Die NOTwendigkeit der Verkehrswende

Dr. Wiebke Zimmer

Stellvertretende Direktorin,
Agora Verkehrswende

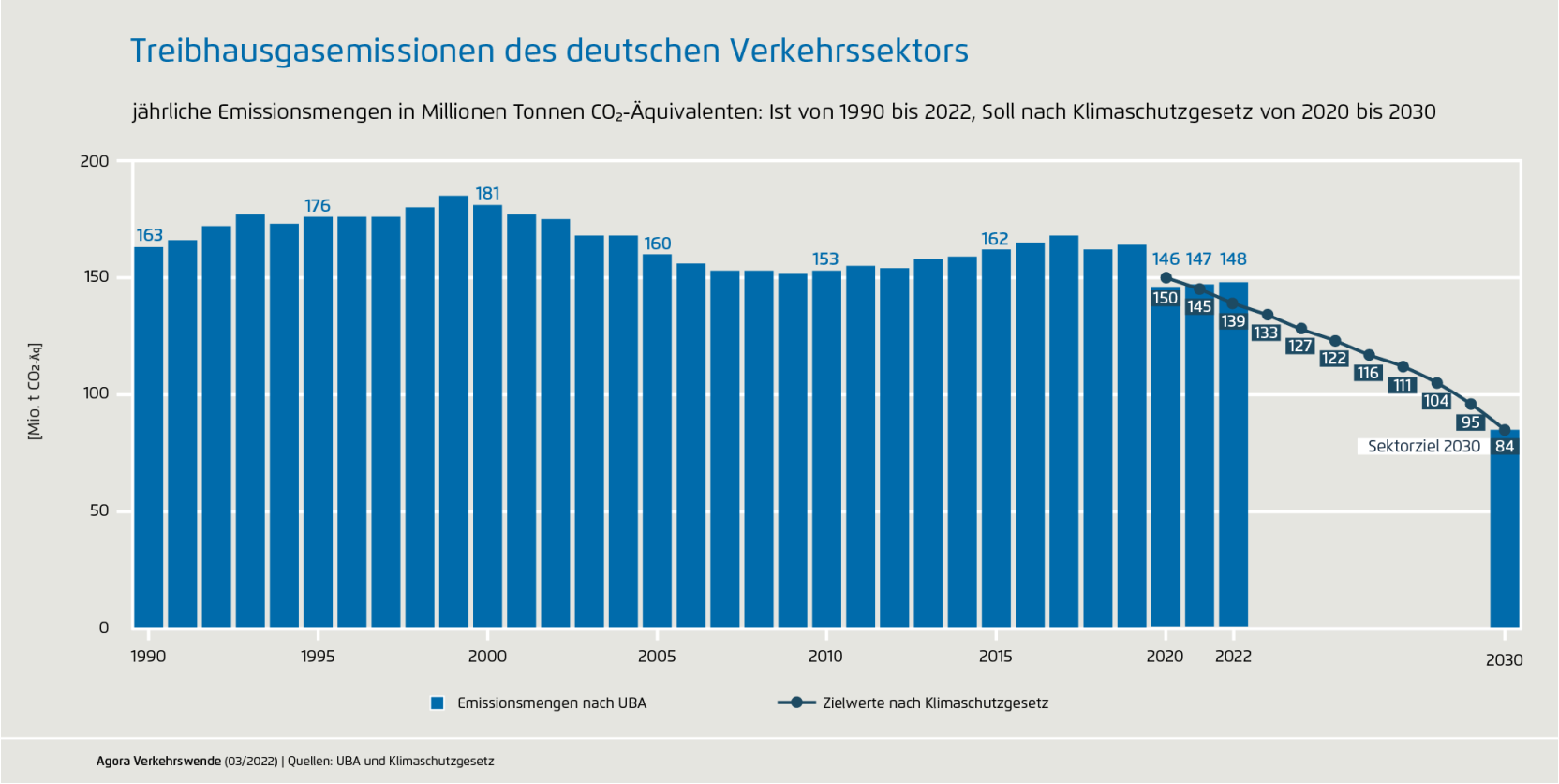
AGFS-Kongress 2023
Gemeinsam.Anders.Machen
25. Mai 2023

NOTwendigkeit der Verkehrswende: Klimawandel?

- 2022 lag das globale Mittel der bodennahen Lufttemperatur rund 1,2 °C über dem Mittelwert von 1850 bis 1900.
- Die letzten acht Jahre waren die weltweit wärmsten Jahre seit 1850

Quelle: https://www.zeit.de/wissen/umwelt/2019-12/klimawandel-globale-erwaermung-warming-stripes-wohnorte und https://www.bund-nrw.de/themen/klima-energie/hintergruende-und-publikationen/klimaschutz/klimawandel-in-nrw/

Deswegen gibt es ein Klimaschutzgesetz mit Sektorzielen u.a. im Verkehr - aber…



2021:

- **Ziel** des KSG um 2 Mio. t **verfehlt**
- **Sofortprogramm unambitioniert** und nicht KSG-konform
- sektorübergreifendes **Klimaschutzsofortprogramm ausstehend**

2022:

- **Ziel** des KSG um 9 Mio. t **verfehlt**

2023

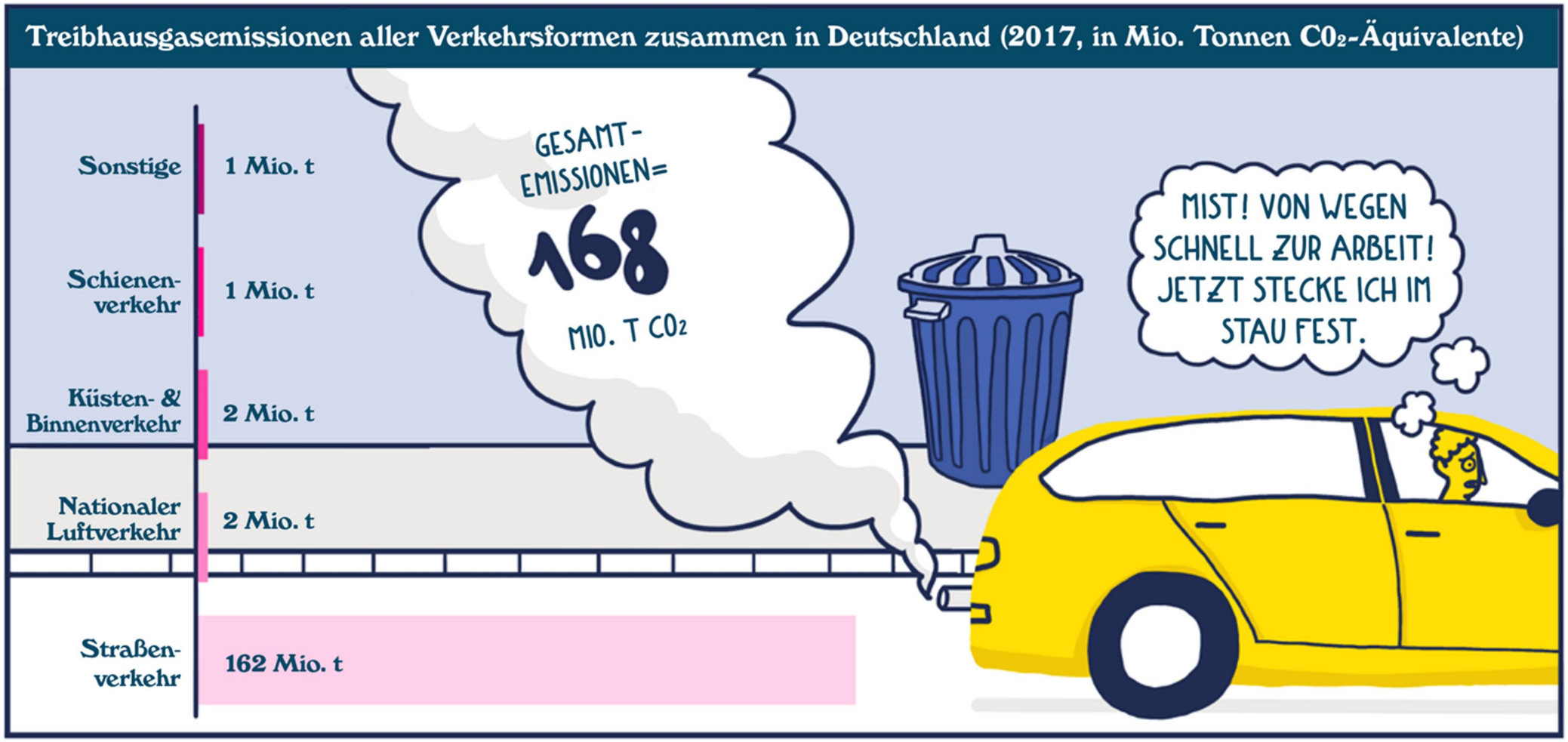
- Koalitionsausschluss stellt **Sektorziele in Frage**

2030:

- Nahezu **Halbierung der Emissionen notwendig**
- **Zeit drängt**, es wird immer schwieriger, die Klimaschutzziele zu erreichen.

Agora Verkehrswende (2023): Quellen UBA und KSG

Der Straßenverkehr sorgt für viel mehr Treibhausgase als alle anderen Verkehrsformen zusammen

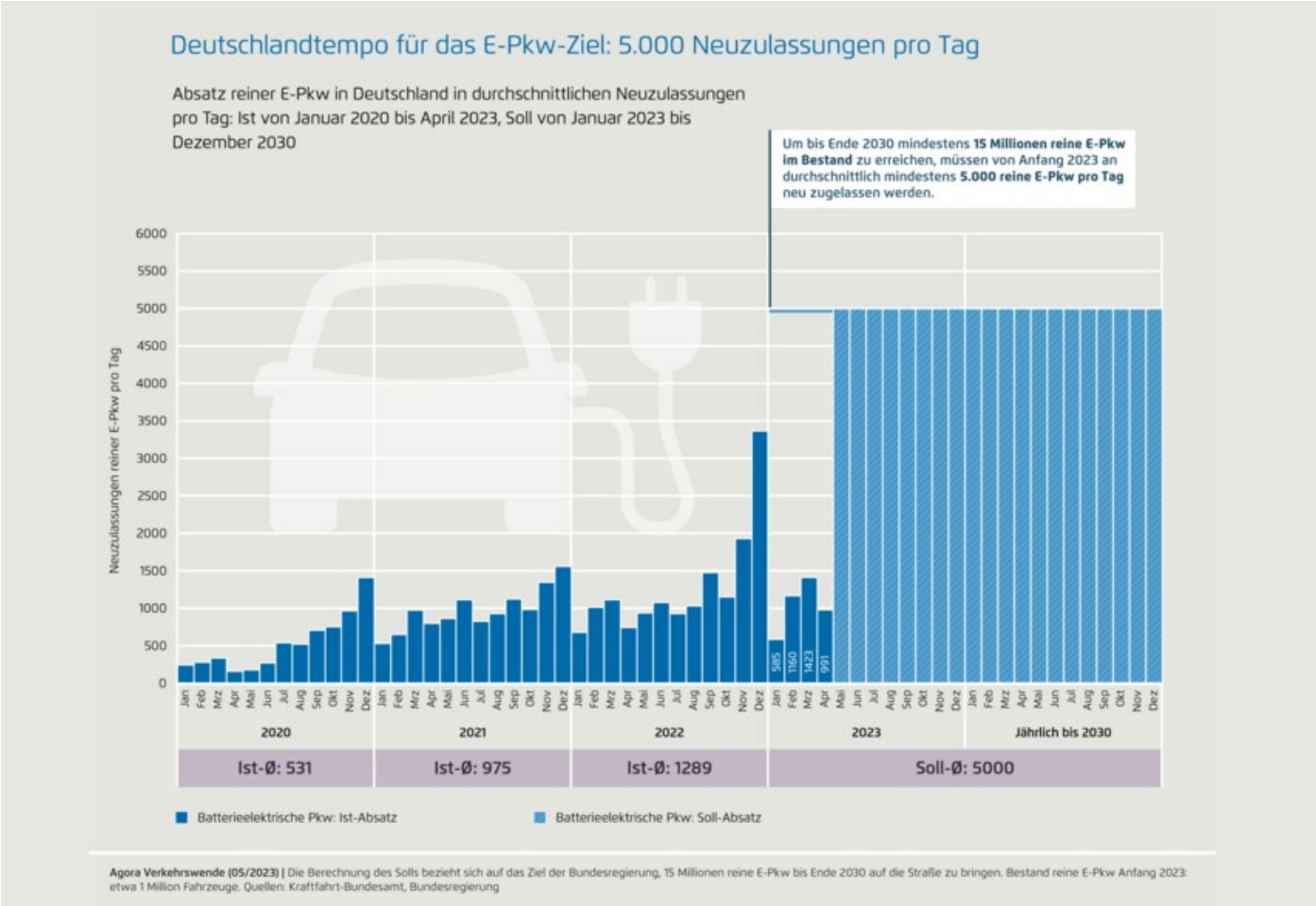


Quelle: Agora Verkehrswende (2019): Abgefahren! Infographische Novelle zur Verkehrswende.

15 Mio. E-Pkw bis 2030 auf den Straßen werden mit den derzeitigen Rahmenbedingungen nicht erreicht

Agora Verkehrswende

Anteil BEV und PHEV am Pkw-Absatz in Deutschland seit 2019



→ Neuzulassungen 2019: 3% E-Pkw
→ Neuzulassungen 2020: 13,5% E-Pkw
→ Neuzulassungen 2021: 26% E-Pkw
→ Neuzulassungen 2022: 31% E-Pkw

→ Hohe Dynamik, aber ist es ein Selbstläufer

Agora Verkehrswende, Eigene Darstellung, Daten KBA.

NOTwendigkeit der Verkehrswende: Lebenswerte Städte?

Quelle: Wolfgang Aichinger / Agora Verkehrswende

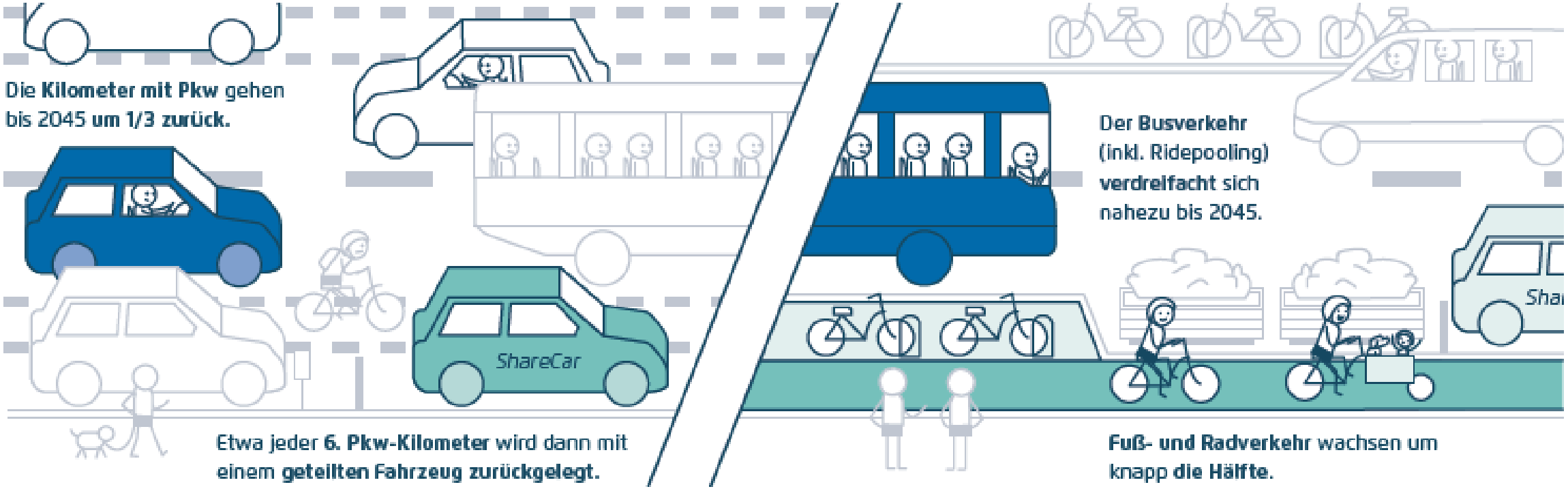
„Justitia Urbana“ - In vielen Städten herrscht Ungleichheit.

Quelle: Twitter/@fabiantodorovic

Mobilitätswende: Ein Zielbild

Wie sich der Verkehr im Szenario *Klimaneutrales Deutschland 2045* ändert

Heute dominiert das Auto in Deutschland – künftig ist Mobilität vielfältiger.



Prognos, Öko-Institut, Wuppertal-Institut (2020): Klimaneutrales Deutschland. Studie im Auftrag von Agora Energiewende, Agora Verkehrswende und Stiftung Klimaneutralität

Die Verkehrswende in den Kommunen gelingt mit einem Gesamtkonzept: Viele Baustein sind nötig.

Der Status-Quo ist für viele nicht mehr tragbar.

- → Alternativen zum Auto schaffen (ÖV, Rad/Fußverkehr)
- → Öffentliche Räume zurück gewinnen
- → Preise an die politischen Ziele anpassen
- → E-Mobilität voranbringen
- → Neue Mobilität unterstützen
- → Regionale Verflechtungen / Siedlungsentwicklung

Quelle: Agora Verkehrswende (2019): Abgefahren! Infographische Novelle zur Verkehrswende.

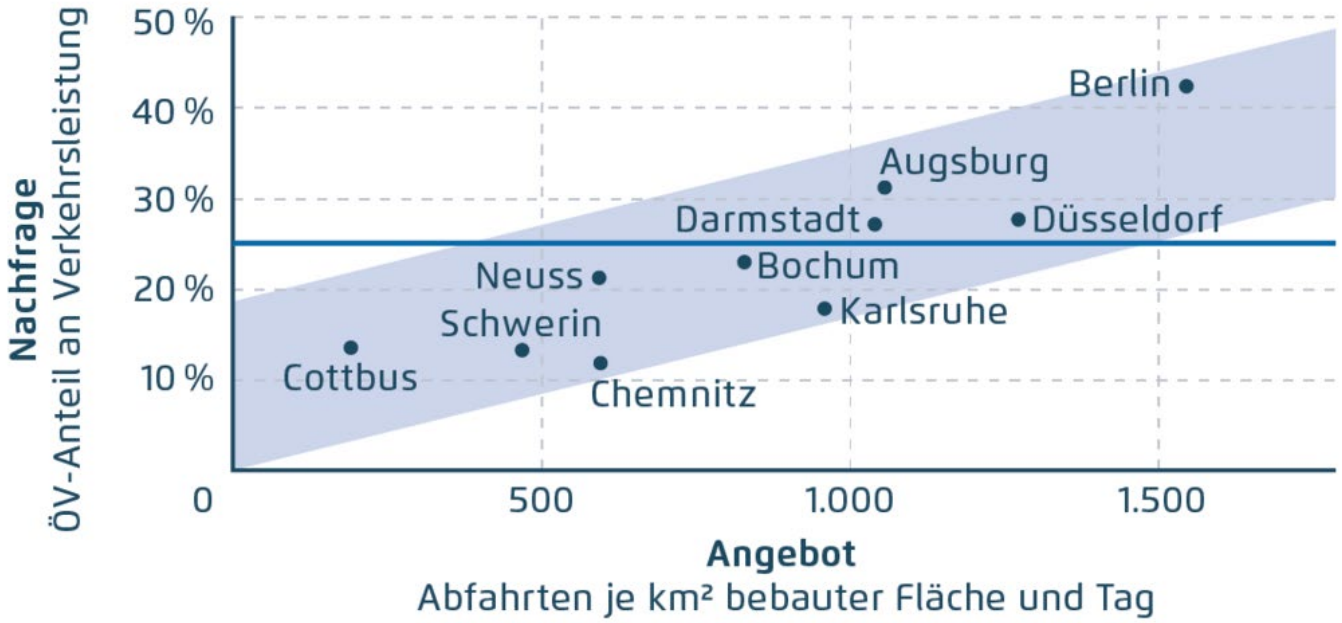
Die Verkehrswende in den Kommunen gelingt mit einem Gesamtkonzept: Viele Baustein sind nötig.

Der Status-Quo ist für viele nicht mehr tragbar.

- → **Alternativen zum Auto schaffen (ÖV, Rad/Fußverkehr)**
- → **Preise an die politischen Ziele anpassen**
- → **Öffentliche Räume zurück gewinnen**
- → E-Mobilität voranbringen
- → Neue Mobilität unterstützen
- → Regionale Verflechtungen / Siedlungsentwicklung

Quelle: Agora Verkehrswende (2019): Abgefahren! Infographische Novelle zur Verkehrswende.

Angebot ÖPNV: Wo der ÖPNV dicht getaktet ist, werden Busse und Bahnen häufiger genutzt.



In **Städten mit mehr als ¼ ÖV am Modal Split an der Verkehrsleistung**:

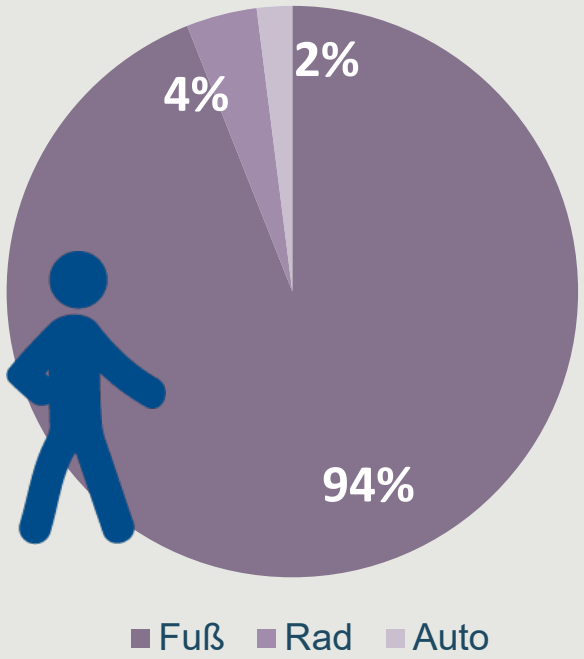
- Busse und Bahnen fahren mindestens im **10-Minuten-Takt.**
- Das entspricht mindestens 900 Fahrten pro km² und Tag.

Quelle: Agora Verkehrswende (2022): Mut zur lebenswerten Stadt

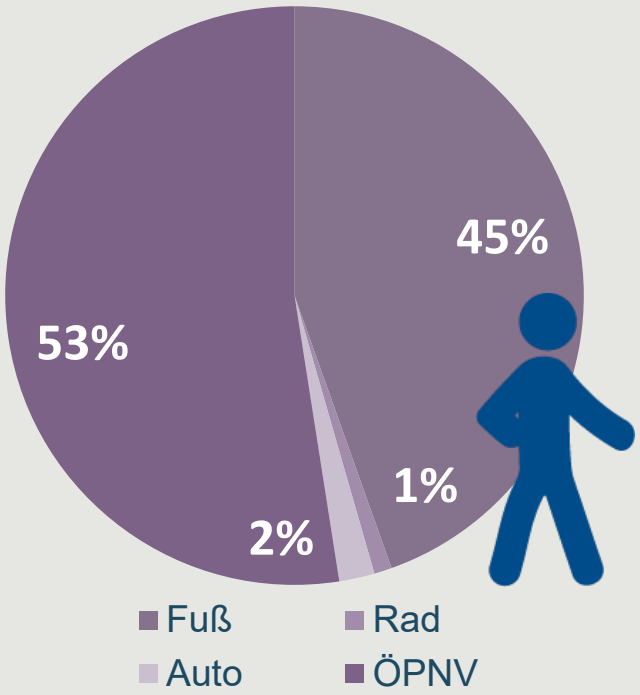
Angebot Fußverkehr: Ist u.a. wesentliche Voraussetzung für attraktiven und nachgefragten ÖPNV

Agora Verkehrswende

Modal Split auf dem Weg zum ÖPNV



Zeit-Anteil der Etappen an der Gesamtdauer der ÖPNV-Wege



Quelle: Werner Brög (2014)

Fußverkehr ist wesentliche Voraussetzung für attraktiven und nachgefragten ÖPNV

Akzeptable Fußwegelänge = Einzugsbereich des ÖPNV wächst bei guten Bedingungen

+ 70 %

Positive Einflussgrößen

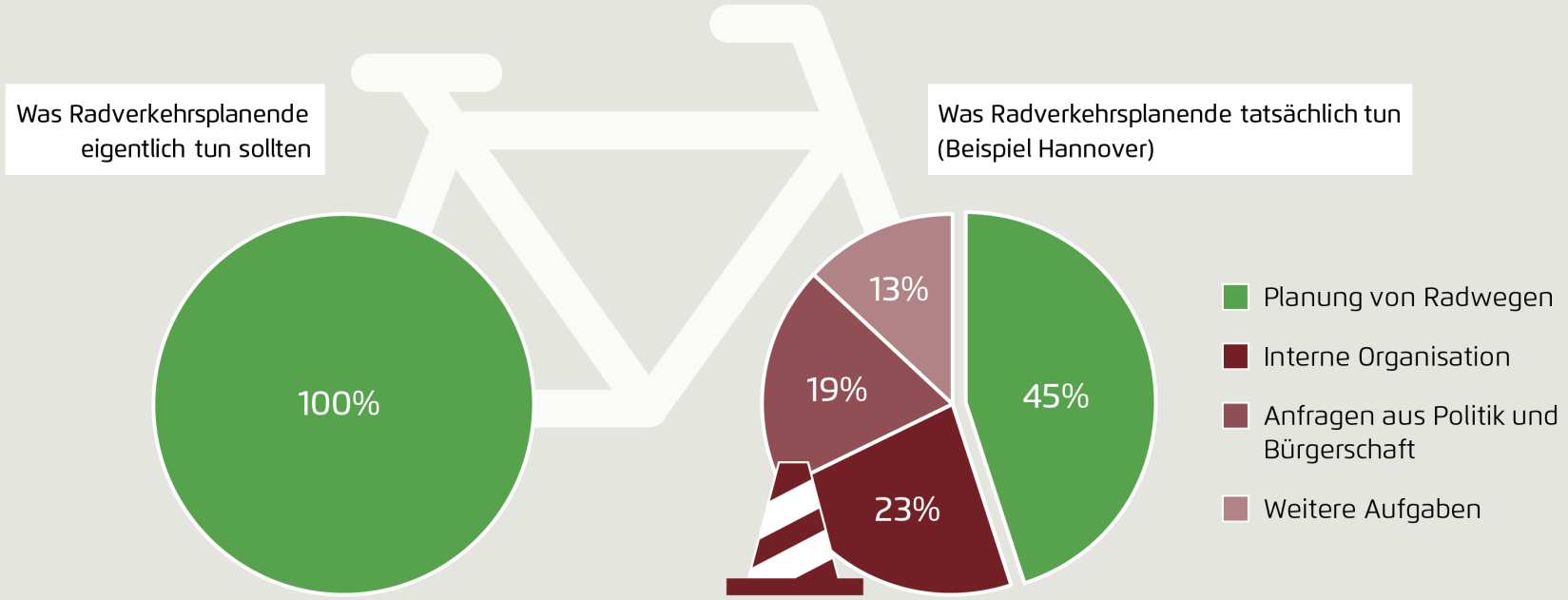
→ Abwechslungsreiche Straßenräume
→ Handel, Dienstleistungen, Gastronomie ... auf dem Weg
→ Geringe Wartezeiten an Ampeln
→ Direkte Wege an Kreuzungen
→ Dichtes Netz an Fußwegen, Abkürzungen
→ …

Quelle: Helge Hillnhütter (2023)

Angebot Radinfrastruktur: Beschleunigte Umsetzung

Warum dauert es so lange, bis ein Radweg entsteht?

Ein Grund: Planungskapazitäten werden für andere Aufgaben genutzt



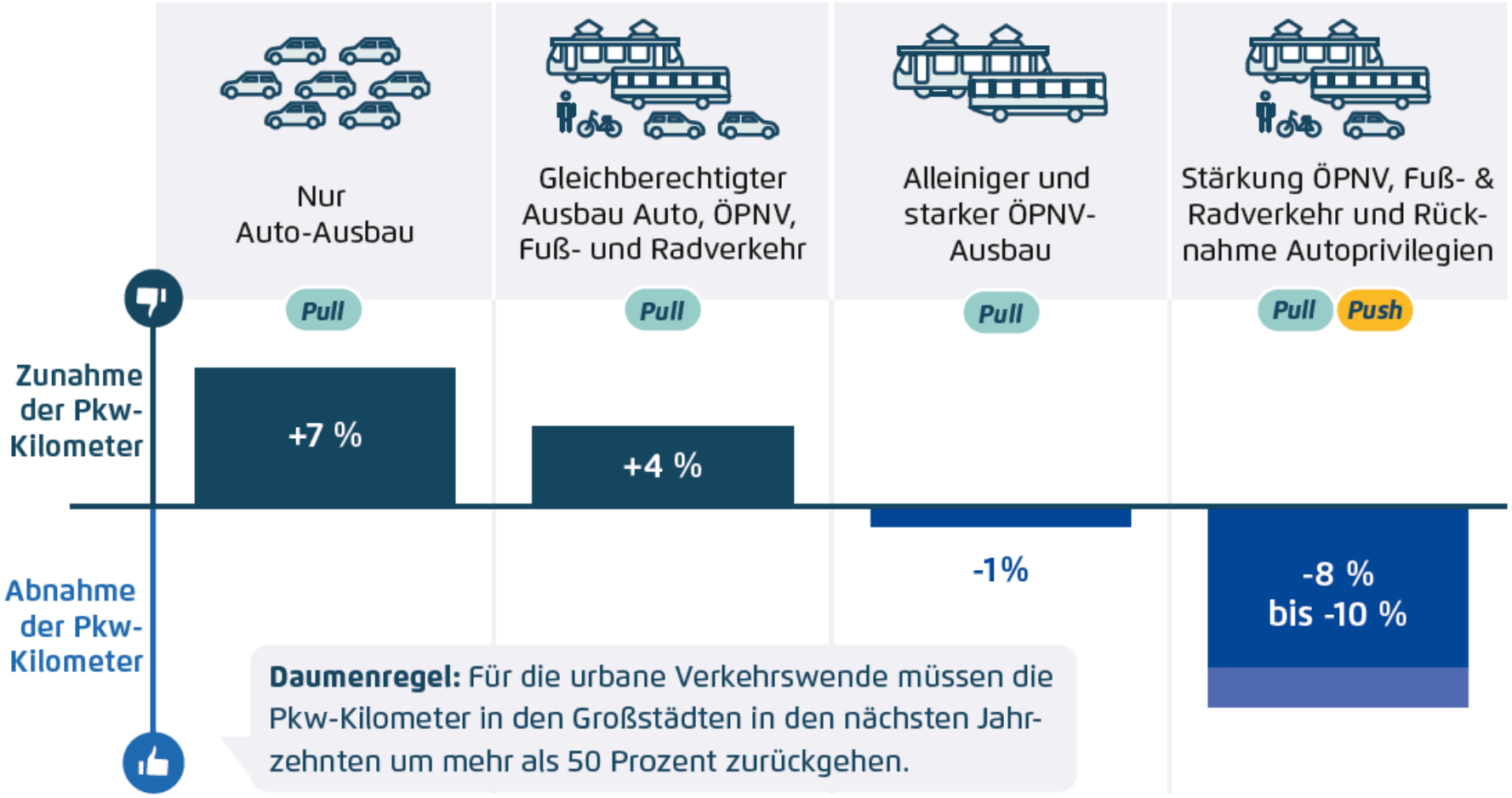
Agora Verkehrswende (04/2023) | Erstellt durch das Deutsche Institut für Urbanistik, auf Grundlage von Daten der Landeshauptstadt Hannover

Angebot an Alternativen zum Pkw allein reicht nicht aus.

Quelle: Agora Verkehrswende (2019): Abgefahren! Infographische Novelle zur Verkehrswende.

Nur wenn auch Push-Maßnahmen eingesetzt werden, gelingt es, Autoverkehr zu reduzieren.

Berechnungen im intergrierten Verkehrsmodell der Stadt Dresden.



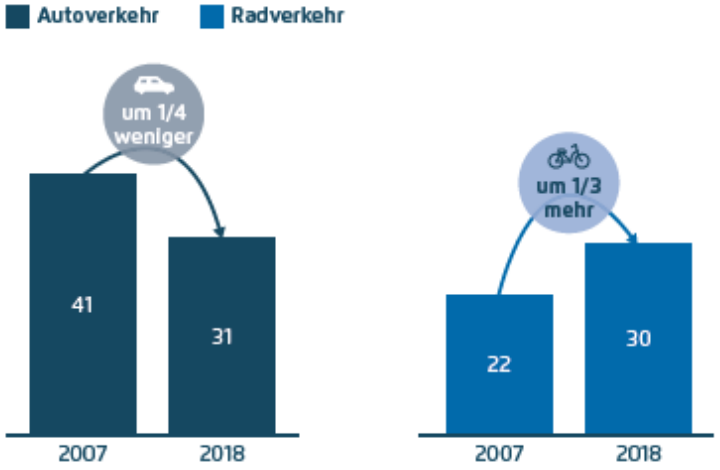
Quelle: Agora Verkehrswende (2022): Mut zur lebenswerten Stadt

Beispiel Konstanz

Immer mehr Autoverkehr? Das ist kein Naturgesetz

Konstanz hat in kurzer Zeit viel erreicht: Innerhalb von nur zehn Jahren ging der Anteil des Autos (inkl. Pendlerverkehr) um ein Viertel zurück, der Anteil des Radverkehrs wuchs hingegen um ein Drittel.

Anteile von Rad- und Autoverkehr am Gesamtverkehrsaufkommen in Konstanz (2007–2018, inkl. Pendlerverkehr, in Prozent)



Kombination von Push- und Pull-Maßnahmen führt zum Erfolg

Der schnelle Wandel in Konstanz basiert auf einer Politik, die Autoprivilegien abbaut und zugleich neue Angebote schafft:

Pull

- ☑ Ausbau der Radwege
- ☑ Busse im 15-Minutentakt bis an den Stadtrand
- ☑ Kombi-Ticket Parken + Bus für 5 Euro
- ☑ Sharing-System mit 150 Stadträdern und 70 Lastenrädern

Push

- ☑ *Parkraummanagement im Zentrum und in angrenzenden Wohngebieten*
- ☑ *Konsequentes Abschleppen von falsch geparkten Fahrzeugen*
- ☑ *Verkehrsberuhigte Altstadt*
- ☑ *Parkgebühren auch an Freizeitarealen*

Aus: Agora Verkehrswende (2022): Mut zur lebenswerten Stadt

Preise an die politischen Ziele anpassen: Verhaltensoptionen gestalten

Parkgebühren pro Stunde und für Bewohnerparkausweise müssen Verhaltensimpulse auslösen

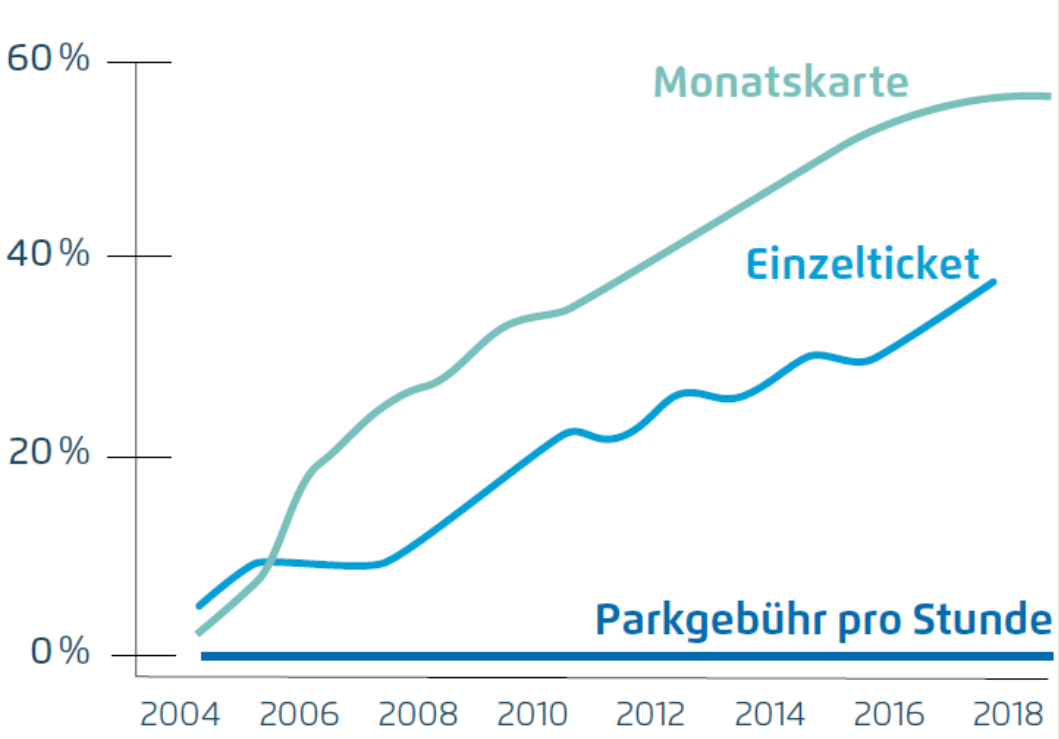
Neuer Gebührenrahmen für das Anwohnerparken:
Seit 2020 können Landesregierungen und Kommunen die Gebühren für das Bewohnerparken neu regeln.

Bsp. Kölner Beschlussvorlage:
Ab 2024 330 bis 390 Euro/Jahr, Sozialtarife (Sozialleistungen, Schwerbehindertenausweis) 90 bis 120 Euro, Fahrzeuge länger als 5,6 Meter kein Ausweis

Quelle: Eigene Darstellung, Tagesspiegel Background vom 12.5.2023

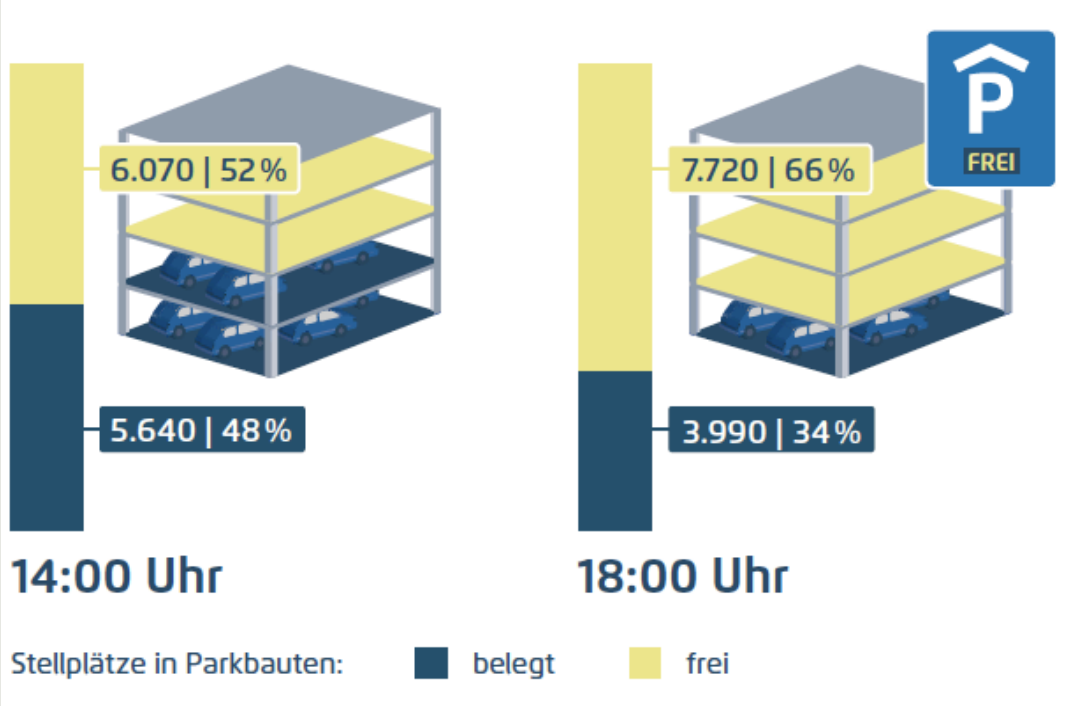
Preise an die politischen Ziele anpassen: Verhaltensoptionen gestalten

Parkgebühren müssen Verhaltensimpulse auslösen



Quelle: Deutsches Institut für Urbanistik / Agora Verkehrswende

Leere Parkhäuser, volle Straßen?



Quelle: Stadt Stuttgart / Planersocietät / Agora Verkehrswende

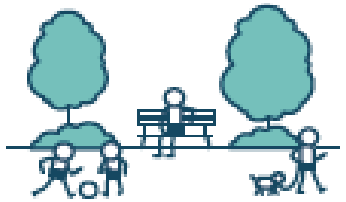
Öffentliche Räume zurück gewinnen

Was kann man alles mit einem Parkplatz machen?

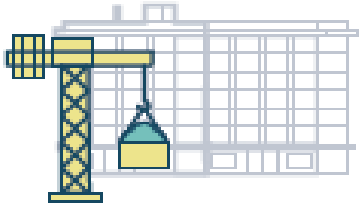
Push Pull

2019 hat die Stadt Amsterdam über 1.100 Parkplätze für andere Zwecke umgenutzt:

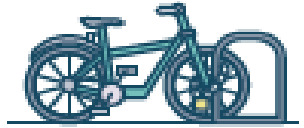
Gehwege, Flächen für Aufenthalt und Spiel **(42 %)**



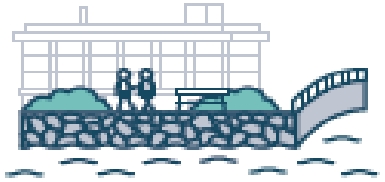
Flächen für den Wohnungsbau **(17 %)**



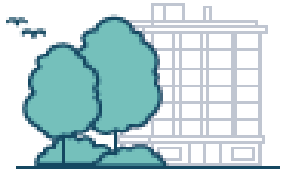
Abstellmöglichkeiten für Fahrräder **(11 %)**



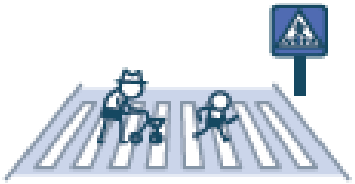
Uferbefestigungen und Brücken **(8 %)**



Bäume und Begrünung **(6 %)**



Querungsstellen **(4 %)**



Aus: Agora Verkehrswende (2022): Mut zur lebenswerten Stadt

Gemeinsam.Anders.Machen

Agora Verkehrswende

Gemeinsam voneinander lernen

Jede Kommune steht vor anderen Voraussetzungen und Rahmenbedingungen.

Das wichtigste: Machen!

Beispiel Kiezblocks

„Ottensen macht Platz“ Hamburg

Positive Effekte durch Kiezblocks

Mehr Frequenz für Handel und Gastronomie

In Hamburg-Ottensen besuchte durch die Verkehrsberuhigung jede:r Vierte häufiger die Läden und die Gastronomie im Viertel.

Mehr Sicherheit

Im Londoner Bezirk Waltham Forest führten weniger Durchgangsverkehr und bessere Radwege zu zwei Drittel weniger Unfällen.

Weniger Autoverkehr

In Barcelona ging der Autoverkehr in einem Superblock um 40 Prozent zurück. Der Radverkehr ist um 30 Prozent gestiegen und der Fußverkehr um 10 Prozent.

Neue Begegnungsorte

Im Kern eines Kiezblocks können neue Treffpunkte für die Nachbarschaft entstehen – zum Beispiel durch eine Mini-Fußgängerzone.

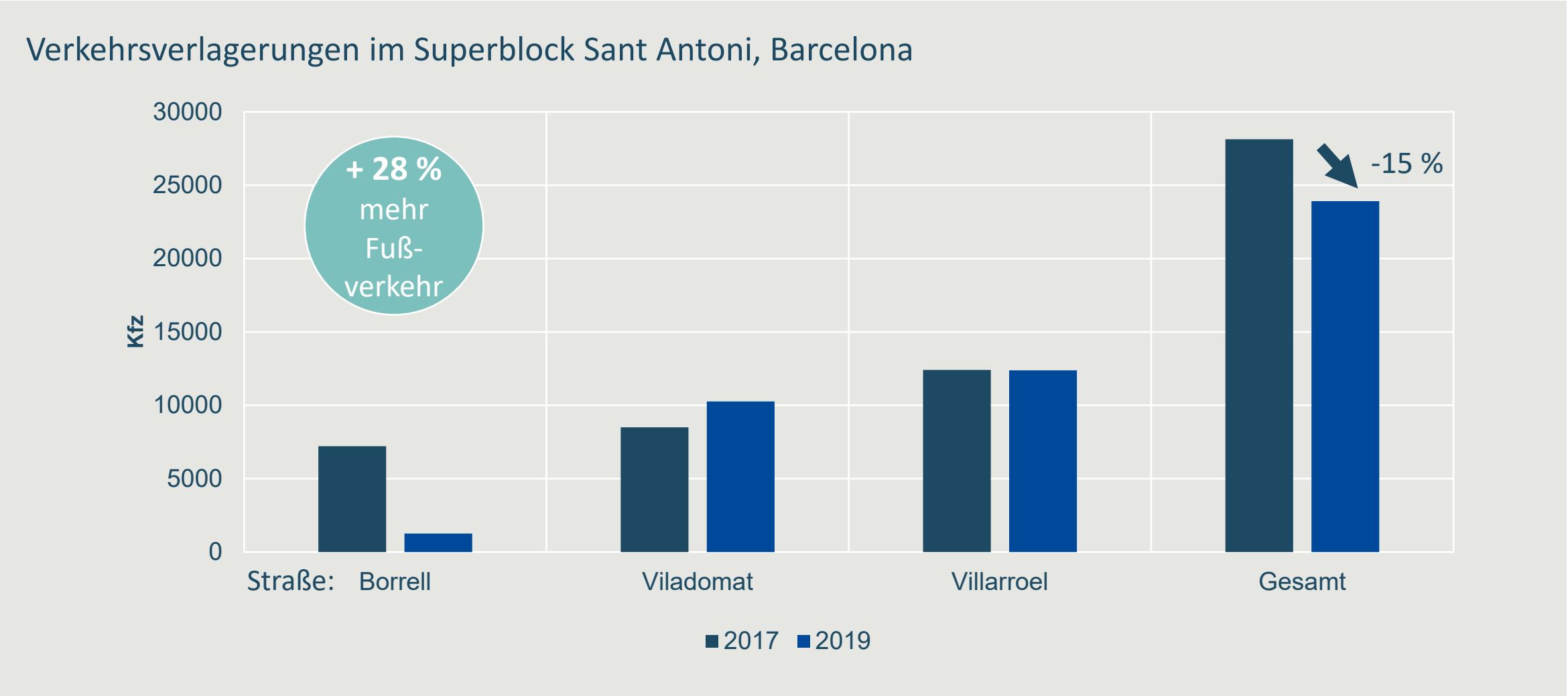
Mehr Grün, bessere Luft

Neue Bäume und Beete bringen mehr Grün und bessere Luft in den Kiez. Das Mikro-Klima wird besser, bei Starkregen kann mehr Wasser versickern.

Schnelle Wirkungen

In Gent wurden die Radverkehrsziele für 2030 durch das Umleiten des Durchgangsverkehrs schon 2018 erreicht. Zwölf Jahre früher als geplant.

Beispiel Superblocks Barcelona



Quelle: Deutsches Institut für Urbanistik / Stadt Barcelona

Beispiel Verkehrsberuhigung Leuven

Agora Verkehrswende

Veränderungen in der Innenstadt (2016 – 2019)

- 19 %

+ 44 %

Quelle: Stadt Leuven, Bild: Wikimedia

Ohne Push- & Pull-Maßnahmen wird es nicht gehen!

Quelle: Agora Verkehrswende (2019): Abgefahren! Infographische Novelle zur Verkehrswende.

Kommunikation als Herausforderung:
Es geht um eine langfristige Änderung von Wertvorstellungen

Was ist normal? Was wird akzeptiert? Was ist vorstellbar?

Welche Geschichte wollen wir erzählen?

Emotionale Themen …

→ Wem „gehört“ der öffentliche Raum?

→ Veränderung als Verlust?

→ Alte Privilegien/Ungleichheiten zurück nehmen?

Chancen für die Kommunikation …

→ Jede:r ist betroffen!

→ Viele Menschen setzen sich aktiv für Veränderung ein.

→ Erfahrungen erzeugen neue Vorstellungen und Routinen

→ Die Mobilitätswende ist für ALLE da – es geht darum, Verkehr für alle ökologischer und sozialer zu gestalten

Quelle: Agora Verkehrswende

Aus der Arbeit von Agora Verkehrswende

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

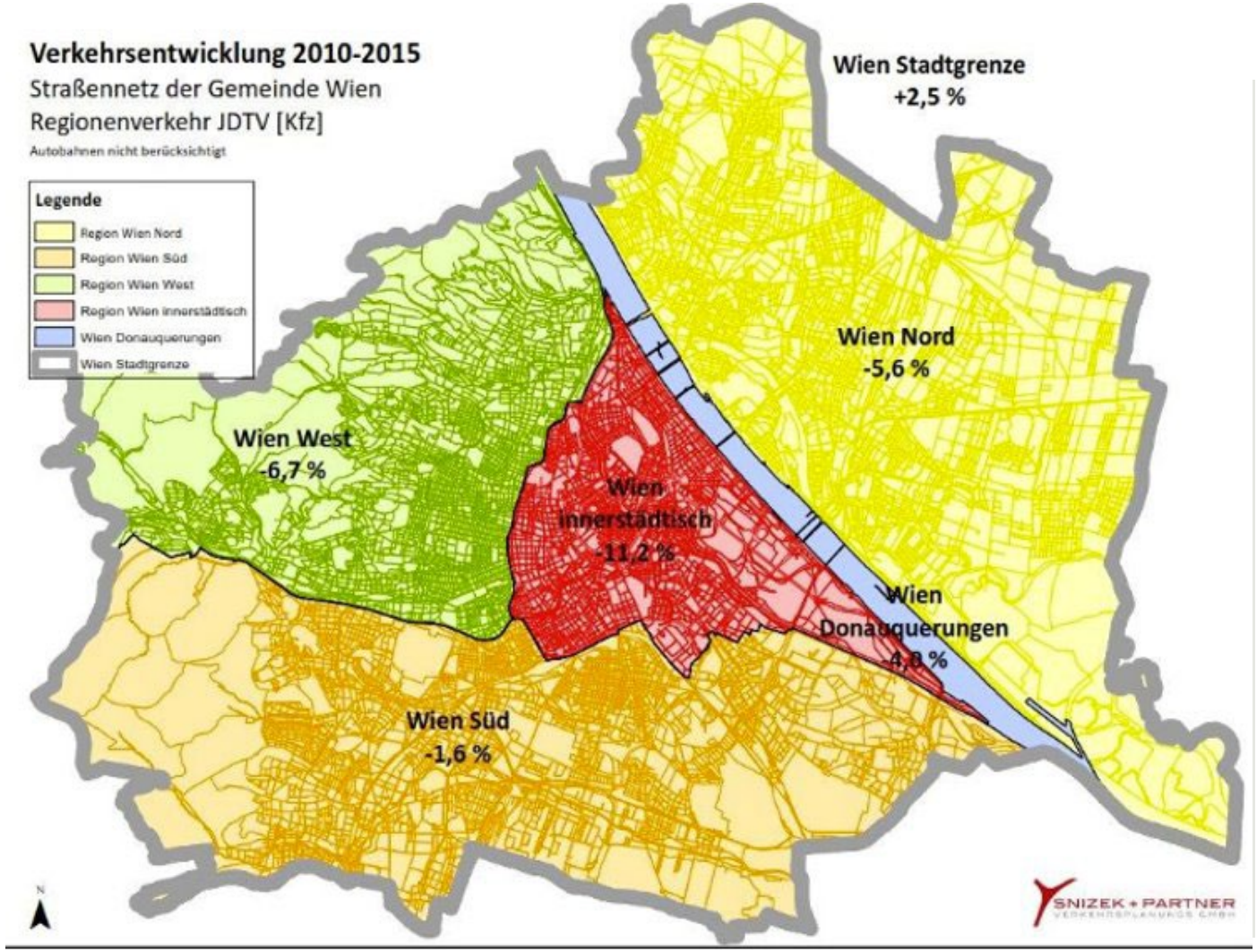
Haben Sie Anregungen oder Fragen? Dann melden Sie sich gern bei uns.

Dr. Wiebke Zimmer:
wiebke.zimmer@agora-verkehrswende.de

Anna-Louisa-Karsch-Straße 2
10178 Berlin
E info@agora-verkehrswende.de
T +49 (0) 30 7001435 – 000
F +49 (0) 30 7001435 – 129
I www.agora-verkehrswende.de (Twitter: @AgoraVerkehr)

Agora Verkehrswende ist eine gemeinsame Initiative von Stiftung Mercator und European Climate Foundation.

Beispiel Wien



Push:

→ Ausdehnung Parkraumbewirtschaftung (auf mittlerweile 100 Prozent)

→ Einbahnsystem gegen Durchgangsverkehre

→ Begegnungszonen, Fußgängerzonen

Pull:

→ ÖV-Ausbau, günstige Jahreskarte

→ Re-Investition der Parkgebühren in ÖPNV

→ Radverkehrsförderung

Quelle: Stadt Wien