zukunftsfähige Mobilität sollte eine Unterstützungsagentur aufgebaut werden, die die Kommunen dabei begleitet, die erforderlichen Maßnahmen zur Umstellung auf einen klimagerechten und ressourcenschonenden Verkehr umzusetzen. Ein Schwerpunkt sollte dabei auch auf die Veränderung des Mobilitätsverhaltens und von Mobilitätsmustern gelegt werden. Damit wäre eine kommunale Beratungsstruktur möglich, die den Kommunen das Detailwissen der Mobilitätswende zugänglich macht. Die Verknüpfung der unterschiedlichen Aktivitäten könnten ebenso unter diesem Dach passieren. Insbesondere in die Herausforderung der schwach besetzten kommunalen Stellen im Mobilitätsbereich könnte eine solche Agentur für zukunftsfähige Mobilität stoßen.

Zudem wurde der Aufbau eines Integriertes Mobilitätsmanagement Oberfranken als eine Dachorganisation für die Initiierung, Betreuung und Vernetzung kommunaler, betrieblicher, überbetrieblicher und interkommunaler Mobilitätsmanagements diskutiert; denkbar bspw. als Weiterentwicklung der Logistik-Agentur Oberfranken. Mobilitätsmanagement ist dabei als ein Instrument zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage im Personenverkehr zu verstehen. „Ziel ist es, den Verkehr umwelt- und sozialverträglicher sowie effizienter zu gestalten. Dabei sollen Maßnahmen aus den Bereichen Information, Kommunikation, Motivation, Koordination, Serviceangebote und auch Infrastruktureinrichtungen die Nutzung umweltverträglicher Verkehrsmittel fördern.“ (<https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/nachhaltige-mobilitaet/mobilitaetsmanagement#akteure>).

Mobilitätsmanagement beschreibt somit die zielorientierte Beeinflussung des individuellen Mobilitätsverhaltens. „Dazu gehört die Anwendung von Maßnahmen, die die Wahrnehmung und Bewertung der Verkehrsmöglichkeiten von Individuen oder Zielgruppen beeinflussen. Mobilitätsmanagement wirkt auf der Ebene der räumlichen Mobilität und ermöglicht dadurch die zielorientierte Gestaltung von Verkehr, noch bevor dieser entsteht. Mobilitätsmanagement stellt neben der Infrastrukturplanung und dem Verkehrsmanagement die dritte Dimension der modernen Verkehrsplanung dar.“ (Wikipedia)

Dieses Integrierte Mobilitätsmanagement Oberfranken könnte zudem als Ansprechpartner für Unternehmen fungieren und auch für diese Beratung hinsichtlich des jeweiligen Mobilitätsmanagements bieten. So können Bündnisse mit dem Bereich Wirtschaft sowohl hinsichtlich der Lösung von Mobilitätsproblemen als auch hinsichtlich der Herausforderung der Warenlogistik entstehen. Ein oberfränkisches Mobilitätsmanagement kann ebenso die Synchronisierung und Abstimmung zwischen den einzelnen Kommunen übernehmen und so die Attraktivität des Umweltverbundes erheblich steigern.

Zentrale Ergebnisse und Forderungen:

Die aktuellen Anstrengungen in der Verkehrs- und Mobilitätswende reichen noch bei weitem nicht aus, einen wirksamen Beitrag zu leisten. Folgende Maßnahmen und Empfehlungen wurden erarbeitet:

- Die Elektrifizierung und Ertüchtigung der Bahnstrecken in Oberfranken muss als Aufgabe mit höchster Priorität vorangetrieben werden
- ÖPNV als kommunale Pflichtaufgabe und Sicherstellung der notwendigen finanziellen und personellen Ausstattung für die Gestaltung der Mobilitätswende
- Etablierung eines ganzheitlichen Verständnisses für eine zukunftsfähige Mobilität
- Formulierung einer Mobilitätsgarantie: Gewährleistung der Mobilität als Daseinsvorsorge jenseits des individuellen Besitzes und der Nutzung eines PKW
- Förderung von Nutzen statt Besitzen in der individuellen Mobilität auch in ländlichen Räumen
- Verknüpfung der Nahverkehrsplanung zwischen den Kommunen insbesondere zwischen Landkreisen und Städten
- Einrichtung von kommunalen, interkommunalen, betrieblichen und überbetrieblichen Mobilitätsmanagements in Oberfranken zur Etablierung einer zukunftsfähigen Mobilitätskultur
- Einrichtung Oberfränkisches Mobilitätswende-Agentur: Agentur für zukunftsfähige Mobilität
- Etablierung eines oberfränkischen Mobilitätsrats für zukunftsfähige Mobilität
- AG Mobilität für RegioCOP 2024

Quellen:

BMDV (2023): Klimaschutzziele und Beschlüsse. URL: <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/Klimaschutz-im-Verkehr/klimaschutzziele-und-beschluesse.html> (27.11.2023).

Intraplan Consult GmbH (2010): Verkehrsprognose 2025 als Grundlage für den Gesamtverkehrsplan Bayern. Abschlussbericht. URL: https://www.stmb.bayern.de/assets/stmi/vum/handlungsfelder/iie_verkehrsprognose_2025.pdf (27.11.2023).

IÖW (2018): Mobilitätswende – Die deutsche Automobilindustrie im Umbruch. Werkbericht Nr. 8. URL: https://www.denkwerk-demokratie.de/wp-content/uploads/2018/02/DD_Werkbericht_8-fin.pdf (28.11.2023).

Mehr Demokratie e.V. (2020): Handbuch Klimaschutz. Wie Deutschland das 1,5-Grad-Ziel einhalten kann.

VDV (2021): Handlungsoffensiven für die Mobilitätswende. Nur mit einer Mobilitätswende sind die nationalen Klimaschutzziele im Verkehr zu erreichen! URL: <https://www.vdv.de/pos-pap-handlungsoffensiven-mobilitaetswende.pdf> (28.11.2023).

VDV (2023): Deutschland-Ticket: die größte Tarifrevolution im ÖPNV. URL: <https://www.vdv.de/deutschlandticket.aspx> (27.11.2023).

Wuppertal Institut (2017): Verkehrswende für Deutschland. Der Weg zu CO₂-freier Mobilität bis 2035. URL: https://wupperinst.org/fa/redaktion/downloads/projects/Mobilitaetsszenario_2035_Langfassung.pdf (27.11.2023).