Wie die Mobilitätswende vor Ort gelingt: Push und Pull-Maßnahmen im öffentlichen Raum

Wolfgang Aichinger

Projektleiter Städtische Mobilität,

Agora Verkehrswende

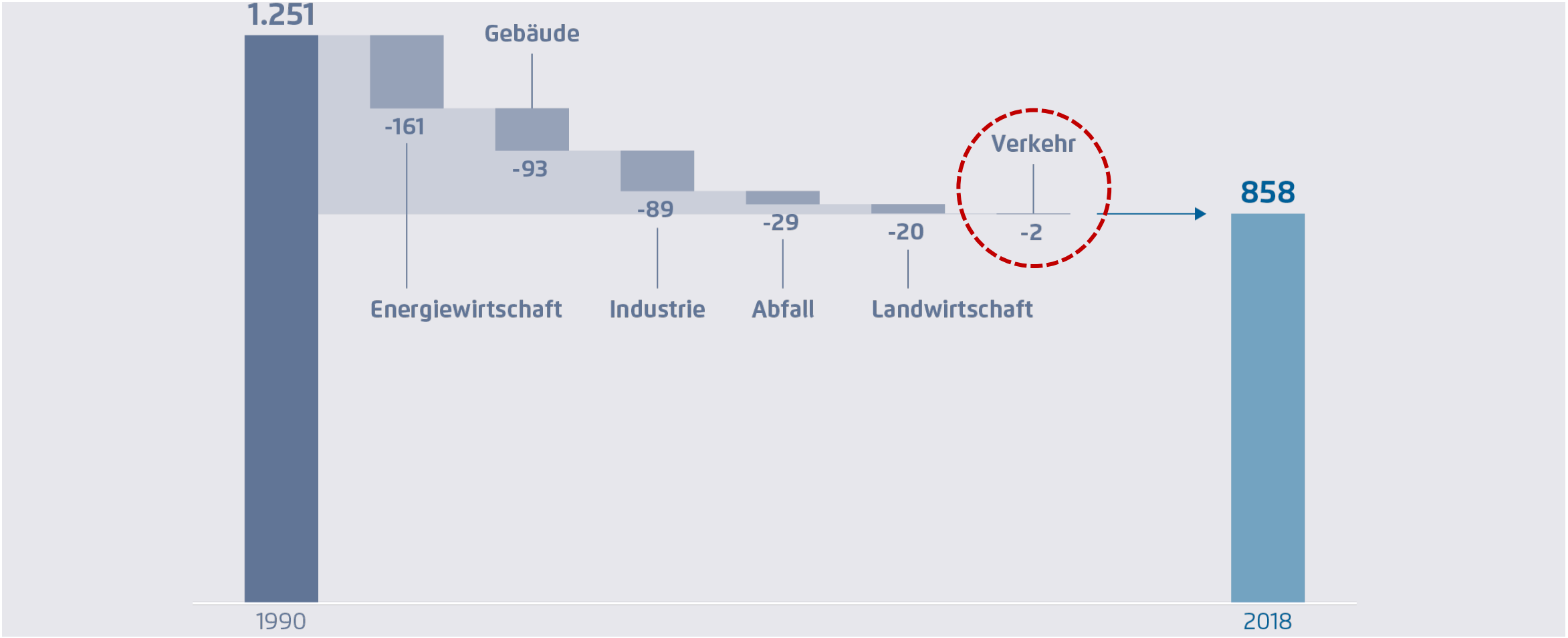
Schorndorf, 4. April 2022

Die Verkehrswende muss kommen, denn der Klimawandel ist schon da

Der Verkehrssektor konnte in den letzten 25 Jahren nicht zur absoluten Minderung von Treibhausgasemissionen beitragen.

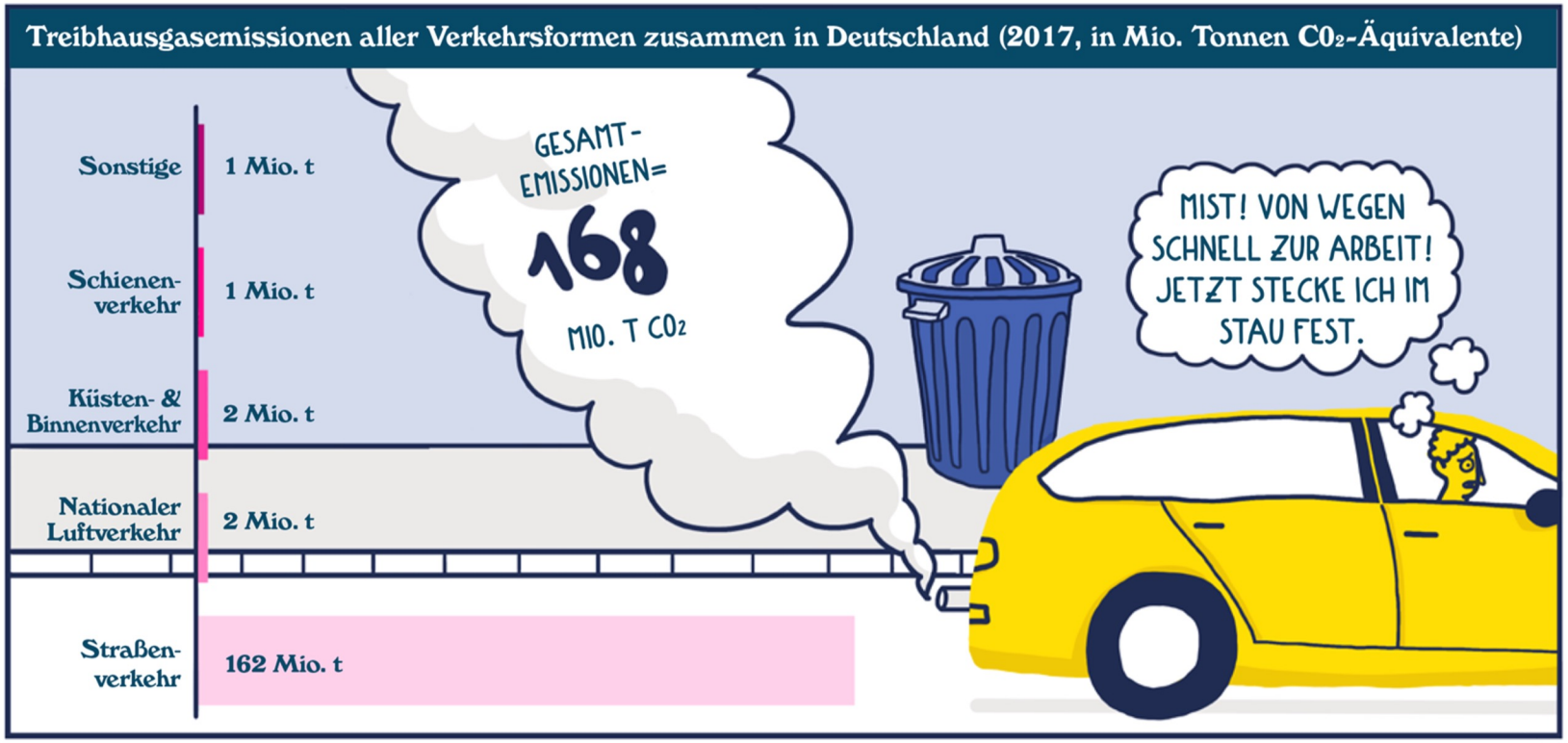
Agora Verkehrswende

Treibhausgasemissionen 1990-2018 in Mio. t CO_2-Äq.



Prognos, Öko-Institut, Wuppertal Institut (2020)

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



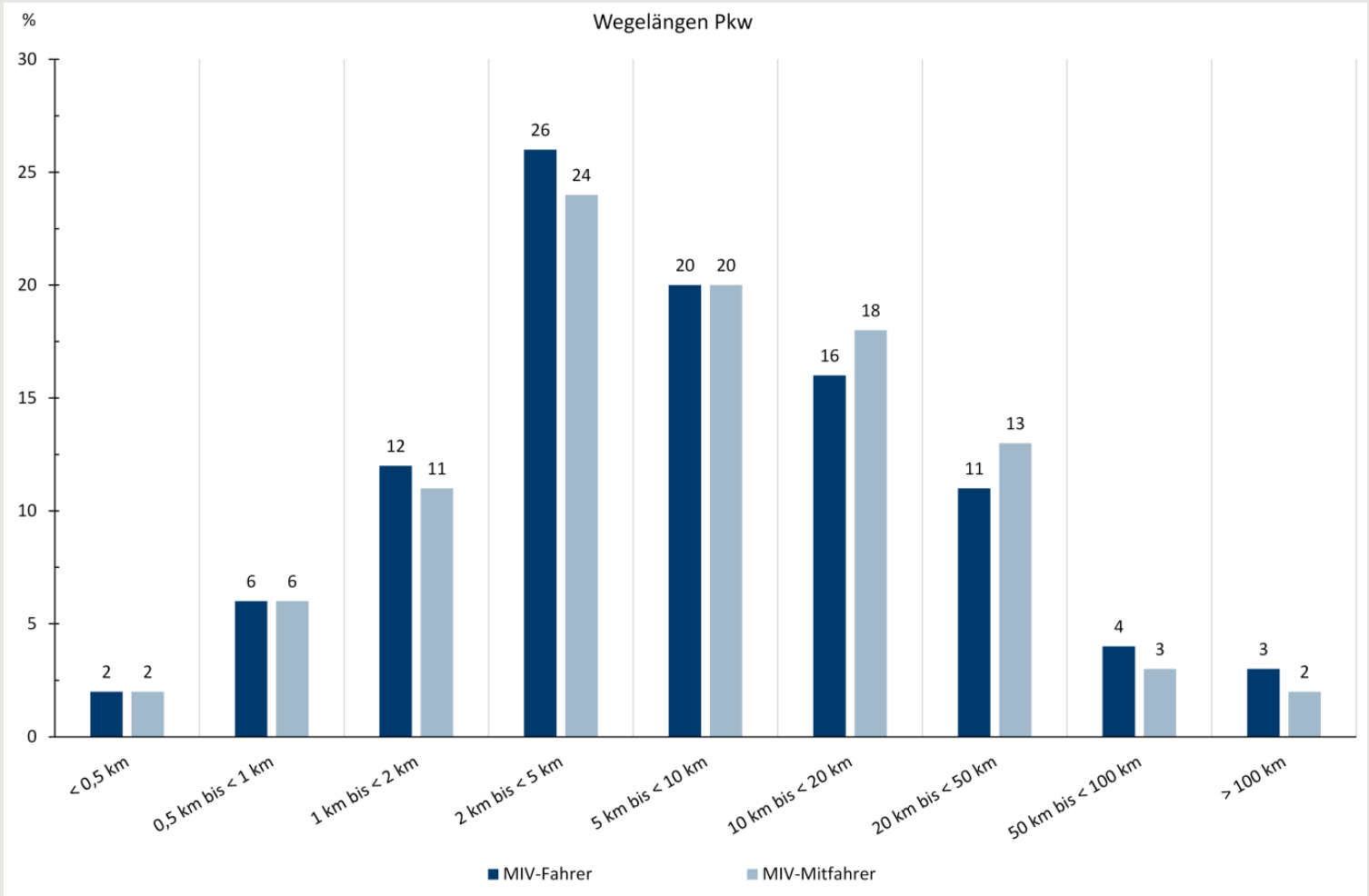
Quelle: Agora Verkehrswende (2019): Abgefahren! Infographische Novelle zur Verkehrswende.

Was passiert,
wenn nichts passiert.

Die Verkehrswende gelingt mit der Mobilitätswende und der Energiewende im Verkehr.

Quelle: Eigene Darstellung

Falsche Anreize:
Viele Autowege sind kurz.



Nahmobilität

→ 46 Prozent aller Pkw-Fahrten sind unter 5 km

→ 20 Prozent sogar unter 2 km

Warum?

→ gesellschaftliche Norm

→ (gefühlte) Zeitvorteile?

→ Parkplatzverfügbarkeit?

→ (gefühlte) (Un)sicherheit

→ …

Quelle: https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/80865/

Wo stehen wir heute?
„Justitia Urbana“ - In vielen Städten herrscht Ungleichheit.

Quelle: Twitter/@fabiantodorovic

Wo stehen wir heute?
Flächenpotenziale der Verkehrswende

Quelle: Wolfgang Aichinger / Agora Verkehrswende

Wo stehen wir heute? „Versorgung“ mit Parkplätzen kostet die Allgemeinheit und schadet dem Gemeinwohl

Agora Verkehrswende

PARKPLÄTZE KOSTEN GELD

für einen bewirtschafteten Stellplatz am Straßenrand in Berlin ca. 220 Euro/Jahr.

Anteile nach Kostengruppen

45 %
für öffentliche Sicherheit und Ordnung

27 %
für allgemeine Verwaltung

28 %
für die tatsächliche bauliche Herstellung, Entwässerung, Reinigung und Beleuchtung

+ 1 Million Fahrzeuge pro Jahr

PARKEN BESITZT SONDERSTELLUNG

Ein Bewohnerparkausweis kostet in **München 30 Euro pro Jahr (8 Cent pro Tag).**
Ein Marktstand von der Größe eines Parkplatzes auf dem **Wochenmarkt 18 Euro pro Tag**.
Eine vergleichbare Freischrankfläche vor einer **Gaststätte 1,50 Euro.**

0,08 €
pro Tag

1,50 €
pro Tag

18,00 €
pro Tag

Quelle: Agora Verkehrswende

Wo stehen wir heute?
Aber irgendwo müssen die Autos doch hin!

Quelle: Deutsches Institut für Urbanistik / Agora Verkehrswende

Die Verkehrswende in der Stadt gelingt mit einem Gesamtkonzept. Jeder einzelne Baustein ist nötig.

Agora Verkehrswende

Der Status-Quo ist für viele nicht mehr tragbar.

Bausteine der Verkehrswende in den Kommunen

- → Alternativen zum Auto schaffen (ÖV, Radverkehr)
- → E-Mobilität in der Stadt ermöglichen
- → Öffentliche Räume aufwerten
- → Preise an die politischen Ziele anpassen
- → Neue Mobilität unterstützen
- → Stadtlogistik neu organisieren

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

Alternativen zum Auto schaffen: Bahn, Bus, Rad & Co.

Expressbusse

Quelle: Verband Region Stuttgart

Radschnellwege

Quelle: Verkehrsministerium Baden-Württemberg

Alternativen zum Auto schaffen: Bahn, Bus, Rad & Co.

Radverkehr schnell ausbauen.

→ **Umsteigen ist möglich:**
50 Prozent aller Pkw-Wege sind kürzer als 5 km, 25 Prozent sogar kürzer als 2 km

→ **Flächen effizient nutzen:**
Autospur zu Fahrradspuren

→ **Trend zur Separation**
Subjektive Sicherheit wird wichtiger

→ **Beispiel Köln:**
Radfahrstreifen und Tempo 30 auf den Ringen. 2/3 weniger schwere Unfälle

→ **Radverkehr ist nicht nur urban:**
Landkreis Göppingen 14 %, Vorarlberg 16 % RV-Anteil

Quelle: Agora Verkehrswende / Wolfgang Aichinger

E-Mobilität voranbringen

Kfz-Verkehr reduzieren und elektrifizieren

- → **Vielfalt der E-Mobilität nutzen:**
  S-Bahn, Tram, E-Bus, Pedelec, E-Scooter
- → **Zukunftsfähige Ladeinfrastruktur:**
  Schnell-Laden nach dem Tankstellenprinzip (Parkhäuser, Supermärkte, …)
- → **Private Ladepunkte:**
  Langsames Laden in Garagen oder auf Firmengelände
- → **Ladepunkte im öffentlichen Raum:**
  Nur vereinzelt, nicht auf dem Gehweg, perspektivisch weniger Parkraum

Quelle: Istock Sean Pavone 2015

Öffentlichen Raum zurückgewinnen: Für alle!

Erlebnisraum Stadt: Öffentlicher Raum

Quelle: Stadt Wien

Lebensqualität: Auch in Kleinstädten

Quelle: Verkehrsministerium Baden-Württemberg / Dirk Nitschke

Öffentlichen Raum zurückgewinnen: Für alle!

Das Beispiel der Universitätsstadt Siegen: Mut, Mehrheiten und Zeitfenster

Quelle: Stadt Siegen

Öffentlichen Raum zurückgewinnen: Für alle!

Verkehre lenken: Zufahrtsrechte definieren

Quelle: Marc Eich

Erreichbarkeit neu definieren

Quelle: Stadt Mannheim

Öffentlichen Raum zurückgewinnen: Für alle!

Auch in kleinen Kommunen der zentrale Hebel

Beispiel Hohenems

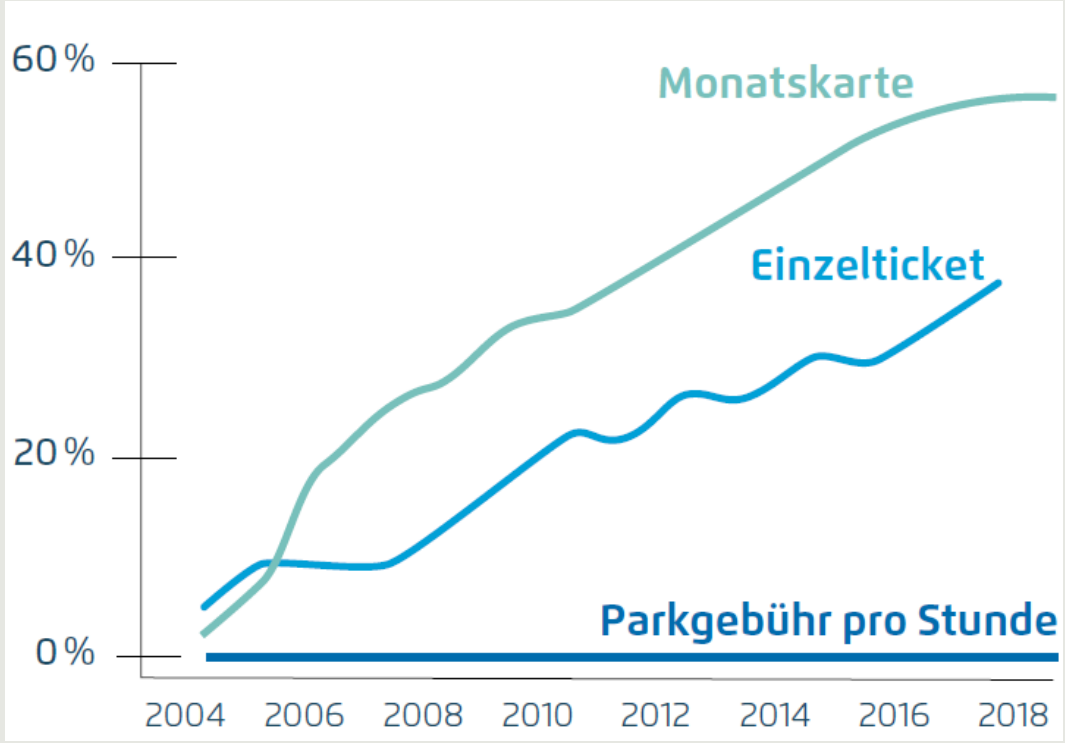
(16.000 Einwohner, Vorarlberg)

- → Begegnungszone im Ortskern
- → Fußläufig erreichbarer Parkplatz am Rande des Ortskerns
- → Aktive Bodenpolitik
- → Start-Up-Förderung
- → Denkmalschutz-Förderung
- → 30 neue Arbeitsplätze
- → 17 neue Händler und Dienstleister
- → 7 Neubauten, 13 Gebäudesanierungen

Quelle: Agora Verkehrswende / Wolfgang Aichinger

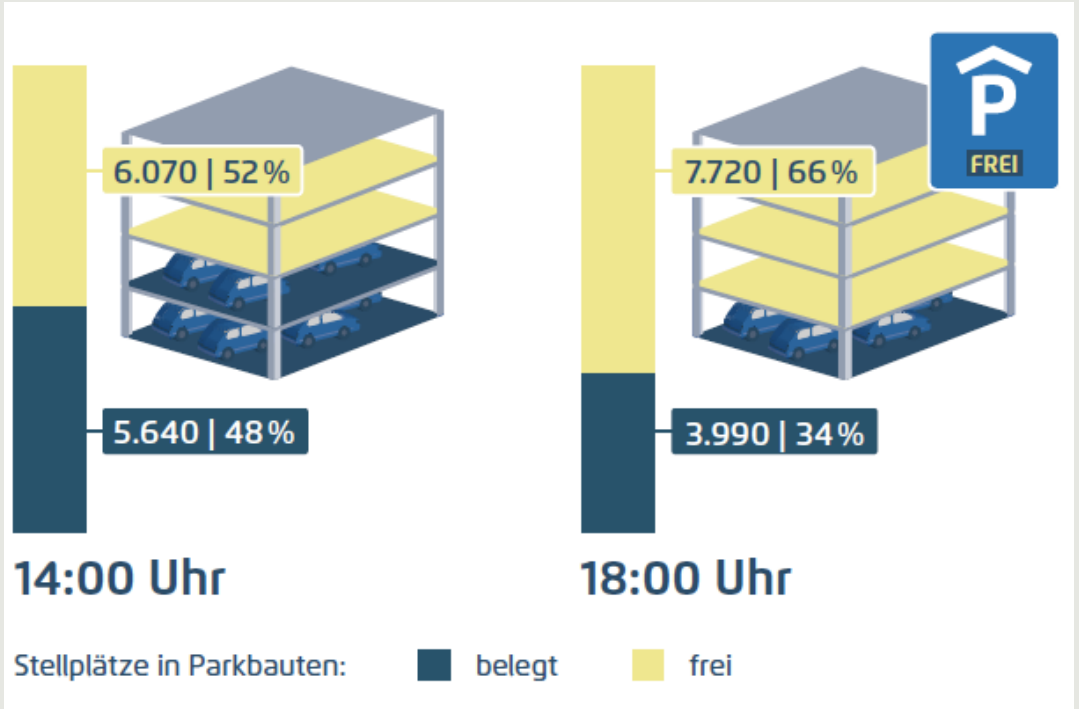
Preise an die politischen Ziele anpassen: Verhaltensoptionen gestalten

Parkgebühren müssen Verhaltensimpulse auslösen



Quelle: Deutsches Institut für Urbanistik / Agora Verkehrswende

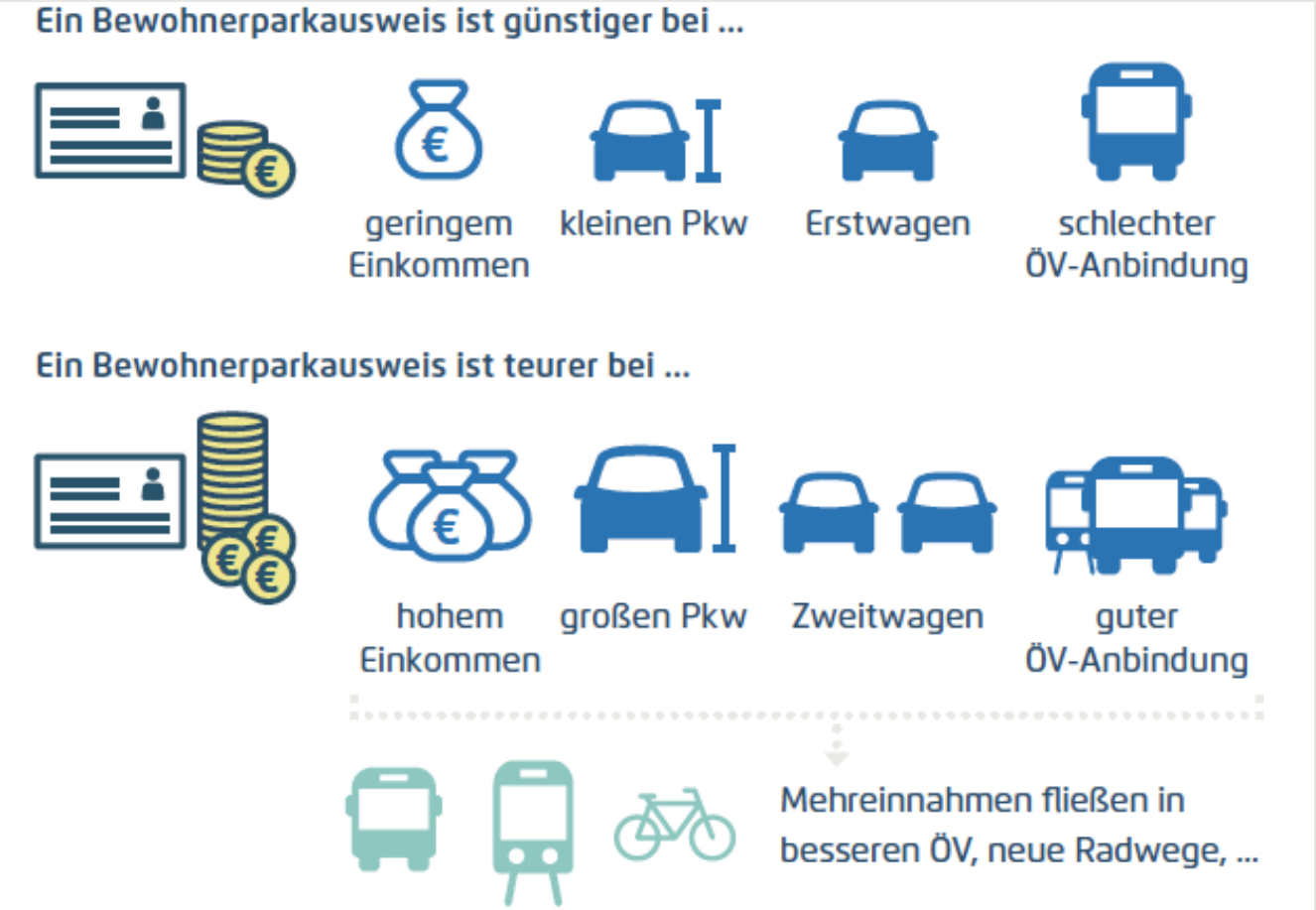
Leere Parkhäuser, volle Straßen?



Quelle: Stadt Stuttgart / Planersocietät / Agora Verkehrswende

Preise an die politischen Ziele anpassen: Verhaltensoptionen gestalten

Parkgebühren pro Stunde und für Bewohnerparkausweise müssen Verhaltensimpulse auslösen



Neuer Gebührenrahmen für das Anwohnerparken

→ 1 Euro pro Tag?
→ Kostenansatz
→ Marktpreisansatz
→ Bodenrichtwert
→ ...

Vgl. Begleitschreiben zur Delegationsverordnung BW

Quelle: Eigene Darstellung

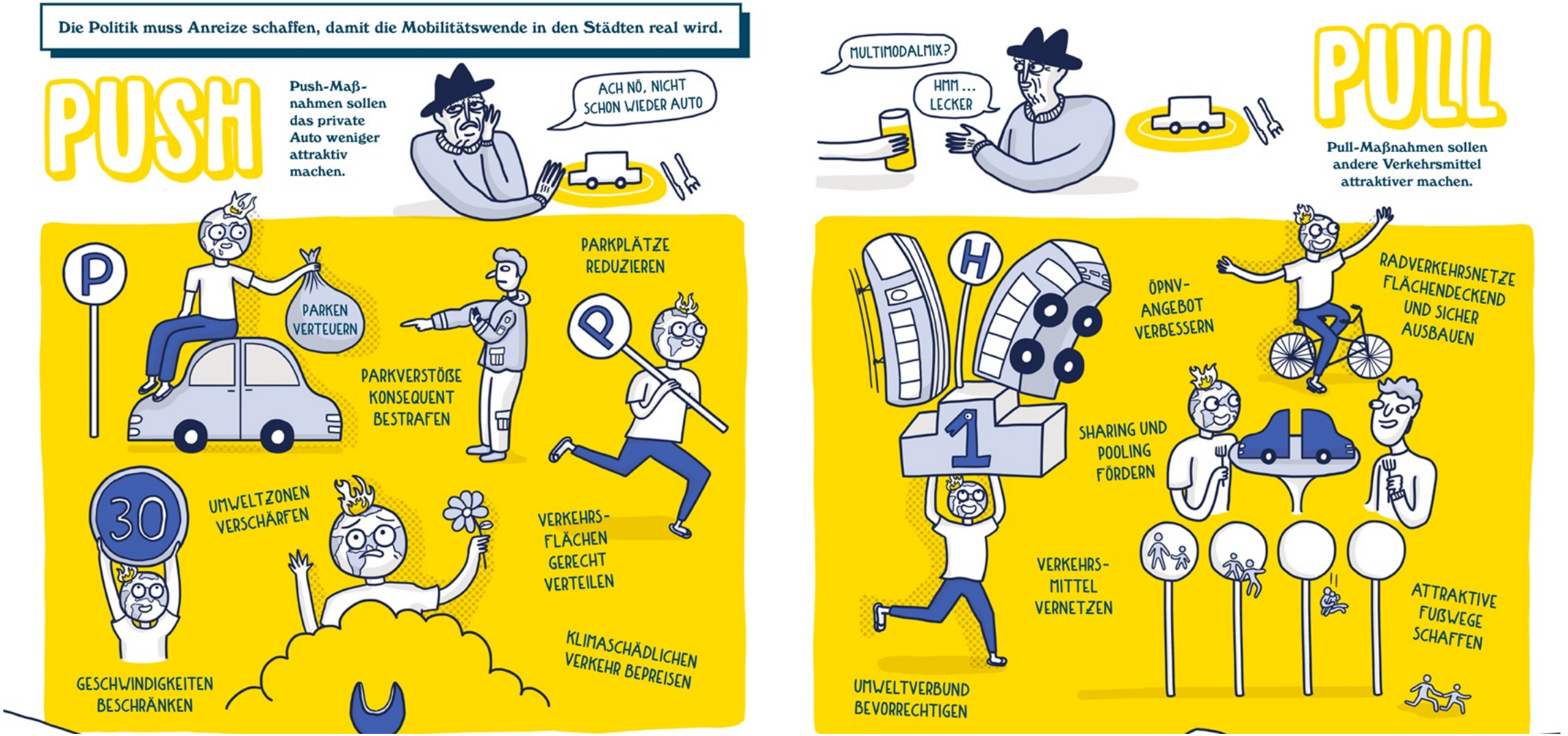
Stadtlogistik neu organisieren

„Letzte Meile“ ist Wachstumsmarkt. Logistik braucht mehr Platz.

- → Ladezonen alle 50 Meter (10 – 12 Meter lang)
- → Abschleppen von falschparkenden Fahrzeugen
- → Regelwidriges Be- und Entladen (in der zweiten Reihe, auf Geh- und Radwegen, …) ahnden
- → Künftig 70 Euro Bußgeld!
- → Forderung: Neues Verkehrszeichen!

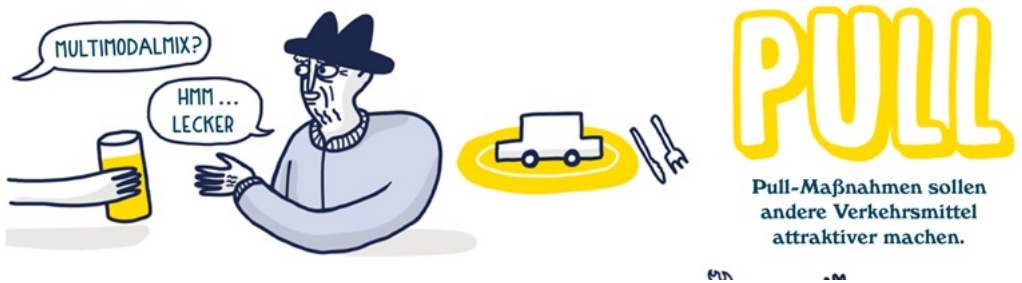
Foto: Tom Maelsa

Verkehrspolitik funktioniert im Bündel.
Ohne Push- & Pull-Maßnahmen wird es nicht gehen!



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

Verkehrspolitik funktioniert im Bündel.
Ohne Push- & Pull-Maßnahmen wird es nicht gehen!



- → Regionales Parkraummanagement
- → öffentlichen Parkraum in den Ortskernen effizient nutzen
- → Interkommunale Konkurrenz beenden („dann fahren die Kunden in den Nachbarort“)
- → Dauerparker auf geeignete Parkplätze umlenken

- → Radverkehrsinfrastruktur
- → Anrufbus, Carsharing
- → Betriebliches Mobilitätsmanagement

Beispiel: Region Bregenz (Kommunen von 4.000 EW – 30.000 EW, Vorarlberg)

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

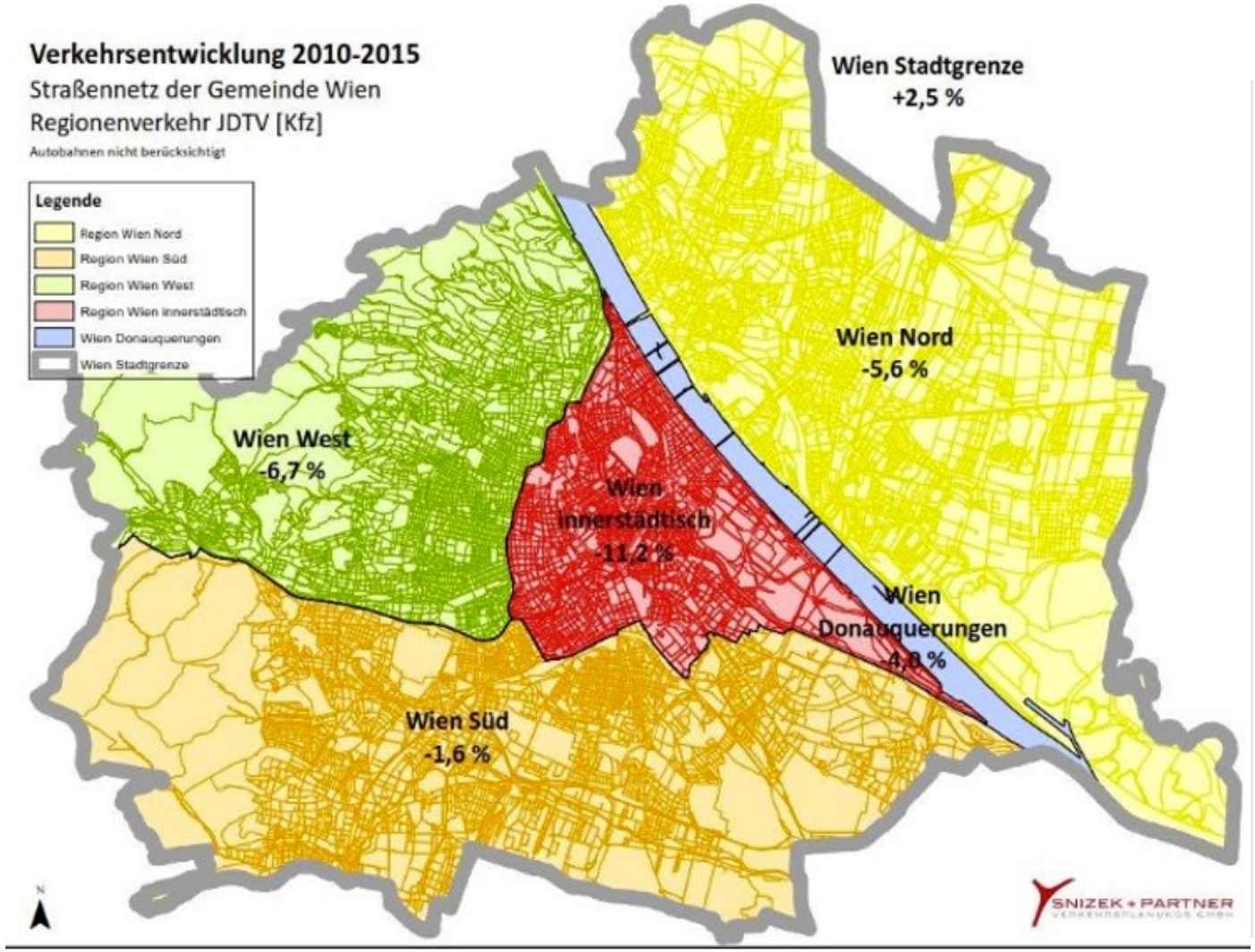
Verkehrspolitik funktioniert im Bündel.
Ohne Push- & Pull-Maßnahmen wird es nicht gehen!

Beispiel Konstanz
(85.000 EW, Baden-Württemberg)

- → **Push:**
- → Autoverkehr begrenzen: von 36 auf 25 Prozent (2007-2018)
- → Parkraummanagement in der Altstadt und angrenzenden Wohngebieten
- → Bepreisung auch an Freizeitarealen
- → **Pull:**
- → Konsequente Radverkehrsförderung: von 24 auf 34 Prozent (2007-2018)
- → Kombiticket Park + Bus für 5 Euro

Quelle: Agora Verkehrswende / Wolfgang Aichinger

Verkehrspolitik funktioniert im Bündel.
Ohne Push- & Pull-Maßnahmen wird es nicht gehen!



Beispiel Wien

Push:

→ Ausdehnung Parkraumbewirtschaftung (auf mittlerweile 100 Prozent)

→ Einbahnsystem gegen Durchgangsverkehre

→ Begegnungszonen, Fußgängerzonen

Pull:

→ ÖV-Ausbau, günstige Jahreskarte

→ Re-Investition der Parkgebühren in ÖPNV

→ Radverkehrsförderung

Quelle: Stadt Wien

Kommunikation als Herausforderung.
Die Hauptzielgruppen im Blick

Agora Verkehrswende

Veränderung erzeugt Widerstand. Er legt sich.

14. Januar 2014

„Die Mariahilfer Straße ist eine der größten Einkaufsstraßen Europas und viel zu wichtig, um als Spielwiese für ein kommunalpolitisches Prestigeprojekt (…) herhalten zu müssen."
Brigitte Jank, ehemalige Chefin der Wirtschaftskammer Wien

14. Februar 2014

„Begegnungszonen halte ich für ein interessantes Modell – aber so was in einer Straße mit dieser Frequenz erstmals einzuführen, das kann nur schiefgehen."
Manfred Juraczka, ehemaliger Wiener ÖVP-Chef

13. Juni 2019

„Seit der Mariahilfer Straße sind Verkehrsberuhigungsprojekte nicht mehr kontroversiell. Vielmehr gibt es den Ruf nach solchen Projekten in der ganzen Stadt."
Maria Vassilakou (Grüne), ehemalige Wiener Vizebürgermeisterin

18. Oktober 2019

„Die Wirtschaftskammer vollzieht einen Kurswechsel. Der Umbau hat sich rentiert."
Standortanwalt Alexander Biach

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

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

Emotionale Themen …

→ Wem „gehört“ der öffentliche Raum?

→ Veränderung als Verlust?

→ Alte Privilegien/Ungleichheiten zurück nehmen?

Chancen für die Kommunikation …

→ Jeder ist betroffen!

→ Viele Menschen setzen sich aktiv für Veränderung ein.

→ Erfahrungen erzeugen neue Vorstellungen und Routinen

Quelle: Agora Verkehrswende

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

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

Wolfgang Aichinger:
wolfgang.aichinger@agora-verkehrswende.de

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

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