

NACHHALTIGE MOBILITÄTSPLÄNE

Kommunale und regionale Pläne
zum Klimaschutz im Verkehr

BAG Mobilität, 1.11.2019

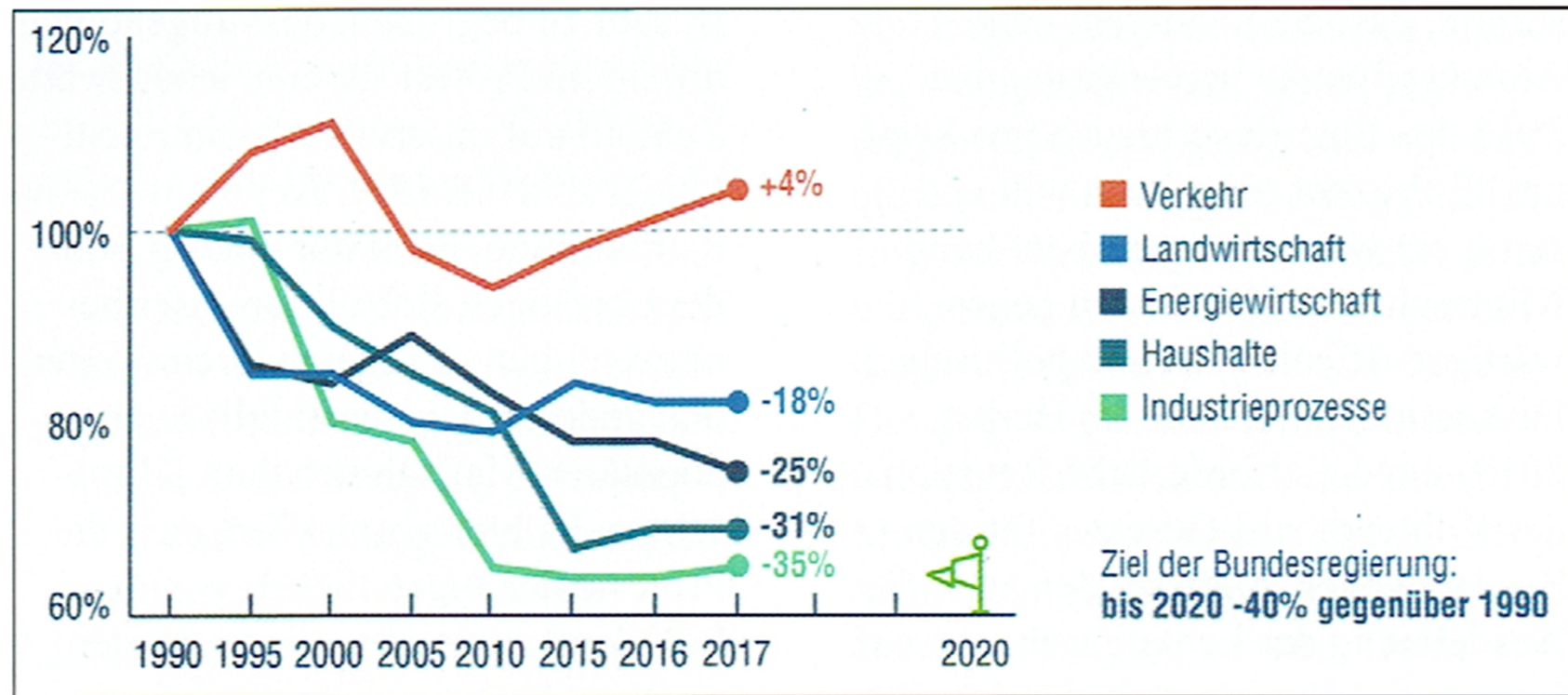
Niklas Sieber



Landesarbeitsgemeinschaft MOBILITÄT
mobilitaet@lag.gruene-bw.de



Klimaziele: Scheitern im Verkehr



Entwicklung der Treibhausgasemissionen in Deutschland:

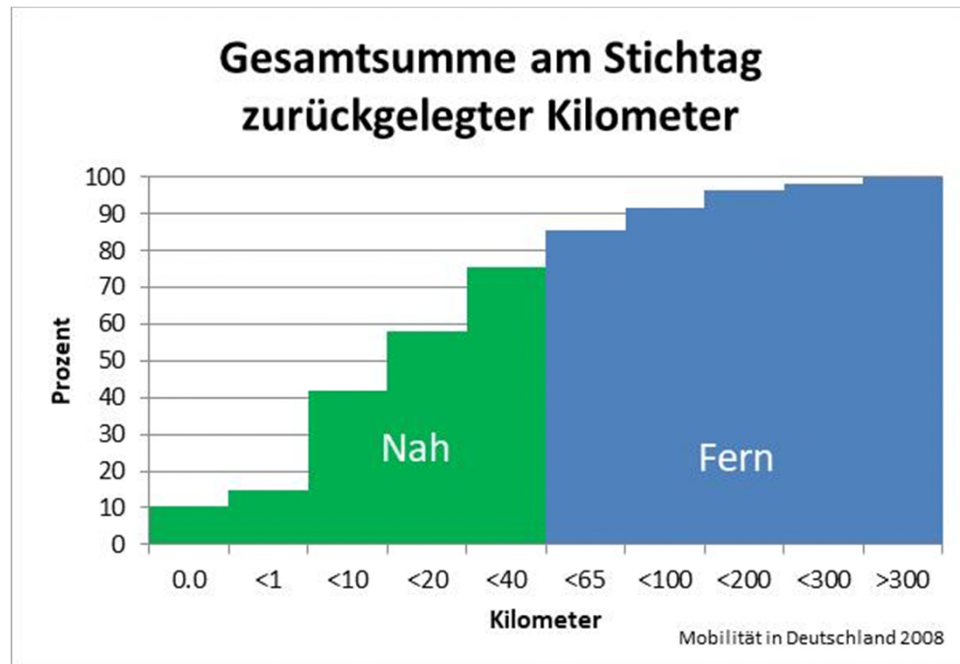
Der Verkehrs ist für rund ein Fünftel der Emissionen verantwortlich;

Grafik und Quelle: Allianz pro Schiene 12/2018 auf Basis von Daten des Umweltbundesamts.

Warum ist gerade der Verkehrssektor so schlecht?

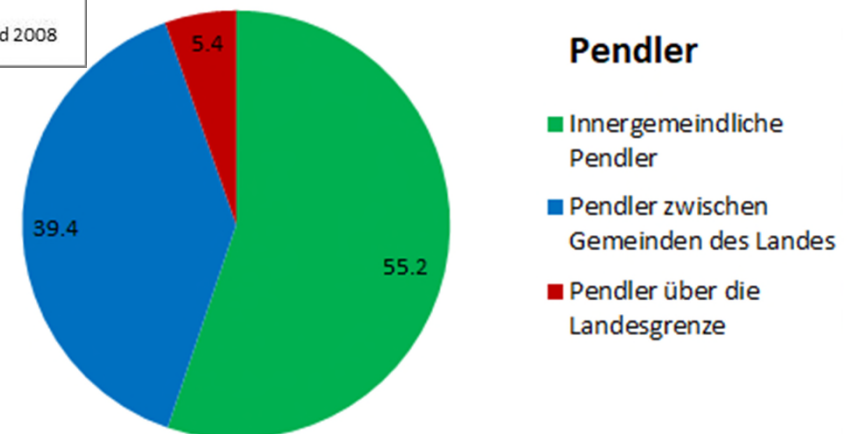
- Schlechte Verkehrspolitik: Langfristige Pläne (z.B. BVWP) zielen nicht auf Klimaschutz
- Megatrends kompensieren technische Verbesserungen
- Das Auto als libidinöses Objekt der Menschen
- **Kommunale Planung wird nicht ausreichend beachtet**

Verkehr wird lokal gemacht



⇒ $\frac{3}{4}$ des Personenverkehrs (pkm) ist hausgemacht

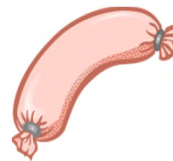
Gemeinden und Kreise müssen einen großen Beitrag leisten zum Klimaschutz



Realität kommunaler Verkehrspolitik (Beispiel Stuttgart)

- Wechselnde Mehrheiten im Stadtrat
=> Ständige Diskussionen im Stadtrat
- Kraftraubende Debatten über Einzelmaßnahmen.
- Emotionale Diskussionen über Tempobegrenzungen
- Widerstand der Tiefbauamtes

=> DURCHWURSTELN



Umsetzung ist schwierig.

Bäume ersetzen Parkplätze

Kathrin Thimme, 21.02.2014 - 08:30 Uhr



Die Gehwegnasen werden vergrößert, um sicherer und ohne Autos als Hindernisse die Straßen queren zu können. Foto: red

So manchem Anwohner der Vogelsangstraße stößt der Bau der Baumbeete sauer auf. Dafür fallen laut Stadt dauerhaft **sieben** **Parkplätze** weg, während der Bauzeit von zwei Monaten deutlich mehr.

Quelle:
Stuttgarter Nachrichten 21.2.2014

Vielzahl existierender Pläne (Beispiel Stuttgart)

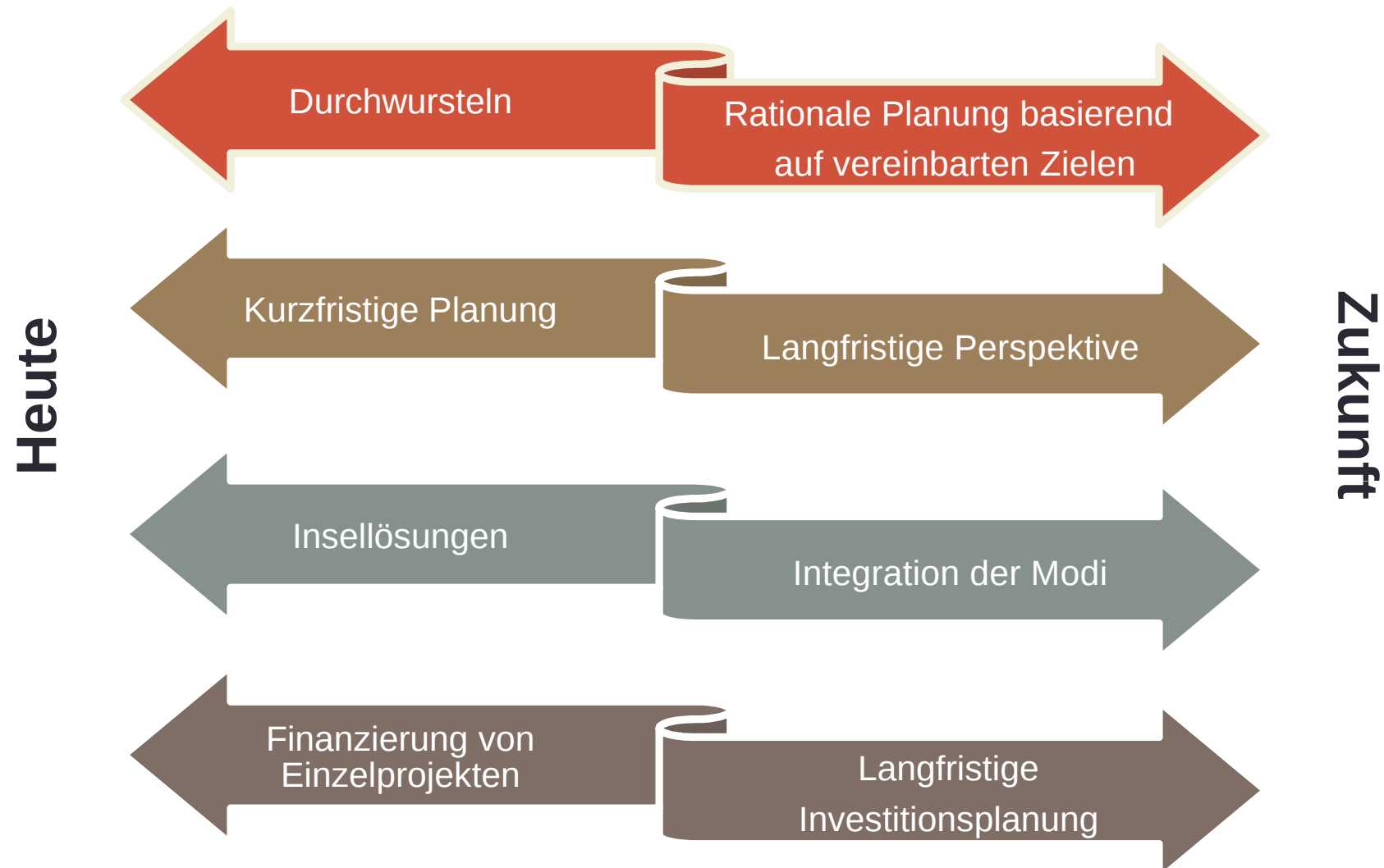
1. **Klimaschutzszenario BW 2030:**
Ziel (2010-2030): ÖV +107%
Vergangenheit 20 Jahre: +64%
2. **Verkehrsentwicklungskonzept Stuttgart:**
Keine quantitativen Zielvorgaben
3. **Masterplan 100 % Klimaschutz Stuttgart**
Größte Wirkungen im Trend Szenario
4. **Regionalverkehrsplan**



Ziele unzureichend
oder nicht quantifiziert.

Keine langfristige
Investitionsplanung

Bedarf für eine kohärente Planung



Präferenz für Pull Maßnahmen



Problem: Angebotsausweitung des Öffentlichen Verkehrs führt nicht automatisch zu einer Reduktion des motorisierten Individualverkehrs

Strategie Verkehrsministerium BW: Minus 40 Prozent bis 2030



Kommunale Planungen sind notwendig, um diese Ziele umzusetzen

- Was kostet das?
- Wer finanziert das?
- Wo investieren?
- Wann bauen?
- Wie Rebound Effekte verhindern?
- Monitoring?
- Planungskapazitäten?

EU Strategie: Sustainable Urban Mobility Plans



SUMP als Bedingung
für EU Mittelvergabe:

- Strukturfonds
- Civitas (Horizon 2020)
- Connecting Europe



SUMP

[http://www.eltis.org/
mobility-plans/
sump-concept](http://www.eltis.org/mobility-plans/sump-concept)

The essence of SUMP: 8 principles



1 Plan for sustainable mobility in the “functional urban area”



5 Define a long-term vision and a clear implementation plan



2 Cooperate across institutional boundaries



6 Develop all transport modes in an integrated manner



3 Involve citizens and stakeholders



7 Arrange for monitoring and evaluation



4 Assess current and future performance



8 Assure quality

Quelle: Rupprecht Consult

Rahmen eines SUMP

Ziel

- Wie können Klima- und Umweltziele erreicht werden, ohne den Wirtschaftsstandort zu gefährden?

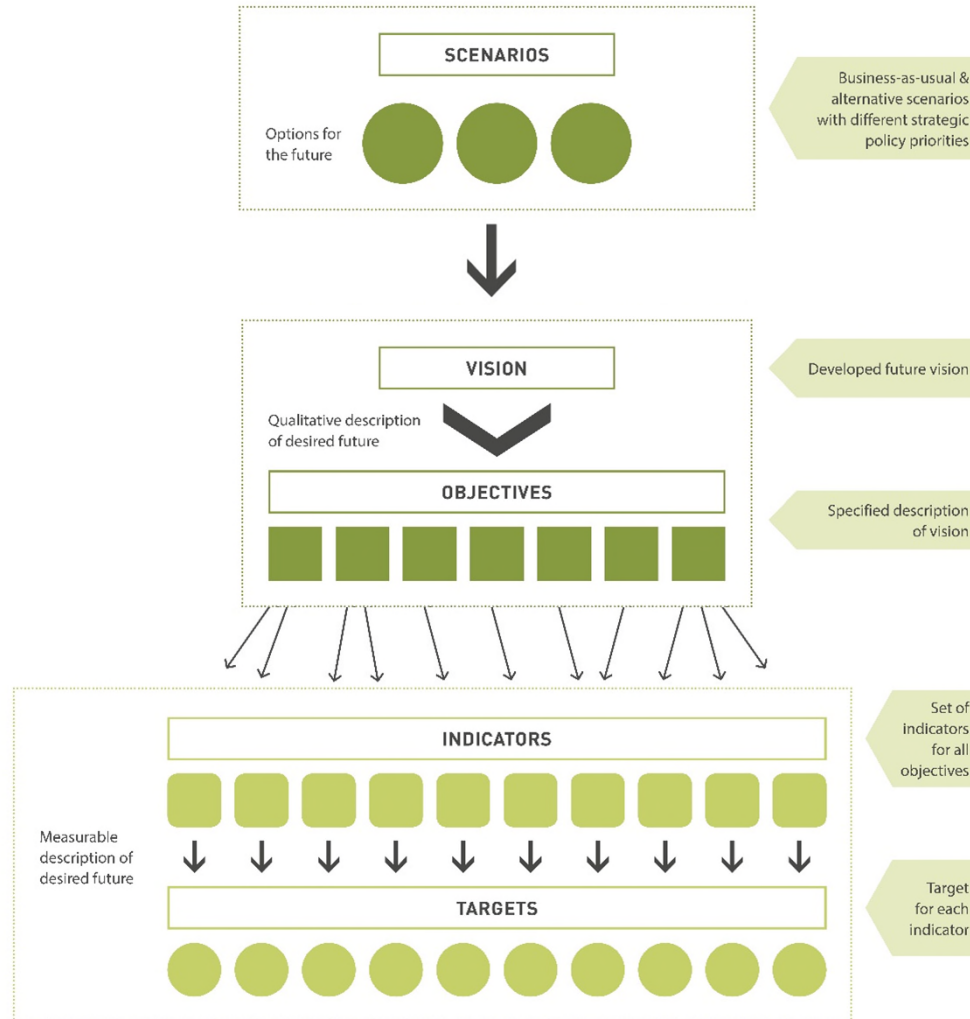
Rahmenbedingungen

- Einhaltung der Klima- und Umweltziele der EU und der Bundesregierung

Zeithorizont

- 2040 mit Zwischenschritt 2030

Strategie Entwicklung

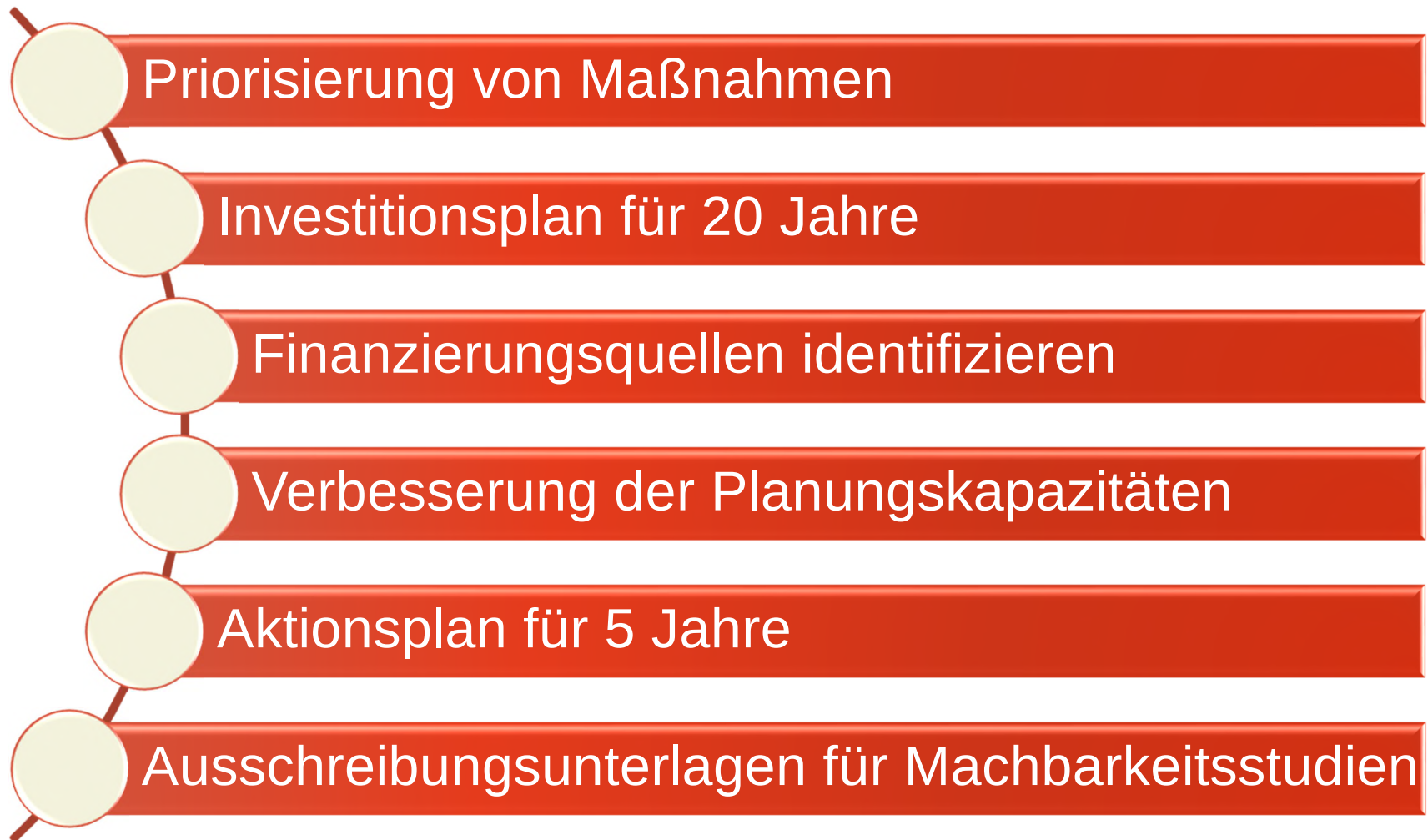


Quelle: Rupprecht Consult

Planungsverfahren



Outputs des SUMP



SUMP: Planung langfristiger Ziele

Klimaziele

- Bundesregierung 2030: THG Emissionen im Verkehr um **40%-42%** gegenüber 1990 senken .
- Vollständige **Dekarbonisierung** des Verkehrs bis 2050

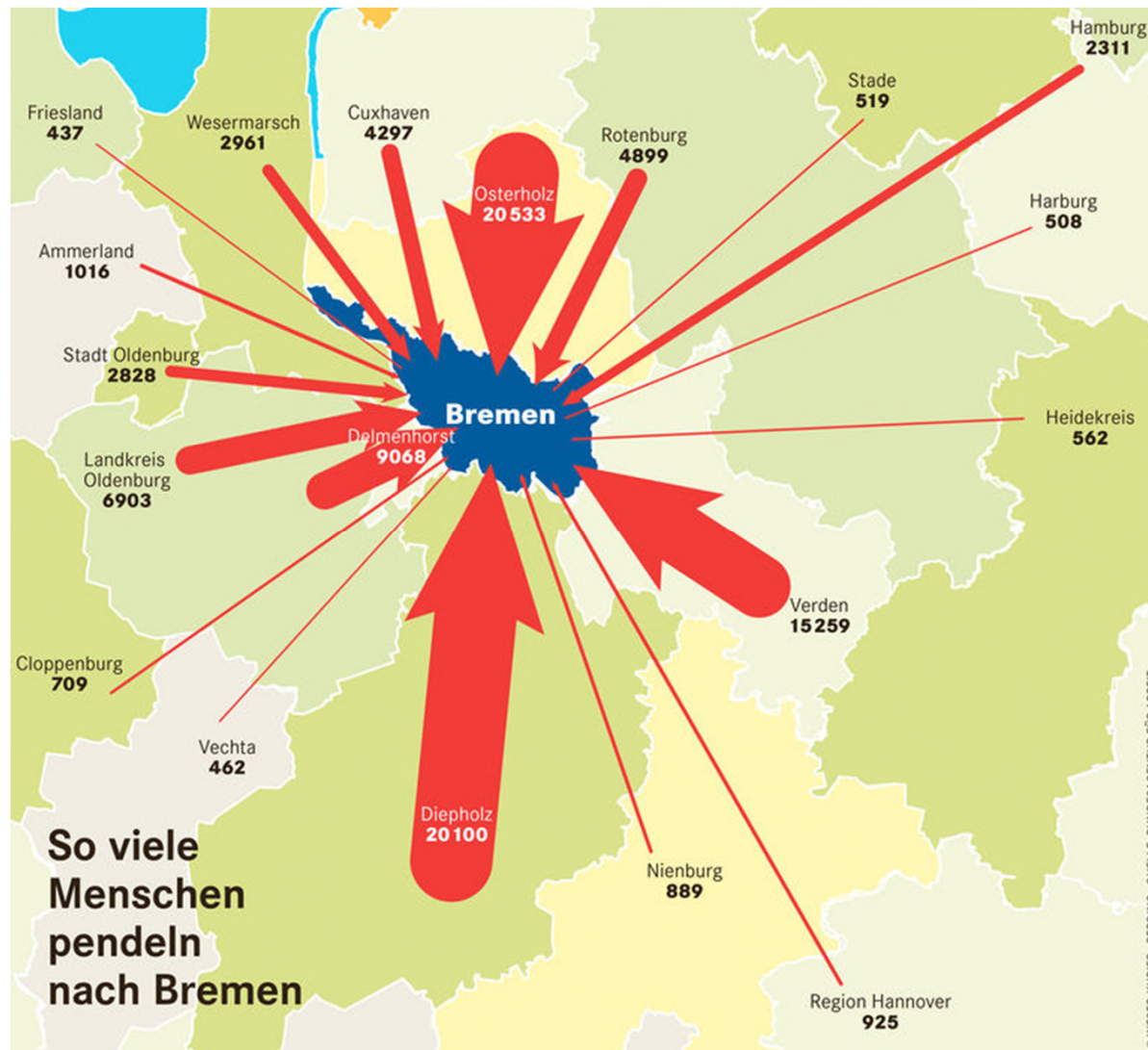
Nebeneffekte

- Reduktion von Stauungen,
- Verbesserung der Erreichbarkeit,
- Wirtschaft,
- Städtebau,
- Verkehrssicherheit,
- Umweltschutz



Verkaufs-
argument

Region als Planungsebene



- Planung in Stadt und Umland
- Auf Kreisebene
- Auf Ebene der Planungsregionen

Mobility Academy: Online Training



Public Transport



Intelligent Transport Systems



Active Mobility



Sustainable Urban Mobility
Planning



Electric Mobility



Freight and Urban Logistics



Networks



Mobility Management

<https://www.mobility-academy.eu/>



Ulm:
gestern und
heute



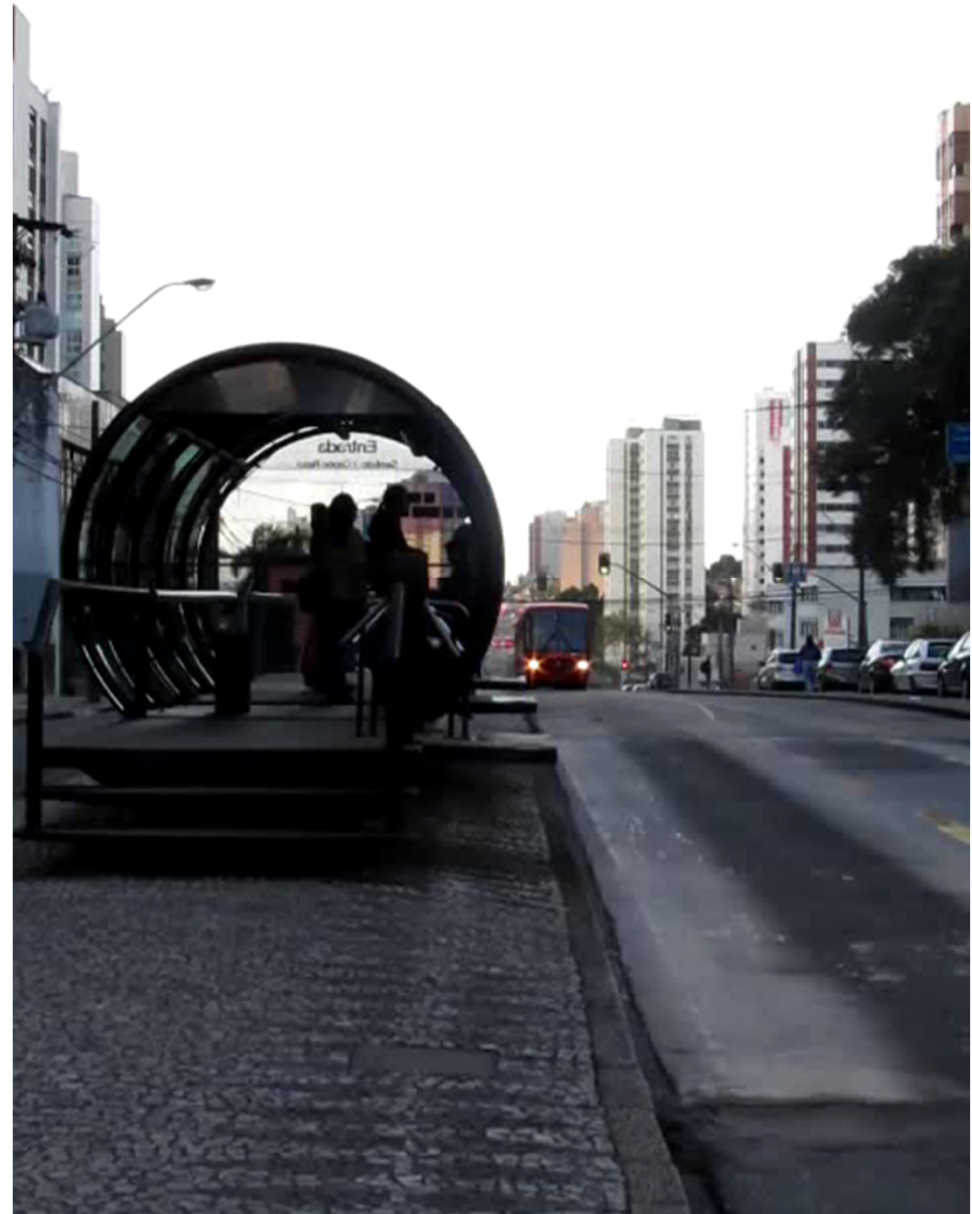
EXKURS: SCHNELLBUSSYSTEME

Bus Rapid Transit in Curitiba

- Curitiba: 1,8 Mio Einwohner
- Eigene Busspuren, kreuzungsfrei
- Maximal 60 Busse pro Stunde
- 250 Passagiere pro Bus
- => 15,000 Passagiere pro Stunde und Richtung



Curitiba BRT: Access - Egress

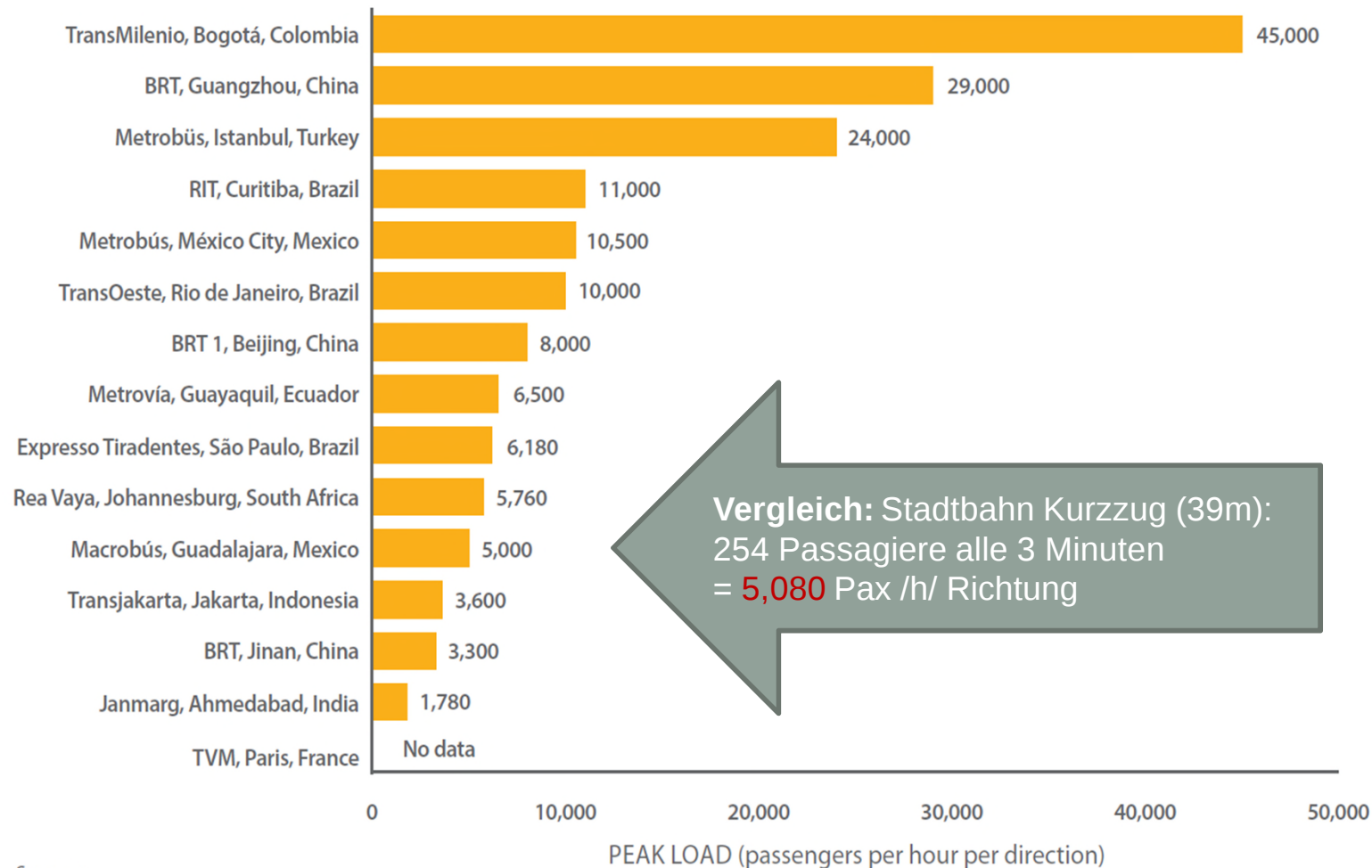


Vorteile von Schnellbussystemen

- Durchschnittliche Planungszeit bei Eisenbahnprojekten:
16 Jahre
- Lösung: Schnellbussysteme auf existierenden Straßen
- **Kostengünstiger**
- Schnell zu implementieren
- Vergleichbare Kapazitäten wie Stadtbahn
- **Push Effekt** für Pkw durch Wegnahme einer Fahrspur



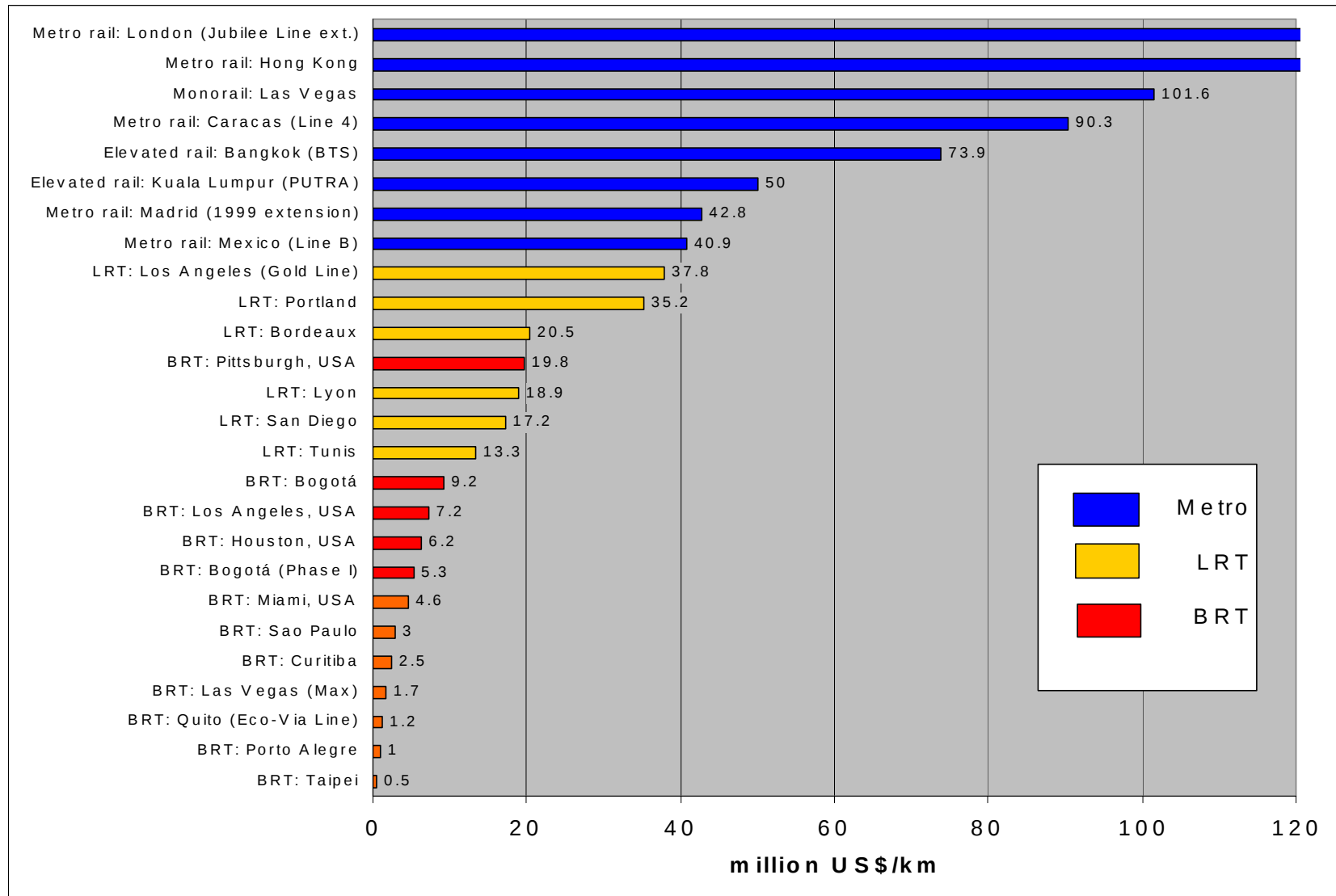
Kapazität zu Spitzenzeiten



Sources:

BRTdata.org 2013; data published by transit agencies; McCaul 2012; Wilson and Attanucci 2010

Vergleich der Investitionskosten



POLITISCHE FORDERUNGEN

Verkehr finanziert Verkehrswende

- Subventionen (Diesel, Flug...) streichen und für Verkehrswende ausgeben.
- Wir verlangen eine **Investitionsoffensive** für die Bahn, den Bus, das Fahrrad, die Fußgänger und die e-Mobile. Ohne massive Investitionen in Infrastrukturen, Fahrzeuge und Personal ist die Verkehrswende nicht möglich.
- Investitionsrückstand für Erhalt, Ausbau und Erneuerung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur von über **38 Milliarden Euro**. (KfW 2018)
- Präsident des Deutschen Städtetages, Oberbürgermeister Markus Lewe: „Akut notwendig ist zunächst eine Investitionsoffensive von Bund und Ländern mit zusätzlichen Mitteln von 20 Milliarden Euro für mindestens zehn Jahre, also **2 Milliarden jährlich**.“

Deutscher Städtetag. Berlin/Köln, Juli 2018

=>Aufstockung der GVFG-Mittel auf 2 Milliarden EUR und zwar sofort.

Verbesserung der Planungsverfahren

- Investitionen im Rahmen des GVFG an die gleichzeitige Erstellung eines **SUMP mit festgelegten Klima und Umweltzielen** knüpfen.
- Eine Reform der **Förderkriterien**: Mehr Beachtung von Verkehrsverlagerung, Klima- und Umweltschutz.
- Keine Ortsumgehung ohne begleitenden SUMP
- Verbesserung der **Planungskapazitäten**: Mehr Personal und Weiterbildung (besonders für kleine und mittlere Kommunen)
- **Schnellbussysteme**, die staufrei auf separaten Fahrspuren fahren, haben erheblich kürzere Planungszeiten und sind darüber hinaus noch kostengünstiger.

Vielen Dank für Eure
Aufmerksamkeit



Dr. Niklas Sieber

Heidestraße 47
70469 Stuttgart

Office + 49 711 / 806 3269
Mobile + 49 178 / 723 3548
niklas.sieber@gmx.de

www.niklas-sieber.de