Forum 4: Nachhaltige Mobilität

Moderation: Monika Burkard, Bereichsleiterin Neue Mobilität, NVBW – Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg

21.05.2021

Auf einen Blick

14 Uhr	*Klaus Amler, i. A. der Baden-Württemberg Stiftung*
	Simone Fedderke, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
	Tilman Bracher, Deutsches Institut für Urbanistik
ca. 15 Uhr	*Martin Reis, Energieinstitut Vorarlberg und Barbara Manhart, Landesregierung Vorarlberg*
	Mirco Sarcoli, Stadt Tübingen
	Stephan Fischer, Stadt Konstanz
ca. 16 Uhr	*Sebastian Rihm, Donaubüro Ulm/Neu-Ulm*
	Christina Berger, Regierungspräsidium Karlsruhe

STUDIE

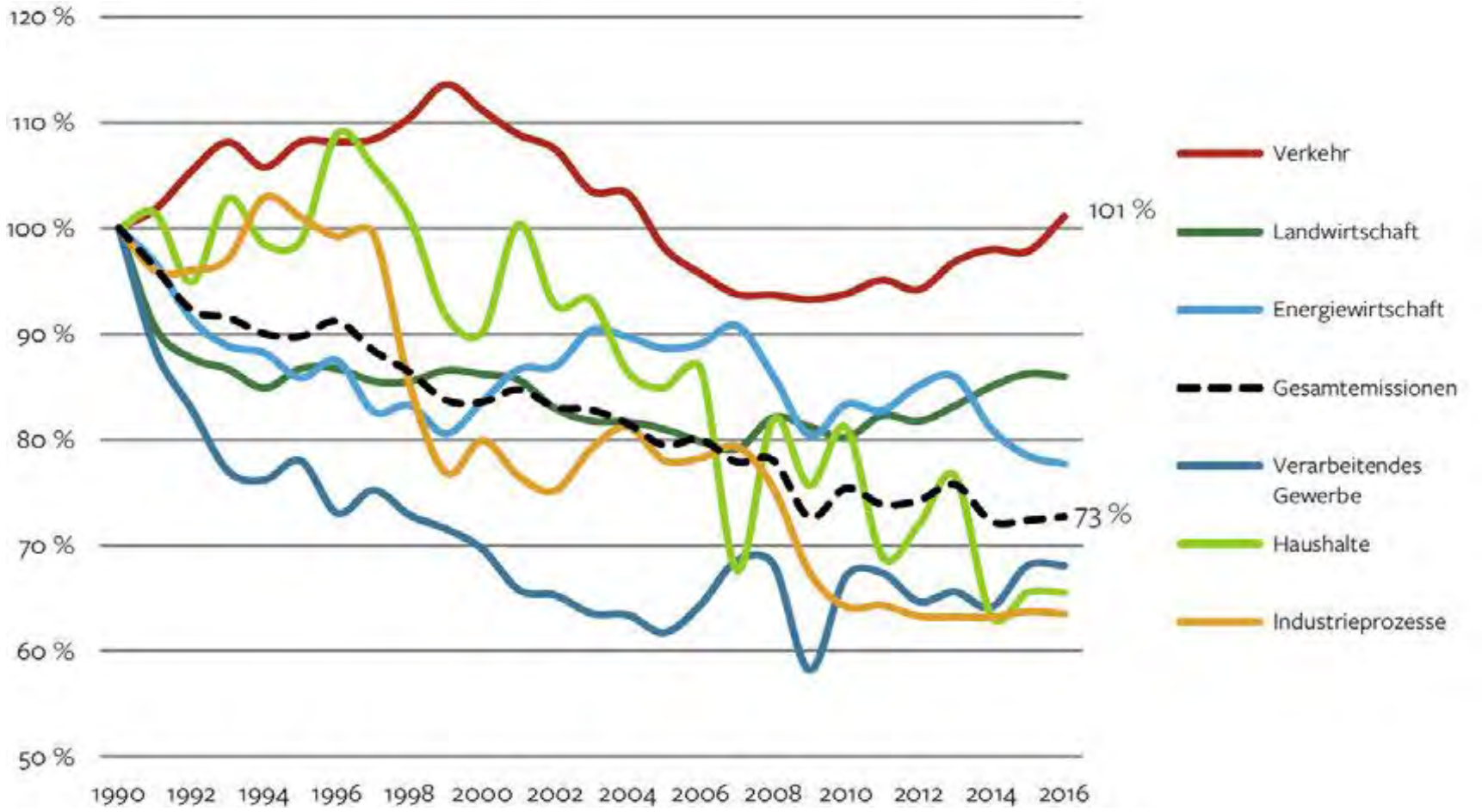
MOBILES BADEN-WÜRTTEMBERG

21. MAI 2021, ULM
KEA KOMMUNALER KLIMAKONGRESS
KLAUS AMLER, PROJEKTTRÄGER

Baden-Württemberg Stiftung
WIR STIFTEN ZUKUNFT

DER VERKEHRSSEKTOR ALS GRÖSSTE KLIMAPOLITISCHE HERAUSFORDERUNG

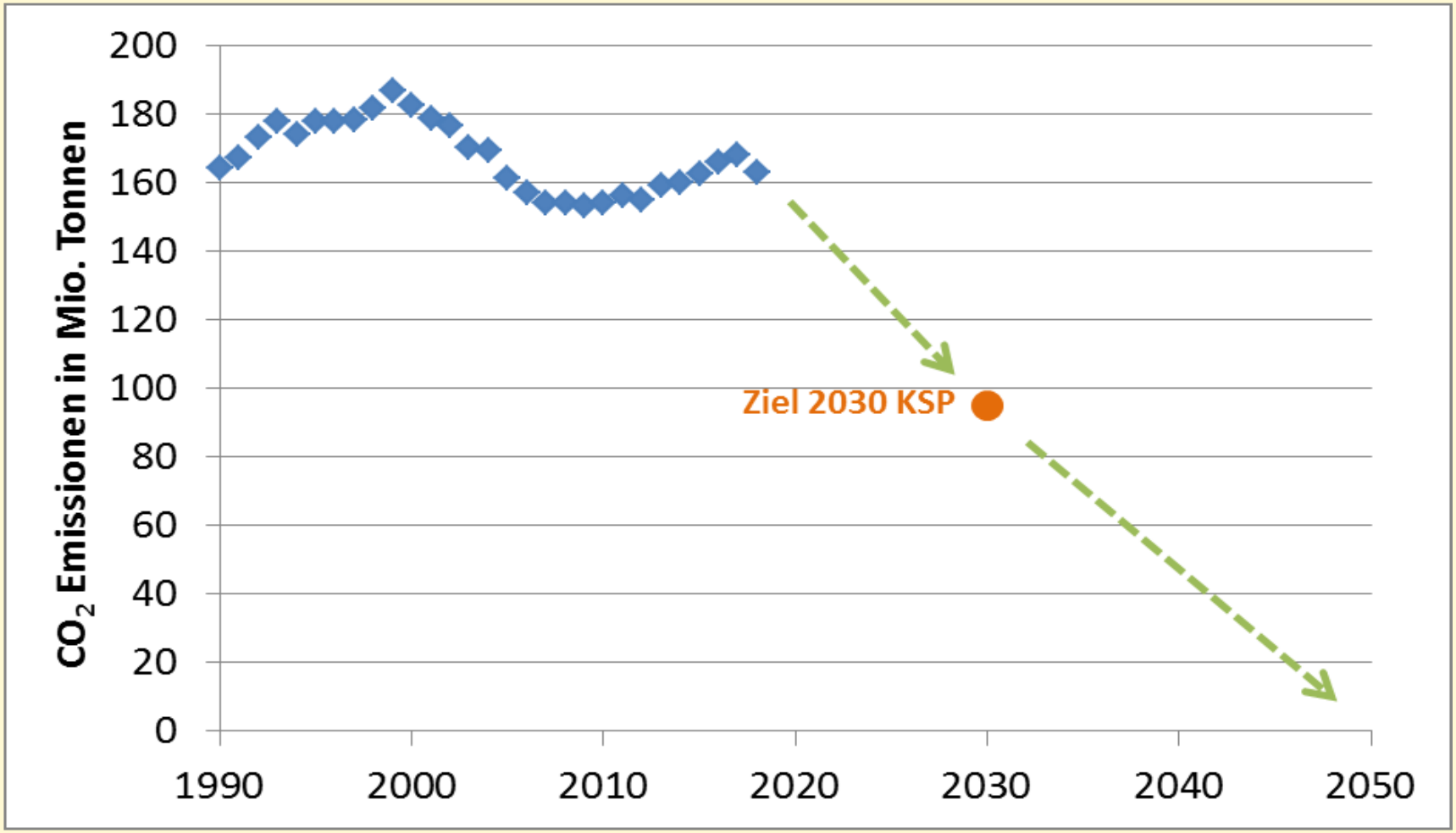
SEKTORALE TREIBHAUSGASEMISSIONEN AUSGEWÄHLTER SEKTOREN IN DEUTSCHLAND (1990-2016)



QUELLE: SACHVERSTÄNDIGENRAT FÜR UMWELTFRAGEN DER BUNDESREGIERUNG

Baden-Württemberg Stiftung
WIR STIFTEN ZUKUNFT

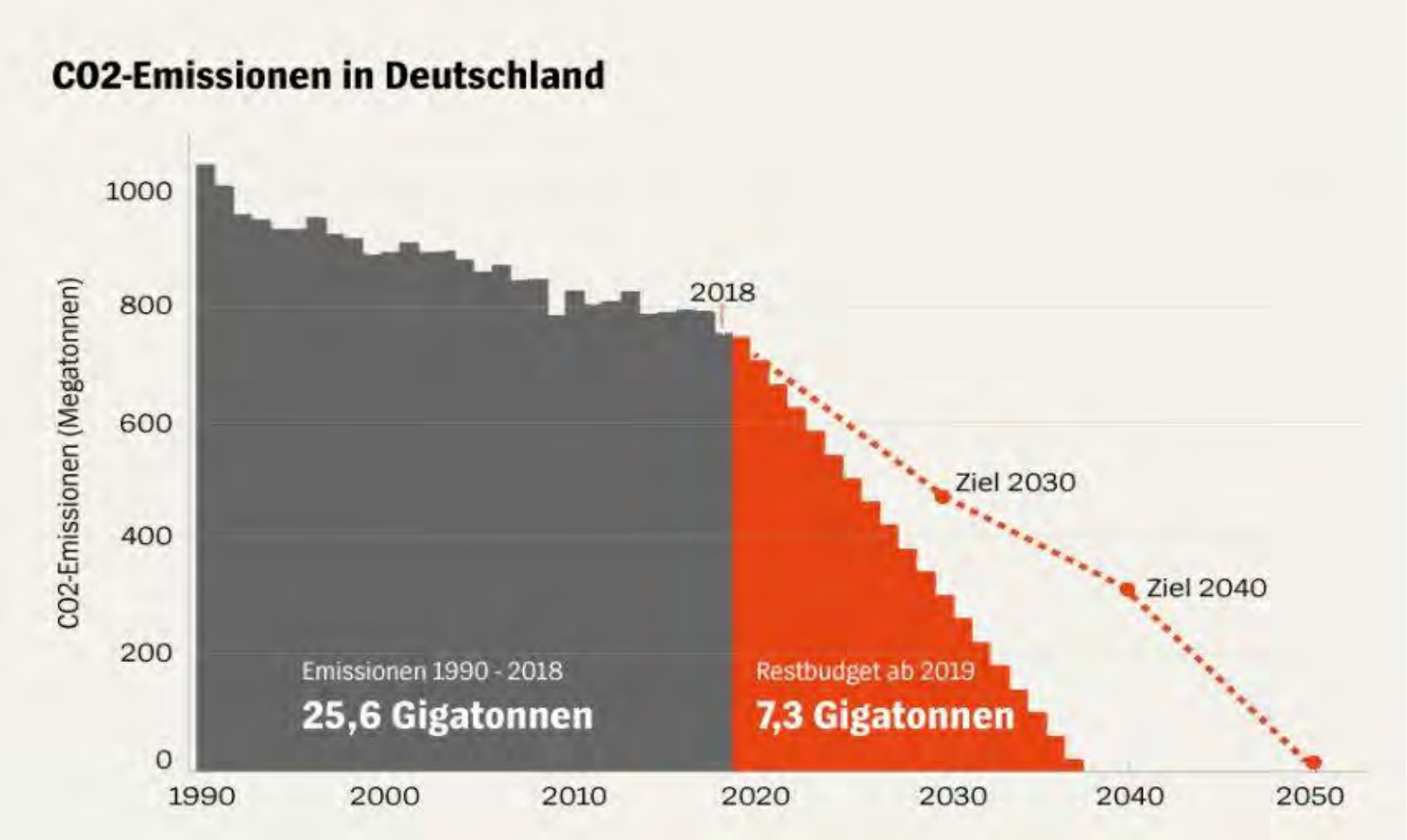
CO_2-Verkehrsemissionen müssen sinken!



strategiedialog automobilwirtschaft BW

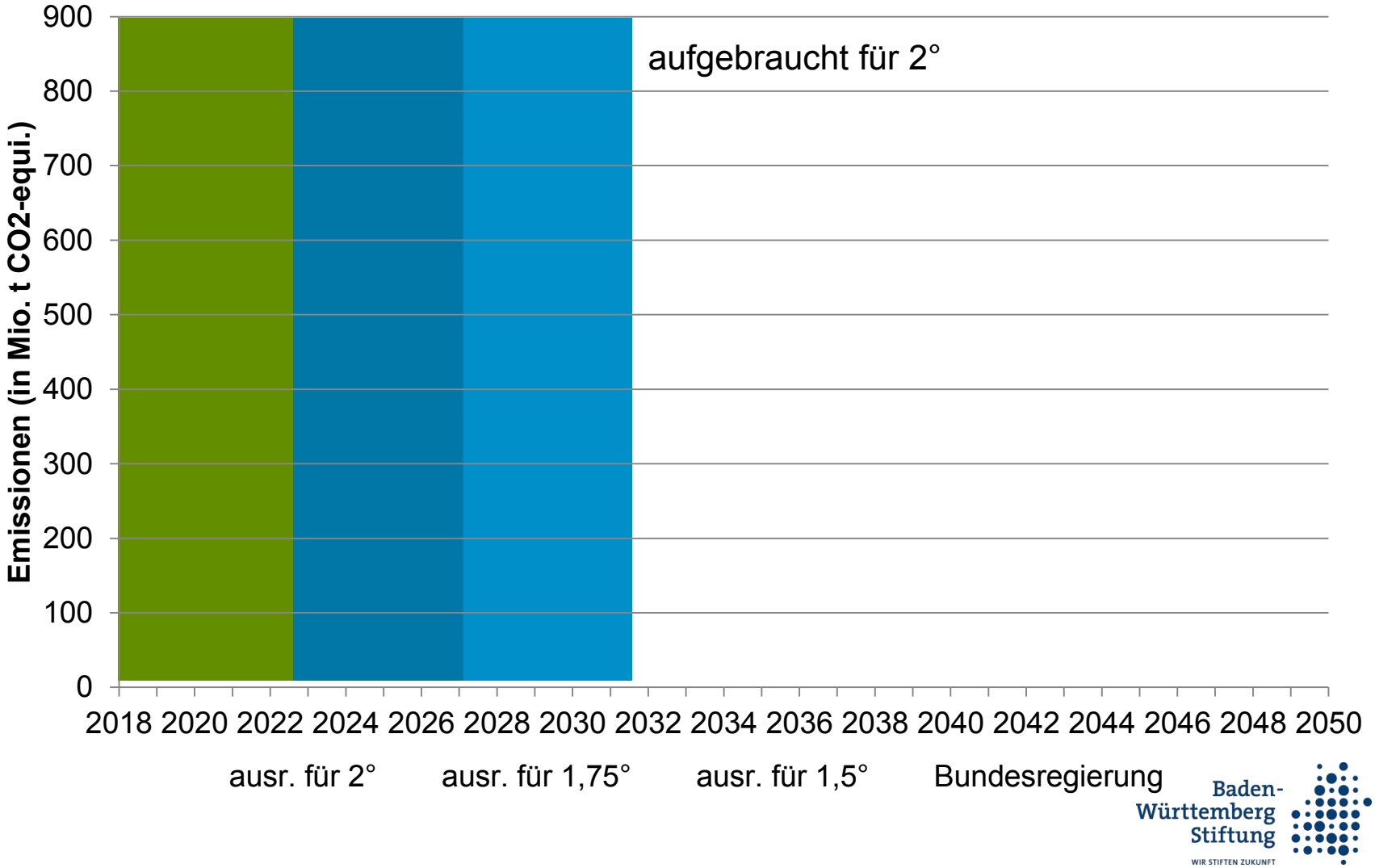
Baden-Württemberg

ÜBRIGES EMISSIONSBUDGET FÜR DEUTSCHLAND - WAS WIRKLICH VOR UNS LIEGT UND ZU TUN IST



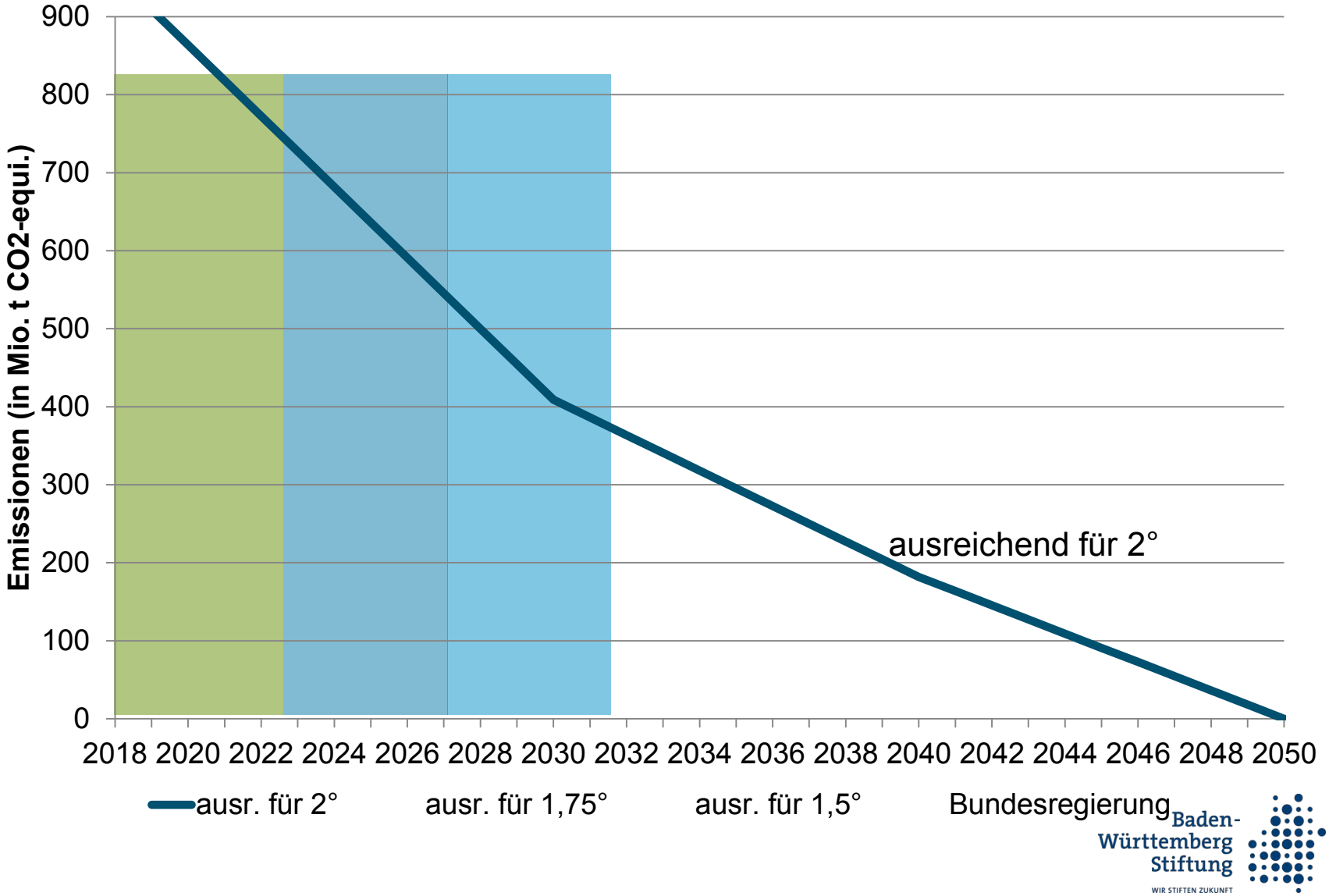
Baden-Württemberg Stiftung
WIR STIFTEN ZUKUNFT

DEUTSCHLANDS CO_2-BUDGET



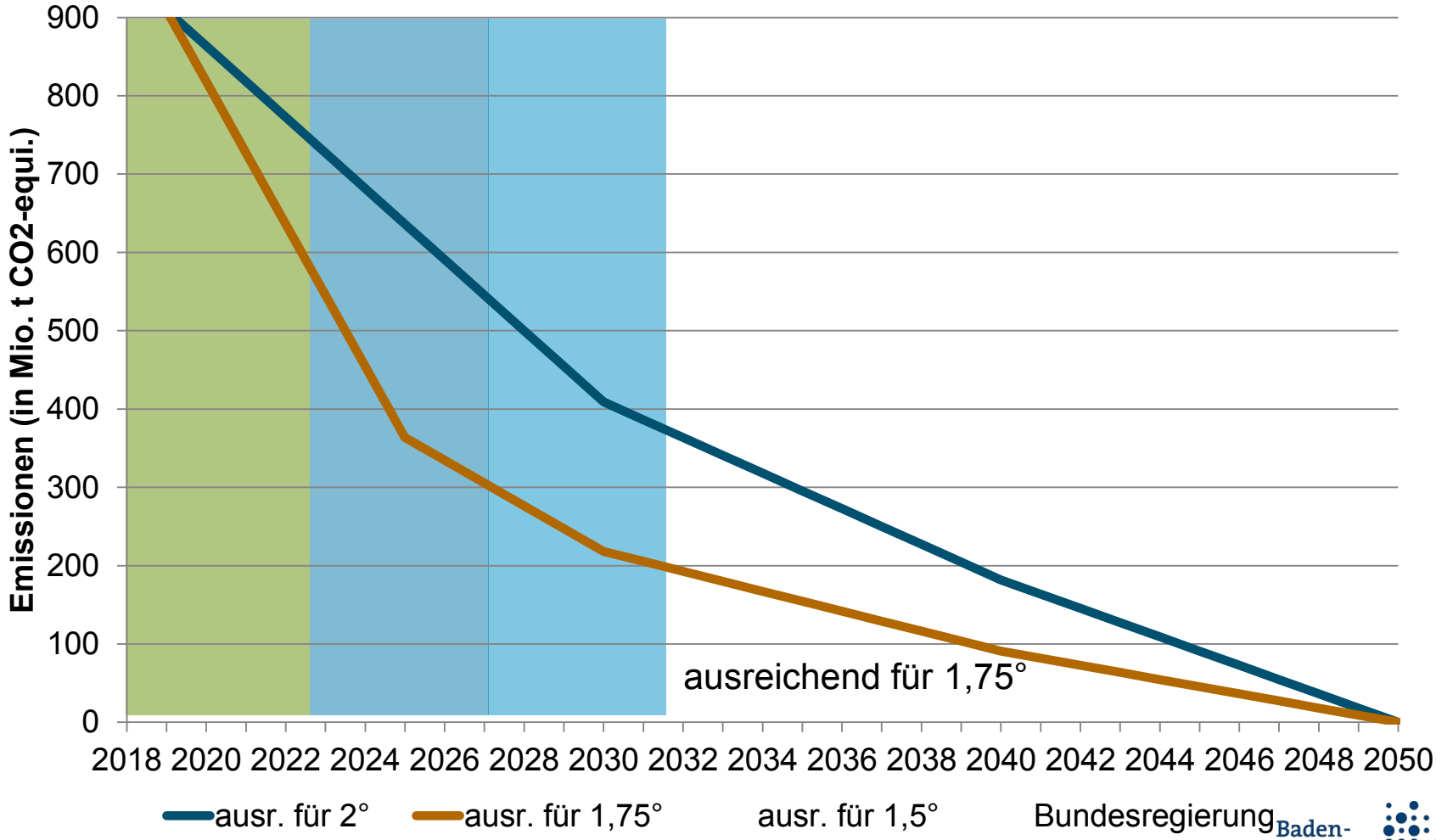
Baden-Württemberg Stiftung
WIR STIFTEN ZUKUNFT

DEUTSCHLANDS CO_2-BUDGET



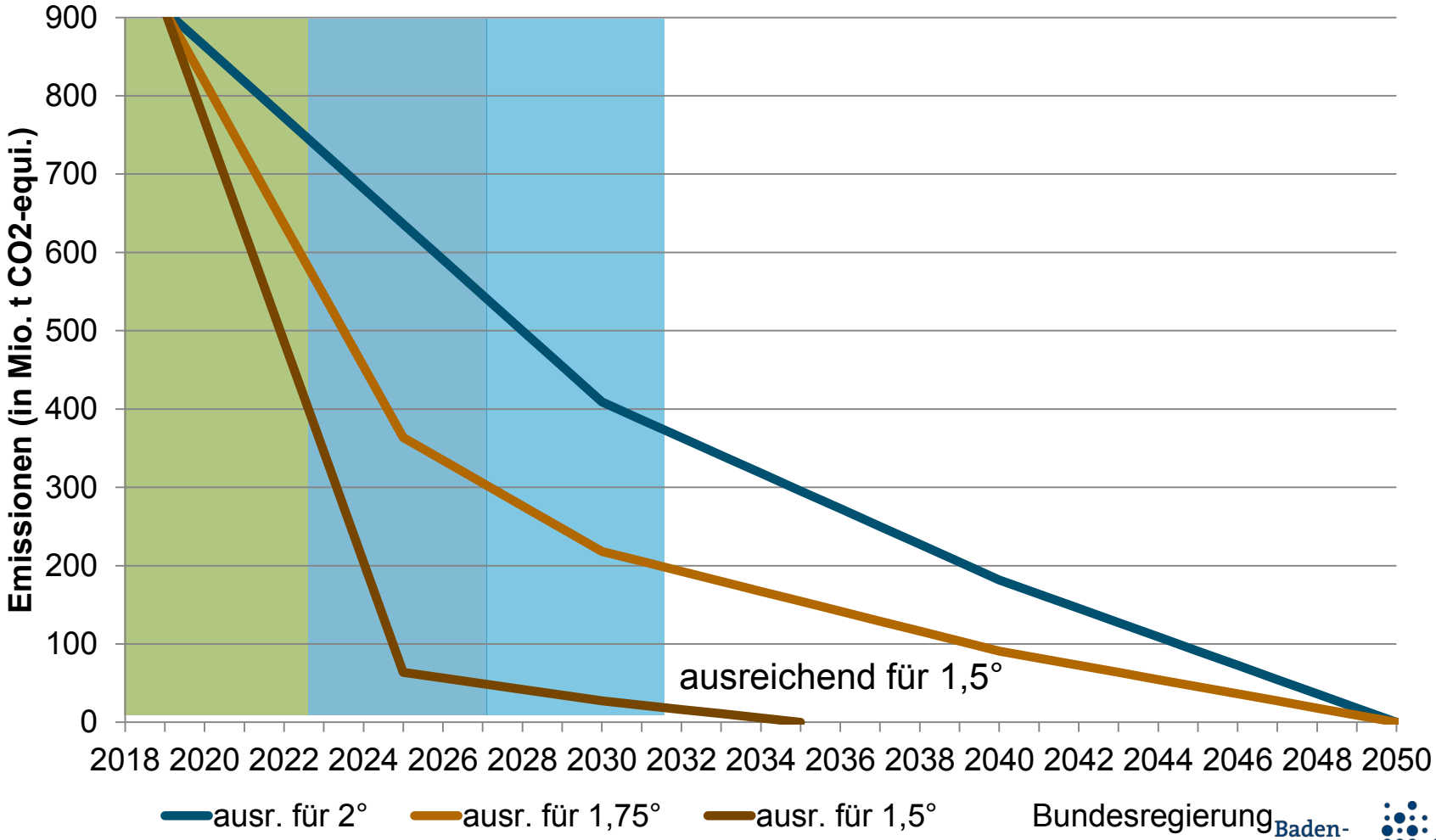
Baden-Württemberg Stiftung
WIR STIFTEN ZUKUNFT

DEUTSCHLANDS CO_2-BUDGET



Daten & Grafik: BUND

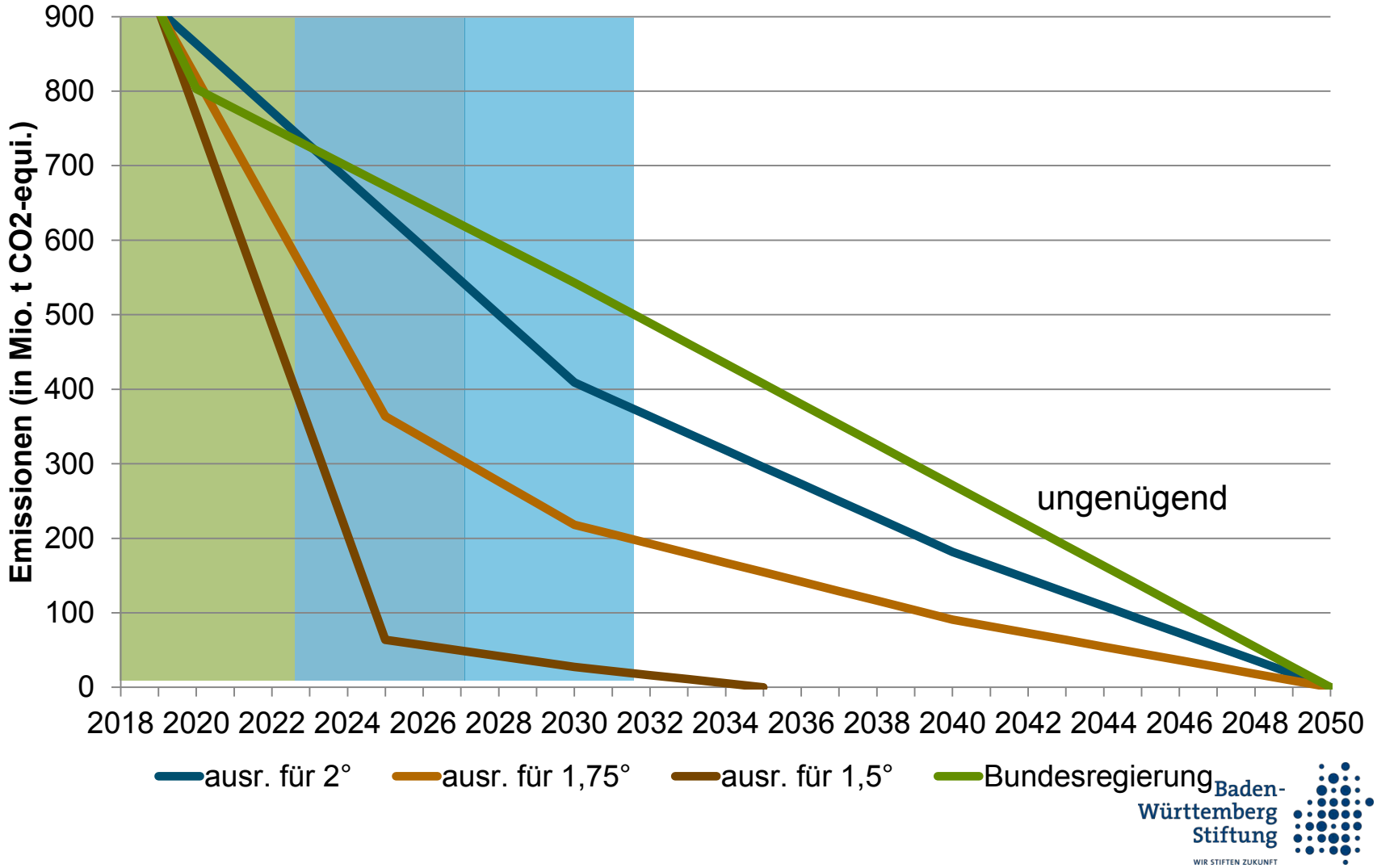
DEUTSCHLANDS CO_2-BUDGET



Bundesregierung

Baden-Württemberg Stiftung
WIR STIFTEN ZUKUNFT

DEUTSCHLANDS CO_2-BUDGET



Baden-Württemberg Stiftung
WIR STIFTEN ZUKUNFT

SPIEGEL ONLINE 20. DEZEMBER 2019

DIE RIGOROSEN RICHTER I, DEN HAAG

Ein Urteil des Obersten Gerichtshofs der Niederlande verpflichtet die Regierung zur Einhaltung der Pariser Klimaziele und zur drastischen Senkung der Emissionen in 2020.

Die Richter bestätigten damit in letzter Instanz den Spruch eines Gerichts aus dem Jahr 2015. Eine Berufung ist unmöglich.

Durch den Klimawandel und seine Folgen würden "das Leben, das Wohlbefinden und das Lebensumfeld von vielen Menschen bedroht, weltweit und auch in den Niederlanden", schreiben die Richter in ihrer Urteilsbegründung. Die Europäische Menschenrechtskonvention beschütze das Recht auf Leben. Der Sonderberichterstatter der Vereinten Nationen für Menschenrechte und Umwelt, David Boyd, spricht von der "bislang weltweit wichtigsten Gerichtsentscheidung zum Klimawandel".

Baden-Württemberg Stiftung
WIR STIFTEN ZUKUNFT

BUNDESVERFASSUNGSGERICHT , 29. APRIL 2021

DIE RIGOROSEN RICHTER II, KARLSRUHE

Art. 20a GG verpflichtet den Staat zum Klimaschutz. Subjektivrechtlich schützen die Grundrechte als intertemporale Freiheitssicherung vor einer einseitigen Verlagerung der durch Art. 20a GG aufgegebenen Treibhausgasminderungslast in die Zukunft. … mit den natürlichen Lebensgrundlagen so sorgsam umzugehen und sie der Nachwelt in solchem Zustand zu hinterlassen, **dass nachfolgende Generationen diese nicht nur um den Preis radikaler eigener Enthaltsamkeit weiter bewahren könnten.**

Dies zielt auch auf die Herstellung von Klimaneutralität. … **Die Schonung künftiger Freiheit verlangt auch, den Übergang zu Klimaneutralität rechtzeitig einzuleiten**. Konkret erfordert dies, dass frühzeitig transparente Maßgaben für die weitere Ausgestaltung der Treibhausgasreduktion formuliert werden, die für die erforderlichen Entwicklungs- und Umsetzungsprozesse Orientierung bieten und diesen ein hinreichendes Maß an Entwicklungsdruck und Planungssicherheit vermitteln.

Baden-Württemberg Stiftung
WIR STIFTEN ZUKUNFT

SPIEGEL-ONLINE + MANAGER-MAGAZIN 18. APRIL 2019

OLA KÄLLENIUS: „BIS 2040 IST DAIMLER KLIMANEUTRAL – PRODUKTE, PRODUKTION UND ZULIEFERER“

… Der Stuttgarter Automobilhersteller soll zudem spätestens 2040 zum CO2-freien Unternehmen werden. Källenius wolle das Unternehmen auf einen grüneren Kurs steuern als Zetsche.

Das Projekt Nullemission soll demnach ein Pfeiler der neuen Konzernstrategie werden.

Man werde dieses Ziel in Stufen erreichen, heißt es laut manager magazin in Daimler-Kreisen. Aber am Ende müssten die Fahrzeuge, die Werke und auch die Zulieferer CO2-frei fahren und arbeiten.

Baden-Württemberg Stiftung
WIR STIFTEN ZUKUNFT

SPIEGEL-ONLINE, 26. SEPTEMBER 2020

MARKUS SÖDER WILL VERBOT FÜR VERBRENNER-AUTOS AB 2035 – WIE IN KALIFORNIEN

In 15 Jahren soll Schluss sein: Bayerns Ministerpräsident Markus Söder hat ein mögliches Enddatum für den Verkauf von Autos mit Otto- oder Dieselmotor genannt. „2035 - wie es in Kalifornien gewesen ist, erscheint mir ein sehr gutes Datum dafür zu sein um zu zeigen, wann das fossile Zeitalter bei uns zu Ende ist“

Baden-Württemberg Stiftung
WIR STIFTEN ZUKUNFT

GM stoppt Verbrennungsmotor

Frau Barra steigt aus – bis 2035

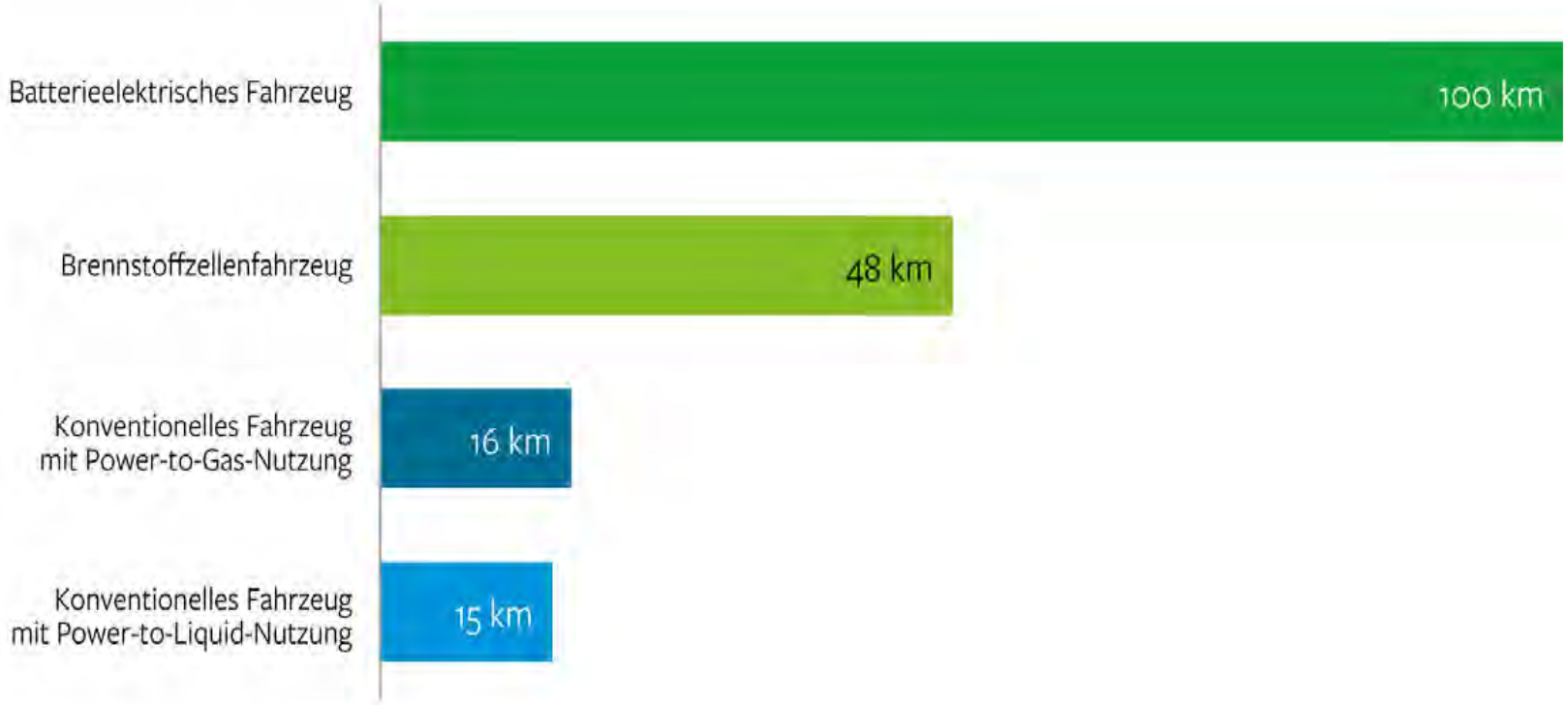
SPIEGEL-online 29/1/21

Die Ansage von GM-Chefin Mary Barra gleicht einer Revolution: Der US-Autokonzern verkauft ab 2035 nur noch emissionsfreie Pkw. Das Vorhaben zerstört womöglich den letzten Rettungsplan für den Verbrennungsmotor – auch in Europa.

General Motors ist gewissermaßen das Sinnbild der alten Autowelt. Firmenchefin Mary Barra will das nun ändern. Ab 2035 soll ihr Unternehmen nur noch lokal emissionsfreie Pkw verkaufen, bis 2040 soll der Konzern CO_2-neutral werden. GM werde sich »Regierungen und Firmen rund um den Globus anschließen und an einer sicheren, grüneren und besseren Welt arbeiten«.

ELEKTROMOBILITÄT ALS SCHLÜSSELTECHNOLOGIE FÜR DIE DEKARBONISIERUNG DES VERKEHRSSEKTORS

REICHWEITE VON PKW MIT UNTERSCHIEDLICHEN TECHNOLOGIEN (BEI 15 KWH PRIMÄRENERGIE-EINSATZ)



QUELLE: SACHVERSTÄNDIGENRAT FÜR UMWELTFRAGEN DER BUNDESREGIERUNG 2016

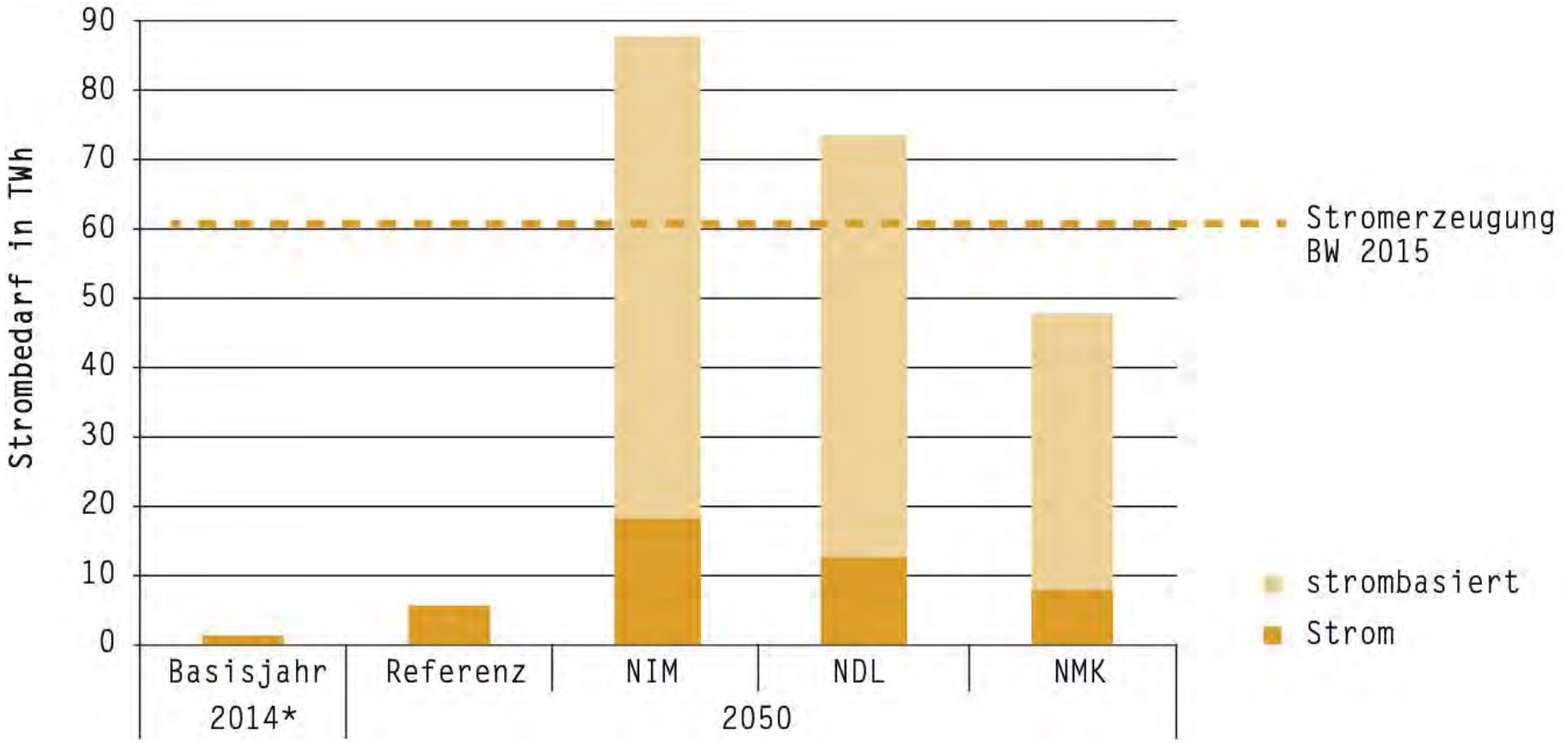
Baden-Württemberg Stiftung
WIR STIFTEN ZUKUNFT

Wirkungsgrade: von der Quelle bis zum Rad (well-to-wheel)

	Verluste	
	Wasserstoff / BZ	**rein elektrisch**
Erzeugung	20% (Elektrolyse)	0%
Aufbereitung	50% (liq); 25% (700 bar)	0%
Transport	5%	10%
Tanken	50-70% (Cryodruckbetankung)	15% (Batterie)
Konversion	50% (BZ)	0%
Elektroantrieb	5-10%	5-10%
Gesamtwirkungsgrad	**5 bzw. 10%**	**70%**

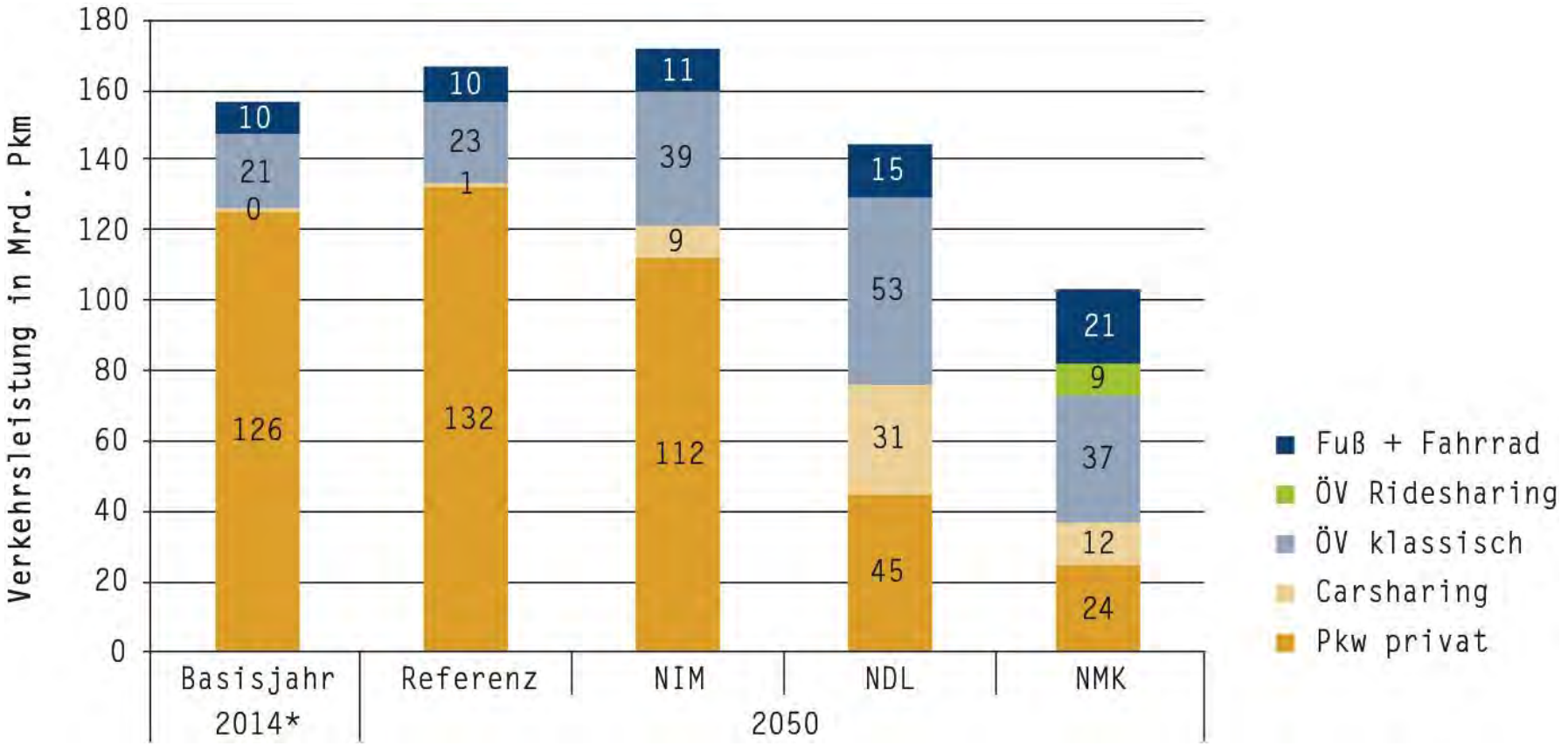
- Chemische Energieträger wie Wasserstoff oder Power-to-X sind notwendig, um zukünftig Schwerlast, Schiffe und Flugzeuge zu versorgen.
- Die Wasserstoffkette benötigt ca. 8-10 mal soviel Energie wir eine rein elektrische Lösung. Power-to-X ist ähnlich H_2 (5 %).

STROMBEDARF VERKEHRSSEKTOR 2050 IN BADEN-WÜRTTEMBERG



Baden-Württemberg Stiftung
WIR STIFTEN ZUKUNFT

ERGEBNISSE PERSONENVERKEHRSNACHFRAGE



Baden-Württemberg Stiftung
WIR STIFTEN ZUKUNFT

40% CO^2-REDUZIERUNG IM VERKEHR BIS 2030 – WAS GESCHEHEN MUSS (QUELLE: VM BW, 2019)

VERDOPPLUNG
DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS

JEDES **DRITTE AUTO**
FÄHRT KLIMANEUTRAL

VERKEHRS-WENDE 2030
- 40 % CO_2

JEDE **DRITTE** TONNE
FÄHRT KLIMANEUTRAL

EIN **DRITTEL** WENIGER
KFZ-VERKEHR IN DEN STÄDTEN

JEDER **ZWEITE WEG** SELBSTAKTIV MIT RAD,
TRETROLLER ODER ZU FUß

Baden-Württemberg Stiftung
WIR STIFTEN ZUKUNFT

Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

Klimaschutz im Verkehr in Baden-Württemberg

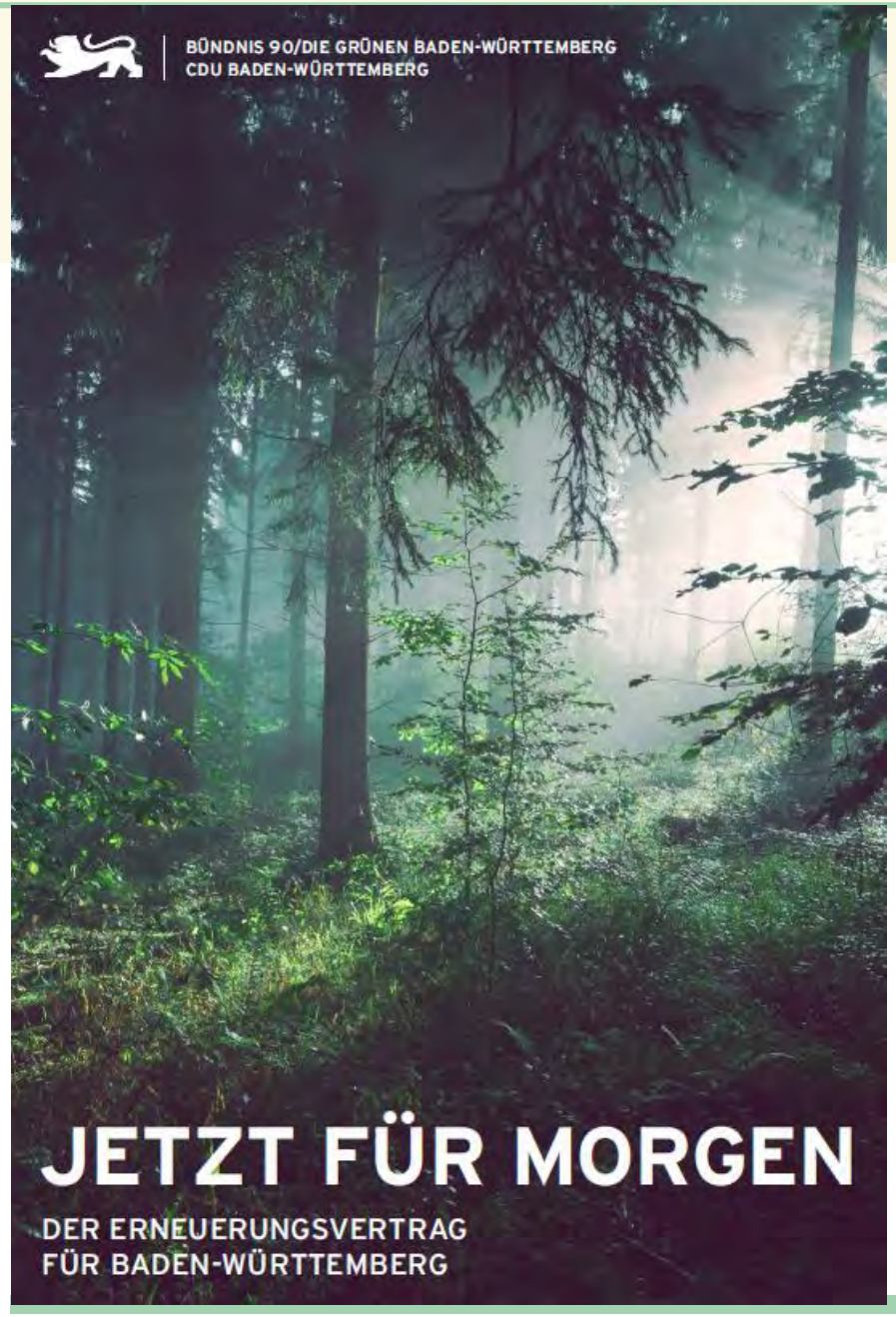
Ziele, Aktivitäten, Projekte

Kommunaler Klimakongress 21.05.2021

Simone Fedderke, Referatsleiterin „Klimaschutz im Verkehr“, Verkehrsministerium BW

Mobilität und Lebensqualität.

Für Stadt und Land.



Die Grundlage …

Baden-Württemberg
klimaneutral machen,

konsequenter Klimaschutz,

Transformation, …

Die Grundlage…

Zum Klimaschutz gehört eine neue, nachhaltige Mobilität – hier machen wir Baden-Württemberg zum Vorreiter.

Wir werden Baden-Württemberg zum Klimaschutzland machen – zum Klimaschutzland Nummer eins in Deutschland und Europa. …

Transformation - Dreiklang

Verkehrswende
Klimaneutral bis 2050

Energiewende im Verkehrssektor
klimaneutrale Antriebe

Mobilitätswende
Nachhaltige Bewegungsmuster

Folie 4

Operative Ziele für das Jahr 2030

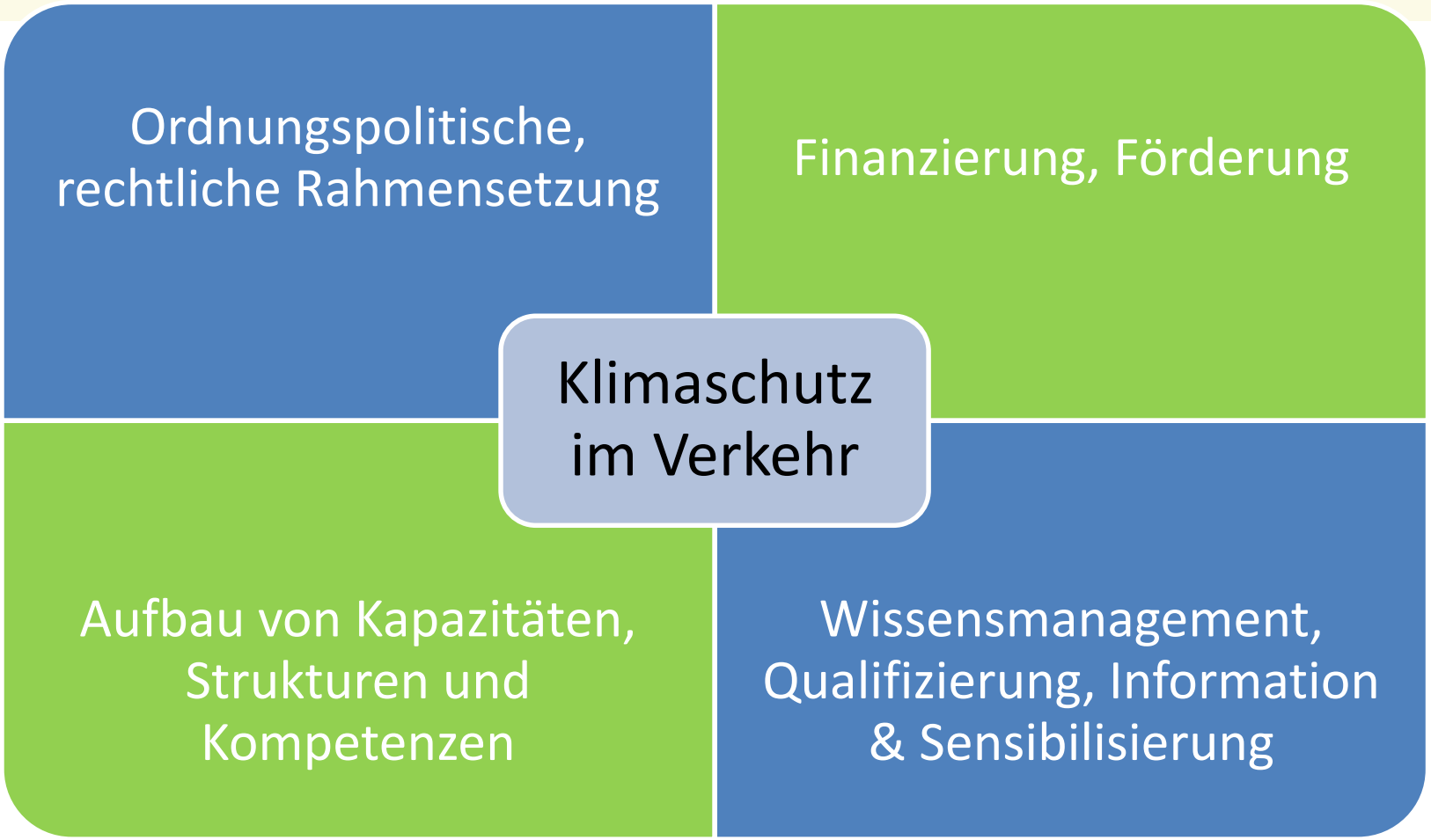
Wie muss Mobilität im Jahr 2030 aussehen, um das Ziel von „-40% – XX%“ weniger CO2-Emissionen gegenüber dem Jahr 2010 zu erreichen?

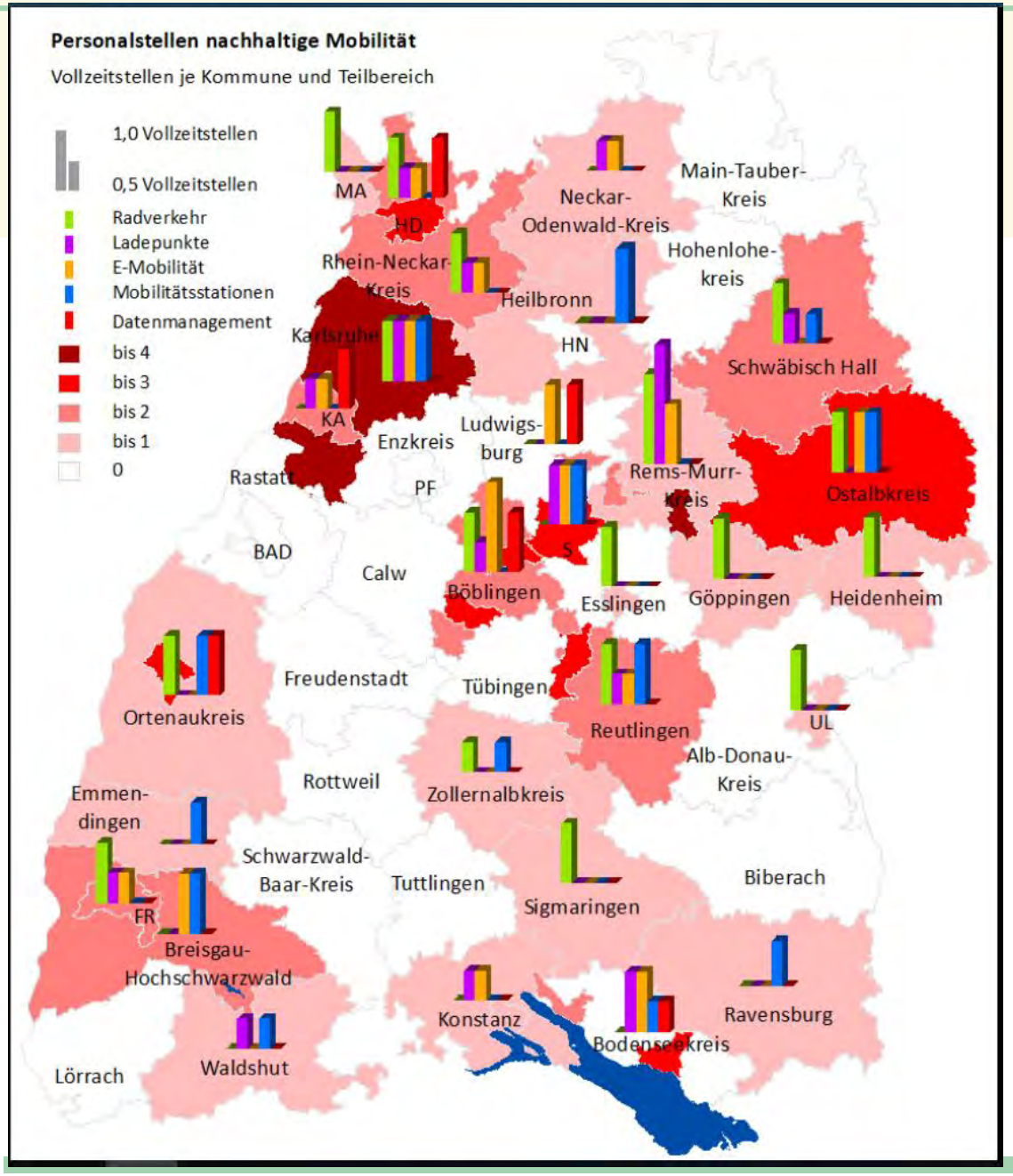
Viele Beteiligte, ein Ziel:
Gemeinsam die Verkehrswende im Land gestalten

Klimaschutzmaßnahmen in Baden-Württemberg

… im Verkehr

eine Einordnung …





Beispiel Förderprogramm

Personalstellen Nachhaltige Mobilität

71 neue Stellen seit Ende 2020

Fördervolumen: rund 7,7 Mio. Euro

Beispiel Förderung Fachkonzeptionen

- **Förderung der Erstellung von Konzeptionen** in verschiedenen Bereichen der nachhaltigen Mobilität (bspw. Fußverkehrskonzepte, Klimamobilitätspläne)
- **Ziel:** Steigerung der Anzahl qualifizierter Fachkonzepte im Land und so Erhöhung des Abrufs von Fördergeldern aus dem „Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (LGVFG)“
- Antragsberechtigt sind Stadt- und Landkreise sowie Kommunen und Zusammenschlüsse von Kommunen.
- **Stand**: Die Förderung ist Ende Oktober 2020 angelaufen und hat großes Interesse bei den Kommunen generiert

Beispiel Klimamobilitätspläne

- **Einzelmaßnahmen reichen nicht aus**, um die Klimaschutzziele im Verkehrssektor zu erreichen

- Instrument **für Kommunen**, enge Beteiligung der Regierungspräsidien
- Baut auf VEP und SUMP auf
- **Rechtliche Verankerung** im novellierten Klimaschutzgesetz
- Erhöhte Förderquote (**Klimabonus**) im Rahmen des LGVFG, wenn
    - Wirkungen **mit Verkehrsmodell** ermittelt
    - Maßnahmen und plausible Annahmen **minus 40% CO2** erreichen

- Aktuell **Erprobung** des Instruments mit vier Kommunen/Regionen

Beispiel Kompetenznetz Klima Mobil

- Intensive Unterstützung von **15 Modellkommunen** bei Planung, Kommunikation und Fördermittelakquise für eingereichte Projekte. Umfangreiche Angebote zum Informationsaustausch, Beratung und Vernetzung in einem **erweiterten Netzwerk** (offen für alle Kommunen, aktuell knapp 70)
- Projekt der NVBW und KEA BW; auf Initiative des VM
- Gefördert von Bund mit etwa 2,3 Mio. und Land in vergleichbarem Umfang
- **Ziel:** Schaffung von Netzwerken, Strukturen, Beratungsangeboten und Verfahren zu hochwirksamen Klimaschutzmaßnahmen im Verkehr, Ansatz via Push-Pull
- **Stand:** Projektbeginn im 09/2019; **Projektlaufzeit bis 08/2022** – Fortsetzung folgt?

Baden-Württemberg

15 Modellkommunen erproben neue Wege
Hochwirksame Maßnahmen planen und kommunizieren

Parkraumbewirtschaftung & Umnutzung Parkraum

- Stellplatzreduktion
- Anpassung Parkgebühren & Abschaffung kostenloses Parken
- Parkzeitlimitierung
- Ausweitung Anwohnerparken
- Optimierung Parkraumüberwachung

Verkehrsberuhigung & Straßenraumgestaltung

- Einrichtung autofreier Zonen
- Zufahrtsbeschränkungen
- Geschwindigkeitskonzepte
- Unterbindung Durchgangsverkehre
- Infrastrukturelle Beruhigung von Hauptverkehrsstraßen

Bevorrechtigung umweltfreundlicher Verkehre

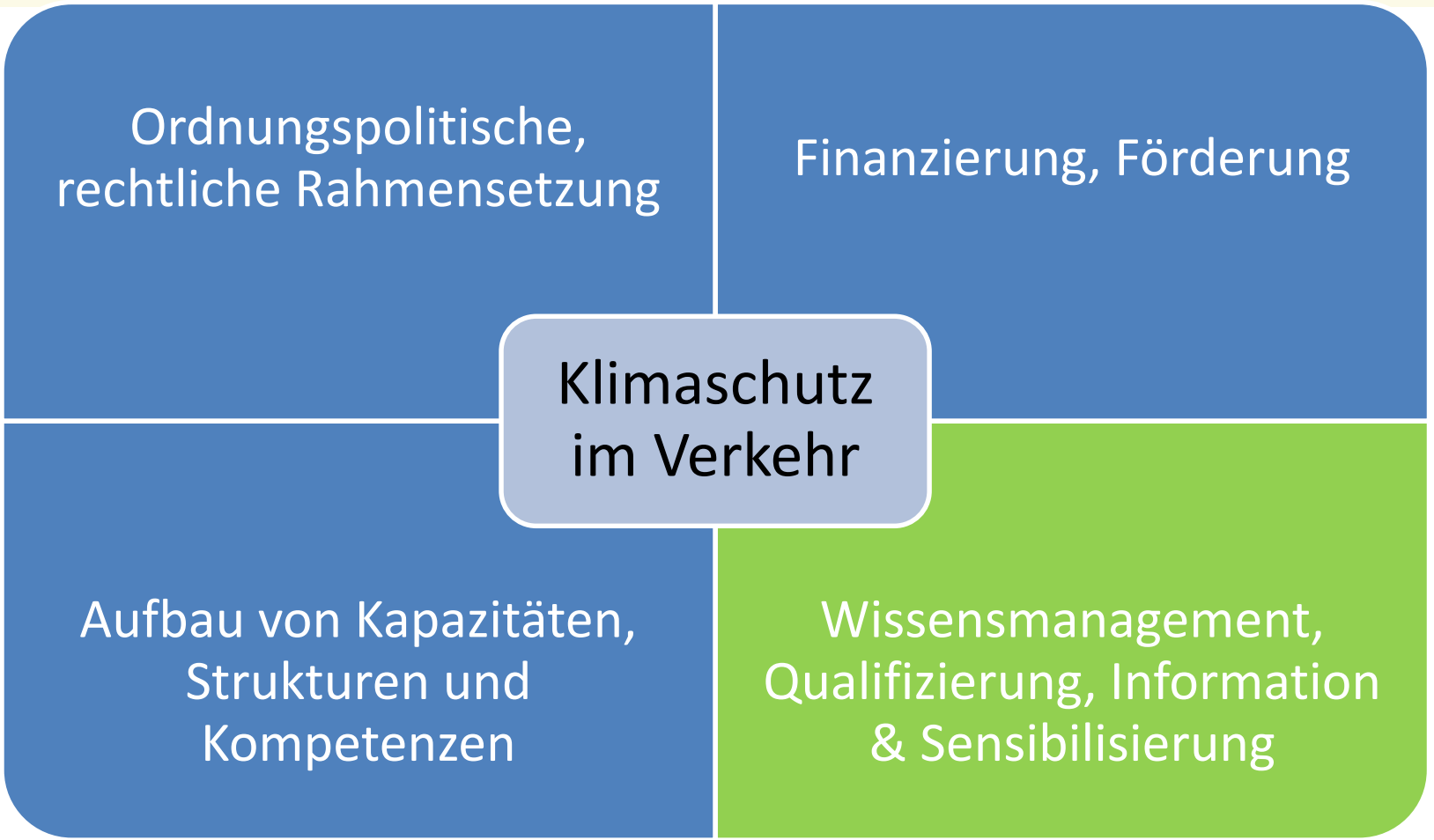
- LSA-Optimierung und Priorisierung Umweltverbund
- Einrichtung Bussonderspuren
- Umbau von Fahrspuren des MIV zu Rad- oder Fußverkehrsanlagen
- Umbau von Stellplätzen zu Radverkehrsinfrastruktur
- Sonderberechtigungen E- und Car-Sharing Fahrzeuge

Kompetenznetz KLIMA MOBIL

Bildquellen: 1) Streetlife Wien 2) Karl Jilg via Urban Cycling Institute 3) Stadt Münster

www.klimaschutz-bewegt.de

eine Einordnung …



Aktivitäten und Projekte

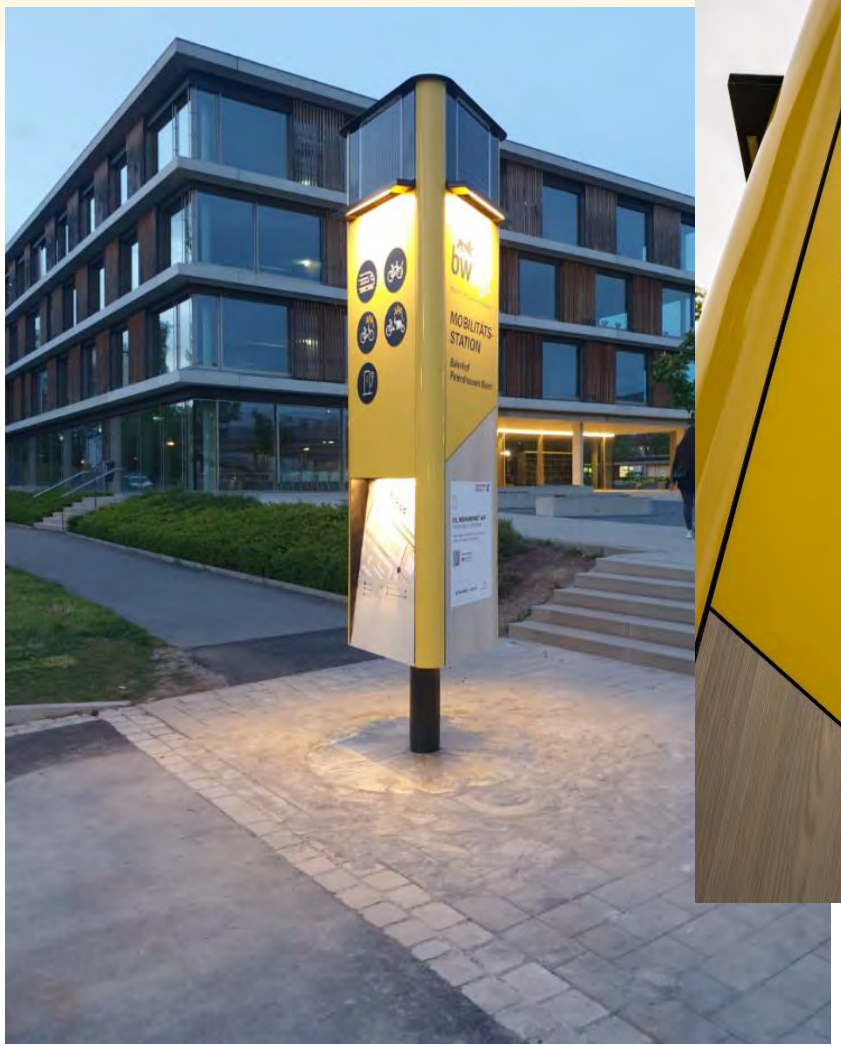
Beispiel: Verankerung nachhaltiger Mobilitätsthemen und integrierter Verkehrsplanung

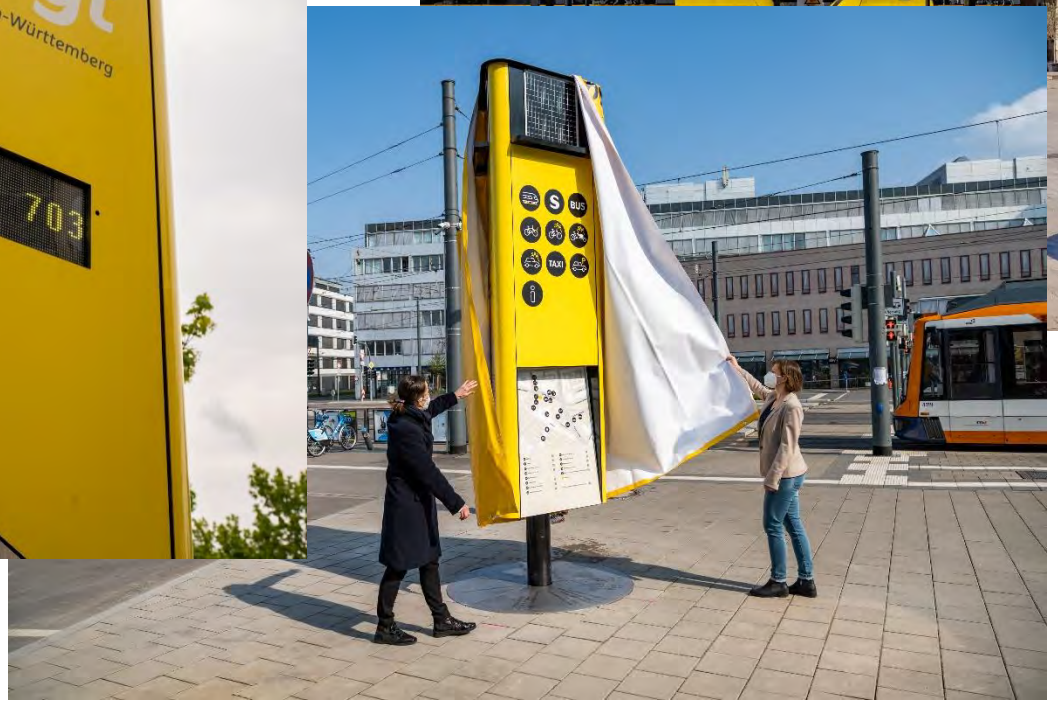
z. B. in Ausbildungs-, Weiterbildungsangeboten.

oder auch durch Auszeichnungen, wie

„Wir machen Mobilitätswende!“

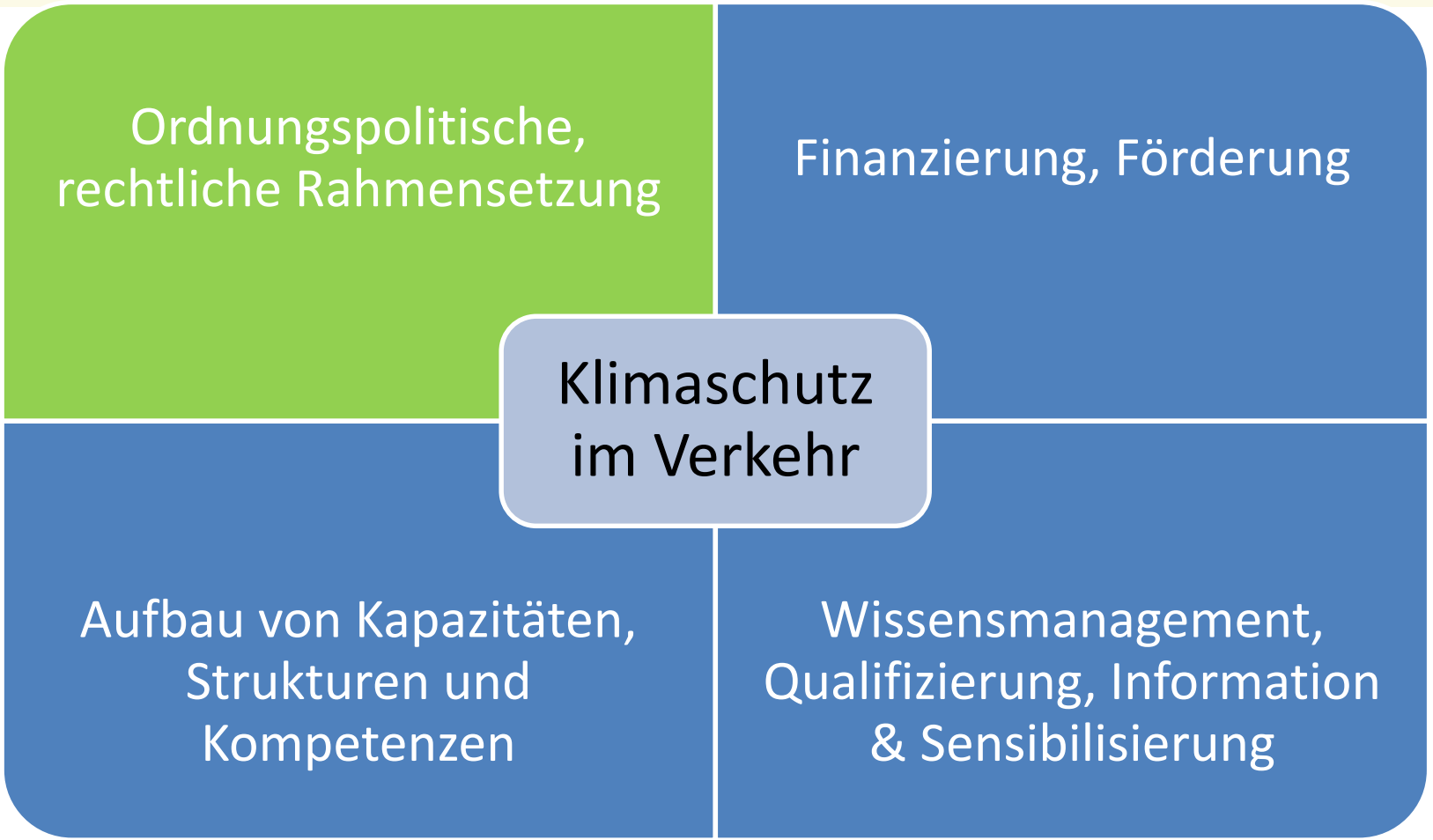
Beispiel Mobilitätssäulen





Quelle: Verkehrsministerium BW

eine Einordnung …



Beispiel Mobilitätspass

- **Ziel: Finanzierung von erhöhten Betriebskosten bei mehr ÖV-Angebot**
- Verankerung per Landesgesetz möglich
- Fair: Ein Mobilitätsguthaben, finanziert durch einen Beitrag bzw. eine Gebühr
- Drei Grundmodelle:
  - Mobilitätspass für EinwohnerInnen („Bürgerticket“)
  - Mobilitätspass für Kfz-Haltende („Nahverkehrsabgabe“)
  - Mobilitätspass für Kfz-Nutzende („Straßennutzungsgebühr“)
- Flexibel: Erhebung von Einwohnern, Kfz-Haltern oder Kfz-Nutzern
- **Stand:** Gutachten im Auftrag des Ministeriums für Verkehr
  (Details auf der Homepage des VM; Veröffentlicht am 20.11.2020)

Die Grundlage …

- Klimaschutz als zentraler Fokus aller Kapitel u.a.:
- ➢ Überarbeitung Klimaschutzgesetz BW, IEKK BW
- ➢ Schaffung Ermächtigungsgrundlage für Kommunen, auf deren Basis sie weitergehende Anforderungen im Bereich Energie und Klimaschutz festsetzen können
- ➢ Klima-Check (auf mehreren Ebenen)
- ➢ Sofortprogramm für Klimaschutz und Energiewende
- ➢ kostendeckendes Parken
- ➢ lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitten
- ➢ Null-Emissions-Zonen
- ➢ Mobilitätsgarantie
- ➢ Mobilitätspass, u. v. m.

… für unsere weitere Arbeit …

Es gibt viel zu tun – Packen wir es gemeinsam an!

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Dorotheenstraße 8 • 70173 Stuttgart
Postfach 10 34 52 • 70029 Stuttgart

Telefon: 0711 231-5830
Fax: 0711 231-5899

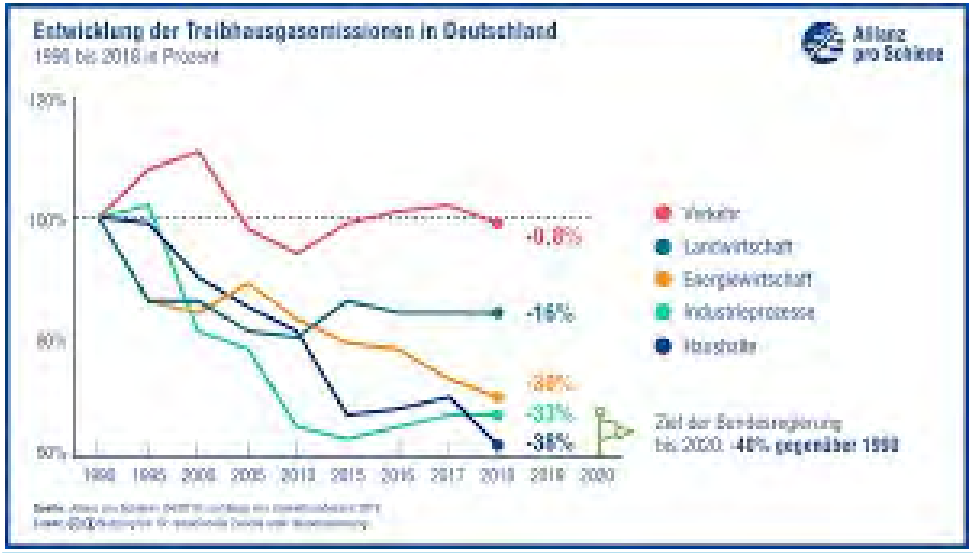
poststelle@vm.bwl.de
www.vm.baden-wuerttemberg.de

Tilman Bracher
Beitrag zum Forum 4 am
21.5.2021 um 14.00
beim Kommunalen
Klimakongress
des Landes Baden-Württemberg

difu
Deutsches Institut
für Urbanistik

Botschaft 1: Die Lage scheint Ausweglos

- THG-Entwicklung bleibt seit 1990 viel zu hoch
- Klimafolgen (Begrünung, Bewässerung, Belüftung im Straßenraum)



- Synergien zu anderen Herausforderung der „Verkehrswende“
- Verkehr belastet Umwelt, Gesundheit, lebenswerte Städte, (Kommunal)finanzen
- (OB-Beschluss zur Verkehrswende des Deutschen Städtetags 2018)

Straßenausbau läuft …. immer mehr Verkehr & Flächenverbrauch

> Verkehrsvermeidung

> Antriebswende

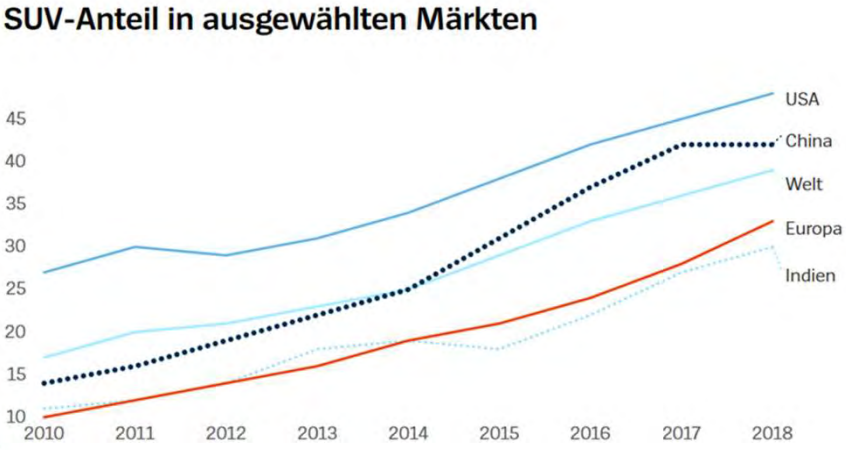
> Verkehrsanteilswende

> Geschwindigkeitswende

difu Deutsches Institut für Urbanistik

Hauptursache Verkehrswachstum im Güter- und Personenverkehr / viel LKW / immer mehr SUV

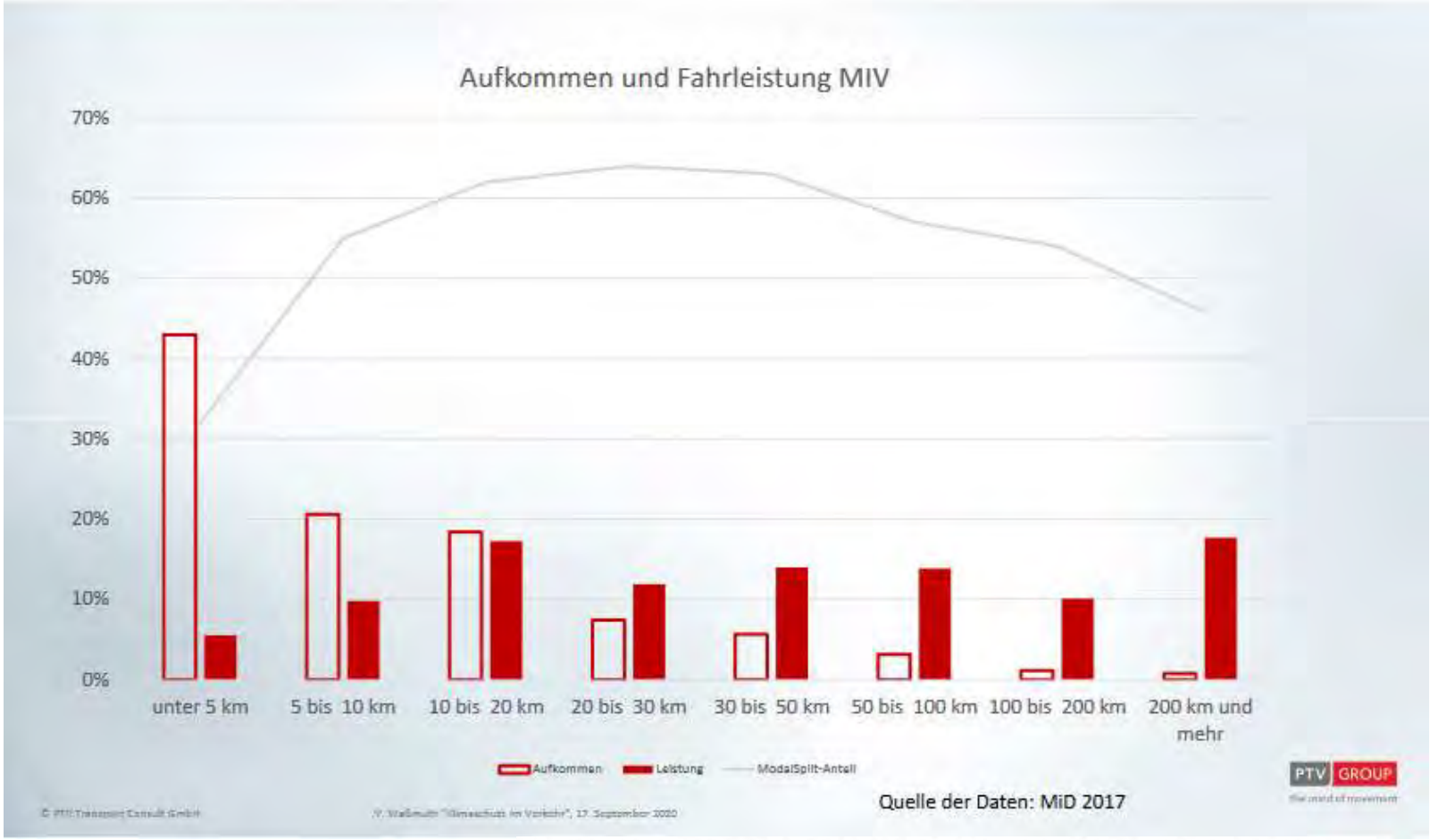
https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/gueterverkehr/marktanteile/
Aufruf am 1.12.2020



Quelle: IEA

Botschaft 2: Der THG-Eintrag entsteht im Fern- als im Stadtverkehr

CO2-Eintrag ~ Verkehrsleistung



Klimaschutz im Verkehr – was sind die relevanten Hebel? Dr. Ing. Volker Waßmuth, Vortrag vor der Fachkommission Verkehrsplanung des Dst vom 17.9.2020

NPM-Szenario Klimaschutz im Verkehr

„Das Sektorziel 2050 im Klimaschutzplan 2050 ist im Grundsatz erreichbar“

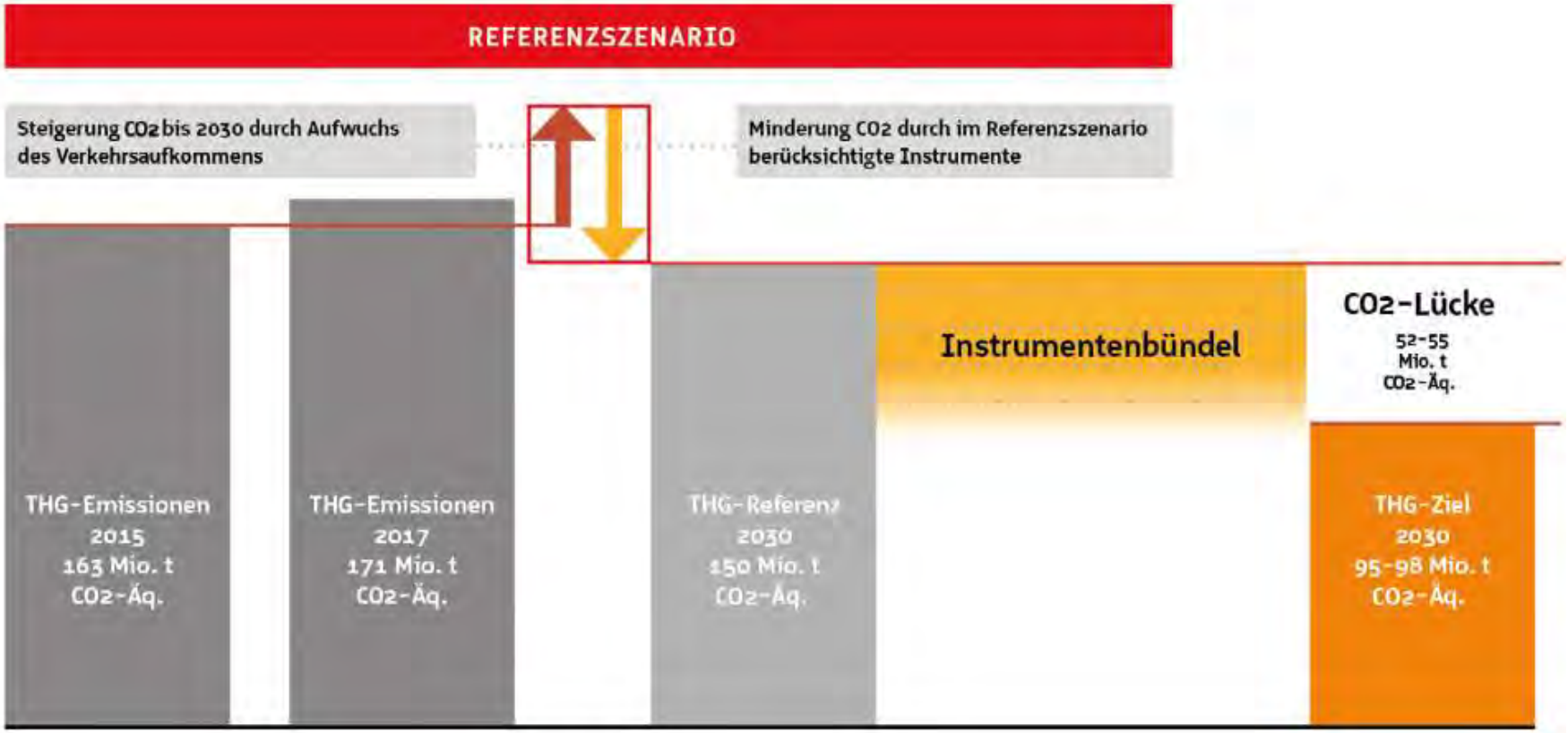


Abbildung 4: Zentrale Projektion des Referenzszenarios und Handlungserfordernis (eigene Darstellung)

Quelle: NPM, Wege zur Erreichung der Klimaziele 2050

Botschaft 3: Digitalisierung bietet Chancen, aber kaum Klimaschutz

Erwartete Wirkungen der Automatisierung nach FGSV 2018

FGSV Jahresbericht 2018, S. 10 Wirkungen Automatisierung

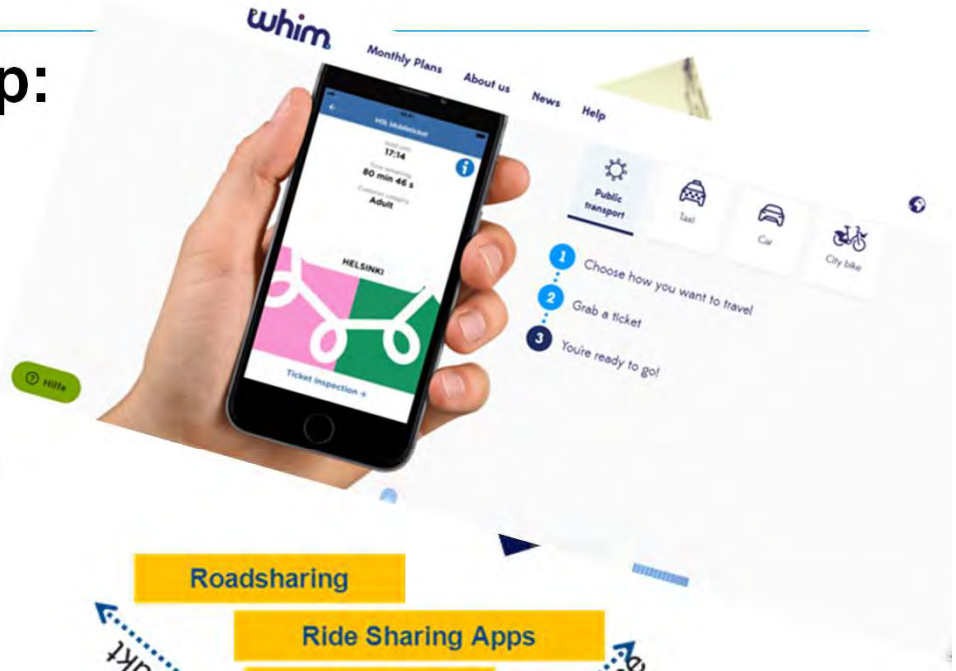
difu
Deutsches Institut für Urbanistik

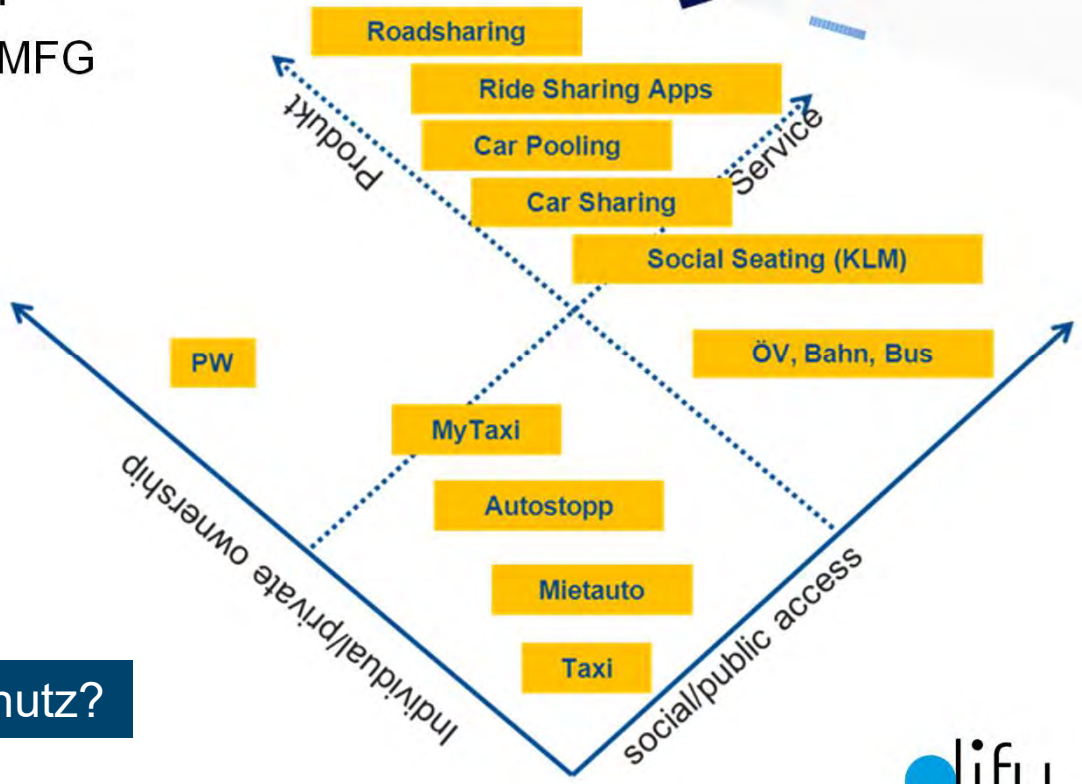
Mobilitätsplattformen per App: multimodal, „on demand“

- Mobility as a Service
  - ÖV, Mietwagen, Taxi
  - Car Sharing, Bike Sharing, eScooter
  - Rufbusse und Sammeltaxen
  - Ride Hailing, Ride Sharing, MFG
- Neue Akteure

  Zivilgesellschaft
  Digitalwirtschaft
  ÖV-Branche,
  Kommunen
  Autobranche
  Reisebranche, z.B. expedia
  … u.v.m

Geschäftsmodell oder Klimaschutz?





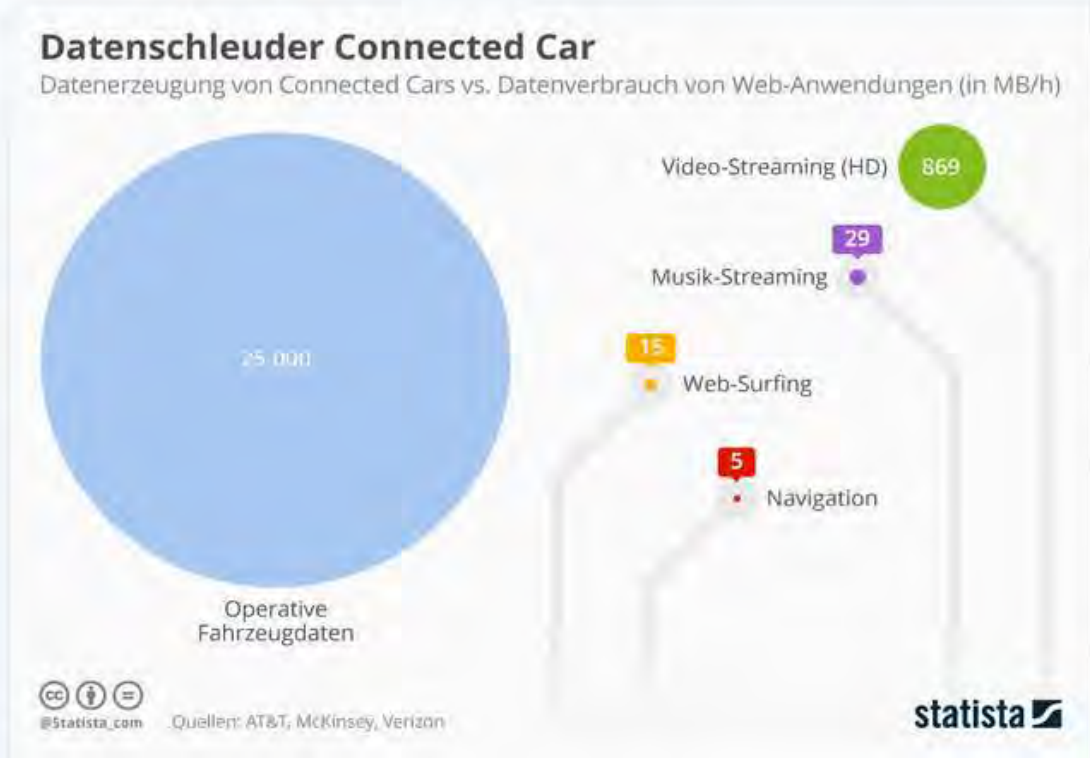
difu
Deutsches Institut für Urbanistik

Digitalisierung und Stromverbrauch

„Digitalisierung lässt den Stromverbrauch explodieren“

von Mathias Brandt, 09.02.2017

Operative Fahrzeugdaten werden in modernen vernetzten Autos von über 100 Sensoren aufgezeichnet. Jeder produziert häufig mehrmals pro Sekunde Datenpunkte zur Auswertung. Laut einer McKinsey-Untersuchung erzeugen Connected Cars so bis zu 25 Gigabyte pro Stunde. Wie viel das ist, zeigt der direkte Vergleich mit dem Datenhunger gängiger Web-Anwendungen. So verbraucht beispielsweise das besonders Datenintensive HD-Video-Streaming rund 869 Megabyte pro Stunde. Laut Einschätzung der Analysten des Statista Digital Market Outlooks birgt die enorme Menge der erzeugten Fahrzeugdaten ein erhebliches Monetarisierungspotential. Mehr dazu erfahren Sie in unserem kostenlosen Marktreport Connected Car: Vehicle Services.



Aus: Martin Brand, Datenschleuder Connected Car, in: https://de.statista.com/infografik/8007/datenerzeugung-von-connected-cars-im-vergleich/

Botschaft 4: Es geht um einen klugen Instrumentenmix

Dienstleistungen statt Autokult

- Dienstleistungen
  - „Auto-Abo“
  - Leasing
  - Firmenwagen
  - Mieten, Sharing, Leihen (Autovermietung)

- ersparen …
  - Versichern, versteuern, Pannenhilfe
  - Tanken, Wartung, Kleinreparaturen
  - Parken
  - Tausch und Erneuerung des Fahrzeugs

- Parallele Entwicklungen bei Fahrrädern, Pedelecs und Scootern

Alternative zum oder Option für den Autobesitz?

Foto: Dr. Kirstin Lindloff

difu
Deutsches Institut für Urbanistik

Bessere Alternativen, Push & Pull statt Parallelförderung

Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl

durch Veränderung der Kosten, Reisezeiten, Qualität der Verkehrsmittel im Verhältnis zueinander, z.B. durch Parkraumbewirtschaftung + Betriebliche Mobilitätskonzepte

Quelle: ivm GmbH

angenehmeres (Kfz-) Pendeln durch weniger Stau

Zusammenfassung / Fazit

1. **Elektromobilität ist ein Schritt, aber keine Lösung.**
2. **Auch Radverkehrspolitik reicht nicht: Der maßgebliche Teil der CO2-Emissionen liegt in Distanz-bereich oberhalb von 20 km**
3. **Auf dem Land „hilft“ kein urbaner Wertewandel. Auch dort können wir Verkehr verlagern: Rufbusse und Linienbusse, gute Bahnhöfe + Fahrpläne, neue Schnellbusse,**
4. **Um Personenkilometer in bedeutendem Umfang einzusparen, müssen wir Verkehr ersetzen, Pendlerdistanzen reduzieren: Home Office, Wohnortwechsel/ Umziehen, Arbeitsortwechsel**
5. **Auch der Lkw- und Lieferverkehr gehört in den Blick! Lieferzonen, Kreuzungen, Gewerbegebiet, Anbindung an das überörtliche Straßennetz**
6. **Nicht jede gute Idee bringt uns voran! Wir müssen Reboundeffekte und Wirkungsketten erkennen (Grüne Welle, Park & Ride), und uns auf das Wirksamste konzentrieren.**
7. **Haupt- und Durchgangsstraßen zeitgemäß organisieren! Curbsidemanagement und Parkraumbewirtschaftung helfen, den Autoverkehr zu regulieren. Begrünung, Entsiegelung und Verschönerung schlagen mehrere Fliegen mit einer Klappe.**
8. **Die Verkehrswende braucht ein Narrativ! „Klimaschutz spürt man nicht“, es geht um Lebensqualität in der Stadt und lebendige Natur (Synergien nutzen!)**

Der Versuch eines Narrativs

Sogar eine grüne Verkehrspolitik kann das sektorale Klimaziel alleine nicht erreichen!

difu
Deutsches Institut
für Urbanistik

Difu

- Das Deutsche Institut für Urbanistik (Difu) wurde 1973 auf Initiative des Deutschen Städtetags gegründet

- ist *die* Forschungs-, Fortbildungs- und Informationseinrichtung für Städte und Gemeinden

- Zuwender ca. 120 Städte, Kommunal- und Planungsverbände, Land Berlin, Bund

- gemeinnützig (Difu gGmbH), ca. 190 Beschäftigte, ca. 60 „Projekte“

Fragen, bitte!

Tilman Bracher,
Bereichsleiter Mobilität bis 31.5.2021, bracher@difu.de
Pressestelle: Sybille Wenke-Thiem, 030 39001-209, presse@difu.de

difu
Deutsches Institut
für Urbanistik

Vorarlberg
unser Land

Energieinstitut Vorarlberg

Vorarlberg: „ Mobilitätswende braucht Kooperation - für

- Qualität im Umweltverbund und
- flankierende Maßnahmen

PUSH & PULL!
& communicate

DI Martin Reis
[Energieinstitut Vorarlberg]
DI Barbara MANHART
[Amt der Vorarlberger Landesregierung]

Veranstaltung: kommunaler Klimakongress; 21.Mai 2021

INHALT

1. Vorstellung der Region
2. Kooperationsformen
   a. ÖPNV-Bestellung
   b. Fachbeirat
   c. Regionale Radrouten
   d. VMOBIL
   e. plan b
3. Fazit

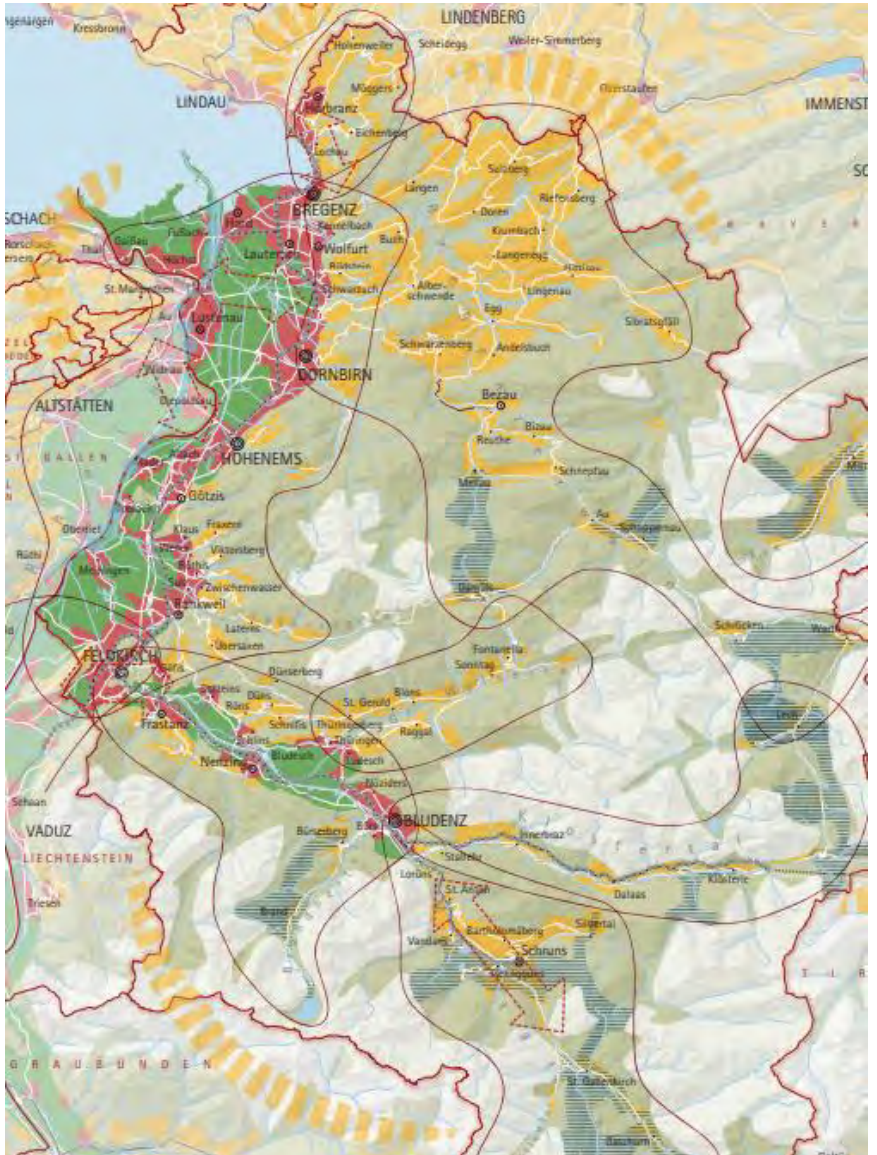
1. Vorstellung der Region

Wir beginnen mit einem raschen Überblick zum „Ländle“…

- westlichstes Österreichisches Bundesland
- Dreiländereck D-A-CH; Herausforderung grenzüberschreitender Verkehr
- knapp 400.000 EinwohnerInnen in 96 Gemeinden

  davon ca. 3/4 im Ballungsraum Rheintal/Walgau

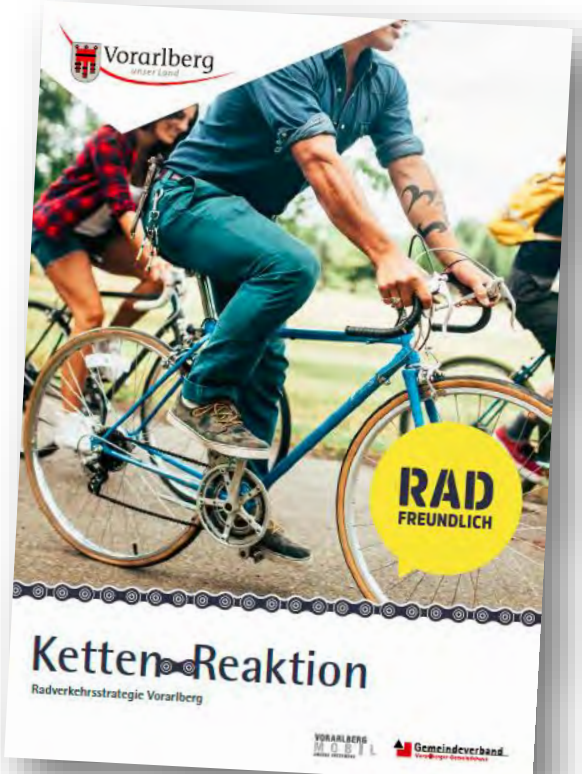
  - Dynamisches Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum v.a. im Rheintal
  - Ballungsraum durch Bahnstrecke und Autobahn erschlossen
  - Politik: grün-schwarze Regierung seit 2014



1. Vorstellung der Region

Politische Strategien und Planungen…

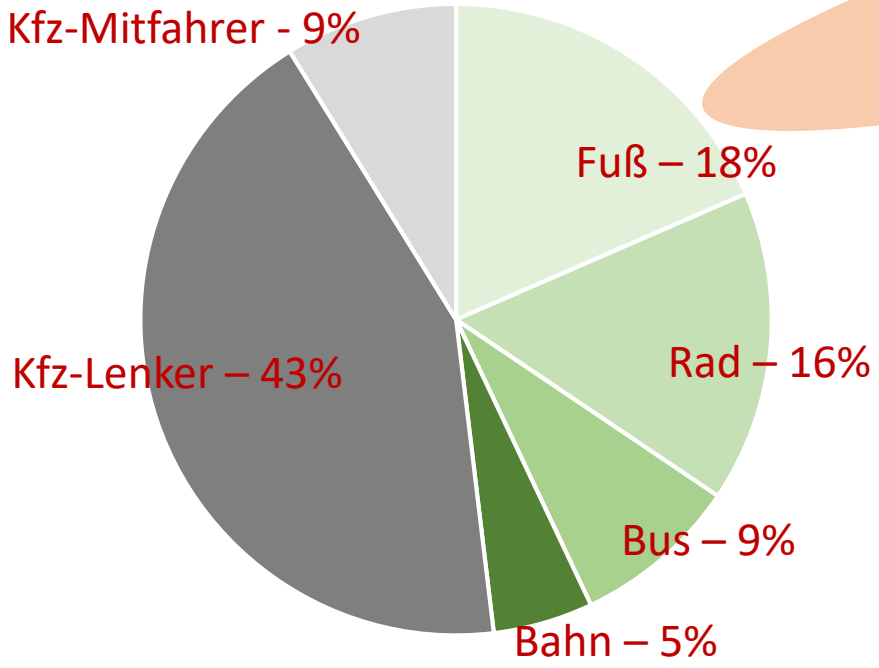
- **„Energieautonomie Vorarlberg“ / 101 enkeltaugliche Maßnahmen** (Nachfolge in Ausarbeitung!)
- Raumbild Vorarlberg 2030
- Radstrategie „Kettenreaktion“ // **Mobilitätskonzept Vorarlberg 2019**



1. Vorstellung der Region

Ziele + strategische Schwerpunkte im Mobilitätskonzept…

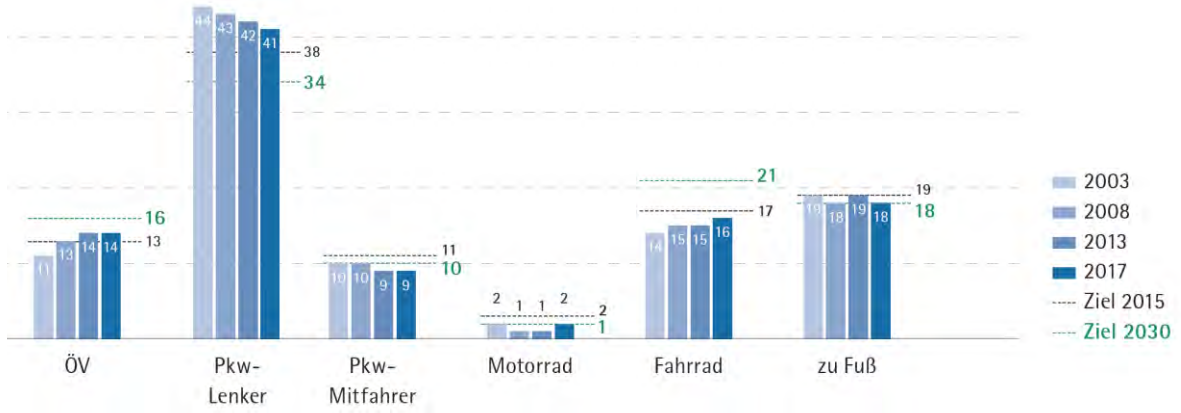
Modal Split 2017



Erfolgskontrolle: alle 5 Jahre Mobilitätsverhaltensbefragung !

Ziel 2030

Radverkehr	**16% → 21%**	**…PLUS 5**
Öffentlicher Verkehr	**14% → 16%**	**…PLUS 2**
PKW-LenkerInnen	**41% → 34%**	**…MINUS 7**



- Motorisierungsgrad: 547 PKW je 1000 Einwohner (Stand Ende 2020)
- Zeitkarten für den Öffentlichen Verkehr: 32% (Stand 2017)
- Fahrräder: 79% besitzen ein konventionelles Fahrrad; 11% ein Elektrofahrrad (Stand 2017)

2. Kooperationsformen

a) ÖPNV nach „außen“

Jedes Verkehrsmittel hat seine Stärken und sinnvollen Einsatzzwecke: Mobilitätsverhalten soll dem entsprechen!

Fuß, Rad	räumlich flexibel, begrenzte Reichweite
ÖV	effizient v.a. in dicht besiedelten Räumen und Korridorstrecken über mittlere und längere Distanzen
MIV	Zweckmäßig zur Erschließung peripherer Lagen und für Transporte; bei übermäßigem Einsatz konfliktbehaftet hinsichtlich Flächenbedarf und Wirkung auf Gesundheit, Umwelt und Klima

….Potentiale von Fuß, Rad, ÖV werden derzeit nicht ausgeschöpft
….heute wird der private PKW von vielen als „Allzweckmittel“ für die überwiegende Zahl der Wege eingesetzt
….intelligent verknüpft können Fuß / (e-)Fahrrad / ÖPNV / Carsharing die Abhängigkeit vom Privat-PKW stark reduzieren

→ Schlussfolgerung 1:

Erfolgsfaktor: Vernetzung ÖPNV und seiner Akteure **nach „außen“** (andere Verkehrmodi)

Land kann Ressourcen zur Verfügung stellen & Anreize zur Kooperation schaffen:

Beispiele:
- Smart Mobility Stelle beim VVV
- ÖPNV-Förderung für Haltestellen (inkl. Rad)
- Organisation Gemeindeplattform

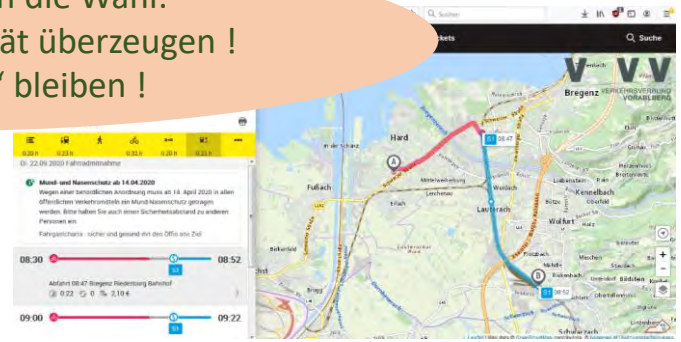
2. Kooperationsformen

a) ÖPNV nach „innen“

Die BürgerInnen wählen das attraktivste Mobilitätsangebot

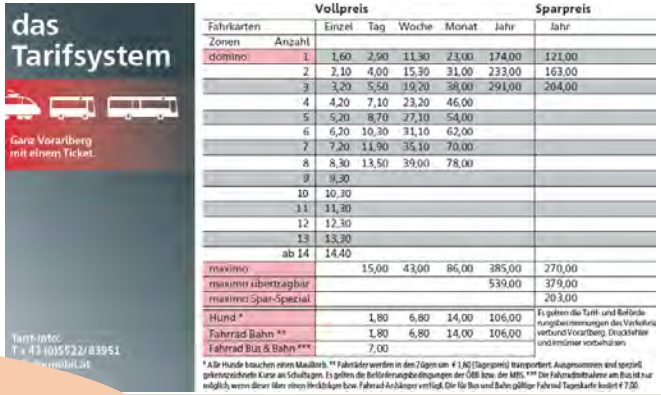
- Attraktive Fahrzeuge (Komfort, Optik)
- Günstige und einfach verständliche Tarife
- Dichtes Fahrplanangebot
- Zuverlässigkeit
- Aktuelle und umfassende Fahrgastinformation
- unkomplizierter Vertrieb

Die BürgerInnen haben die Wahl:
→ ÖPNV muss durch Qualität überzeugen !
→ ÖPNV muss „up-to-date“ bleiben !



In der (Weiter-)Entwicklung qualitativ hochwertiger Angebote gibt es zahlreiche <u>Herausforderungen</u> und Hürden…

- hohe Zahl beteiligter AkteurInnen
- zahlreiche Finanzierungsquellen
- unterschiedliche Finanzkraft und Prioritäten
- Veränderungen/Entwicklungen bergen Risiken
- Aufbau von Know-How bei Innovationen, Vergaberecht, …



Fahrkarten		Vollpreis					Sparpreis
Zonen	Anzahl	Einzel	Tag	Woche	Monat	Jahr	Jahr
domino	1	1,60	2,90	11,30	23,00	174,00	121,00
	2	2,10	4,00	15,30	31,00	233,00	163,00
	3	3,20	5,50	19,20	38,00	291,00	204,00
	4	4,20	7,10	23,20	46,00		
	5	5,20	8,70	27,10	54,00		
	6	6,20	10,30	31,10	62,00		
	7	7,20	11,90	35,10	70,00		
	8	8,30	13,50	39,00	78,00		
	9	9,30					
	10	10,30					
	11	11,30					
	12	12,30					
	13	13,30					
	ab 14	14,40					
maximo			15,00	43,00	86,00	385,00	270,00
maximo übertragbar						539,00	379,00
maximo Spar-Spezial							203,00
Hund *			1,80	6,80	14,00	106,00	Es gelten die Tarif- und Beförderungsbestimmungen des Verkehrsverbund Vorarlberg. Druckfehler und Irrtümer vorbehalten.
Fahrrad Bahn **			1,80	6,80	14,00	106,00	
Fahrrad Bus & Bahn ***			7,00				

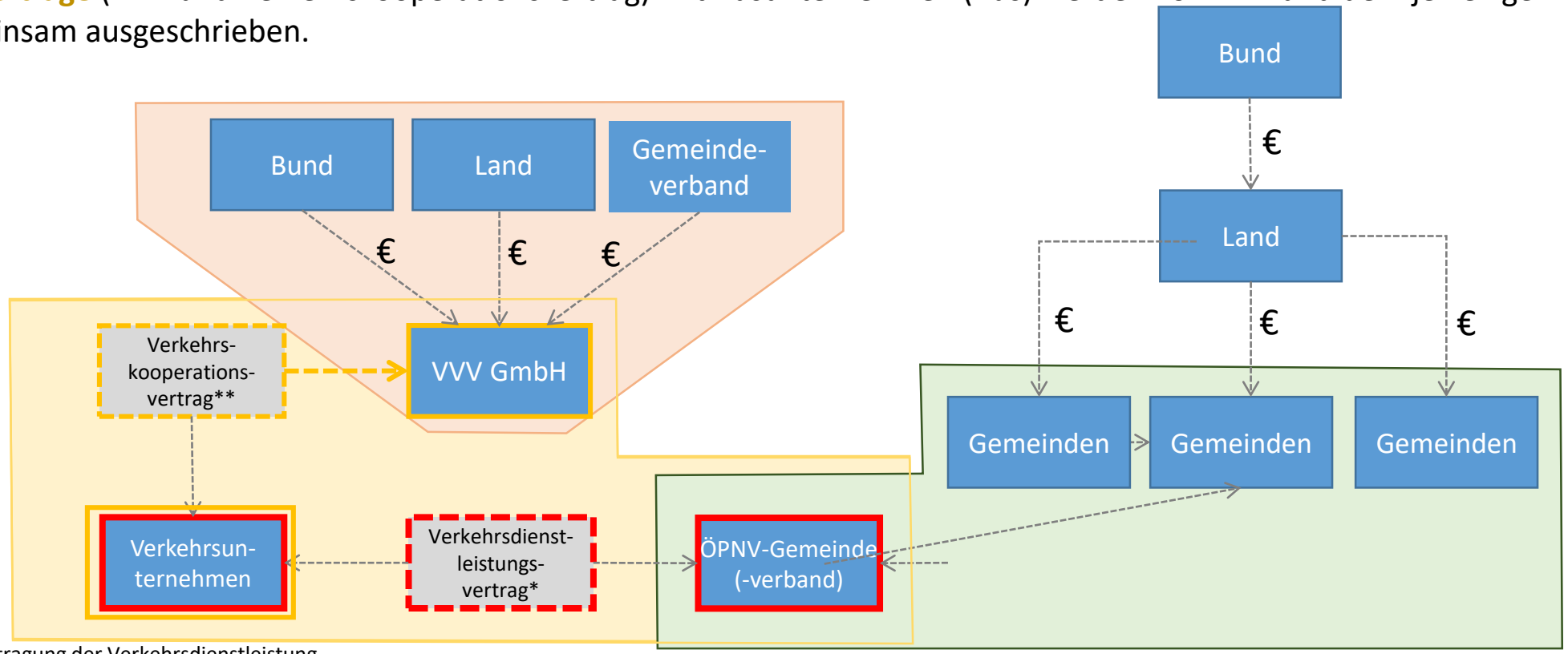
* Alle Hunde brauchen einen Maulkorb. ** Fahrräder werden in den Zügen um € 1,60 (Tagespreis) transportiert. Ausgenommen sind speziell gekennzeichnete Kurse an Schultagen. Es gelten die Beförderungsbedingungen der ÖBB bzw. der MBS. *** Die Fahrradmitnahme am Bus ist nur möglich, wenn dieser über einen Heckträgen bzw. Fahrrad-Anhänger verfügt. Die für Bus und Bahn gültige Fahrrad Tageskarte kostet € 7,00.

→ Schlussfolgerung 2:

Einzelne AkteurInnen/Gemeinden können die heutigen komplexen Herausforderungen nicht alleine bewältigen.

Kooperationsformen und Organisation in Vorarlberg - Linienbusse

- Mehrere **ÖPNV-Gemeindeverbände** (jeweils Zusammenschluss mehrerer Gemeinden) bestellen die Verkehrsleistungen im ÖPNV (Bus)
- Der **Verkehrsverbund Vorarlberg** **ist eine 100%-ige Landestochter** und wird finanziert durch Bund, Land und Gemeinden (vertreten durch den Vorarlberger Gemeindeverband). Im Aufsichtsrat sind Land und Gemeinden vertreten.
- Die **Verträge** (VDV und Verkehrskooperationsvertrag) mit Busunternehmen (Bus) werden von VVV und dem jeweiligen Gemeindeverband gemeinsam ausgeschrieben.



* Konkrete Beauftragung der Verkehrsdienstleistung

** Überbindung von Rahmenbedingungen (Tarif, Marketing, CI/CD, Angebotsqualität, Einnahmensicherung, Technik, …)

allgemeine und komplexe Aufgaben werden verstärkt vom VVV wahrgenommen / Risiken wandern Richtung Land → entlastet Gemeinden und Verkehrsunternehmen & ermöglicht eine aktive Verkehrspolitik

Kooperationsformen

a) ÖPNV nach „innen“

Vom Verkehrsverbund zum Mobilitätsverbund

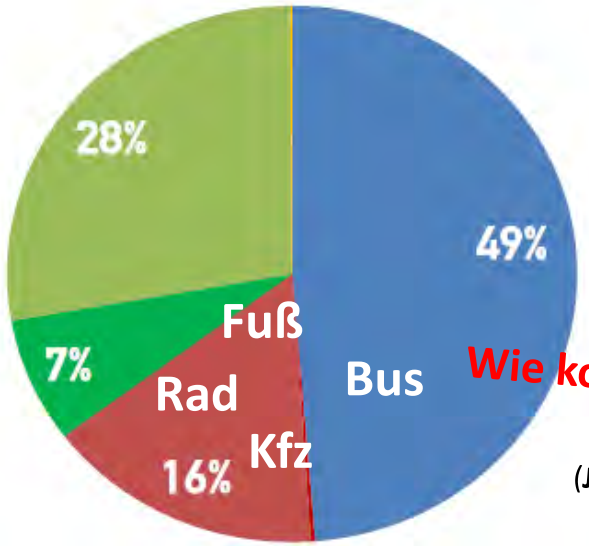
- **Tarife:** Verkehrsunternehmen → Aufgabenträgern (Bruttoverträge, Entscheidungsorgan: Aufsichtsrat des VVV)
  Vorteil: Tarife als wichtiges Instrument der Verkehrspolitik; Tarifhoheit schafft Gestaltungsspielräume,
  bei Einführung 365€-Jahreskarte: Übernahme durch das Land im Fall von Mindereinnahmen durch Umstellung
- **Bordtechnik:** Verkehrsunternehmen → VVV (Bordtechnik im Eigentum des VVV, techn. Know-How aufgebaut, zentrale Beschaffung)
  Vorteil: einheitliche Technik im ganzen Land (zB. Anschlusssicherung, Ticketautomaten, WLAN), Mengeneffekte durch hohes Vergabevolumen, befördert den Wettbewerb bei Busausschreibungen (geringere „Hürden“ für kleine Verkehrsunternehmen)
- **Vergabe:** ÖPNV-Gemeindeverbände → gemeinsame Ausschreibung mit VVV (dort: Vergaberecht Know-How aufgebaut)
  Vorteil: Unterstützung für Gemeinden, speziell bei Umstellung von Direktvergabe auf Wettbewerb wertvoll (Gerichtsverfahren etc.)
- **Design:** Verkehrsunternehmen → ÖPNV-Gemeindeverbände → VVV
  Vorteil: einheitliches, verkehrsträgerübergreifenden Design; in Vorarlberg: Werbefreiheit im ÖPNV; hochwertige Optik
- **Kontrollen:** Verkehrsunternehmen → VVV (MobilbegleiterInnen)
  Vorteil: Kontrollen durch jene, denen die Einnahmen zufließen; gutes „Gespür“ für Abwägung Einnahmensicherung/Kundenfreundlichkeit
- **Fahrplanauskunft:** Verkehrsunternehmen → VVV → Verkehrsauskunft Österreich (VAO, multimodal, Echtzeit)
  Vorteil für Fahrgäste und Aufgabenträger: gesamter ÖV in Österreich beauskunftet; multimodal; Effizienz durch gebündeltes Know-How
- **Elektrobusse:** Verkehrsunternehmen: Busbeschaffung (derzeit) / VVV: Beschaffung Ladeinfrastruktur / Mehrkosten bzw. Risikoübernahme: Land
  Vorteil: Risiko und Kosten werden nach „ober“ weitergegeben. Ermöglicht auf Entscheidungs-/Bestellerebene ökologische Entscheidungen

2. Kooperationsformen

b) Fachbeirat

Einheitlich hohe Planungsqualität bei Bahnhofsprojekten

VVV-Fachbeirat begleitet Planungen (Organisation, Moderation, Protokolle, …)
- **ExpertInnen für verschiedene Mobilitätsarten und Gestaltung**
- **ermöglicht Know-How-Transfer & einheitlich hohe Planungsqualität**
- **gemeinsame Beratung Finanzierungspartner und Expertinnen**
- **Unanhängige Planungsempfehlungen**



Wie kommen die Fahrgäste zum Bahnhof?
(**Jänner** 2016; ca 2.800 Befragte)

– **Garantiert bestmögliche Berücksichtigung der Bedürfnisse aller Mobilitätsarten**
  Bahnkunden (Wartebereiche, Fahrgastinfo, …)
  Bus (Buskanten, ggf. Sanitäranlagen für LenkerInnen)
  Fuß (Barrierefreiheit!)
  Fahrrad (offene und geschlossene Stellplätze, ev. Leihrad, Schieberillen)
  Mopeds/Motorräder
  PKW (Carsharing, Privat-Pkw, Taxi, Kurzparker)

  Gestaltung/Einbettung im Quartier/Lärmschutz
  ggf. Kontextprojekte (Radunterführung, Kiosk, …)

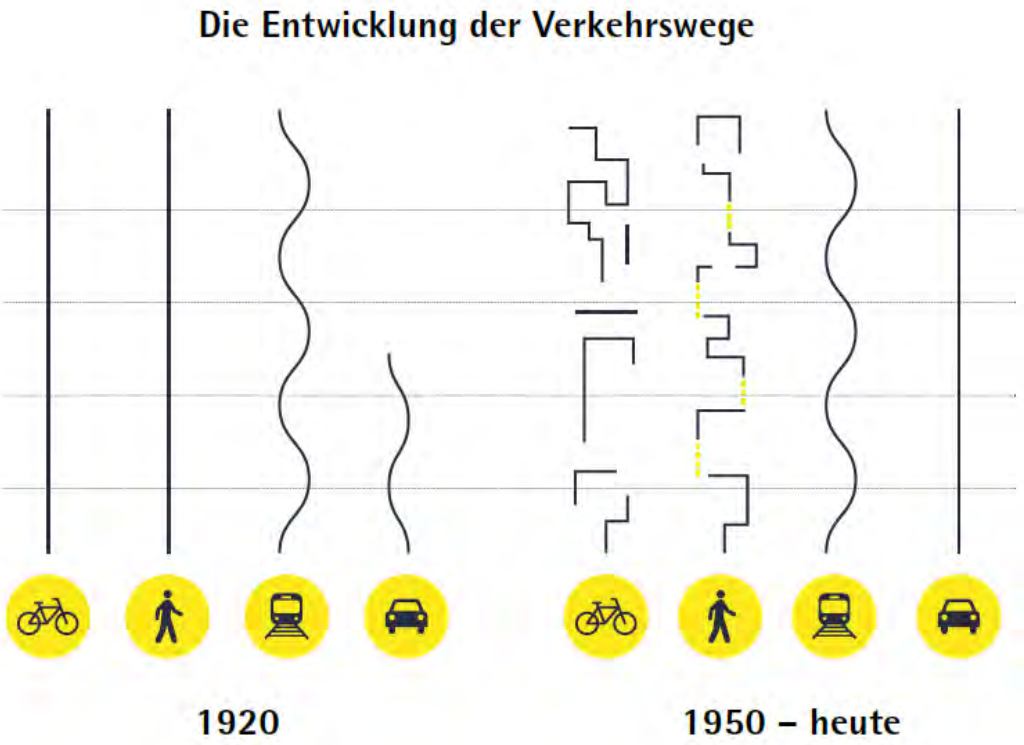
– **Finanzierungspartner beim Umbau von Verkehrsstationen:**
  ÖBB, Land, Standortgemeinde

Gut organisierte Planungsprozesse & unabhängige ExpertInnen verschiedener Disziplinen sorgen für kundenfreundliche Verkehrsstationen

2. Kooperationsformen

c) Regionale Radrouten

Ausgangslage



Zielsetzung

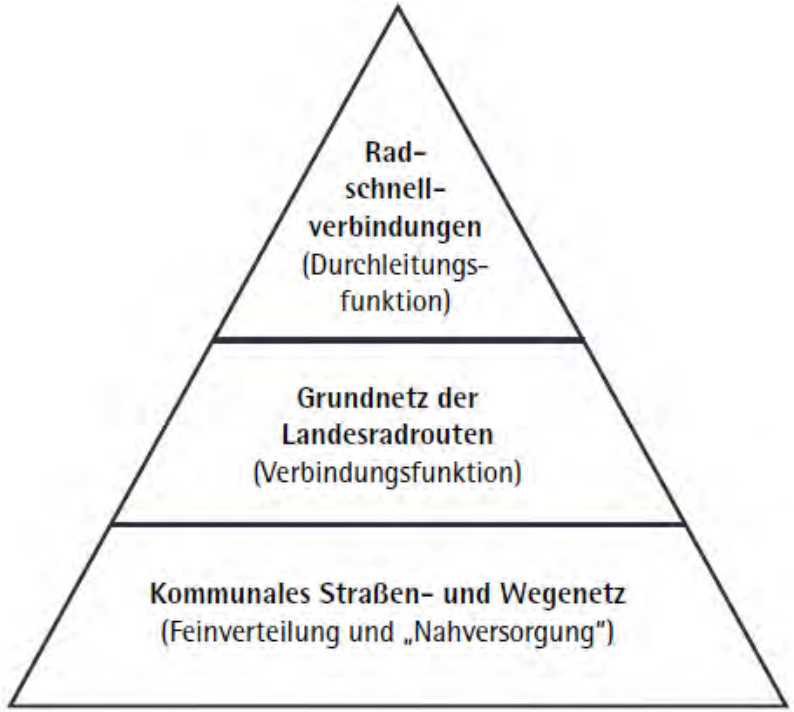
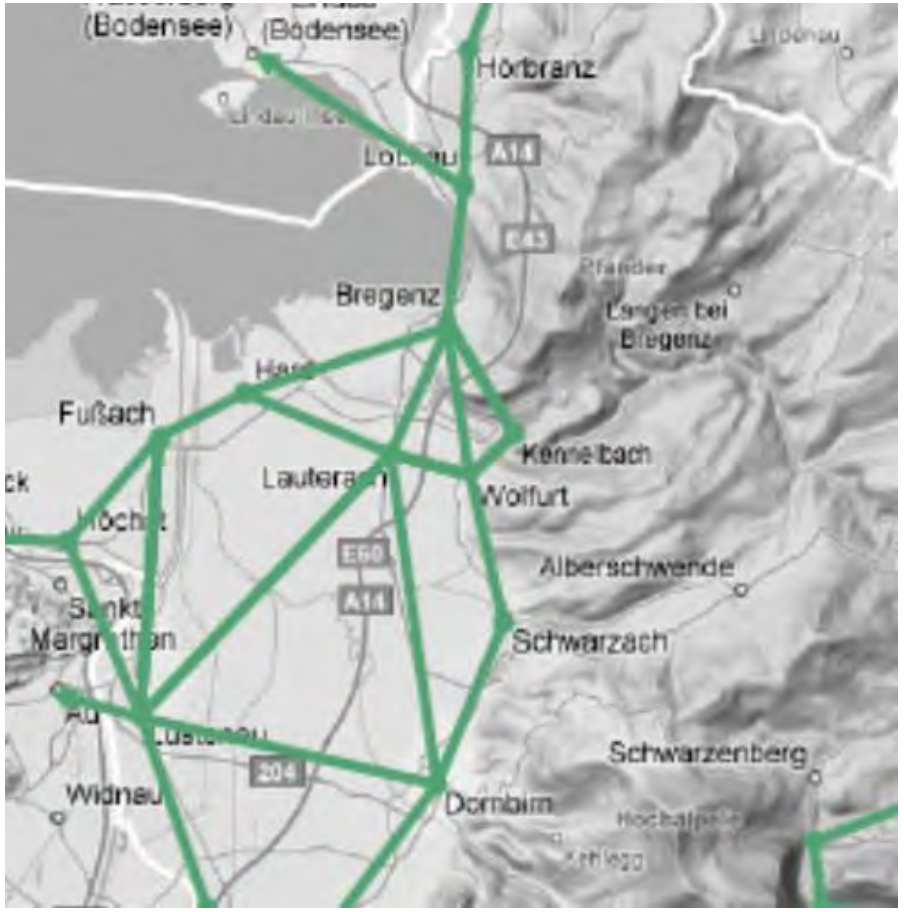


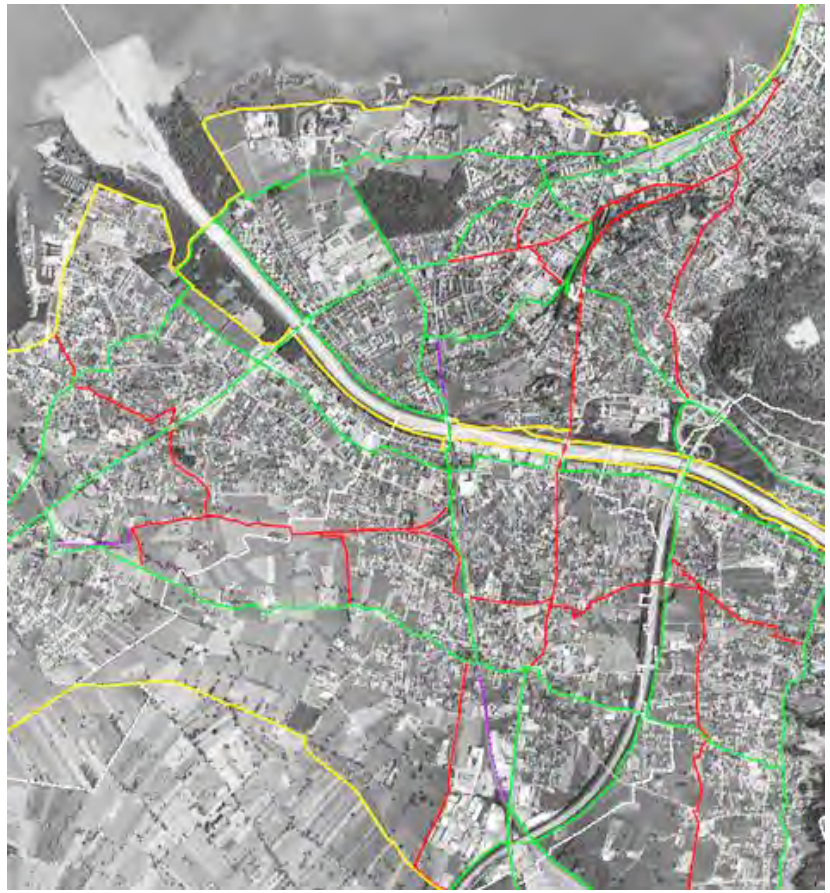
Abbildung 3:
Typen und Funktion
des Radnetzes

2. Kooperationsformen

c) Regionale Radrouten



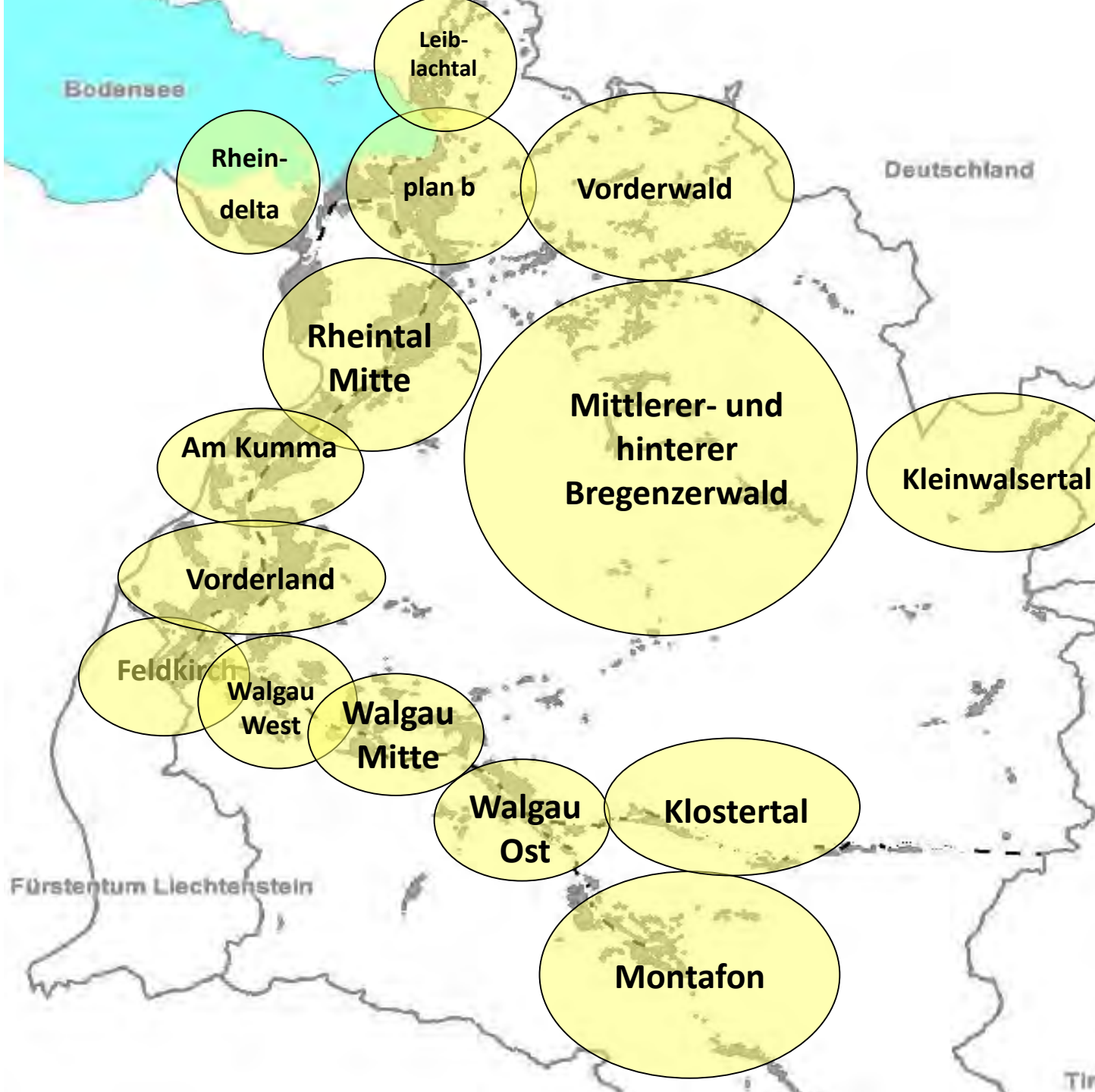
?



Regionale Radroutenkonzepte

➔ Partnerschaftliche Erarbeitung mit den Gemeinden in 15 Planungsregionen

- attraktive und direkte Routen
- regionale Durchgängigkeit
- zügig befahrbar



Funktion der Regionalen Radroutenkonzepte

1. Masterplan zur mittel- bis langfristigen Entwicklung der regionalen Radrouten und Radschnellverbindungen.
2. Fokus liegt auf Alltags- und Freizeitradverkehr.
3. Konzepte werden von den Gemeinden und der Landesregierung beschlossen.
4. Beschlossenes Routenkonzept ist Voraussetzung für die Förderung von kommunalen Radverkehrsanlagen durch das Land Vorarlberg.
5. Ausarbeitung der Konzepte wurde vom Land Vorarlberg koordiniert – die Planung mit 70% der Kosten gefördert

Kategorien und Förderungen

Kategorie	Höhe der Förderung
Radschnellverbindung	Bis zu 90% Förderung (Land & Bund)
Landesradroute Alltag	bis zu 70% Landesförderung
Landesradroute Freizeit	bis zu 50% Landesförderung
Örtliche Hauptradroute	bis 50% Landesförderung

Qualitätsanforderungen

ROUTENTYPEN	ZWEIRICHTUNGSRADWEG (FAHRBAHN, OHNE BANKETTE)		RADSTREIFEN	
	REGELBREITE	MINDESTBREITE	REGELBREITE	MINDESTBREITE
RADSCHNELL-VERBINDUNGEN	4,5 Meter	4 Meter	2 Meter	1,8 Meter
LANDESRADROUTEN	4 Meter	3 Meter	1,8 Meter	1,5 Meter
ÖRTLICHE HAUPTRADROUTEN	3 Meter	2,5 Meter	1,5 Meter	1,3 Meter

VMOBIL

Zusammenschluss aller relevanten Mobilitätsanbietern und Organisationen des **Umweltverbunds** unter einem kommunikativen Dach

2. Kooperationsformen

d) VMOBIL

1. Leistungspartner

Bus | Bahn | Schiff | E-Mobilität | Weitere...

WIR sind (**LEISTUNGSPARTNER** von) VMOBIL!

2. Systempartner

Verkehrsverbund Vorarlberg | Energieinstitut Vorarlberg | Weitere...

WIR sind (**SYSTEMPARTNER** von) VMOBIL!

3. Netzwerkpartner

plan b | Land VIIb, Radverkehr | Land VIa | Weitere...

WIR sind (**UNTERSTÜTZER** von) VMOBIL!

2. Kooperationsformen

d) VMOBIL

UNSERE MISSION

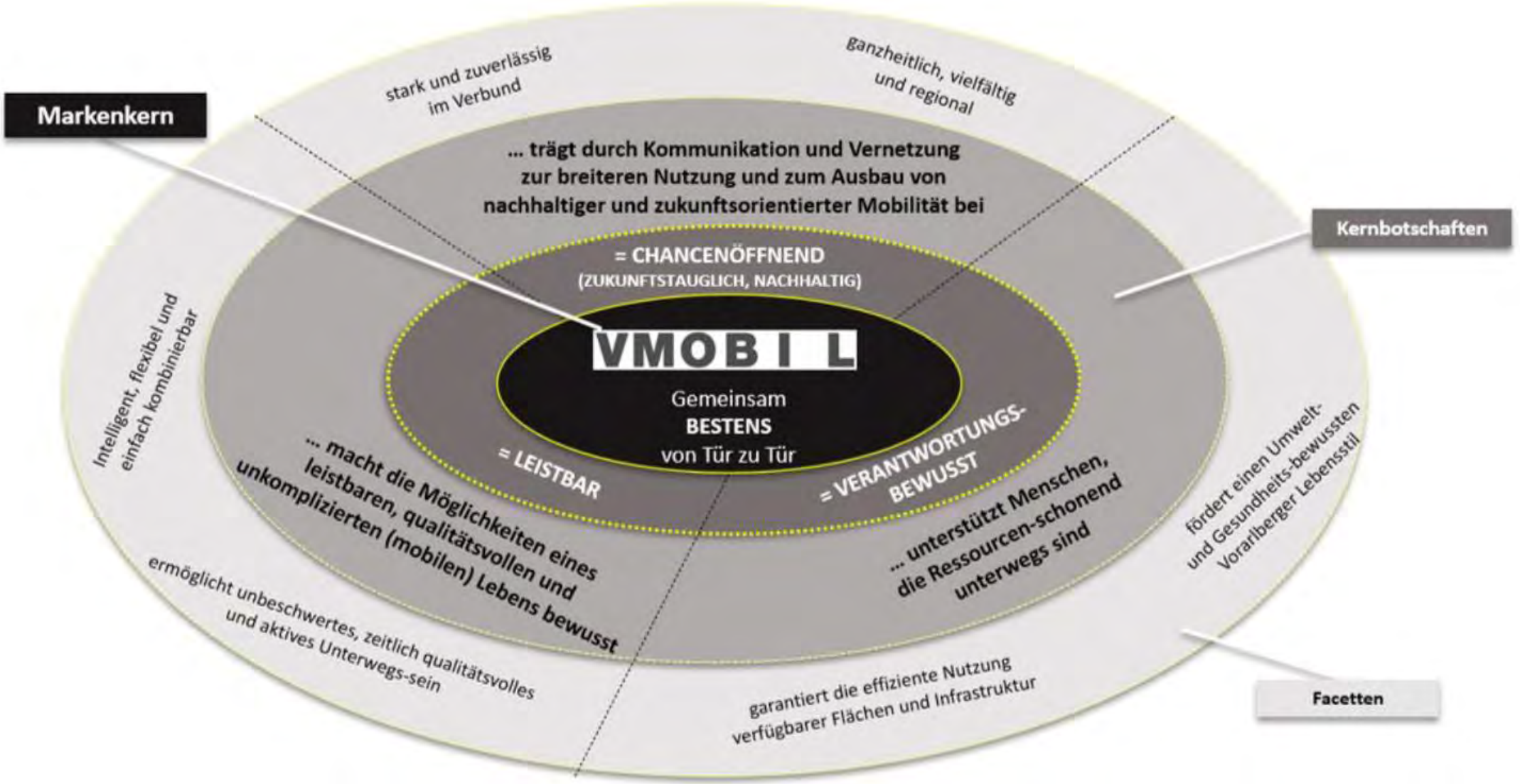
Wir sorgen durch Vernetzung und Kommunikation dafür, dass alle Menschen in ganz Vorarlberg durch unsere Plattform BESTENS – mit der jeweils besten Mobilitätsform, aber auch Klima-technisch, zeitlich, preislich bestens und mit bestmöglichem Komfort - zu ihrem Ziel oder von Tür zu Tür kommen (können).

VISION 2030

Die Mehrheit (>55%)[13] der Wege in Vorarlberg werden mit von VMOBIL-Partnern angebotenen oder unterstützten Mobilitätsformen zurückgelegt.

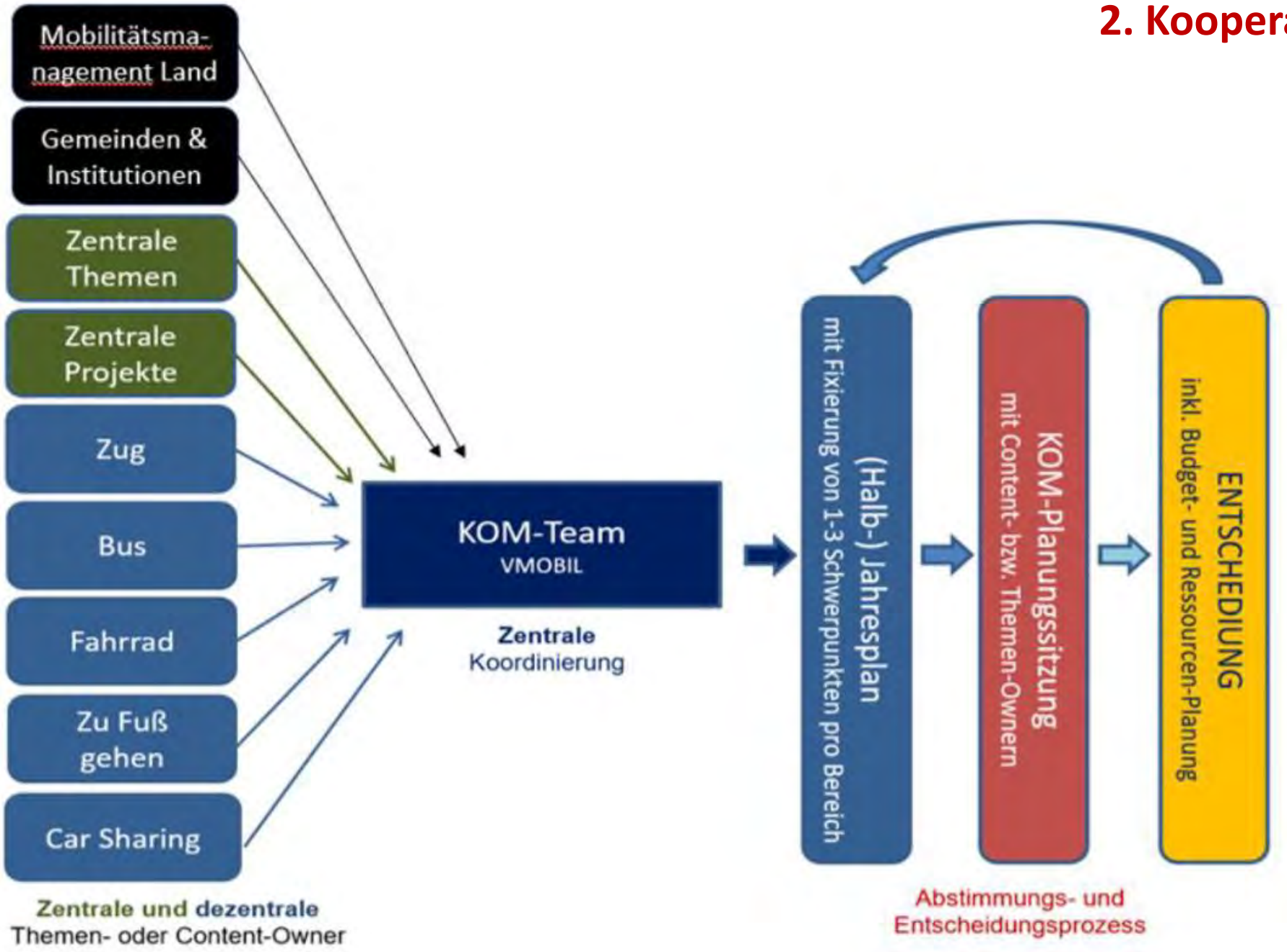
2. Kooperationsformen

d) VMOBIL



2. Kooperationsformen

d) VMOBIL



2. Kooperationsformen

d) VMOBIL

Startschuss für die Marke VMOBIL

Vertreter:innen des Landes Vorarlberg, der Gemeindeverbände, der ÖBB, des Verkehrsverbundes Vorarlberg, des Energieinstituts Vorarlberg, CARUSO Carsharing, des Standes Montafon und der plan b-Gemeinden haben kürzlich den offiziellen Startschuss für die Marke VMOBIL gefeiert. Anlass war die gemeinsame Unterschrift des VMOBIL Kommunikationspapiers via Videokonferenz. Durch verbesserte Kommunikation und Vernetzung wollen die Mobilitätspartner:innen dafür sorgen, dass die Vorarlberger:innen mit der jeweils besten Mobilitätsform, aber auch klimatechnisch, zeitlich, preislich bestens und mit bestmöglichem Komfort von Tür zu Tür kommen können.

08.04.2021

2. Kooperationsformen

e) Plan b

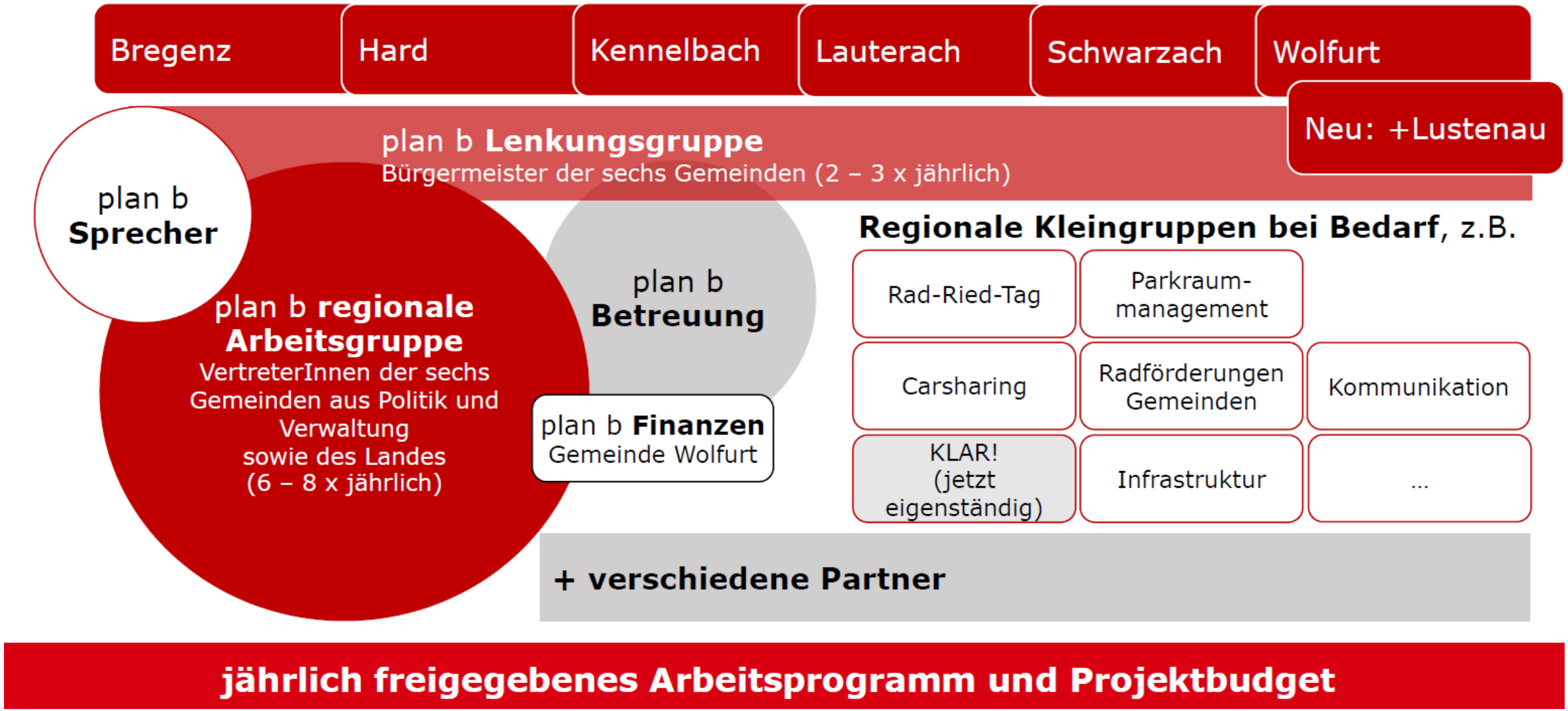
mein plan b

Regionales Mobilitätsmanagement der Gemeinden Bregenz, Hard, Kennelbach, Lauterach, Lustenau Schwarzach und Wolfurt

Langfristige Kooperationen sind ein guter Nährboden für engagierte, mutige Maßnahmen – auch auf Gemeindeebene.

2. Kooperationsformen

e) Plan b



Einführung von regionalem Parkraummanagement

Gleichartige Regelungen für gleichartige Situationen in allen plan b Gemeinden
Regionaler Gleichschritt: Orientierung an Standards und Regelungen der Städte

Angestrebte Wirkungen

1. Pendler*innen zum Umstieg motivieren
2. innerörtlichen Parkraum für Kund*innen des innerörtlichen Einzelhandels freispielen
3. Kostenbeitrag für den Bau- und Unterhalt öffentlicher Infrastruktur

Grundsätze

1. Alle kommunalen Parkflächen integrieren (inkl. Schulen, Kindergärten, Bauhöfe).
2. Kein kostenloses Dauerparken auf kommunalen Parkplätzen.
3. Dauerparker bekommen geeignete, bewirtschaftete „Dauerparkplätze“ zugewiesen
4. Hotspots werden stärker bewirtschaftet als periphere Lagen.
5. Freizeit-Ziele werden auch Abends und am Wochenende bewirtschaftet

Bausteine

Kurzparkzonen

a) **Expressparkplätze (30 Minuten)**

b) **Kurzparkplätze (90 Minuten)**

Gebührenpflichtige Parkplätze

a) **Gebührenpflicht ab der 1. Minute (➔ „Hot-Spots“)**

b) **Gebührenpflicht ab der 91. Minute**

Gemeinsam „steht“ es sich leichter!

Christian Natter (Wolfurt), Elmar Rhomberg (Lauterach), Markus Linhart (Bregenz), Peter Halder (Kennelbach), Harald Köhlmeier (Hard), Kurt Fischer (Lustenau). PLANB

Verkehr lenken und verlagern

Parkraummanagement in Plan-B-Gemeinden soll Verkehrssituation in Zentren verbessern.

Von Danielle Biedebach

Der Verkehr auf Vorarlbergs Straßen lässt sich nicht beseitigen. Allerdings lassen sich negative Auswirkungen wie Stau, Lärm, Abgase, Unfälle sowie Kosten reduzieren, um die Allgemeinsituation zu verbessern. Die Gemeindeoberhäupter von Bregenz, Hard, Kennelbach, Lauterach, Lustenau, Schwarzach und Wolfurt (Plan-B-Gemeinden) setzen schon seit Jahren auf diese sogenannte bewusste Mobilität. Dabei sollen Bürger weg vom Auto hin zu öffentlichen Verkehrsmitteln und dem Rad gelenkt werden.

Als weiterer Baustein im Gesamtkonzept wird in den kommenden Wochen ein Parkraummanagement in den sieben Plan-B-Gemeinden eingeführt. Ziel ist es, öffentliche Parkplätze in den Ortskernen effizienter zu nutzen. Das heißt auch, Dauerparker aus den Zentren an geeignetere Plätze zu verbannen,

4. Fazit

Erfolgskontrolle: alle 5 Jahre Mobilitätsverhaltensbefragung !

Langfristige Kooperationen sind ein guter Nährboden für engagierte, mutige Maßnahmen – auch auf Gemeindeebene.

Gemeinsam „steht“ es sich leichter!

Erfolgsfaktor: Vernetzung ÖPNV und seiner Akteure **nach „außen“** (andere Verkehrmodi)

Zielrichtung:

VMOBIL: Mobilität aus einer Hand

Die BürgerInnen haben die Wahl:

→ ÖPNV muss durch Qualität überzeugen !

→ ÖPNV muss „up-to-date“ bleiben !

Einzelne AkteurInnen/Gemeinden können die heutigen komplexen Herausforderungen nicht alleine bewältigen.

Gut organisierte Planungsprozesse & unabhängige ExpertInnen verschiedener Disziplinen sorgen für kundenfreundliche Verkehrsstationen

allgemeine und komplexe Aufgaben werden verstärkt vom VVV wahrgenommen / Risiken wandern Richtung Land → entlastet Gemeinden und Verkehrsunternehmen & ermöglicht eine aktive Verkehrspolitik

Land kann Ressourcen zur Verfügung stellen & Anreize zur Kooperation schaffen:

Beispiele:
- Smart Mobility Stelle beim VVV
- ÖPNV-Förderung für Haltestellen (inkl. Rad)
- Organisation Gemeindeplattform
- Förderung regionaler Radrouten

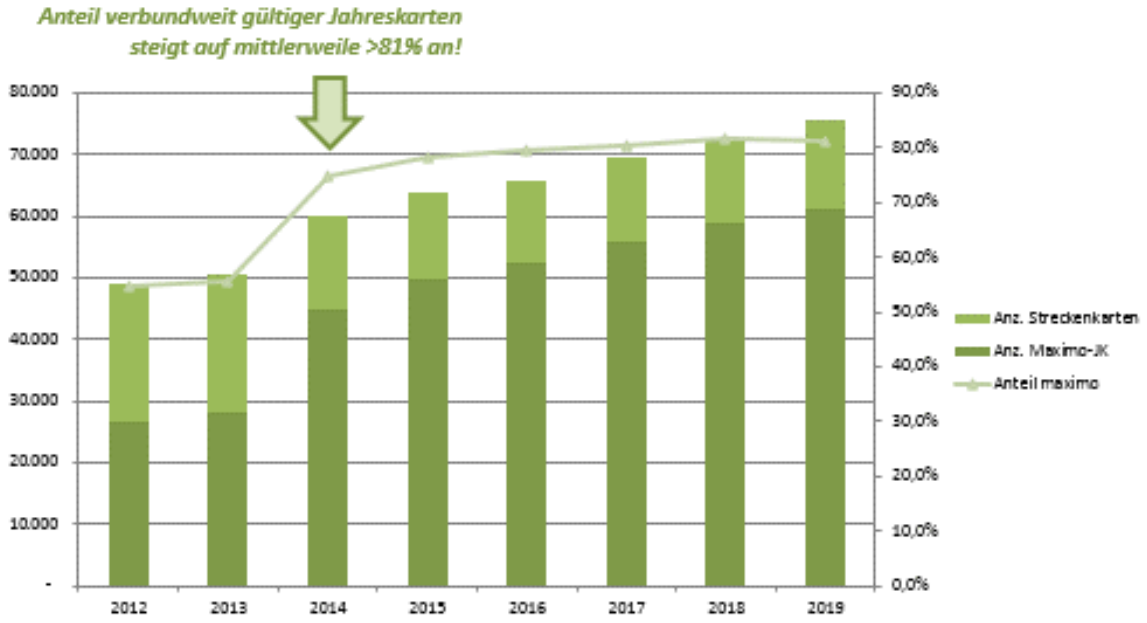
Vorarlberg
unser Land

Danke für Ihr Interesse!

Fahrgastzahlen und Vertriebszahlen

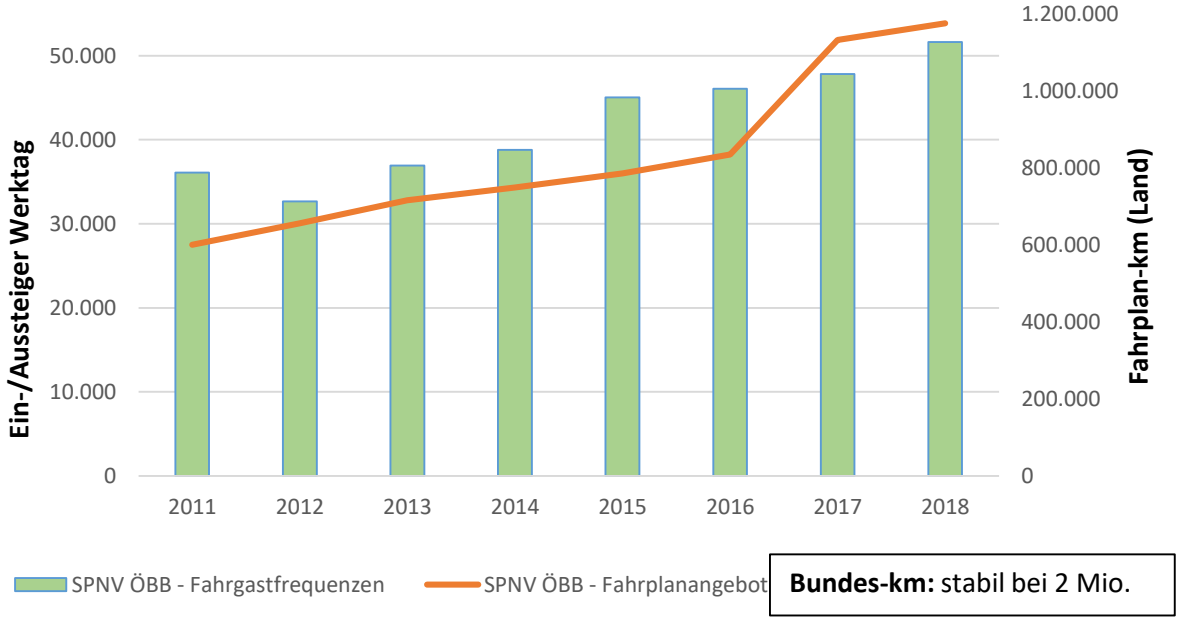
ÖV Vorarlberg - allgemein

120 Mio. Beförderungen p.a.
~75.000 JahreskartenbesitzerInnen (44% der Haushalte)



Regionalverkehr auf der Schiene

Fahrgastwachstum SPNV 2011-2019: **51%**



Bundes-km: stabil bei 2 Mio.

2. ÖPNV-AUSBAU

FINANZIERUNG

LEISTUNG

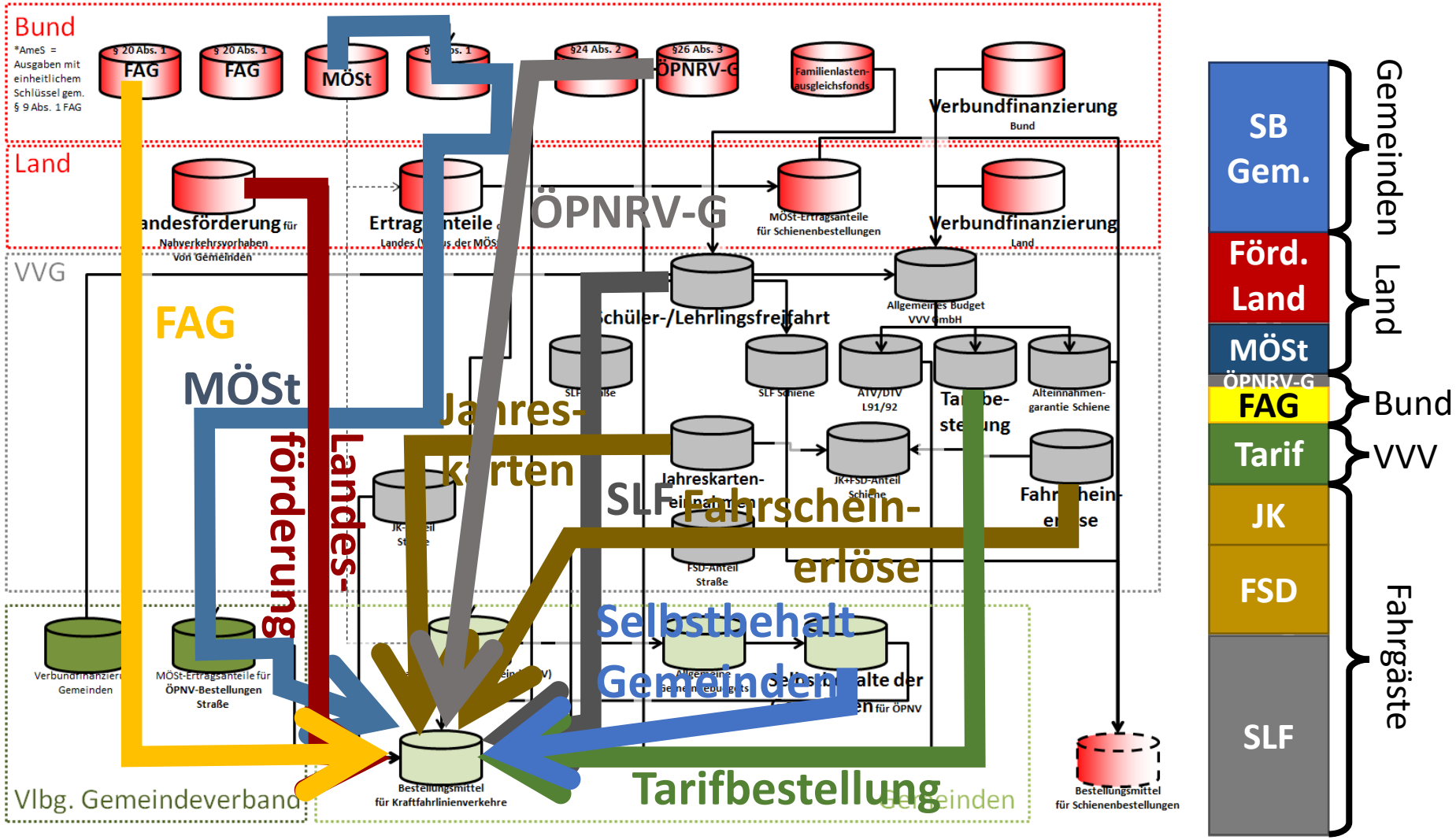
	Bus	Bahn
Haltestellen	1.824	46
Fahrzeuge	339	32
Linien-Kilometer	19,01 Mio.	4,86 Mio.
Absatz Jahreskarten	75.529 Stk.	
Absatz Fahrscheine (Einzel/Tag/Woche/Monat)	4.523.100 Stk.	

FINANZIERUNG

ÖPNV Vorarlberg Gesamtaufwand (Bus & Bahn)	€ 131,6 Mio.	100%
Nutzerfinanzierung (Fahrscheine, Jahreskarten, Schüler- & Lehrlingsfreifahrt)	€ 49,6 Mio.	37,7%
Land Vorarlberg		23,4%
Bund (inkl. Anteil SPNV-Angebot)		20,3%
Gemeinden		18,6%

2. ÖPNV-AUSBAU

ORGANISATION



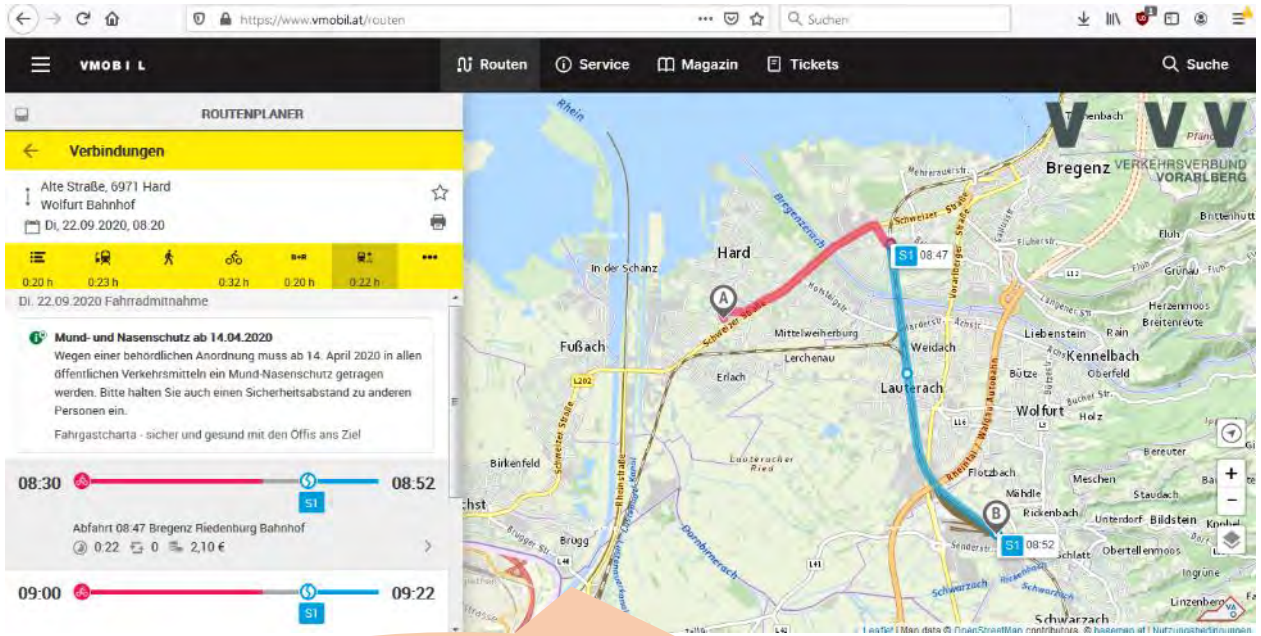
Alles beginnt mit der Auskunft !

Verkehrsauskunft Österreich (VAO)

- Grundlage für die Fahrplan-Apps aller Verkehrsverbünde in Österreich
- enthält gesamten ÖV (großteils Echtzeit-Daten)
- enthält gesamtes Straßennetz
- Informiert über multi- und intermodale Verbindungen

→ <u>Macht jedes Angebot (ob dicht oder sporadisch) überhaupt erst sichtbar und nutzbar</u>

ca. 1,5 Mio. Abfragen pro Tag
= wichtigstes Kommunikationsmittel
(Baustelle, MNS, Verspätung…)



Zielrichtung:
VMOBIL: Mobilität aus einer Hand

VMOBILcard

- **Angebot seit 2017**
  - Jahreskarte für Bus und Bahn
  - Mobilitätsmodul Caruso Carsharing
  - Mobilitätsmodul VKW VLOTTE

  → durch Chipkarte sind auch künftige Zusatzservices in die Karte integrierbar

- **(geplante) Erweiterungen**
  - Fahrrad abstellen (landesweit einheitlich)
    - Fahrradstationen
    - Fahrradboxen (seit 2020)
      - Für kurzzeitiges sicheres Abstellen des Fahrrads (z.B. über Nacht)
      - Für längerfristige Nutzung (z.B. Arbeitspendler)
  - Leihräder
  - Parken (?)
  - Ski-Saisonkarte (?)

Tübingen
Universitätsstadt

21. Mai 2021

Tübingen auf dem Weg in die Zukunft: Mobilität 2030
Neubau Radverkehr

Klimakongress 21. Mai 2021

Mirco Sarcoli, Fachabteilung Verkehrsplanung

Quelle Fotos: Daniel Hammer und Mirco Sarcoli, Universitätsstadt Tübingen

Tübingen

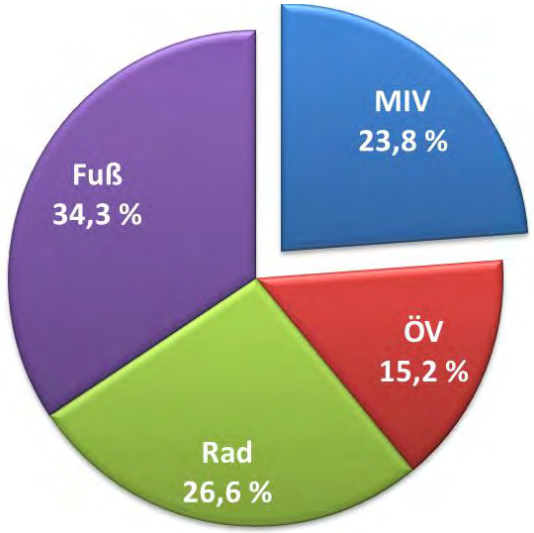
- geograf. Mittelpunkt Baden-Württembergs
- ~ 91.000 Einwohner
- Universität 1477 gegründet;
  heute ca. 27.000 Studierende
  Quelle: 04.05.2021 https://uni-tuebingen.de/universitaet/profil/zahlen-und-fakten/
- ~50.000 Einpendelnde am Werktag
- junge Stadt: Durchschnittsalter 39,2 Jahre
  (Vgl. Baden-Württemberg: 43,3 Jahre)
  (Quelle 05.11.2018: https://www.tuebingen.de/Dateien/altersjahre_stadtteile.pdf)

- Kurze Wege (etwa je 3km zw. den Nadeln)
- Bewegte Topografie 160m Höhenunterschied

Topographische Karte 1:25.000 © Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung Baden-Württemberg, www.lgl-bw.de, Büchsenstraße 54, 70174 Stuttgart, 2018/Universitätsstadt Tübingen

Verkehr der Tübinger Bevölkerung in Zahlen - 2018

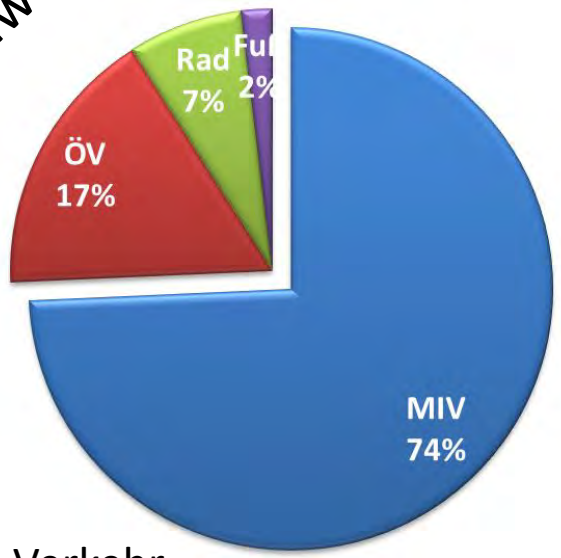
- 3,9 Wege pro Person und Tag
- 1,9 Fahrräder pro Haushalt
- 26,5 der Haushalte ohne Pkw
- Mittlere Länge eines Weges: 5,7 km



Binnenverkehr

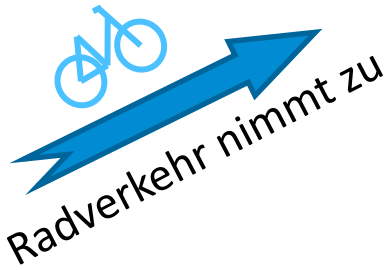
Herausforderung:
Pendelnde

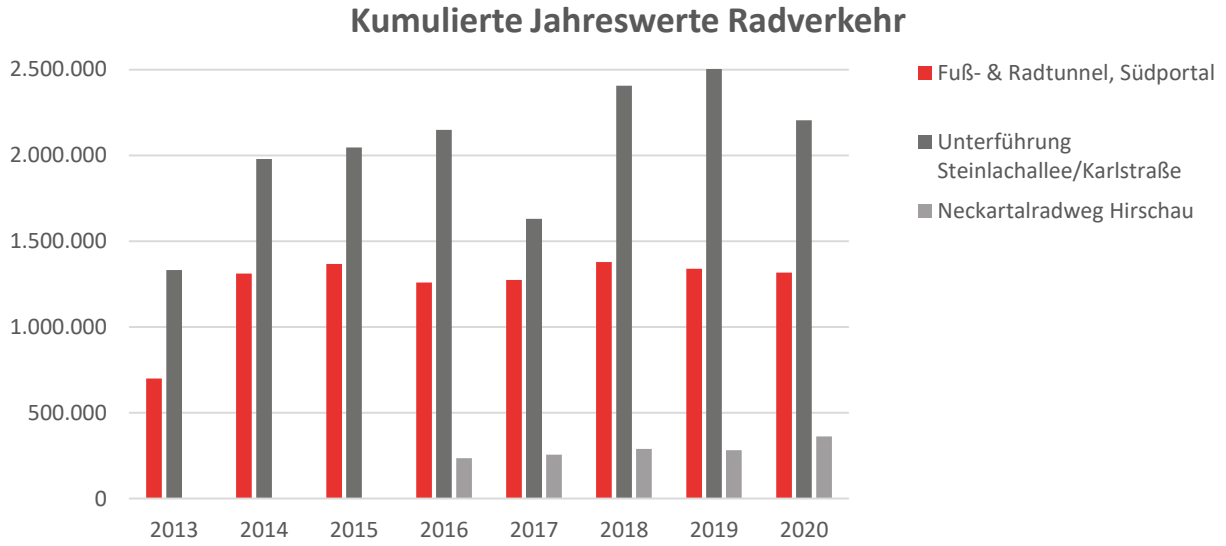
Verkehrsmittelwahl

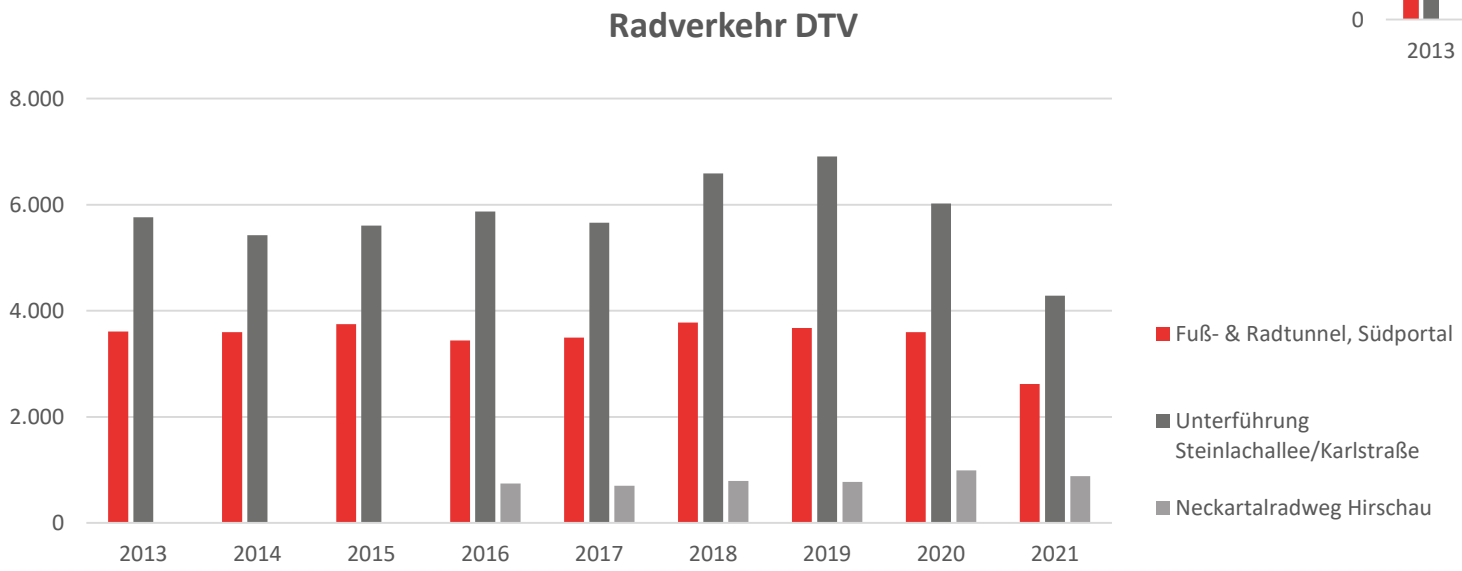


Quelle-Ziel-Verkehr

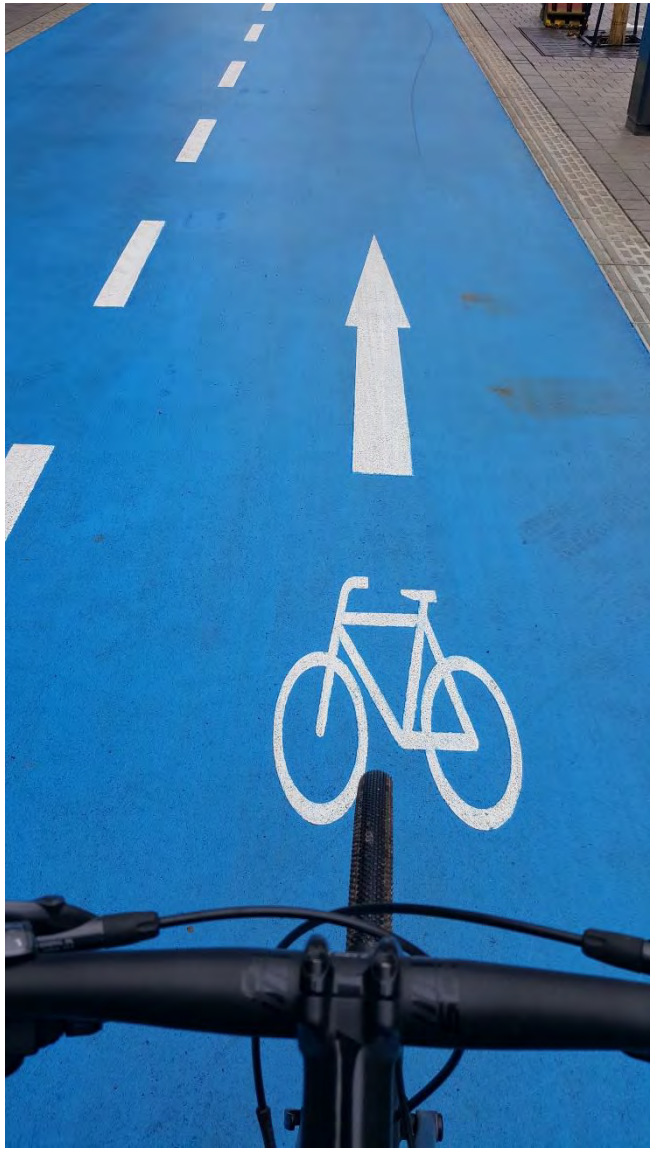
Dauerzählstellen – aktuell 3





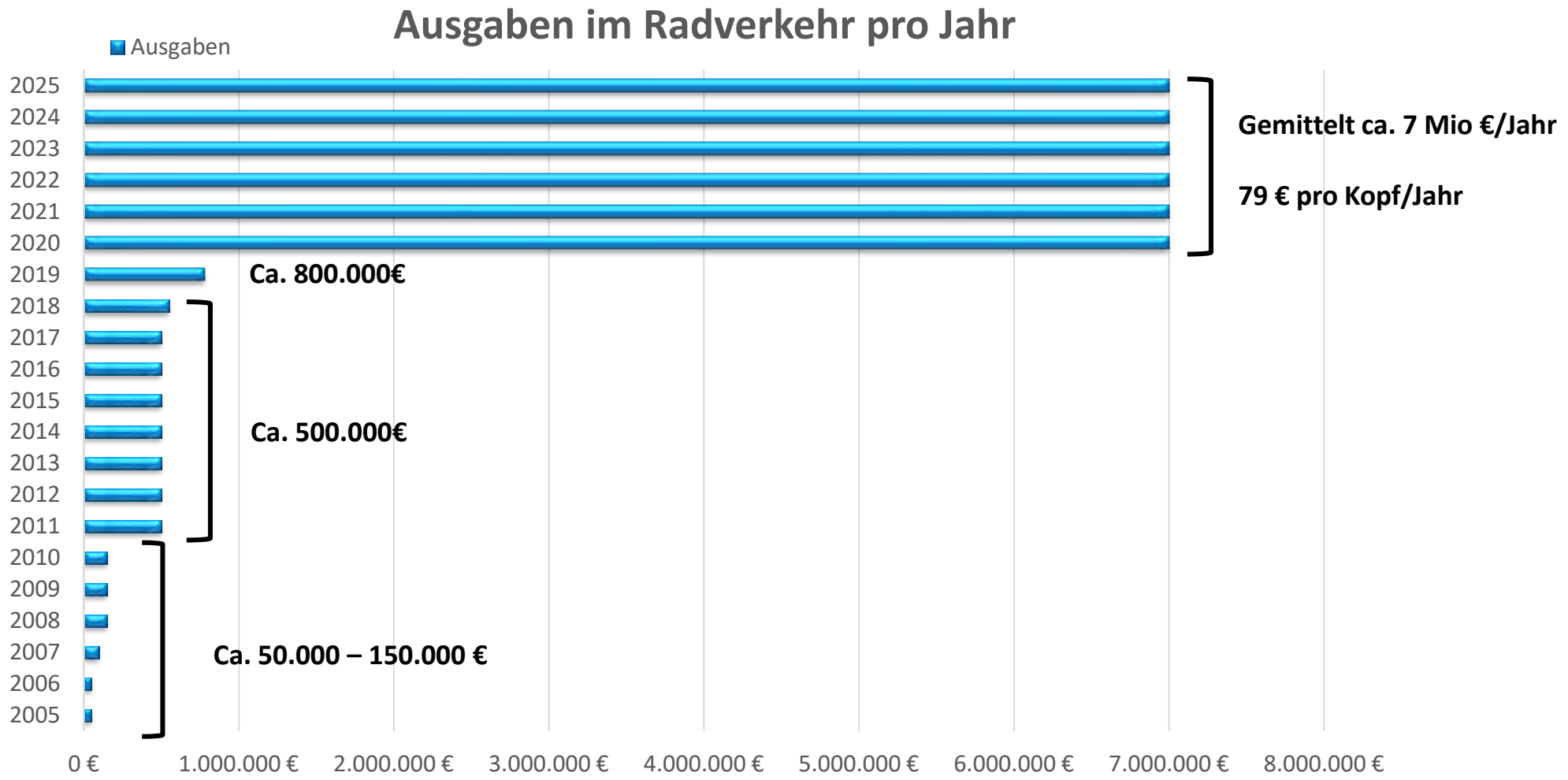


Wie sieht der Tübinger (Rad-)Weg in die Zukunft aus?



Quelle Fotos: Daniel Hammer und Mirco Sarcoli, Universitätsstadt Tübingen

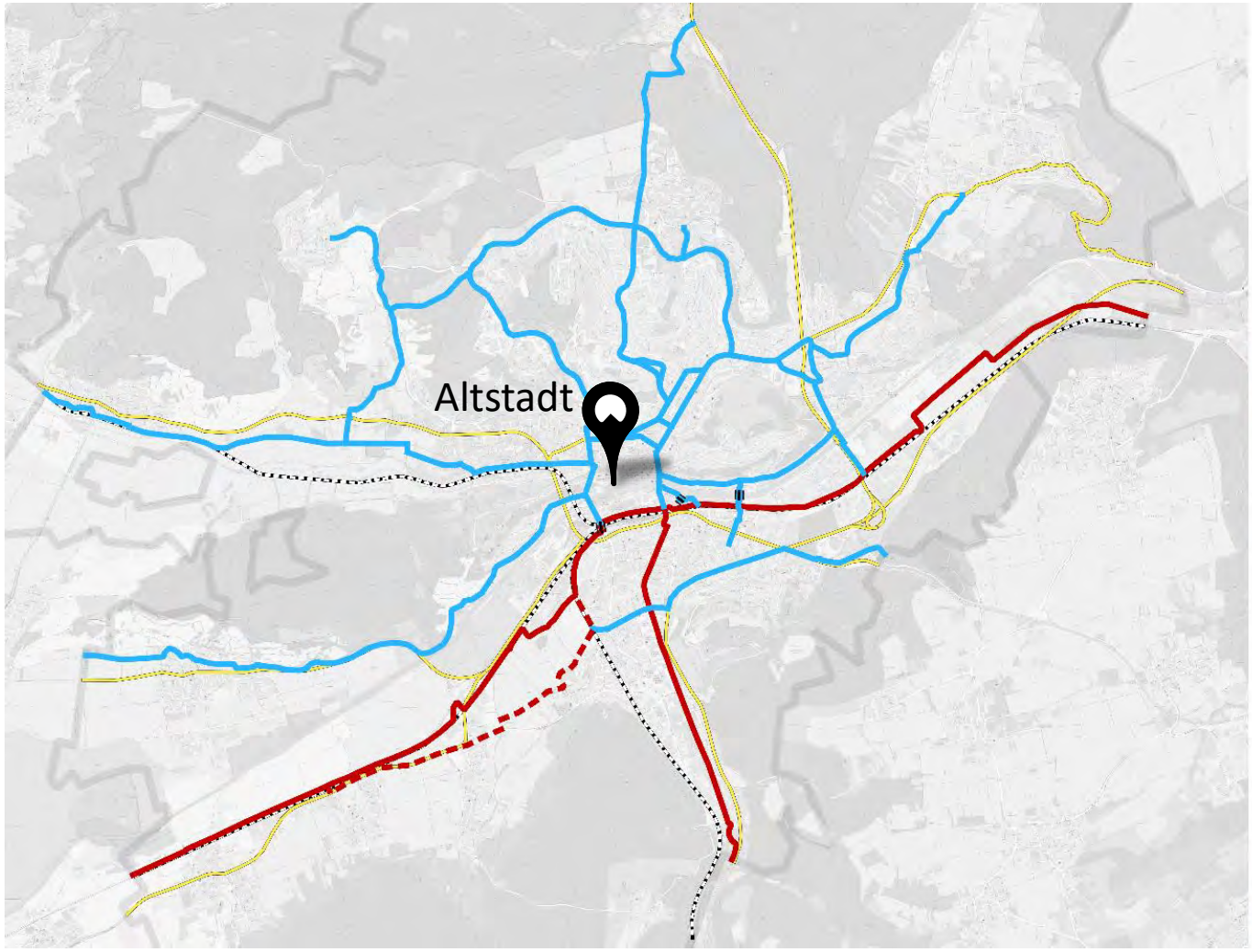
Investitionen in Radverkehr



Entwicklung eines Radvorrangroutennetzes

Fokus

- Jugendliche – Schulwege
- Pendelnde
  - Verknüpfung mit ÖV
  - Anbindung Teilorte
  - Radschnellverbindungen bis Kernstadt
- Priorisierung auf durchgängigen Routen
- Besondere Qualitätsstandards



Brückenschläge bis 2024

Kürzere Wege durch neue Brücken

Radbrücke Mitte in Bau

Quelle Fotos: Mirco Sarcoli, Universitätsstadt Tübingen

Luftbild 2020 Stand: 4/2020

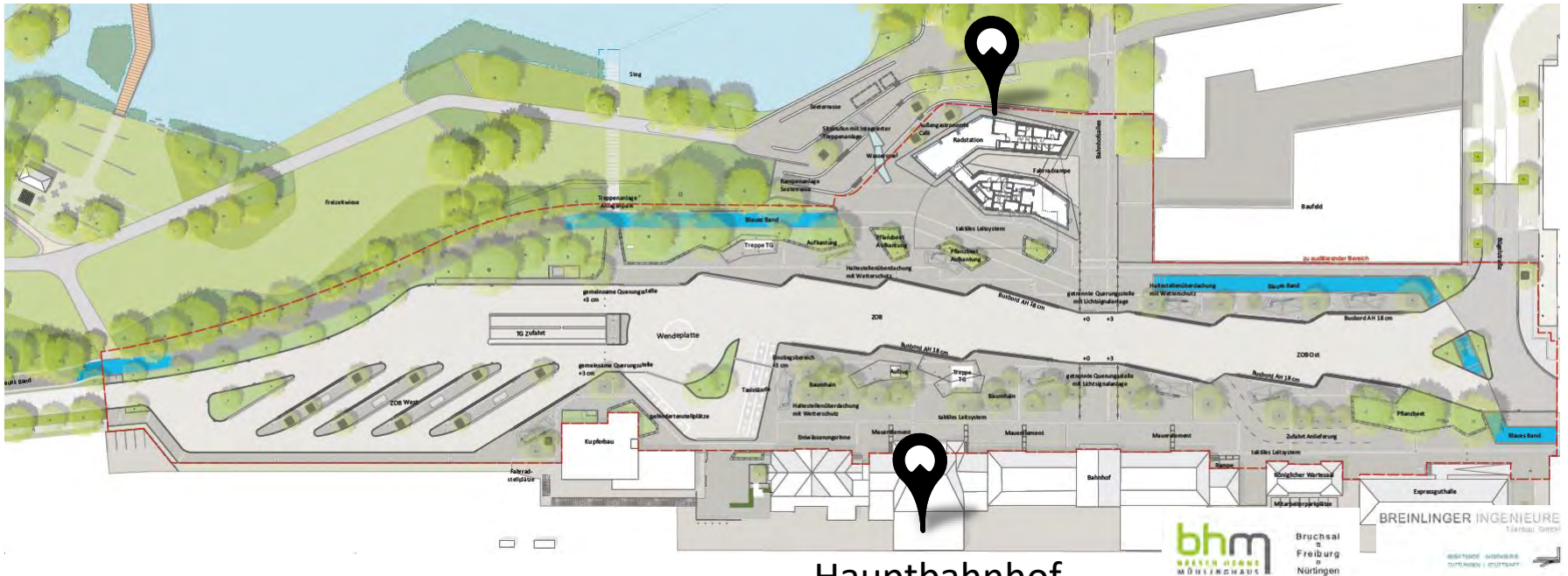
©2020 Geoplana GmbH/Universitätsstadt Tübingen

Radbrücke West mit Rad-Kreisverkehr

Quelle Lagepläne und Rendering: Mayr | Ludescher | Partner

Blaues Band

Radstation



Verbindung neue Radbrücken
Verknüpfung dreier Radschnellverbindungen in die Region
Anbindung an neue Radstation

Westen: Zweirichtungsradweg mit 4m lichter Breite
Osten: bevorrechtigte Fahrradstraße

Quelle Fotos: Mirco Sarcoli, Universitätsstadt Tübingen

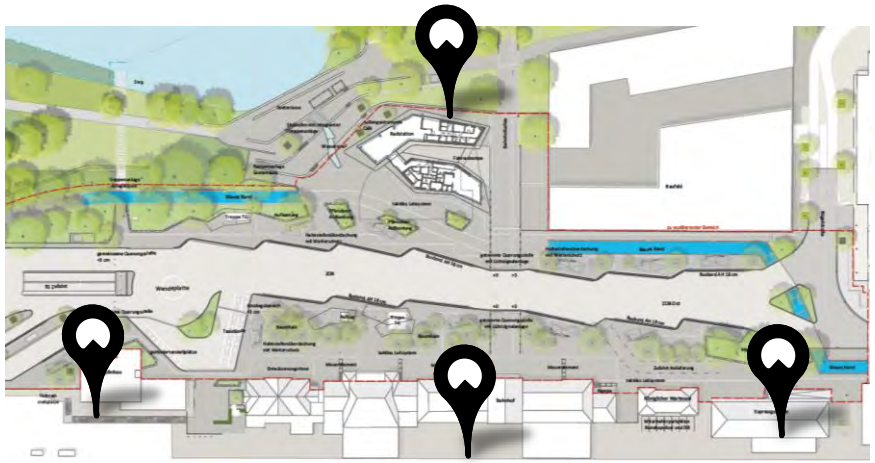
Radparken – neue Vielfalt rund um den Bahnhof

Südausgang
292 Stellplätze
+ 28 Fahrradboxen

Quelle Fotos: Anne Faden

Kupferbau
150 Stellplätze

Radstation
ca. 900 in der Tiefgarage
+ ca. 200 Valetparken



Gleis 1
35 Fahrradboxen

Expressguthalle
ca. 290 Stellplätze

Quelle: Braun Engels Gestaltung

Das „kleine Rad“ weiter drehen

Blaumarkierung an Konfliktstellen

Radhalt – „Fahrradgruber“

Radfahrstreifen – Linienverkehr frei

„S-Pedelec – frei“ Routennetz

Radservicestationen

Quelle Fotos: Daniel Hammer, Universitätsstadt Tübingen

Fragen

- Was sind wesentliche Elemente guter Radinfrastruktur?

- Ist Tübingen auf dem Weg zum „Kopenhagen des Südens“?

Kompetenznetz KLIMA MOBIL

KONSTANZ
Die Stadt zum See

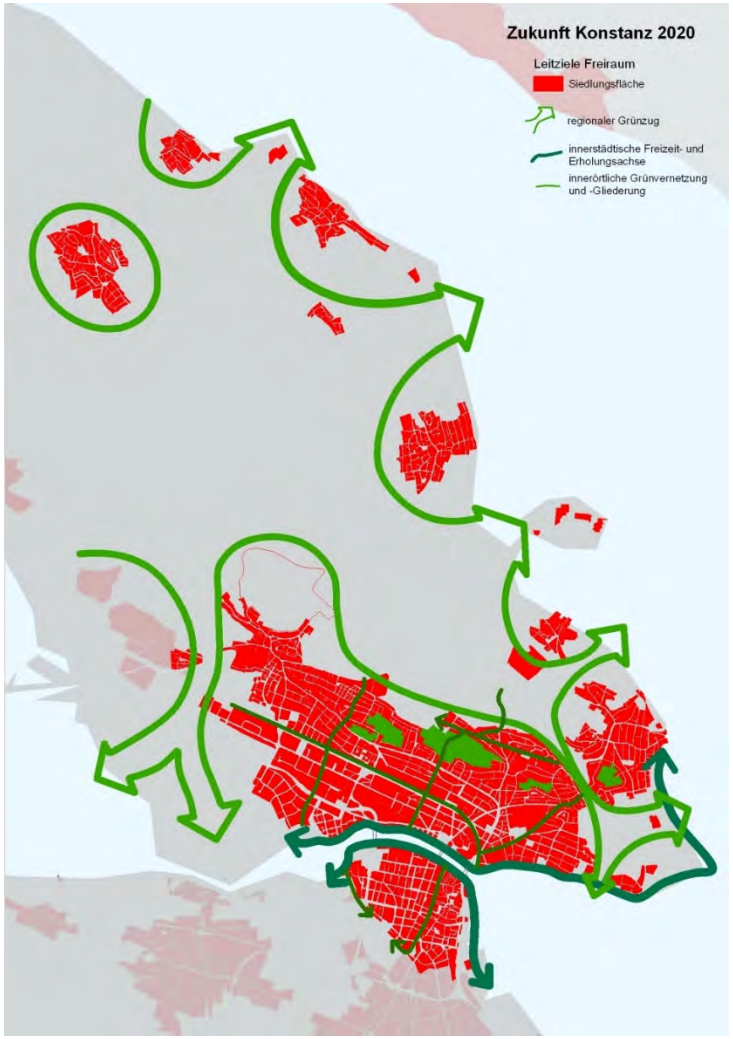
Mobilitätsstrategie autofreie Innenstadt

der Stadt Konstanz, ausgezeichnet beim Wettbewerb des VM BW „Wir machen Mobilitätswende!“

Stephan Fischer, Amt für Stadtplanung und Umwelt/ Leiter Mobilität

Konstanz – kompakte Stadt mit kurzen Wegen

- Lage im äußersten Süden Deutschlands
- Flächenbeschränkung durch See, Schweiz und Naturschutz
- Nachhaltige Verkehrsplanung seit 1990er Jahren



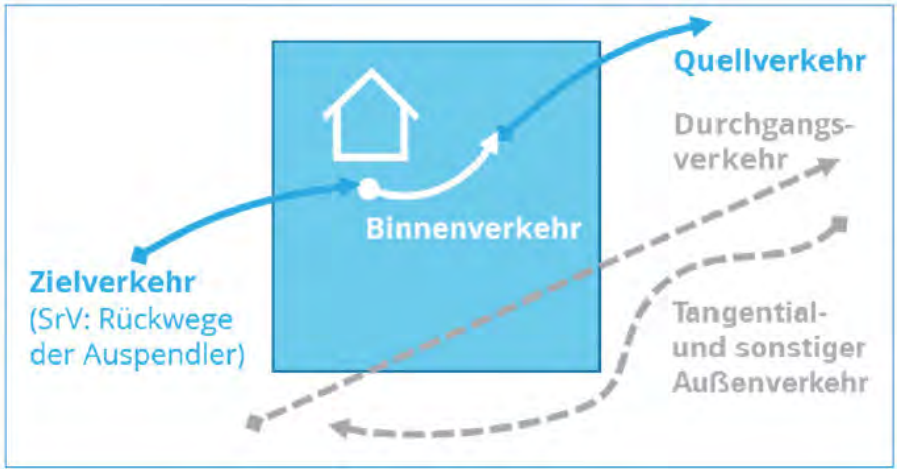
Gliederung des Vortrags

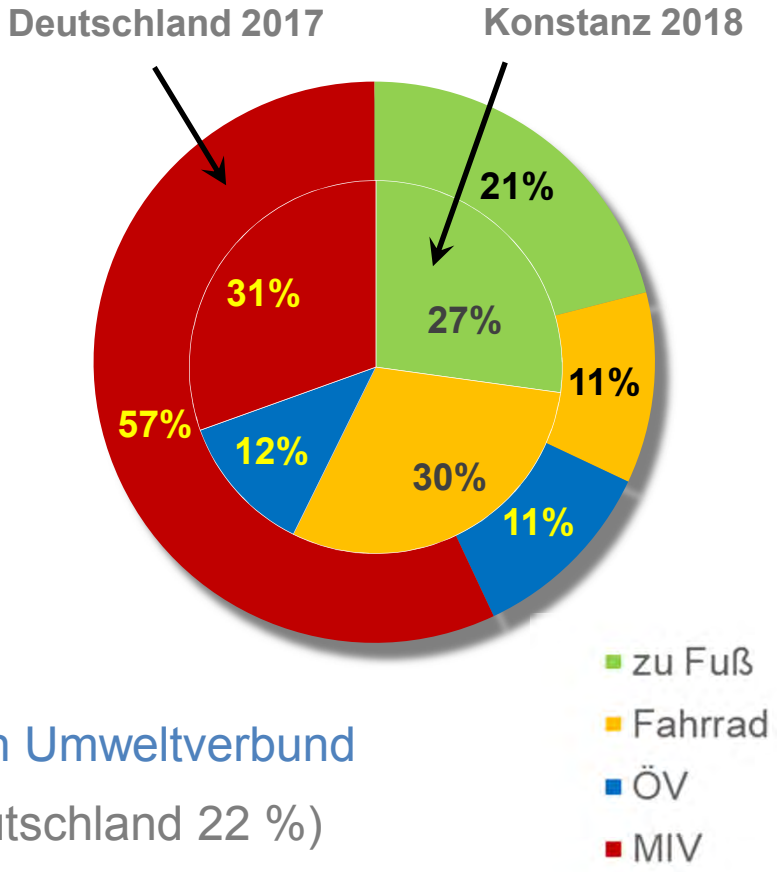
#1 bis #6	Mobilitätsstrategie Konstanz seit 2013
#7	Konstanz auf dem Weg zur „autofreien“ Innenstadt
#8	Parkraummanagementstrategie
#9	Die richtige Reihenfolge

#1 Konstanz ist überwiegend nachhaltig mobil

Der aktuelle Modal Split

Systemrelevante Verkehrserhebungen (SrV)





→ 69% der Konstanzer Bevölkerung nutzt den Umweltverbund

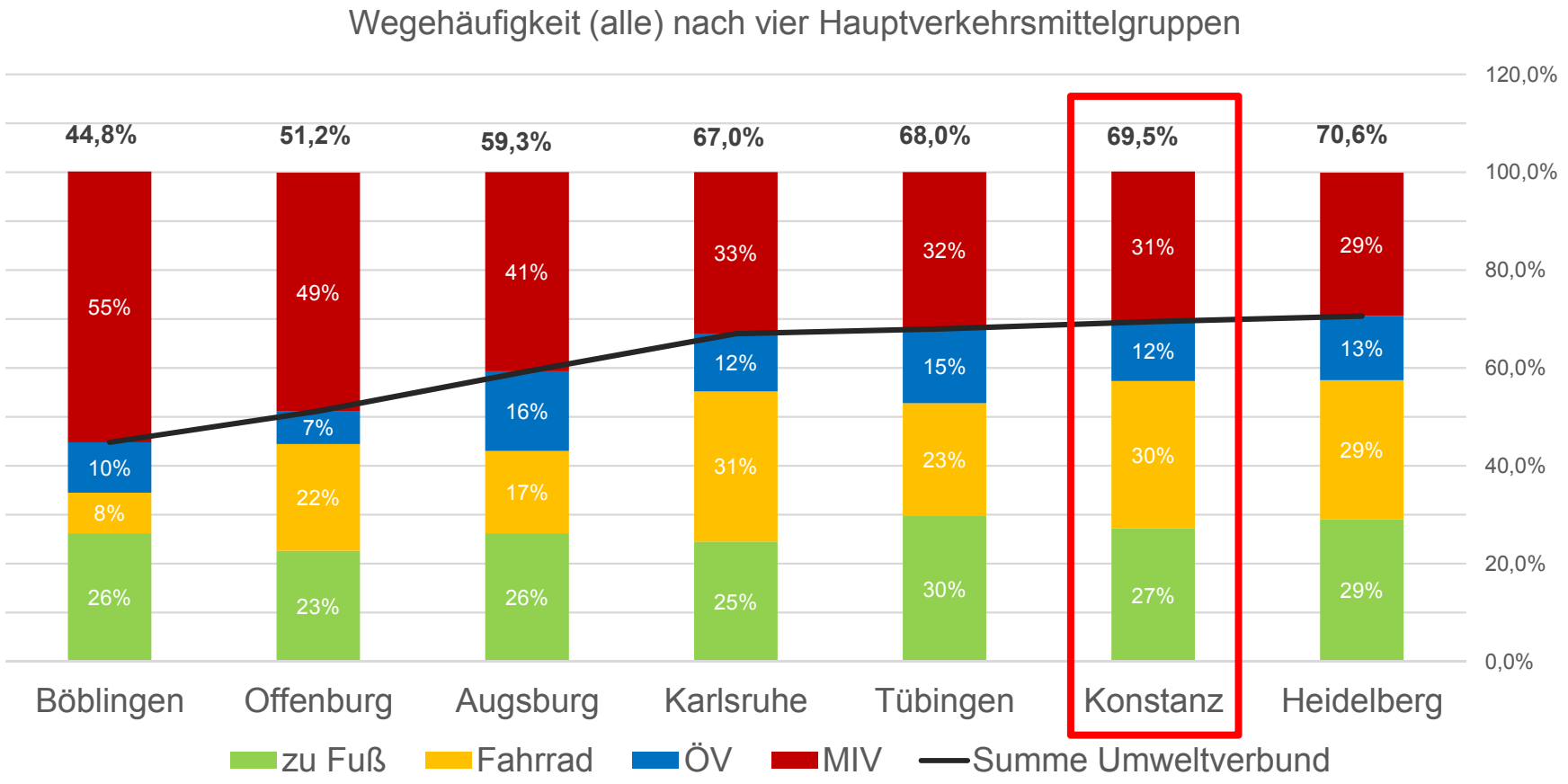
→ 26,2% der Haushalte in KN ohne Pkw (Deutschland 22 %)

→ Masterplan-Ziele im MIV und RV bereits erreicht

→ ÖV-Anteil am Modal Split ist seit 2007 nur gering gestiegen

Der aktuelle Modal Split

SrV – Mobilität in Städten 2018 – Gesamtverkehr im Vergleich



#2 Radverkehr ist Leitverkehr

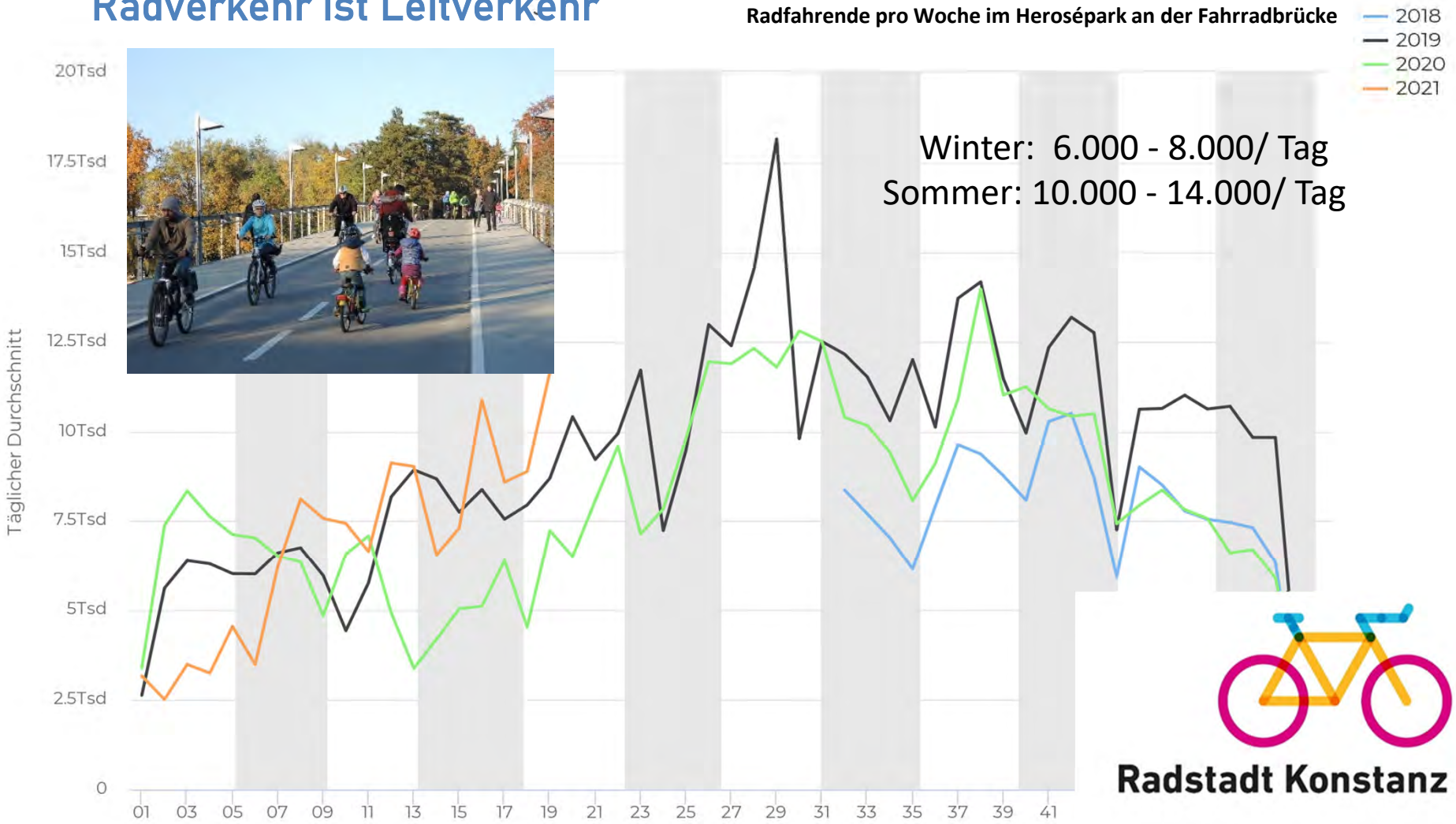
Radverkehr ist Leitverkehr

- ✓ 2016 Beschluss Handlungsprogramm Radverkehr, Budget 250.000 €
- ✓ Einstellung Radverkehrsbeauftragter
- ✓ Ausbau der Radinfrastruktur
- ✓ 34% der Wege im Binnenverkehr

Radstadt Konstanz

Radverkehr ist Leitverkehr

Radfahrende pro Woche im Herosépark an der Fahrradbrücke



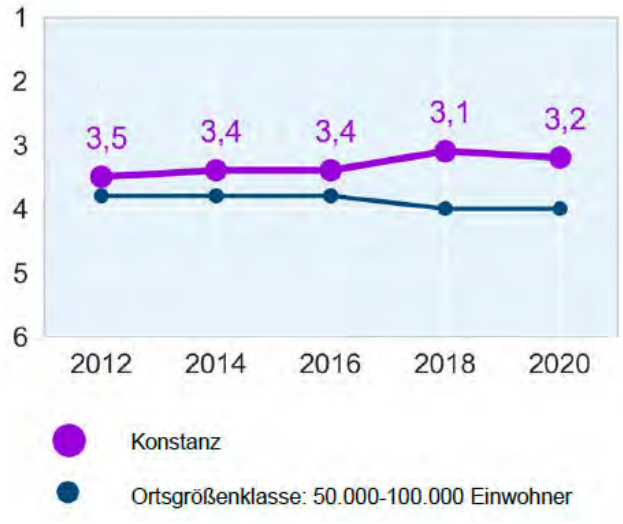
Winter: 6.000 - 8.000/ Tag
Sommer: 10.000 - 14.000/ Tag

Radstadt Konstanz

Radverkehr ist Leitverkehr

2017 Auszeichnung TINK

2018 + 2020 ADFC-Auszeichnung



Radstadt Konstanz

#3 Konstanz ist Stadt der kurzen Fußwege

Stadt der kurzen Fußwege

Historischer Stadtgrundriss prädestiniert für das klimaneutralste Verkehrsmittel

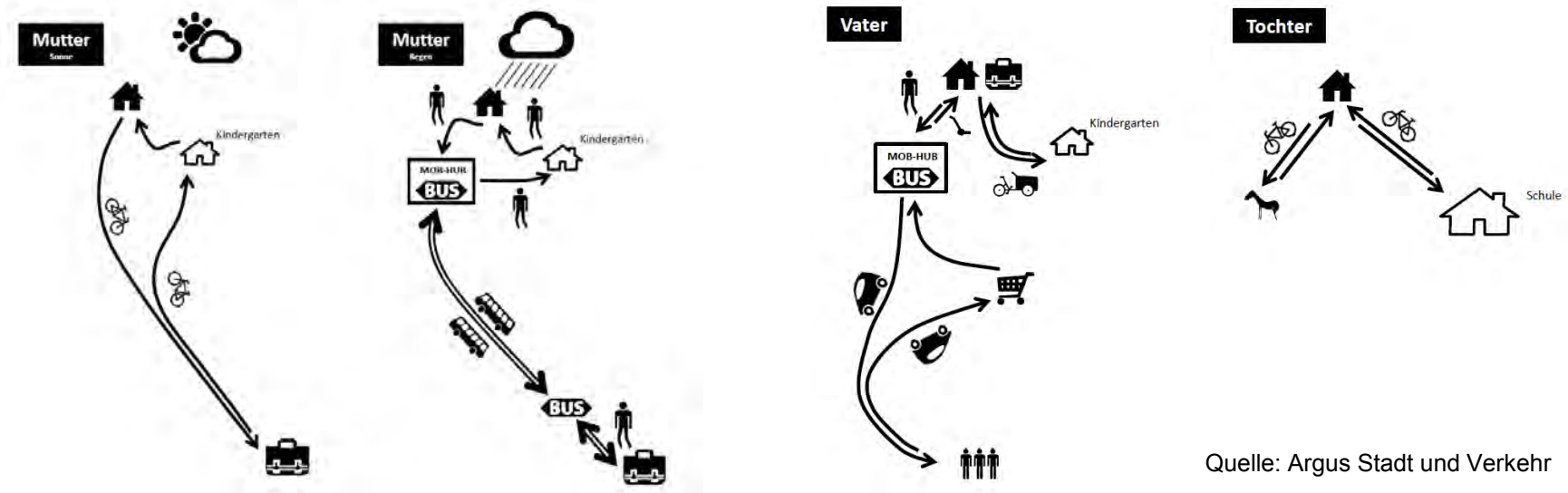
Stadt der kurzen Fußwege

- ✓ 30 % Fußverkehrsanteil am Binnenverkehr
- → Planung HaPro Fußverkehr
- ✓ Fußwege sollen sicher, barrierefrei und attraktiv gestaltet sein sowie schnelle und direkte Verbindungen gewährleistet werden.

#4 Multimodalität als zentrales Zukunftsthema

Multimodalität als zentrales Zukunftsthema

Multimodaler Verkehr =
Nutzung verschiedener Verkehrsmittel für unterschiedliche Wege



Quelle: Argus Stadt und Verkehr

Ziel ist die Reduzierung des MIV bzw. klimaschädlicher Emissionen

- Voraussetzung ist ein funktionierendes Angebot nachhaltiger Verkehrsmittel
- Nur im Zusammenwirken aller Verkehrsmittel ist es möglich, signifikante Steigerungsraten auch für den ÖV zu erzielen

#5 ÖPNV als Kern des Umweltverbundes

ÖPNV Offensive Optimierung Stadtbusverkehr

Liniennetz

- 15 Linien
- 231 km Busnetz (4,27 km/ km²)
- 209 Haltestellen, (eine je 411 Einwohner)
- Busspuren und Bus-bevorrechtigungen an Ampeln umgesetzt
- 1/3 der Haltestellen barrierefrei

ÖPNV Offensive Optimierung Stadtbusverkehr

- 15-Minuten-Takt auf fast allen Linien
- Betrieb von 4:30 Uhr bis 0:30 Uhr
- Nachtschwärmer Montag bis Samstag
- ca. 3 Millionen Fahrplankilometer/ Jahr (35,3 km/ Einwohner/ Jahr)

N13 Nachtschwärmer

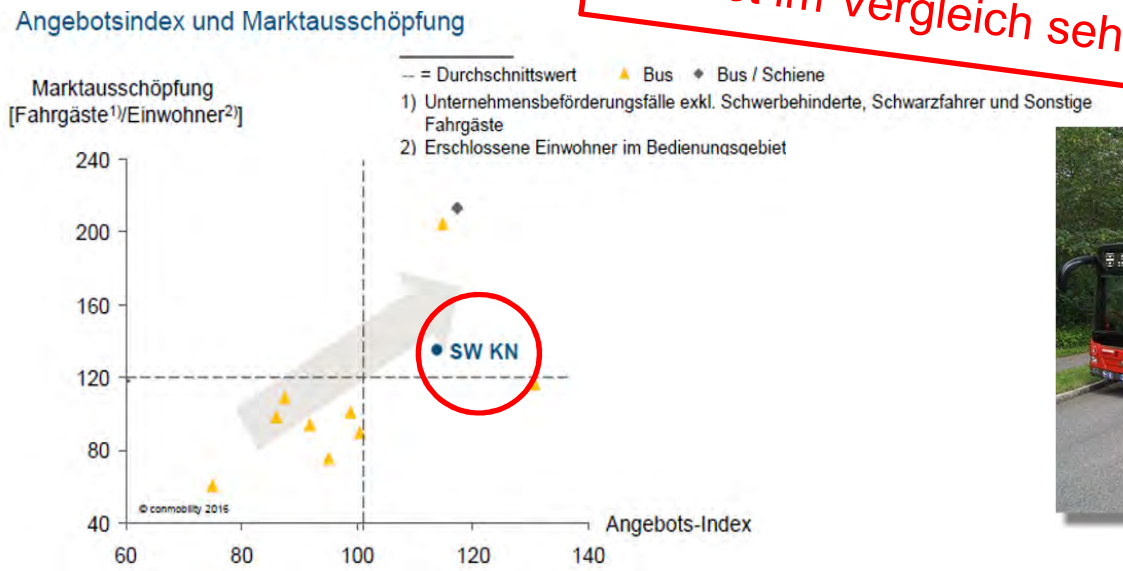
Fußnoten		13
Verkehrsbeschränkung		F
Bahnhof	**ab**	**02:50**
Konzilstr./Theater		02:51
Sternenplatz		02:52
Zähringerplatz		02:53
Bismarcksteig		02:54
Friedhof		02:55
Taborweg		02:56
Neuwerk		**02:57**
Fürstenberg		02:59
Buhlenweg		03:00
Gutenbergweg		03:01
Schwaketenbad		03:02
Gabelsbergerstraße		03:03
Schwaketenstraße		03:04
Grundschule Wollmatingen		03:05
Wollmatingen / Rathaus		03:06
Dettingen / Kinderspielplatz		03:14
Dettingen / Ortsmitte		03:15
Dettingen / Feuerwehr		03:16
Wallhausen / Birnaublick		03:18
Wallhausen / Linzgaublick		03:19

Taborweg	04:58	05:28	05:48	06:08	06:18	06:28	06:38	0						
Friedhof	04:59	05:29	05:49	06:09	06:19	06:29	06:39	0						
Bismarcksteig	05:00	05:30	05:50	06:10	06:20	06:30	06:40	0						
Zähringerplatz	05:02	05:32	05:52	06:12	06:22	06:32	06:42	0						
Sternenplatz	05:04	05:34	05:54	06:14	06:24	06:34	06:44	0						
Schottenplatz	05:06	05:36	05:56	06:16	06:26	06:36	06:46	0						
Bürgerbüro	05:07	05:37	05:57	06:17	06:27	06:37	06:47	0						
Schnetztor	05:09	05:39	05:59	06:19	06:29	06:39	06:49	0						
Bodanplatz	05:10	05:40	06:00	06:20	06:30	06:40	06:50	0						
Bahnhof	**05:12**	**05:42**	**06:02**	**06:22**	**06:32**	**06:42**	**06:52**	**0**						
Konzilstr./Theater	05:13	05:43	06:03	06:23	06:33	06:43	06:53	0						
Sternenplatz	05:15	05:45	06:05	06:25	06:35	06:45	06:55	0						
Zähringerplatz	05:17	05:47	06:07	06:27	06:37	06:47	06:57	07:07	07:17		20:47	20:57	21:27	22:57

ÖPNV Offensive Optimierung Stadtbusverkehr

- ✓ 17 % Fahrgaststeigerung seit 2009 bei 6,2 % Bevölkerungswachstum (Ø Verband Deutscher Verkehrsunternehmen [VDV] 7,15 %)
- ✓ ca. 14 Mio. beförderte Personen (2019), bis zu 41.000 Fahrgäste werktags
  → ca. 163 Fahrten je Einwohner/Jahr (Ø VDV: 138)

Der Stadtbusverkehr Konstanz ist im Vergleich sehr gut!

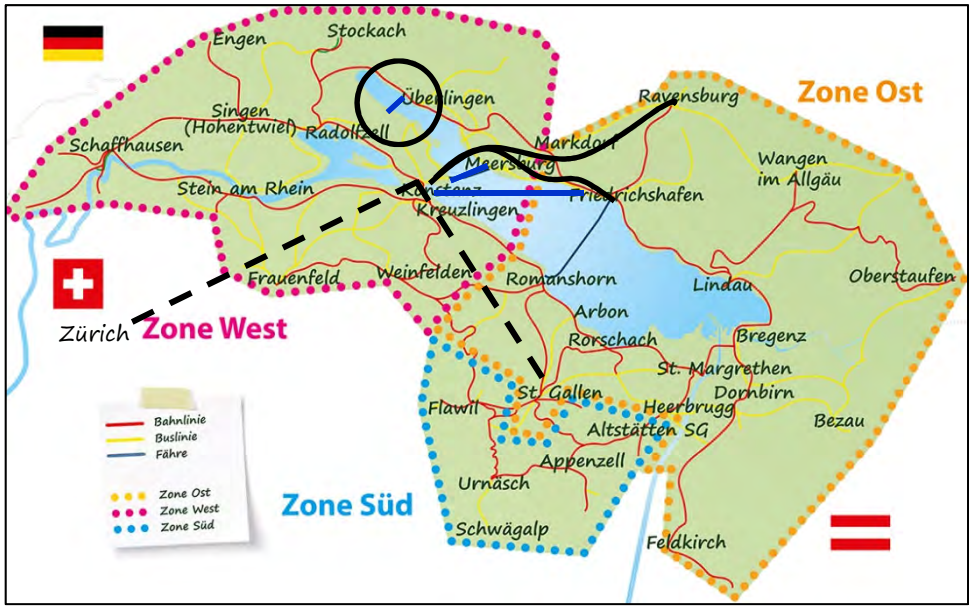


#6 Der Umweltverbund endet nicht an der Stadtgrenze

ÖPNV Offensive

Status quo: 307.000 € Förderung des regionalen ÖPNV jährlich

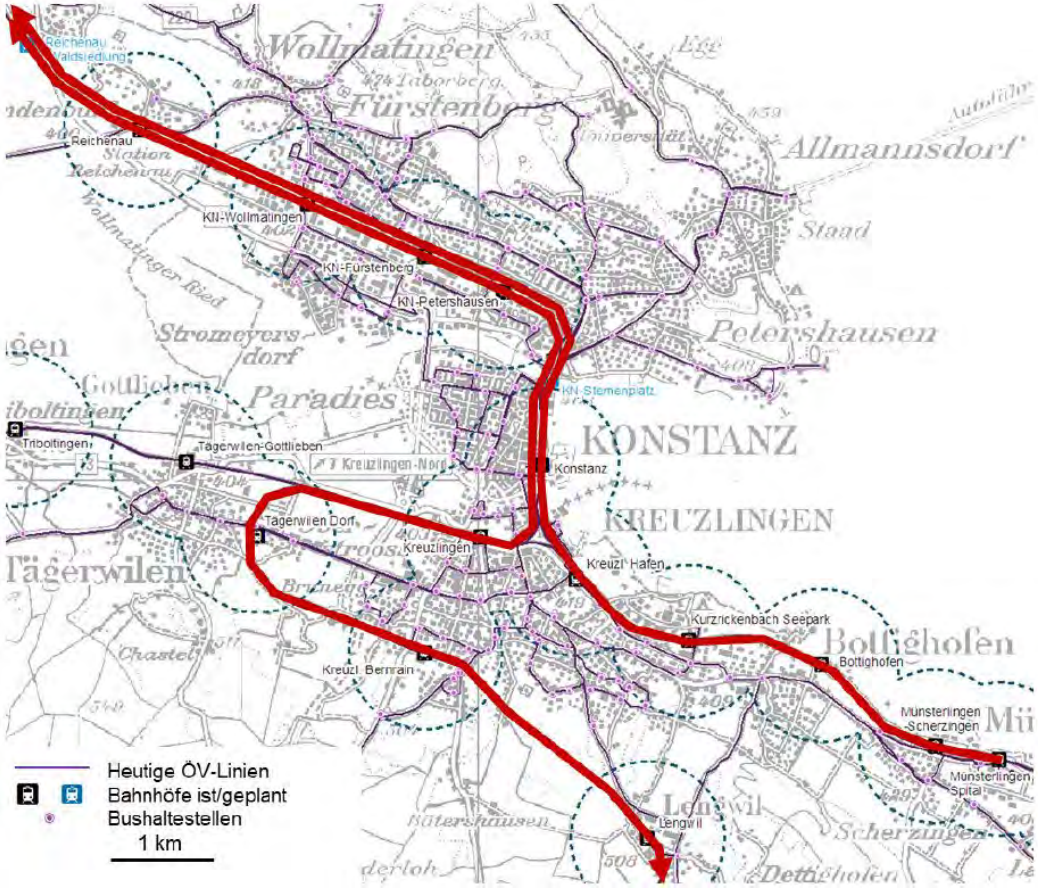
- 230.000 € für Bahnverbindung KN – St.Gallen
- 22.000 € für Bahnverbindung KN – Zürich
- Zuschuss durch den Landkreis für Seehas Engen – Konstanz
- 30.000 € für Regionalbus KN- RV
- 15.400 € für Regionalbus KN – FN
- 10.000 € für Schiffsbetrieb Wallhausen – Überlingen
- Eigenwirtschaftlich: Fähre Konstanz – Meersburg
- Eigenwirtschaftlich: Katamaran KN – Friedrichshafen



Quelle: Bodenseeticket.com

ÖPNV Offensive

Grenzüberschreitender Verkehr zu 85% MIV



Das Agglomerationsprogramm Kreuzlingen-Konstanz soll den Umweltverbund stärken

Machbarkeitsstudie Agglo-S-Bahn ermittelt Potential

→ Langfristige Aufgabe

? Warum kommen trotz guter Voraussetzungen bzw. gutem Angebot für ÖPNV, Radverkehr und Mietsysteme noch so viele Menschen mit dem Auto nach Konstanz?

! Autofahren ist

- bequem,
- jederzeit spontan mit kurzem Zeitaufwand möglich,
- preislich so attraktiv, dass Alternativen nicht günstiger sind und deswegen
- im Vorteil gegenüber nachhaltigen Mobilitätsalternativen.

#7 Konstanz auf dem Weg zur autofreien Innenstadt

Konstanz auf dem Weg zur autofreien Innenstadt

Ziele:

- ✓ Gewährleistung der Erreichbarkeit
- ✓ Aufwertung des öffentlichen Raums
- ✓ Beitrag zum Klimaschutz durch weniger Privatfahrzeuge

Auszeichnung des Landes beim Wettbewerb „Wir machen Mobilitätswende!“

https://www.youtube.com/watch?v=ymr1O528qTM&feature=youtu.be

Konstanz auf dem Weg zur autofreien Innenstadt

Basis ist der Masterplan Mobilität

→ Vermeidung

→ Verlagerung

→ Veränderung

Pull-Maßnahmen:

- ✓ Verbessern der Rahmenbedingungen für Umweltverbund (FV, RV, ÖV + Sharing-Angebote)
- ✓ Erhöhung von Angebot und Qualität des ÖV (ÖV-Offensive)
- ✓ Stärkung der Aufenthaltsqualität des städtischen Raumes
- ✓ Schaffung von Anreizen zur Abschaffung des eigenen Autos (Mobilitätsmanagement)

Konstanz auf dem Weg zur autofreien Innenstadt

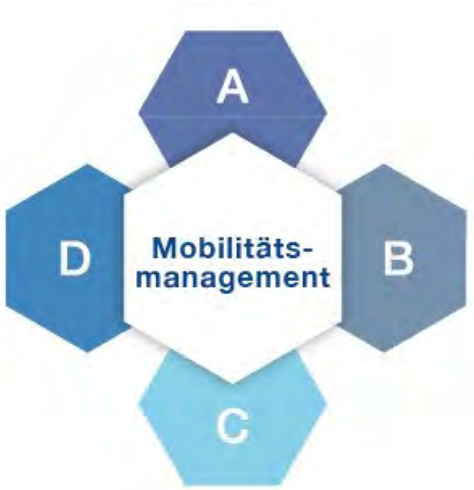
Push-Maßnahmen

- → Erhöhung der MIV-Reisezeit (Verkehrs- und Parkraummanagement)
- → Erhöhung der MIV-Kosten (Parkraummanagement)

Damit wird Autofahren

- ➢ weniger bequem,
- ➢ mit höherem Zeitaufwand belastet,
- ➢ preislich so unattraktiv, dass Alternativen günstiger sind und wird zur
- ➢ zur finanziellen Unterstützung nachhaltiger Mobilitätsalternativen.

Konstanz auf dem Weg zur autofreien Innenstadt



Säule A: Optimierung des Stadtbussystems

Säule B: Parkraummanagement

Säule C: Verkehrsmanagement

Säule D: Nachhaltige Mobilitätsalternativen

Zentral: Zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement

Mittelfristige Maßnahmen

Neuaufteilung des öffentlichen Raums
z.B. Stephansplatz, Bahnhofplatz (C-Konzept: Herausnahme des MIV)

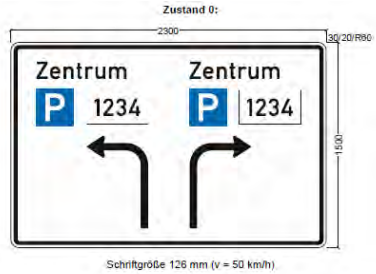
Langfristige Maßnahmen

Planungen für ein neues Verkehrssystem (S-Bahn, Seilbahn, autonome Busse)

Konstanz auf dem Weg zur autofreien Innenstadt

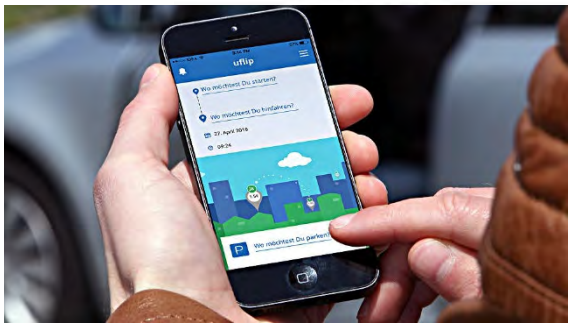
Ziel Parkraummanagement:

- Erweiterung des P+R-Angebots
  bei geringeren Parkgebühren als in der Innenstadt
- Reduzierung der Zahl im Straßenraum geparkten Kfz
  als Flächengewinn für andere Nutzungen



Ziel Verkehrsmanagement:

- Lenkung des Zielverkehrs zu P+R mittels digitale Anzeigen
- Information über die aktuelle Verkehrslage
- Bei Bedarf Sperrung der Zufahrten zur Innenstadt
  abhängig von der Stellplatzauslastung
- Daten-Pool für Mobilitäts-App



#8 Parkraummanagementstrategie

Parkraummanagementstrategie

Säule B: Parkraummanagement

= **Neuorganisation ruhender Verkehr**

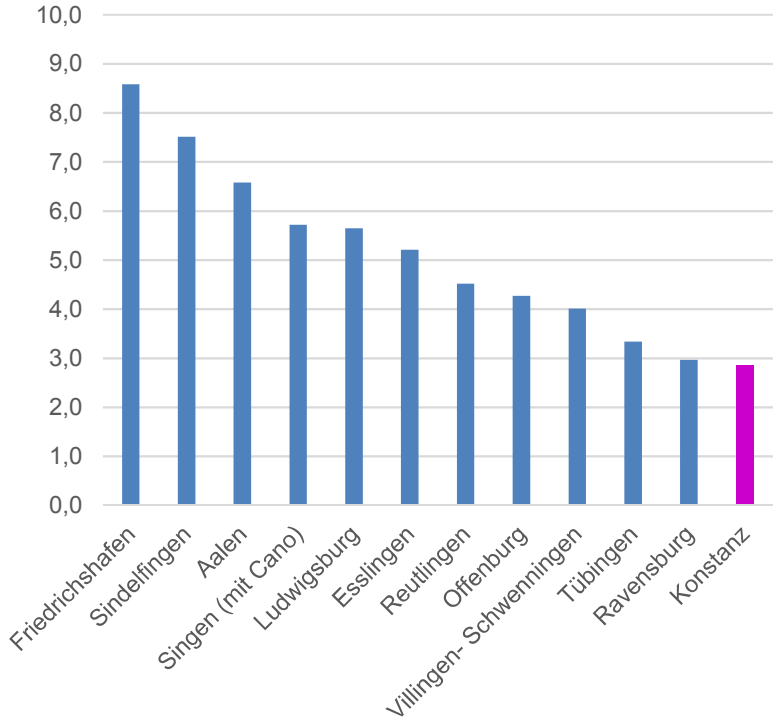
Ziele:

- Vermeidung der Kfz-Nutzung
- Reduzierung der vom Kfz im öffentlichen Raum beanspruchten Flächen
- Datenerfassung für Verkehrsmanagement
- Nachfragegerechte Kostenbeteiligung des MIV
- Mitfinanzierung nachhaltiger Mobilität

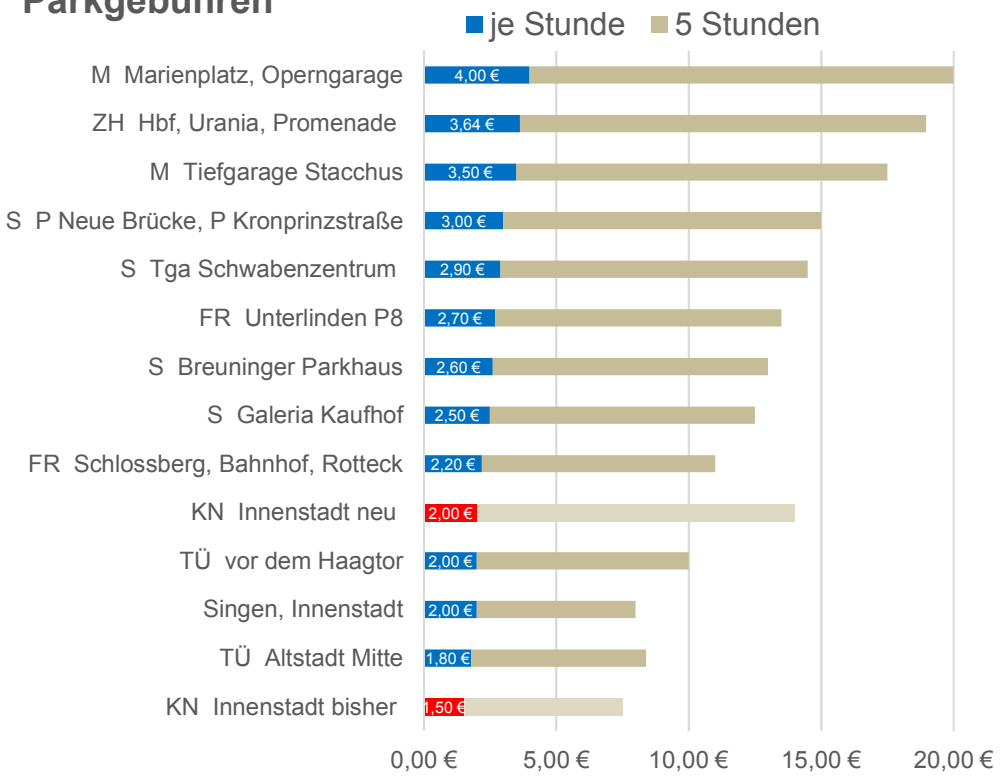
Parkraummanagementstrategie

- Heute Vergleichsweise wenig Innenstadt-Stellplätze, dennoch kostengünstig!
- Lange Parkdauer! Stellplatzbelegung samstags < 2,5 Kfz/ Stellplatz

Stellplätze/ 100 m² Vf Zentrum



Parkgebühren



Parkraummanagementstrategie

Pull-Maßnahmen:

Erweiterung von günstigem P+R-Angebot
mit guter ÖV-Anbindung

- Erweiterung der P+R-Kapazität
  am Parkplatz Bodenseeforum um 300 Stellplätze
  (Parkplatz-Ersatz durch Neubau eines Parkhauses
  mit 800 Stellplätzen)
- Samstägliche Angebots-Erweiterung um 300 P+R-Stellplätze am Bahnhaltepunkt Fürstenberg
  durch Nutzung eines privaten Parkhauses

Parkraummanagementstrategie

Push-Maßnahmen:

Erhöhung der MIV-Reisezeit und der MIV-Kosten

- ✓ Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit im Altstadtring
- ➢ Reduzierung des Besucher-Stellplatzangebots in der Innenstadt
- ➢ Reduzierung des Angebots an Bewohnerstellplätzen im öffentlichen Raum
- ➢ Erhöhung Parkgebühren für Besucher der Innenstadt: Je länger, desto teurer
- ➢ Erhöhung der Parkgebühren für Bewohner

Parkraummanagementstrategie

- Verlagerung von Kfz in bestehende Großgaragen
  durch Erweiterung der Möglichkeiten zum Anmieten von Stellplätzen
- Umnutzung von Kfz-Stellplätzen i.ö.R. zugunsten Aufenthalt, FV, RV und Grün
- „Ein Carsharing-Fahrzeug an jeder Kreuzung“

Ziel: Mehr Platz für Fußverkehr, Grün und Aufenthalt

Parkraummanagementstrategie

	Eigentümer	Stellplätze gesamt	Stellplätze Bewohner/ vermietet	Kurzzeit-/ Besucher-Stellplätze	%-Anteil Bes.-Stpl. (Innenstadt)
P Stephansplatz	Stadt	106	0	106	4,4
P Laube Mittelstreifen	Stadt	62	0	62	2,6
P Döbele	Stadt	335	90	245	10,2
Augustinerparkhaus	Stadt	288	50	238	9,9
P Altstadt	Stadt (privat)	353	127	226	9,4
P Lago	privat	930	6	924	38,4
P Marktstätte (Dammg.)	privat	286	n.b.	286	11,9
P Fischmarkt	privat	162	30	132	5,5
P Schänzlehalle	Stadt	188	0	188	7,8
Summe		**2.710**	**303**	**2.407**	
Straße Altst./ Paradies tags	Stadt	2.622	1.079	1.284	
Stellpl. auf Privatgrundst.	privat	3.629			
Kfz-Zulassungen		**5.763**			

35% Städtisches Eigentum

65% private Betreiber

#9 Die richtige Reihenfolge

Konstanz auf dem Weg zur autofreien Innenstadt

1. Schritt

Einführung eine Ringbuslinie

→ Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt

→ Anbindung von 188 Stellplätzen

2. Schritt

Erweiterung der Stellplatz- Kapazität am Bodenseeforum
(Ersatz des Parkplatzes durch Neubau eines Parkhauses)

Konstanz auf dem Weg zur autofreien Innenstadt

3. Schritt

Erhöhung der Parkgebühren

Stand 2021:

bis 30 Min.	bis 60 Min.	bis 90 Min.	bis 2 Std.	bis 2,5 Std.	bis 3 Std.	bis 3,5 Std.	bis 4 Std.	bis 4,5 Std.	bis 5 Std.	bis 5,5 Std.	bis 6 Std.	ab 7. Std. stündlich	Tages-max.
1,00 €	**1,50 €**	**2,50 €**	**3,00 €**	**4,00 €**	**4,50 €**	**5,00 €**	**5,50 €**	**7,50 €**	**7,50 €**	**9,50 €**	**9,50 €**	**2,00 €**	**18,00 €**

Planung Stadt zusammen mit Parkhausbetreibern:

bis 30 Min.	bis 60 Min.	bis 90 Min.	bis 2 Std.	bis 2,5 Std.	bis 3 Std.	bis 3,5 Std.	bis 4 Std.	ab 5. Std. je 30 Min.	22-8 Uhr	Tages-max.
1,00 €	**2,00 €**	**3,00 €**	**4,00 €**	**5,00 €**	**6,00 €**	**8,00 €**	**10,00 €**	**2,00 €**	**10,00 €**	**24,00 €**

- bis 30 Minuten unverändert für Bringen/ Abholen
- bis 3 Stunden Erhöhung auf 1,00 € pro ½ Stunde
- ab 3. Std. 2,00 € pro ½ Stunde → Ziel: Verlagerung Langzeitparker zu P+R

weitere Möglichkeit bis zur 4. Stunde: Abrechnungsmodus alle 15 Minuten

Konstanz auf dem Weg zur autofreien Innenstadt

4. Schritt (nach 1 + 2 stehen 488 Stpl. zusätzlich für Besucher zur Verfügung)

- Umgestaltung Stephansplatz (Entfall 106 Stellplätze)
- Bebauung Parkplatz Döbele mit Wohnungen + Parkhaus (Ersatz 335 Stpl.)

5. Schritt

- Sanierung Augustiner-Parkhaus (Entfall 288 Stpl.)
- Nutzung des neuen P Döbele für Kurzparker (befristet während Sanierung)

6. Schritt (nach Abschluss Sanierung Augustiner-Parkhaus)

- Vermietung Stellplätze im P Döbele an Bewohner
- Reduzierung von Bewohnerstellplätzen im öffentlichen Raum

Konstanz auf dem Weg zur autofreien Innenstadt

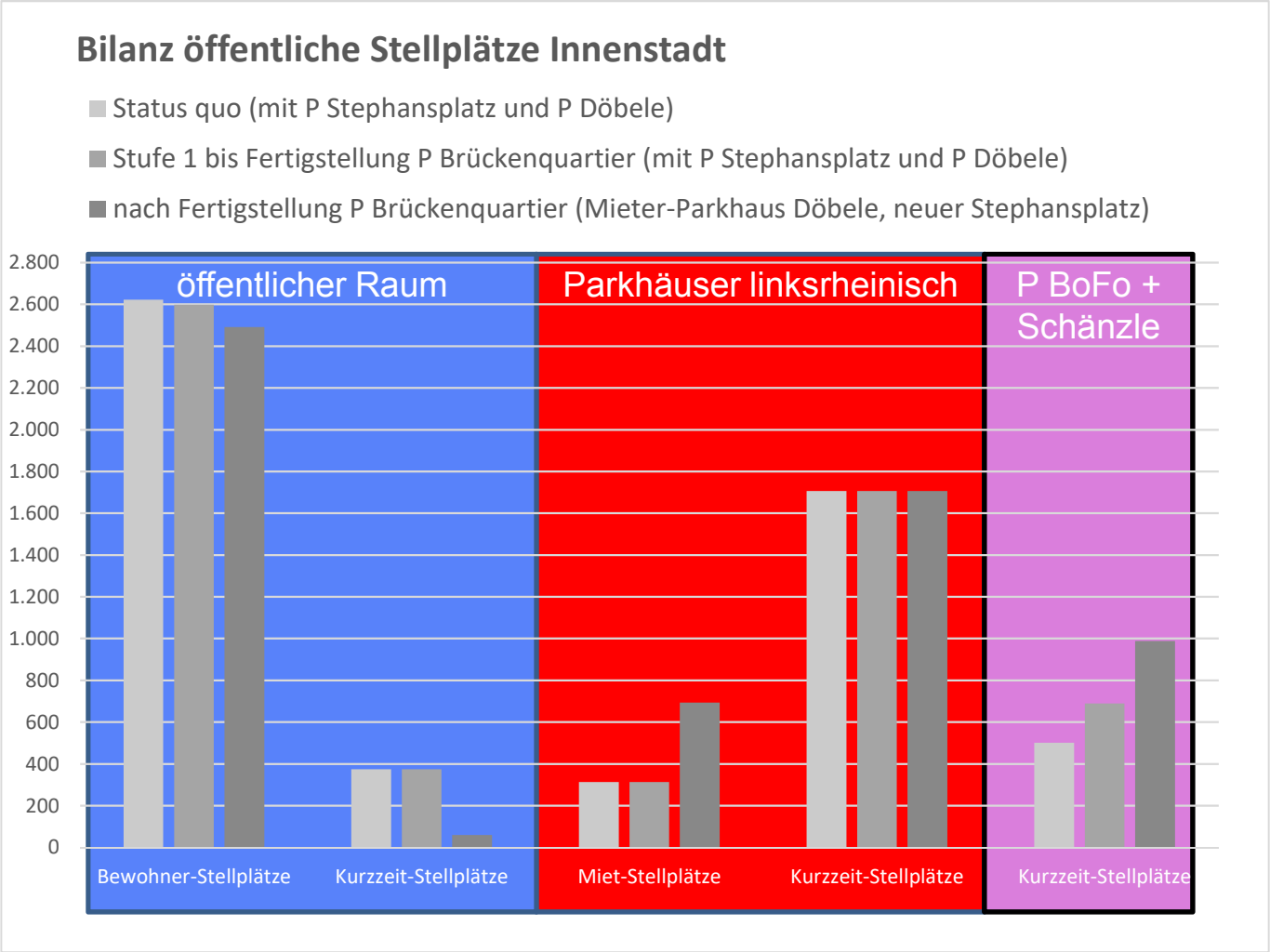
7. Schritt

- Umgestaltung der Stellplatzflächen für Fußverkehr und RV-Abstellanlagen

Ziele:

- ✓ Gewährleistung der Erreichbarkeit
- ✓ Aufwertung des öffentlichen Raums
- ✓ Beitrag zum Klimaschutz durch weniger Privatfahrzeuge (Stellplatz-Verknappung und -Verteuerung als Anreiz zur Abschaffung)

Konstanz auf dem Weg zur autofreien Innenstadt



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

danube pearls

Netzwerk für nachhaltige Mobilität & Tourismus entlang der Donau

Kommunaler Klimakongress Baden-Württemberg
21.05.2021, Forum 4: Nachhaltige Mobilität
Sebastian Rihm, Donaubüro Ulm/Neu-Ulm gGmbH

donau.büro | ulm neu-ulm

Entstehung

South East Europe Transnational Cooperation Programme:

1. Förderprojekt: Transdanube – Sustainable Transport & Tourism along the Danube

Fokus: Entwicklung von Mobilitätsangeboten (8 Donauländer, 15 Partner)

→ Initiator & Unterstützer: **Ministerium für ein lebenswertes Österreich**

→ Leadpartner: **Umweltbundesamt Österreich**

Entstehung

Folgeprojekt im Danube Transnational Programme (DTP):

Transdanube.Pearls – Network for Sustainable Mobility along the Danube

15 Partner aus 9 Ländern entlang der Donau von Ulm-Donaudelta

Ziel: Aufbau eines Netzwerks aus Destinationen, die sich der nachhaltigen Mobilität im Tourismus verschreiben (sog. Danube.Pearls).

→Leadpartner: **Umweltbundesamt Österreich**

Entstehung

Transdanube.Pearls

– **Network for Sustainable Mobility along the Danube**

Vision:	Gründung eines **Netzwerkes an „Donauperlen“**
Vorbild:	**Alpine Pearls**
Projektzeitraum:	**Januar 2017 - Juni 2019**
Gründung Netzwerk:	**Mai 2019**

Die **Vision** der danube pearls

Wahrnehmung des gesamten Donauraums als

eine Destination

in der die nachhaltige **Mobilität (öffentl. Verkehrsmittel, Radfahren, Wandern, Bewegung am Wasser wie Kanu, Schiff, …)**

Teil des Reiserlebnisses ist

Transdanube.Pearls in a nutshell

Interreg
Danube Transnational Programme
Transdanube.Pearls

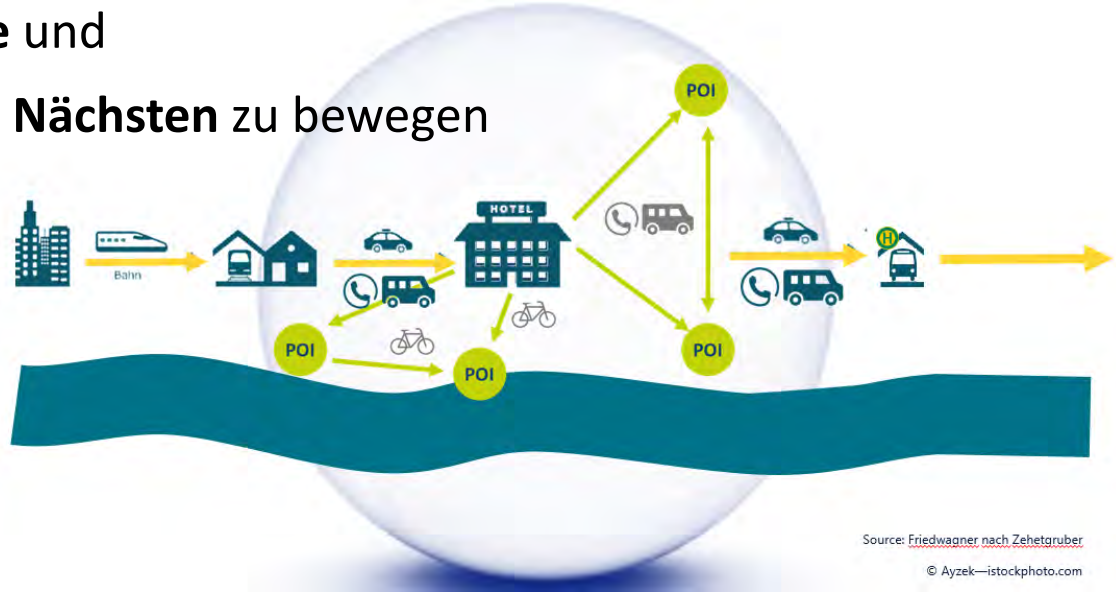
https://www.danube-pearls.eu/ueber-uns/

Das **Ziel** der danube pearls

Reisen entlang der Donau auf nachhaltige Weise zu ermöglichen, um die Natur- & Kulturschätze zu erleben

Das heißt den Besucher*Innen zu ermöglichen, sich auf umweltschonende Weise

- **zu den jeweiligen Perlen (Regionen),**
- **innerhalb der Perle** und
- **von einer Perle zur Nächsten** zu bewegen



Maßnahmen

- Gemeinsame **Kriterien**: was muss eine „Perle“ bieten
- **Lobbying** für Verbesserung der **Mobilitätsangebote** in den einzelnen Perlen
- **Trainings** für Mobilitätsmanager in Infobüros, Hotels, etc.
- Jede Region muss einen regionalen **Mobilitätsplan** erstellen und Schritt für Schritt umsetzen
- Errichten von **Mobilitätszentralen**

Maßnahmen

Bereitstellung **benutzerfreundlicher** und **leicht zugänglicher Informationen** zu bestehenden nachhaltigen Mobilitätsdiensten & touristischen Angeboten

→ Online

→ face-to-face in 10 Mobilitätszentralen vom Donauursprung bis zum Delta

Maßnahmen

Bewusstseinsbildung & Inspiration,
dass nachhaltige Mobilität Spaß machen kann

Bsp.: Wassergebundene Mobilität

- Boots- und Schiffstouren
- Kanu, Kajak, SUP, etc.

Maßnahmen

Verknüpfung von unterschiedlichen **Mobilitätsangeboten**

mit

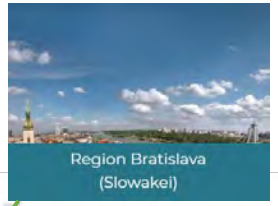
angeboten der Perlen – Reisetipps, Reisetourenvorschläge…

Mitglieder

10 Danube Pearls
1 Future Pearl

Ulm/Neu-Ulm
(Deutschland)

Donau Oberösterreich
(Österreich)


Region Bratislava
(Slowakei)

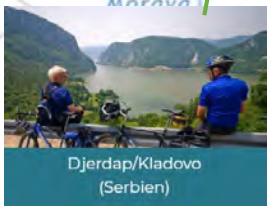
Szigetkoz
(Ungarn)

Neusiedler See
(Österreich)

Mohács
(Ungarn)

Pomurje
(Slowenien)

Vukovar
(Kroatien)


Djerdap/Kladovo
(Serbien)

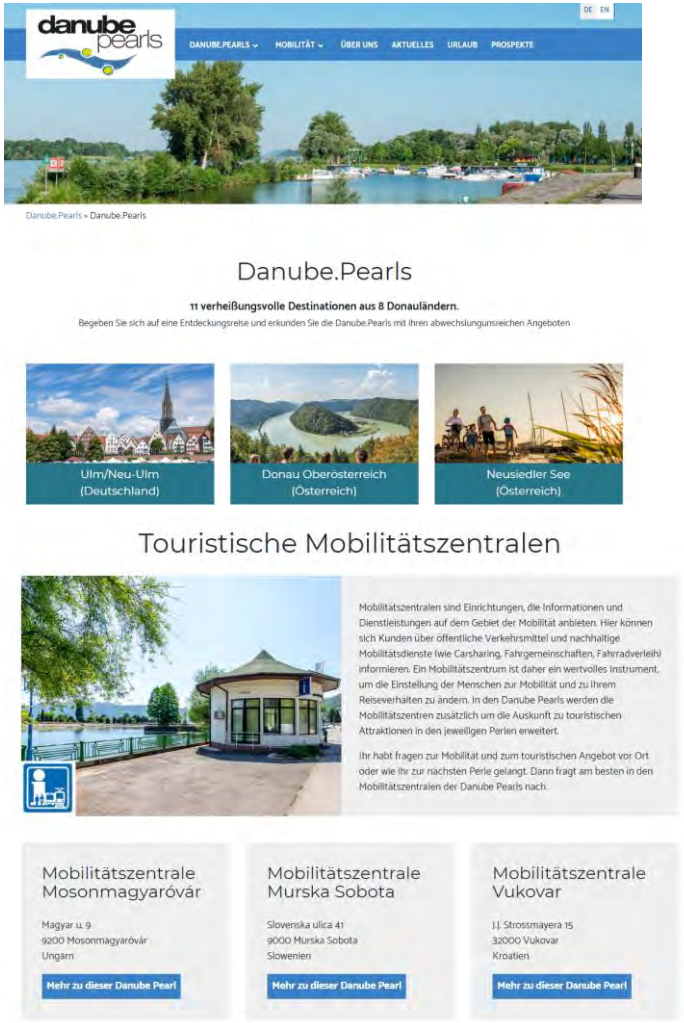
Eisernes Tor
(Rumänien)

Donaudelta
(Rumänien)

Erste Vermarktungstools konnten im Rahmen des Projektes umgesetzt werden:

www.danube-pearls.eu

- Darstellung der Perlen
  - touristische Highlights
  - Mobilitätsangebote
- Informationen zu An-& Weiterreise inkl. Widget
- Informationen zu Mobilitätszentralen



Wie geht es weiter?

- Danube Pearls GF-Stelle seit 07/2019 bei WGD Österreich
- Weiteres **DTP Förderprojekt** bewilligt
  Transdanube Travel Stories (07/20-12/22)

Interreg
Danube Transnational Programme
Transdanube Travel Stories

Ziel: Förderung des **nachhaltigen Tourismus** im Donauraum durch die Umsetzung innovativer Marketingkonzepte (neu Narrative/Erzählungen) und nachhaltiger Mobilitätsmanagement-Tools

- Umsetzung von Maßnahmen des regionalen Mobilitätsplanes durch **Bundesförderung** im Projekt
  „Nachhaltige Mobilität in Ulm/Neu-Ulm“

Projekt: Nachhaltige Mobilität in Ulm/Neu-Ulm

Übersicht Arbeitspakete

Maßnahmen-umsetzung
des Tourismus- und Mobilitätsplans

Mobilitätsberatung & Mobilitäts-kommunikation

Vernetzung
der Tourismus- und Mobilitätsakteure in der Region Ulm/Neu-Ulm

Ziel: Förderung der nachhaltigen Mobilität für Einwohner*innen & Tourist*innen in der Region Ulm/Neu-Ulm

Förderprogramm: Bundesprogramm Transnationale Zusammenarbeit des Bundesministeriums des Innern, für Bau und Heimat

Netzwerkreihe

»Die Verkehrswende beginnt im Kopf«

Online-Workshops für Arbeitsgruppe Tourismus & Mobilität

Erkenntnisse:

- Danube Pearls sind nicht Alpine Pearls!
- Starkes West-Ostgefälle bei touristischem Angebot & Vermarktung
- Fehlende finanzielle/personelle Ressourcen
- Bedarf an institutionsübergreifenden Ansätzen im Bereich nachhaltige Mobilität im Tourismus ist hoch!
- **Jedoch:** Die Donau ist eine Destination, die es gilt sorgsam gemeinsam weiterzuentwickeln!

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Wie sind Ihre Erfahrungen im Bereich nachhaltige Mobilität im Tourismus, können Sie Ihre Region dafür begeistern?

-

Besteht ein institutionsübergreifender Dialog / eine Plattform im Bereich nachhaltige Mobilität (im Tourismus)?

Fördermöglichkeiten bei innerörtlichen Umgestaltungsmaßnahmen zum Vorteil von Mensch und Klima im Rahmen des LGVFG

Kommunaler Klimakongress am 21.05.2021

Christina Berger
Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 45 Regionales Mobilitätsmanagement

Baden-Württemberg

REGIERUNGSPRÄSIDIUM KARLSRUHE

Grundlagen:

- LGVFG (zuletzt geändert 19.11.2019) und VwV-LGVFG (vom 04.09.2020)
- Ziel: Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, der Luftsituation und des Lärmschutzes im Sinne einer nachhaltigen und klimafreundlichen Mobilität
- Was hat sich durch die Novellierung des LGVFG geändert?
  - Regelfördersatz 50 %,
    in bestimmten Fällen 75 %, z.B. bei besonders positivem Beitrag zum Klimaschutz
  - Grds. Zuwendungsfähigkeit von Planungskosten
    (10 % Planungskostenpauschale (nicht bei EKrG),
    15 % für Förderanträge bis 31.12.2021 – „Corona-Bonus“)
  - Härtefallregelung
    bei nicht vorhersehbaren, außergewöhnlichen Kostenerhöhungen
  - neue Fördertatbestände:
    u.a. sichere Ortsmitten, multimodale Knoten

Mögliche Ziele von Maßnahmen der innerörtlichen Umgestaltung:

- Erhöhung Verkehrssicherheit
- Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur
- Barrierefreiheit
- Erhöhung Lebens- und Aufenthaltsqualität
- Attraktivitätssteigerung und Stärkung nachhaltiger und klimafreundlicher Mobilitätsformen
- Minderung Lärmbelastung
- Minderung Schadstoffbelastung

Mögliche Bausteine der Förderung:

- LGVFG Förderbereich Kommunaler Straßenbau (KStB)
  - Entwicklung einer sicheren Ortsmitte
  - Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Straßen
  - Verkehrsbezogene Maßnahmen zur Luftreinhaltung
- LGVFG Förderbereich Rad- und Fußverkehr (RuF)
  - Radverkehrsinfrastruktur
  - Fußverkehrsinfrastruktur
  - Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur
  - Fahrradabstellanlagen
- LGVFG Förderbereich Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)
  - Barrierefreier Umbau von Haltestellen
  - Multimodale Knoten
  - Bau, Aus- oder Umbau von besonderen Fahrspuren für Omnibusse

Entwicklung sicherer Ortsmitten (Teil B I. Nr. 1.1 VwV-LGVFG (Kommunaler Straßenbau))

- Förderfähig ist die **Entwicklung einer sicheren Ortsmitte** an verkehrswichtigen Straßen, auch in Teilorten und Stadtteilen. Darunter fallen
  - Umbau und Rückbau von innerörtlichen Straßen sowie
  - verkehrstechnische Maßnahmen in kommunaler Baulast
  - ➢ zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse insbesondere für den Rad- und Fußverkehr,
  - ➢ zur Erhöhung der Verkehrssicherheit oder
  - ➢ zur Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Straßenraum
  - ➢ sowie der Reduzierung der Belastung mit Lärm und Luftschadstoffen.
- Von der Förderung erfasst werden alle Baumaßnahmen und Infrastruktureinrichtungen im öffentlichen Verkehrsraum mit Verkehrsbezug:
  - Anlagen des Fuß- und Radverkehrs
  - Fahrbahnverengungen
  - Fahrbahnverschwenkungen
  - Verminderung der Zahl der Kfz-Fahrbahnen
  - Reduzierung der Zahl der Kfz-Stellplätze
  - Anlage dezentral-platzierter Kfz-Stellplätze (z.B. Quartiersgaragen), sofern sie Stellplätze im öffentlichen Raum ersetzen

Bau, Aus- oder Umbau multimodaler Knoten (Teil B II. Nr. 1.5.1 VwV-LGVFG, Anlage 7a)

- Einrichtungen, die der Vernetzung verschiedener Mobilitätsformen mit dem ÖPNV dienen
- Multimodale Knoten sollen Verkehrsteilnehmern eine optimale Umsteigemöglichkeit zwischen den verschiedenen nachhaltigen Mobilitätsformen bieten (→ multimodale Wegeketten), insbesondere zwischen
  - öffentlichem Verkehr (u. a. Eisenbahn, Straßenbahn, Bus, Linienschiffe)
  - Taxi
  - Car-Sharing
  - Fahrrad
  - Bike-Sharing
  - Mietwagen
- Ein multimodaler Knoten umfasst die Verknüpfung von **mindestens drei Mobilitätsformen neben dem Fußverkehr**.
- Mögliche Bausteine:
  - verknüpfende Bushaltestellen,
  - P+R-Anlagen,
  - B+R-Anlagen oder Fahrradparkhäuser,
  - Stellplätze mit Elektroladesäule,
  - Stellplätze für Car-Sharing-Fahrzeuge,
  - Taxistellplätze
  - Fahrgastinformationssysteme/-anzeiger,

  An SPNV-Stationen:
  - Mobilitätszentralen,
  - öffentliche Toilettenanlagen, auch in Verbindung mit geschlossenen und beheizten Wartemöglichkeiten

Exkurs:

Förderung qualifizierter Fachkonzepte im Kontext der Förderung nachhaltiger Mobilität in Baden-Württemberg (seit 30.10.2020)

- Unterstützung von Kommunen bei der Erstellung von Konzeptionen, die sich mit der Gestaltung von nachhaltiger Mobilität und der Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen im Verkehr beschäftigen

  - Klimamobilitätspläne
  - Radverkehrskonzeptionen
  - Fußverkehrskonzeptionen
  - Konzeptionen zu multimodalen Knoten
  - Konzeptionen zu lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitten
  - Fußgängerquerungskonzepte
  - Bike+Ride-Konzepte
  - u.a.

- Förderquote: bis zu 50 %; Bagatellgrenze: 10.000 Euro zwf. Kosten
- Weitere Informationen: https://www.aktivmobil-bw.de/foerdermittel/foerdermittel-des-landes/konzeptfoerderung

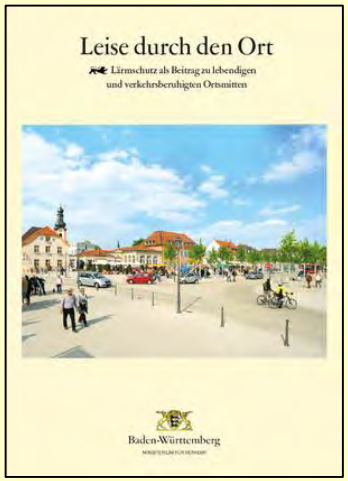
Informationen

Weiterführende Informationen:

- LGVFG: Informationen, Ansprechpartner, Formulare:
  https://rp.baden-wuerttemberg.de/themen/wirtschaft/foerderungen/fb88/
- Förderung qualifizierter Fachkonzeptionen:
  https://www.aktivmobil-bw.de/foerdermittel/foerdermittel-des-landes/konzeptfoerderung/

Informationsmaterial des Ministeriums für Verkehr:
(https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/service/publikationen/)

- Broschüre „Leise durch den Ort“
- Broschüre „Ortsdurchfahrten gestalten,
  Hinweise zur Gestaltung
  von Ortsdurchfahrten
  in Dörfern und kleineren Städten“
- Leitfaden Bike+Ride



Vielen Dank für Ihr Interesse!