

Teilkonferenz Mobilität

Oberfranken auf der Überholspur: Fahrplan für eine nachhaltige Mobilitätswende

Überblick

Notwendig für die Einhaltung des Pariser Klimaschutzabkommens in Deutschland ist eine weitgehende Dekarbonisierung des Personen- und Güterverkehrs bis 2035. Im Bundesklimaschutzgesetz wurde festgelegt, dass bis 2030 die Treibhausgasemissionen aus dem Sektor Verkehr im Vergleich zu 1990 um 48 Prozent reduziert werden müssen. Um dieses Ziel zu erreichen, ist eine umfassende Mobilitätswende im Sinne von **Vermeiden, Verlagern & Umstellen auf alternative Antriebe** notwendig.

Zentrale Empfehlungen & Forderungen

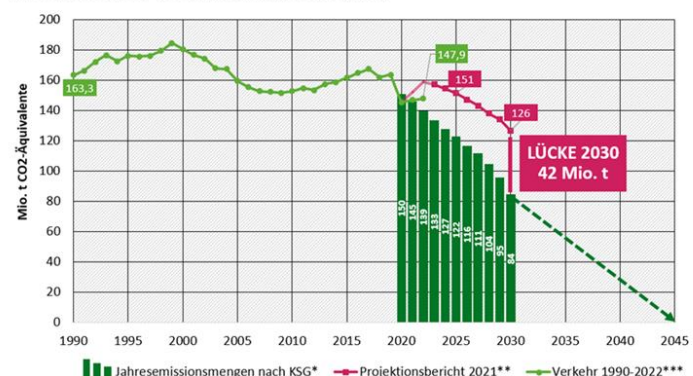
- ÖPNV als kommunale Pflichtaufgabe und Sicherstellung der notwendigen finanziellen und personellen Ausstattung für die Gestaltung der Mobilitätswende
- Elektrifizierung und Ertüchtigung der Bahnstrecken in Oberfranken
- Formulierung einer Mobilitätsgarantie: Gewährleistung der Mobilität als Daseinsvorsorge (insb. in ländlichen Räumen) jenseits des individuellen Besitzes und der Nutzung eines PKW
- Verknüpfung der Nahverkehrsplanung zwischen den Kommunen, insbesondere zwischen Landkreisen und Städten
- Aufbau von (inter-)kommunalen und (über-)betrieblichen Mobilitätsmanagements-Netzwerken in Oberfranken zur Etablierung einer zukunftsfähigen Mobilitätskultur
- Etablierung eines oberfränkischen Mobilitätsrats & einer oberfränkischen Mobilitätswende-Agentur für zukunftsfähige Mobilität
- Ausbau des ÖPNV Angebots in ländlichen Räumen
- Barrierefreiheit und Inklusion bei der Verkehrsplanung mitdenken

Kontext & Handlungsnotwendigkeit des Problems

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 motorisierte Individual-Verkehr (MIV) beansprucht in 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 beträgt der Anteil des Verkehrssektors an den nationalen Treibhausgasemissionen **19,4 %**. Der Anteil ist dabei im Vergleich zum Referenzjahr 1990 nicht gesunken, sondern weiter gestiegen. [UBA 2023]

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

Im Bundesklimaschutzgesetz wurde festgelegt, dass bis 2030 die Treibhausgasemissionen aus dem Sektor Verkehr im Vergleich zu 1990 um 48 Prozent 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 (UBA 2023). 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 Ambitionsücke im Sektor Verkehr. Folglich steht die Mobilitätswende vor einer enormen Herausforderung, wobei vorhandene Spielräume auf allen Ebenen genutzt werden müssen, insbesondere auf regionaler und kommunaler Ebene.

Aufbau & Inhalte der Teilkonferenz

Die Teilkonferenz Mobilität, welche am 01.12.2023 abgehalten wurde, untergliederte sich folgenderweise: Zuerst erfolgte in Kleingruppen mittels *Brainstormings* ein Zusammentragen von Erfahrungen bezüglich (1) des **Status quo**: Was gelingt bereits in der Region Oberfranken und (2) der **Lücken und Defizite**. Anschließend wurden im Plenum **Notwendige Rahmenbedingungen** identifiziert und diese als Empfehlungen und Maßnahmen formuliert.

Status quo		
ÖPNV	Radverkehr	MIV
<ul style="list-style-type: none"> • Einbettung der Region Oberfranken in das VGN-Verbundgebiet • z.T. Vereinfachung des Ticket-Tarifsystems (z.B. Egon als E-Ticket, Deutschlandticket) • Nutzung ehemaliger Schienentrassen für Schnellbusse • z.T. <i>On Demand Services</i> • Rufbus-Konzepte 	<ul style="list-style-type: none"> • aktueller Fokus tendenziell noch auf den Freizeit- und Tourismus-Radverkehr (v.a. außerhalb der städtischen Bereiche) • Entwicklung von Schnellradwegen • Ausweisung von Fahrradstraßen, Querungshilfen • in manchen Kommunen: (Elektro-)Fahrräderverleih sowie auch Lastenrad-<i>Sharing</i> vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> • Parkleitsysteme in Städten • verschiedene <i>CarSharing</i>-Angebote (unterschiedlich je nach Kommune, tlw. private Organisation) • Verkehrsbeschränkungen wie Tempo 30 oder bauliche Gestaltung der Straßen • bestehendes Konzept der „Mitfahrbänke“



Lücken & Defizite		
ÖPNV	Radverkehr	Schienerverkehr
<ul style="list-style-type: none"> • mangelhafte Abdeckung von Tagesrandzeiten insb. Sonntags- und Feiertagsangebot • geringe Attraktivität der Jobs im ÖPNV (insb. Busfahrer:innen) • in manchen Gebieten ausschließlicher Fokus auf Schüler:innenbeförderung • schlechte ÖPNV-Anbindung in ländliche/ Ausflugs-Gebiete (z.B. Fränkische Schweiz) • fehlende Expressbuslinien über die Kommunen hinweg • geringe Nutzung der <i>On Demand</i> Buslösungen 	<ul style="list-style-type: none"> • Radwege sind nicht für Alltagsradler:innen ausgelegt • mangelnde Qualität der Radwege (Durchgängigkeit, Sicherheit) • Konfliktpotenzial zwischen Fußgänger:innen und Radverkehr in Innenstädten • geringe <i>Sharing</i>-Angebote (Lastenräder, E-Bikes, Fahrräder) • fehlende Infrastruktur für Fahrräder (z.B. Fahrradabstellmöglichkeiten) 	<ul style="list-style-type: none"> • Lücken durch Abbau früher genutzter Bahnstrecken • Verspätungen im Bahnverkehr • fehlender zweigleisiger Ausbau der Hauptstrecken für Regional- und Fernverkehr • Bahnhofsinfrastruktur, insb. hinsichtlich Aufenthaltsqualität (z.B. unterschiedliche Bahnsteighöhen) • an bestehenden Bahnstrecken neue Haltepunkte nur schwer zu ermöglichen • fehlende Anzahl an Mehrzweckabteilen in Zügen (v.a. für Fahrräder, Gepäck, Kinderwägen, etc.)

Politische Empfehlungen & Maßnahmen

Die Erfahrungen aus der Teilkonferenz zeigen, dass ein entscheidender Hebel für die Mobilitätswende ein funktionierendes Alternativsystem zum MIV ist. Für eine Verringerung der Nutzung des MIVs sowie Umstieg der Nutzer:innen auf alternative, nachhaltige Fortbewegungsmittel braucht es zielgerichtete Rahmenbedingungen.

1) Priorisierung des ÖPNV als kommunale Pflichtaufgabe

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 gewährleistende 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 Taktterhöhung und den flächendeckenden Ausbau des ÖPNV darstellen.

2) Preisgünstiges ÖPNV-Angebot durch transsektorale Kooperationen schaffen

Die Ausweitung von einfachen und preisgünstigen Angeboten (wie beispielsweise das Deutschlandticket) erleichtern zudem den Bürger:innen den Umstieg vom MIV zum ÖPNV. Durch das 2023 eingeführte Deutschlandticket ist ein Anstieg der Fahrgastzahlen im ÖPNV zu verzeichnen, allerdings sollte das ÖPNV-Angebot auf die steigenden Fahrgastzahlen reagieren und Transportkapazitäten entsprechend angepasst werden.

Ebenso auf politischer Seite ist Unterstützung bei der Mobilitätswende notwendig, insbesondere 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, andererseits auch die Partnerschaften mit Wirtschaftsakteuren und deren Mobilitäts Herausforderungen.

3) Neue Instrumente schaffen und nutzen

(a) Oberfränkischer Mobilitätsrat

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, 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 das notwendige Fachwissen im Mobilitätsbereich als hoch einzuschätzen, sodass Hürden für interessierte Einzelpersonen bestehen könnten. Der Mobilitätsrat sollte zudem als Ergänzung zu den bestehenden Netzwerken und Austauschräumen bestehen und erfordert so durchaus einen hohen Koordinierungsbedarf.

(b) Oberfränkisches Mobilitätsmanagement

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, welche 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 Fachwissen der Mobilitätswende zugänglich macht. Die Verknüpfung der unterschiedlichen Aktivitäten könnten ebenso unter diesem Dach passieren.

4) Gesellschaftliches Umdenken bezüglich ‚Verkehr‘

Zudem ist auf der übergeordneten Ebene ein neues (Alltags-)Verständnis von ‚Verkehr‘ erforderlich. 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 MIVs zur Folge. Durch ein umfassenderes gesellschaftliches Verständnis von Mobilität würden sich Argumentationslinien leichter verändern lassen.

5) Elektrifizierung der Schienenstrecke (Oberfranken-Ost)

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. Vorteile sind zudem die Lückenschließung, um die Region in den leistungsfähigen Schienenverkehr einzubinden. Zusätzlich kann so eine stärkere Stabilität und Zuverlässigkeit im Schienennetz gewährleistet werden. Die bessere Wirtschaftlichkeit von Elektrozügen im Gegenzug zu Dieselzügen ist ebenso gegeben sowie die Vorteile durch leisere und schadstofffreie Züge.

6) Barrierefreie ÖPNV-Angebote in ländlichen Räumen schaffen

Die Zusammenarbeit an zukunftsfähigen Mobilitätsangeboten darf nicht an Stadtgrenzen enden, sondern muss über die kommunalen Grenzen hinweg gestaltet werden, insbesondere für ländliche Räume. 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.

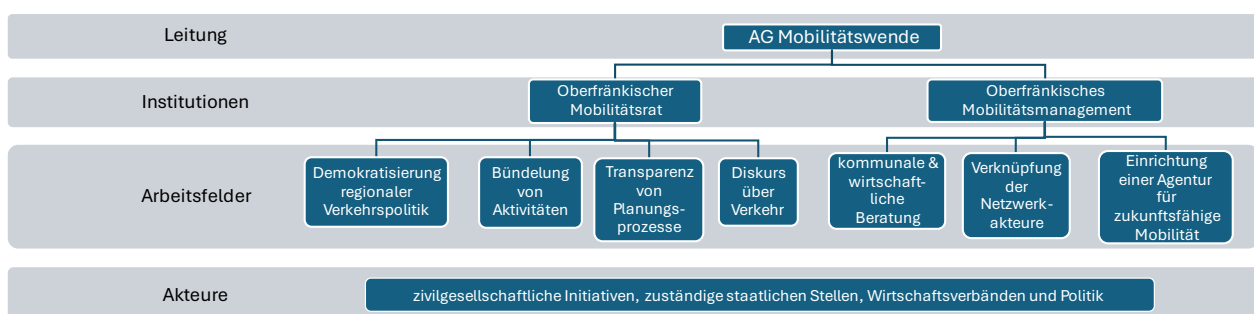
7) Mobilitäts- & Energiewende als Querschnittsthema betrachten

Insbesondere bei der Umstellung der Antriebe auf E-Mobilität von Fahrzeugen ist es notwendig, die Mobilitätswende als Querschnittsthema mitzudenken und den Ansatz der Sektorenkopplung zu integrieren. Sektorenkopplung bezeichnet Ansätze, bei denen die bisher getrennten Energiesektoren Strom, Wärme und Verkehr stärker miteinander vernetzt und zusammenhängend betrachtet werden. Grundlegender Wandel im Mobilitätsverhalten und die Förderung von Sektorenkopplung ist notwendig, um die Mobilitätswende in Verbindung mit der Energiewende effektiv voranzutreiben.

Ausblick RegioCOP 2024

In Anknüpfung an die Teilkonferenz 2023 ist die Gründung einer Arbeitsgruppe zur Mobilitätswende in Oberfranken angedacht, welche sich bereits vor der RegioCOP 2024 zusammenschließen und in kürzeren Tagungen bezüglich potenzieller Entwicklungspfade beraten soll. Ziel der AG Mobilitätswende soll die Etablierung neuer Instrumente sein, welche in der Mobilitäts- und Verkehrsplanung politisch mitwirken können. Idealerweise sollten sich zwei Institutionen in Oberfranken verankern:

- i. Der **oberfränkische Mobilitätsrat** setzt sich zum Ziel, jegliche die Region Oberfranken betreffenden Aktivitäten im Mobilitätsbereich zu bündeln, sowie die regionale Verkehrspolitik zu demokratisieren, d.h. zivilgesellschaftliche Initiativen, zuständige staatlichen Stellen sowie Wirtschaftsverbände und Politik in der Verkehrsplanung miteinander zu vernetzen und in Austausch zu bringen. Dadurch sollen Planungsprozesse transparenter und für Bürger:innen zugänglicher gemacht werden.
- ii. Das **oberfränkische Mobilitätsmanagement** soll als Unterstützungsagentur aufgebaut werden, welches die Kommunen bei der Umstellung auf einen klimagerechten und ressourcenschonenden Verkehr begleitet. Zudem ist der Aufbau eines integrierten Mobilitätsmanagements Oberfranken denkbar, welches als eine Dachorganisation für die Initiierung, Betreuung und Vernetzung (inter-)kommunaler und (über-)betrieblicher Mobilitätsmanagements fungiert, beispielsweise als Weiterentwicklung der Logistik-Agentur Oberfranken. Mobilitätsmanagement ist dabei als ein Instrument zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage im Personenverkehr zu verstehen.



Schema: Potenzielle Struktur der Arbeitsgruppe Mobilitätswende. [Eigene Abbildung]

Referenzen & relevante Literatur

1. BMDV (2023): Klimaschutzziele und Beschlüsse. URL: <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/Klimaschutz-im-Verkehr/klimaschutz-ziele-und-beschluesse.html> (27.11.2023).
2. Intraplan Consult GmbH (2010): Verkehrsprognose 2025 als Grundlage für den Gesamtverkehrsplan Bayern. Abschlussbericht. URL: https://www.stmb.bayern.de/assets/stmi/vum/handlungsfelder/ie_verkehrsprognose_2025.pdf (27.11.2023).
3. 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).
4. Mehr Demokratie e.V. (2020): Handbuch Klimaschutz. Wie Deutschland das 1,5-Grad-Ziel einhalten kann.
5. UBA (2024): Treibhausgas-Emissionen in Deutschland. URL: <https://www.umweltbundesamt.de/daten/klima/treibhausgas-emissionen-in-deutschland> (28.02.2024)
6. VDV (2021): Handlungsoffensiven für die Mobilitätswende. Nur mit einer Mobilitätswende sind die nationalen Klimaschutzziele im Verkehr zu erreichen! URL: <https://www.vdv.de/pospap-handlungsoffensiven-mobilitaetswende.pdf> (28.11.2023).
7. VDV (2023): Deutschland-Ticket: die größte Tarifrevolution im ÖPNV. URL: <https://www.vdv.de/deutschlandticket.aspx> (27.11.2023).
8. 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).

Kontakt

forum 1.5

E-Mail: stadtregion@uni-bayreuth.de

Telefon: +49 921 55-4695

Fax: 0921/55-4667

Adresse: Universität Bayreuth | Zapf Gebäude 4 | Raum: 4.2.24

AutorInnen: Lena Roth, Manfred Miosga, Paula Phan