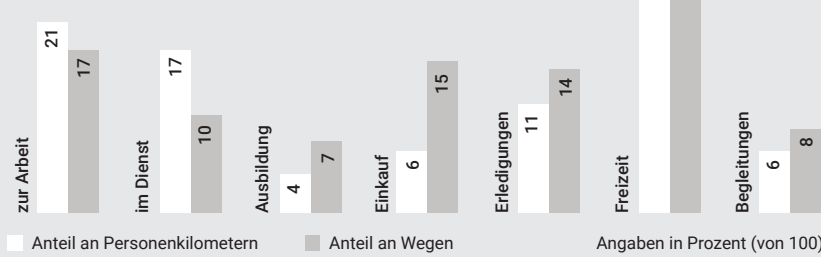


# Mobilität & Verkehr

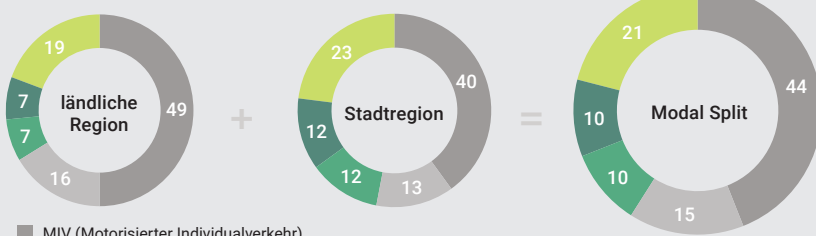
## Warum sind wir unterwegs? Wegezwecke BW

**3,1 Wege 40 km 80 min**  
pro Person und Tag



## Wie sind wir unterwegs? Modal Split BW

Anzahl der Wege in Prozent (Abweichungen von 100 aufgrund von Rundungen)



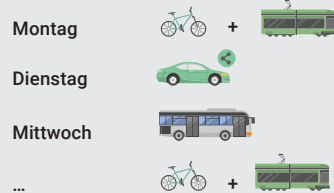
- MIV (Motorisierter Individualverkehr)
- MIV-Mitfahrende
- ÖV (Öffentlicher Verkehr)
- Fahrrad
- Fuß

**Co-Benefits  
Umweltverbund**

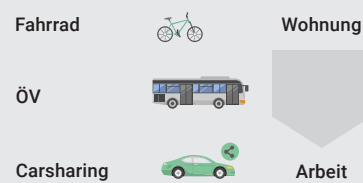
- gesünder
- schadstoffärmer
- klimaverträglicher
- sicherer
- platzsparender
- günstiger
- leiser
- städtebaulich attraktiver

Quellen: infas – MiD, 2017; Verkehrsministerium BW – Personenverkehr in Stadt und Land 2019

### Für jeden Weg das optimale Verkehrsmittel (multimodales Verkehrsverhalten)



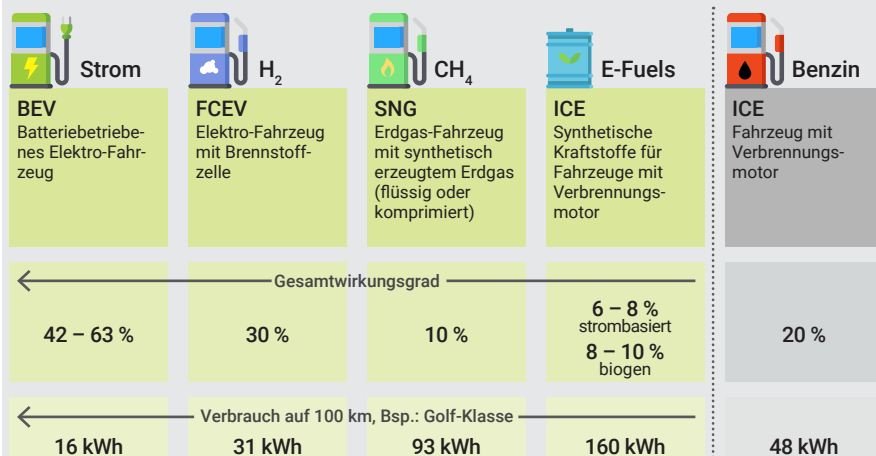
### Verkehrsmittel auf einem Weg kombinieren (intermodales Verkehrsverhalten)



## Die Verwaltung als Vorbild

- Dienstreisen nur im Umweltverbund
- Jobticket für Mitarbeitende
- Fuhrparkmanagement (weniger Fahrzeuge, Umstellung auf E-Autos, mehr Carsharing)
- Fahrgemeinschaften
- Fahrradabstellanlagen, Duschen, Umkleiden
- Mitarbeitende informieren und beraten
- OB/BM als Vorbild: z. B. mit dem Rad zum Ortstermin

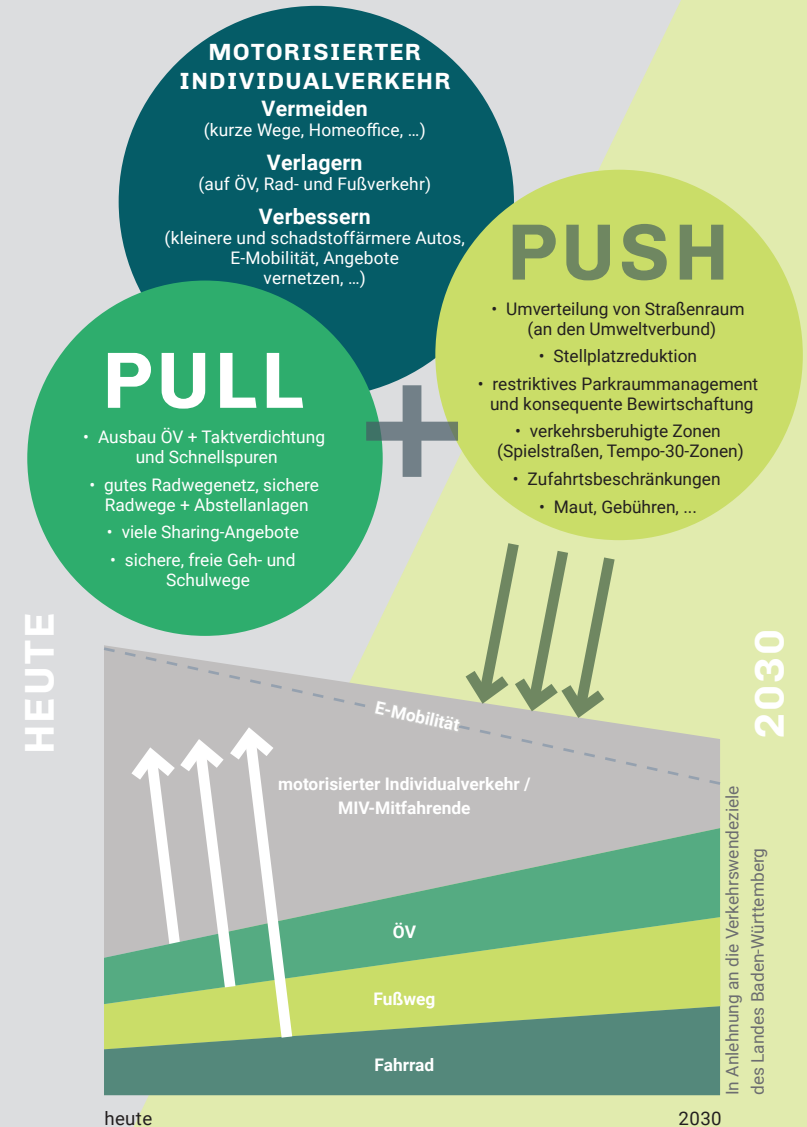
## Erzeugungsketten und Wirkungsgrade unterschiedlicher Fahrzeugantriebe



Quelle: In enger Anlehnung an eine Darstellung der e-mobil BW

## Entwicklung von heute bis 2030

- ### Gegentrends
- Fixierung auf Autos: Pkw als Statussymbol, leistungsstärkere, schwerere und größere Pkw (SUV), hohe Bedeutung der Automobilwirtschaft
  - planerisches Ideal der autogerechten Stadt und begünstigender Rechtsrahmen für den MIV (StVO, Dienstwagenprivileg)
  - Infrastrukturdefizite und Angebotslücken im öffentlichen Verkehr
  - Macht der Gewohnheit und Angst vor Veränderung
  - negative Effekte von Digitalisierung („Mobility as a Service“) und autonomem Fahren



E-Mobilität (E-Autos, Pedelecs) • Sharing (Car-, Bike-, Ride-Sharing) • Digitalisierung („Mobility as a Service“) • Verkehrssteuerung • Apps & Tickets • autonomes Fahren • Urbanisierung • Multimodalität • Fördermöglichkeiten (Konzepte wie Klimamobilitätspläne, Personalstellenförderung, Maßnahmenförderung wie Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz)

## Trends

**Ziel 1990 → 2030: -55 % verkehrsbedingtes CO<sub>2</sub>**

### Fokus E-Mobilität

- Kostenvorteil über Lebensdauer
- Großes CO<sub>2</sub>-Einsparpotenzial im Verkehrssektor: 60 – 68 % geringere CO<sub>2</sub>-Emissionen als Verbrenner im Lebenszyklus (Quelle: ICCT\*)
- lokal klimaneutral und leiser

ABER: Neben Elektrifizierung auch Reduktion des MIV nötig

\*<https://theicct.org/publication/a-global-comparison-of-the-life-cycle-greenhouse-gas-emissions-of-combustion-engine-and-electric-passenger-cars/>

### Fokus Mobilitätsstationen

- Bündelung klimafreundlicher Mobilitätsangebote an einem Standort (räumlich; Information und Tickets)
- Stärkung und Attraktivierung des Umweltverbundes durch einfachen Umstieg zwischen Verkehrsmitteln
- Mobilitätssäulen des Landes kennzeichnen Mobilitätsstationen