



Das ÖPNV-Sofortprogramm für die Verkehrswende bis 2025

Prof. Dr.-Ing. Carsten Sommer

Gesellschafter der MultiMOBIL GmbH

Leiter Fachgebiet Verkehrsplanung und Verkehrssysteme,
Universität Kassel

Inhalt

1. Ziel und Zweck des Gutachtens
2. Rechtlicher und inhaltlicher Rahmen zum Klimaschutz im Verkehr
3. Herausforderungen bei der Umstellung des Verkehrssystems
4. Das ÖPNV-Sofortprogramm

Quelle:

Sommer, C.; Ebert, T.; Herget, M.; Briegel, R.; Milbradt, J.: ÖPNV Sofortprogramm - Das Maßnahmenpaket für die Verkehrswende bis 2025, Studie der MultiMOBIL GmbH im Auftrag von Greenpeace, Kassel, 2023

<https://www.uni-kassel.de/fb14bau/index.php?elD=dumpFile&t=f&f=3134&token=48c8ed4d17cb9225fa58ee42c66d15dc5c14f812>

Inhalt

- 1. Ziel und Zweck des Gutachtens**
2. Rechtlicher und inhaltlicher Rahmen zum Klimaschutz im Verkehr
3. Herausforderungen bei der Umstellung des Verkehrssystems
4. Das ÖPNV-Sofortprogramm

1. Ziel und Zweck des Gutachtens

- Erarbeitung eines ÖPNV-Sofortprogramms als Ergänzung zum Deutschlandticket
- Ziel der Maßnahmen
 - Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV
 - Anreiz zum Umstieg vom MIV auf den ÖPNV
 - Fokus: Klimaschutzziele
- Prämissen für die Maßnahmen
 - schnell umsetzbar (bis Ende 2025)
 - hohe Wirksamkeit (Effektivität)
 - Kosten der Maßnahmenumsetzung (Effizienz) nachrangig



Inhalt

1. Ziel und Zweck des Gutachtens
- 2. Rechtlicher und inhaltlicher Rahmen zum Klimaschutz im Verkehr**
3. Herausforderungen bei der Umstellung des Verkehrssystems
4. Das ÖPNV-Sofortprogramm

2. Rechtlicher und inhaltlicher Rahmen zum Klimaschutz im Verkehr

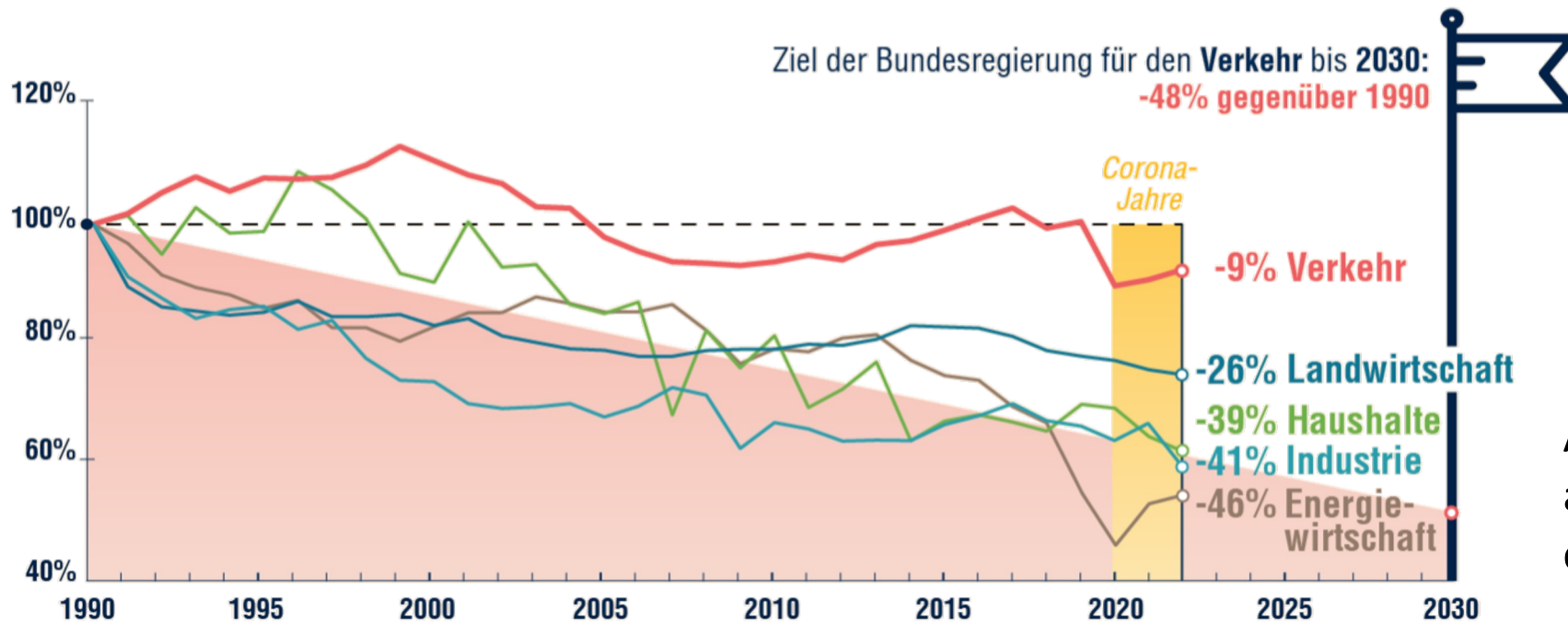


2. Rechtlicher und inhaltlicher Rahmen zum Klimaschutz im Verkehr

Entwicklung der Treibhausgasemissionen in Deutschland



1990 bis 2022 (1990=100%)



Anteil des Verkehrs an allen THG-Emissionen: ca. 22%

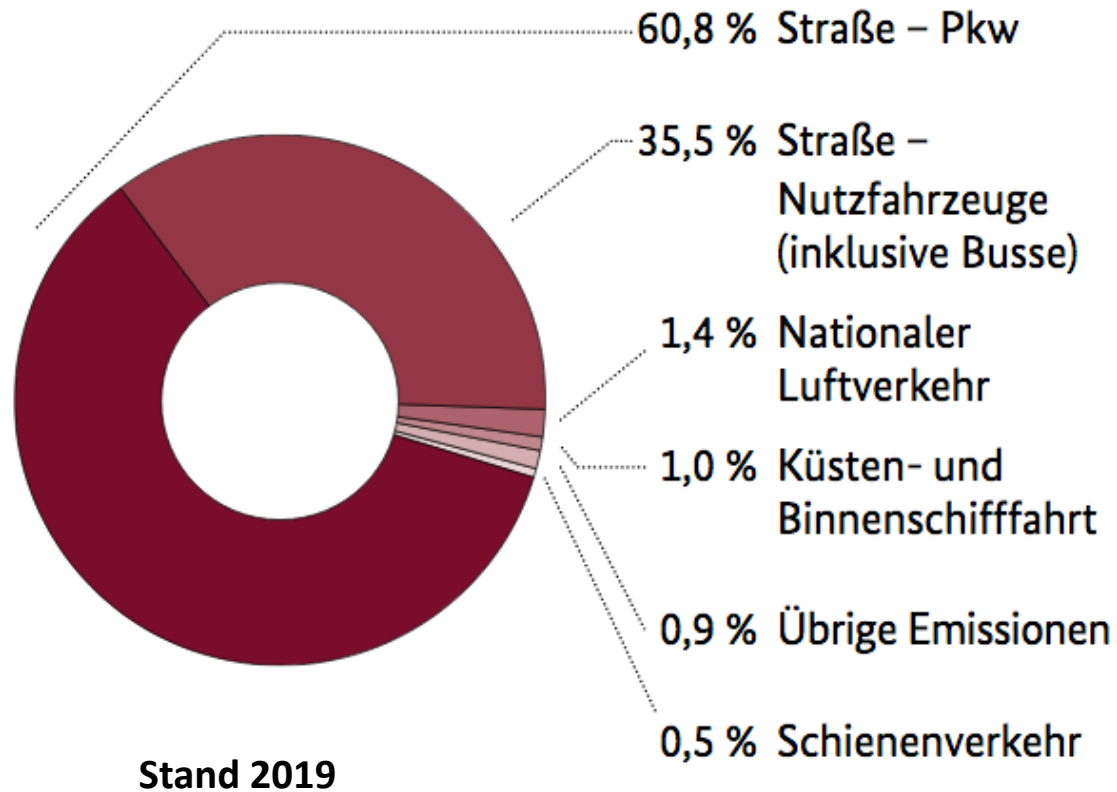
Quelle: Allianz pro Schiene (2023) auf Basis von UBA (2023), <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/umwelt/daten-fakten/>, Abruf am 15.04.2024

2. Rechtlicher und inhaltlicher Rahmen zum Klimaschutz im Verkehr

Bilanzierung nach Kyoto bzw. Klimaschutzgesetz

THG-Emissionen	Sektor
... aus der Herstellung von Kraftstoffen	Industrie
... durch Kraftstoffverbrauch	Verkehr
... durch Stromverbrauch	Energie
... aus der Herstellung und Entsorgung von Fahrzeugen	Industrie
... aus dem Bau von Verkehrsanlagen	Industrie

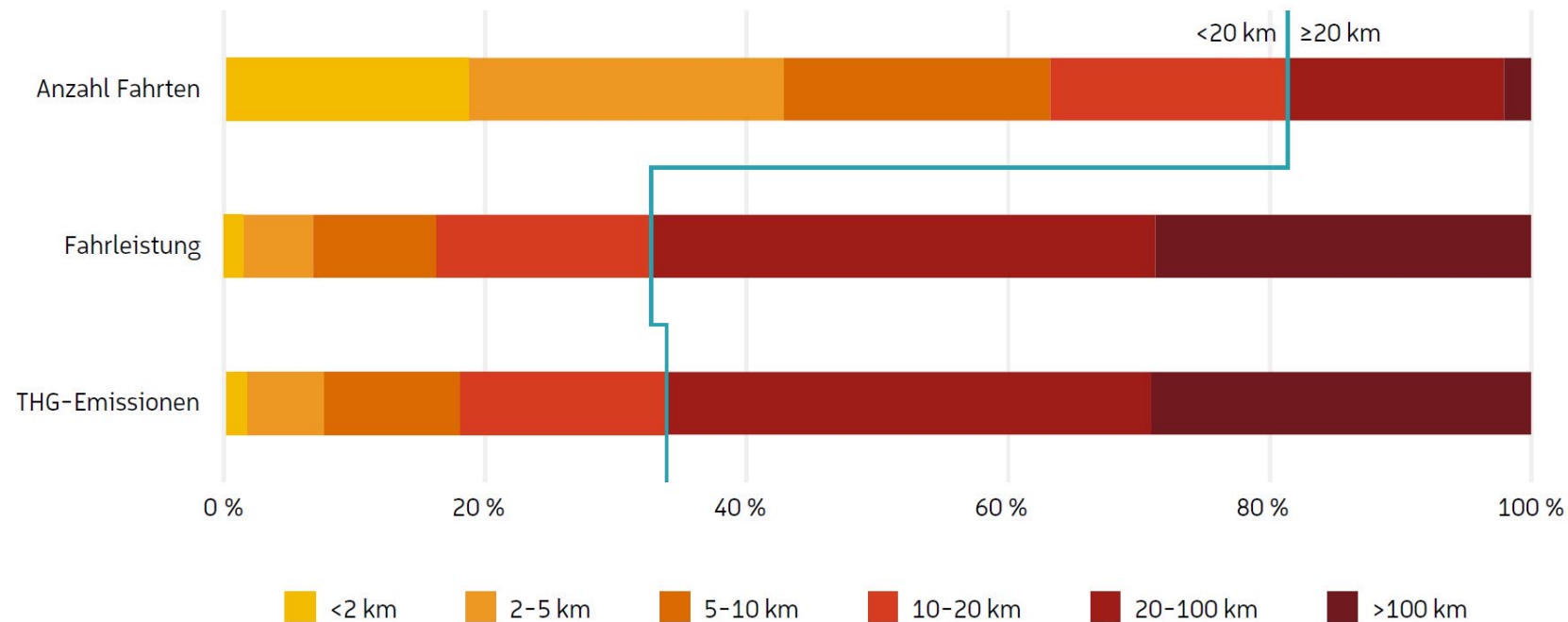
2. Rechtlicher und inhaltlicher Rahmen zum Klimaschutz im Verkehr



THG-Emissionen nach Verkehrsträgern (Deutschland)

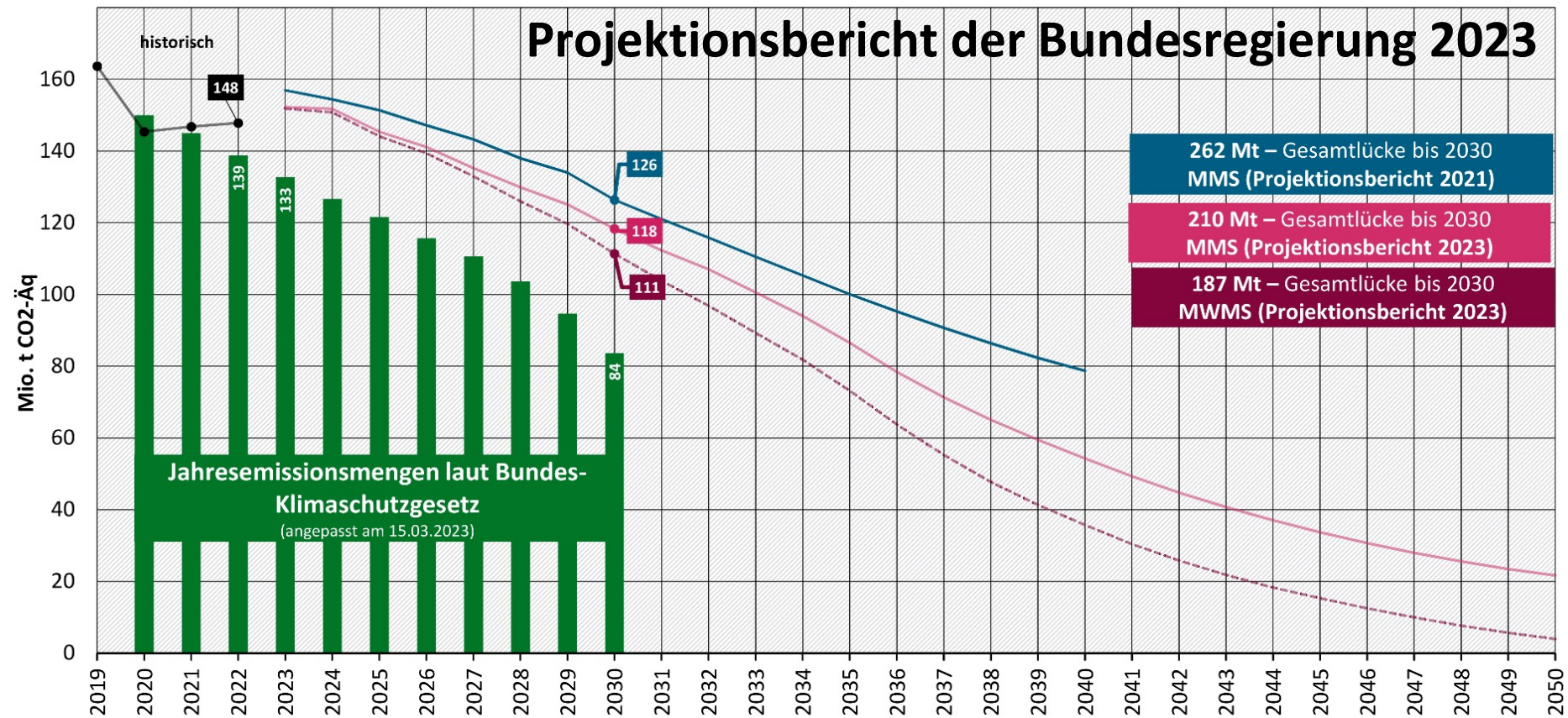
2. Rechtlicher und inhaltlicher Rahmen zum Klimaschutz im Verkehr

Verteilung der Pkw-Fahrten, der Pkw-Fahrleistung und der THG-Emissionen in Deutschland nach Entfernungsklassen



Quelle: Nationale Plattform Zukunft der Mobilität, Arbeitsgruppe 1 „Klimaschutz im Verkehr“ (2021): Wege für mehr Klimaschutz im Verkehr, Berlin; Zahlen nach Mobilität in Deutschland – MID 2017, Ergebnisbericht, Berlin 2020.

2. Rechtlicher und inhaltlicher Rahmen zum Klimaschutz im Verkehr



Die dargestellten Emissionsdaten basieren auf dem Datenstand 2023, modelliert wurde mit dem Datenstand 2022. Für die Jahre ab 2023 wurden die vom UBA nach § 4 Abs. 3 angepassten JEM dargestellt. Aufgrund teilweise unterschiedlicher Parametrisierung der Instrumente sind die Projektionsberichte nicht vollständig konsistent.

Quelle: Historische Daten Umweltbundesamt THG Inventar; Modellierung: Öko-Institut

2. Rechtlicher und inhaltlicher Rahmen zum Klimaschutz im Verkehr

- **Zwischenfazit:** Diese Ausgangslage erfordert ambitionierte Handlungen.
- **Veränderungsprozesse in dieser Dimension**, die noch dazu deutlich in alltägliche Gewohnheiten eingreifen, stellen nicht nur eine technologische und finanzielle, sondern insbesondere auch **eine gesellschaftspolitische Herausforderung** dar.
- Die benötigten **Technologien, Maßnahmen** und die **zugehörigen verkehrswissenschaftlichen Erkenntnisse liegen vor**.
- Die Verkehrswende benötigt ein **umfassendes Maßnahmenpaket** – denn die Größe der nötigen Veränderung und die notwendige Akzeptanz können nur durch **die passende Kombination einer Vielzahl ineinandergreifender Maßnahmen** erreicht werden.

2. Rechtlicher und inhaltlicher Rahmen zum Klimaschutz im Verkehr

1. Gesamter motorisierter Verkehr



Strategie zur Reduzierung der THG-Emissionen (und vieler anderen negativer Wirkungen des Pkw-Verkehrs)

2. Verbleibender motorisierter Verkehr



3. Restverkehr



2. Rechtlicher und inhaltlicher Rahmen zum Klimaschutz im Verkehr

Maßnahmen mit push-Effekten

Parkraumbewirtschaftung, Einschränkung der Stellplatzsatzung, Zufahrtsbeschränkungen, ("autofreie Zonen", ...), Staumanagement und Zufahrtsdosierung, Geschwindigkeitsdämpfung, Straßenbenutzungsgebühren, ...

City-Maut, blaue Plakette, flächenhafte Tempolimits (100 – 80 – 30),



Maßnahmen mit pull-Effekten

Vorrang für Busse und Bahnen, häufige Bedienung, fahrgastfreundliches Umfeld, mehr Komfort und Service, park-and-ride, bike-and-ride, ..., flächendeckende Radverkehrsnetze, attraktive Fußwegeverbindungen, ...

Straßenbahnnetz ausbauen (50er Jahre), Taktverdichtung, Bürgerticket
Radschnellwege

Push-und-Pull-Strategie zur Reduktion des Kfz-Verkehrs

Maßnahmen mit push- und pull-Effekten

Umverteilung von Straßenfläche (weniger Fläche für Autos, weniger Straßenparken, mehr Busspuren, mehr Radverkehrsfläche, breitere Gehwege, ...), Umverteilung von Freigabezeiten an Lichtsignalanlagen (mehr Grünzeit für den "Umweltverbund", kurze Umlaufzeiten, ...) Öffentlichkeitsarbeit, Bürgerbeteiligung und Marketing, Überwachung und Ahndung

2. Rechtlicher und inhaltlicher Rahmen zum Klimaschutz im Verkehr

Empfehlung des wissenschaftlichen Beirats beim BMDV:
„Perspektiven für den Stadtverkehr der Zukunft“, 2021

Push- und Pull-Maßnahmen kombinieren

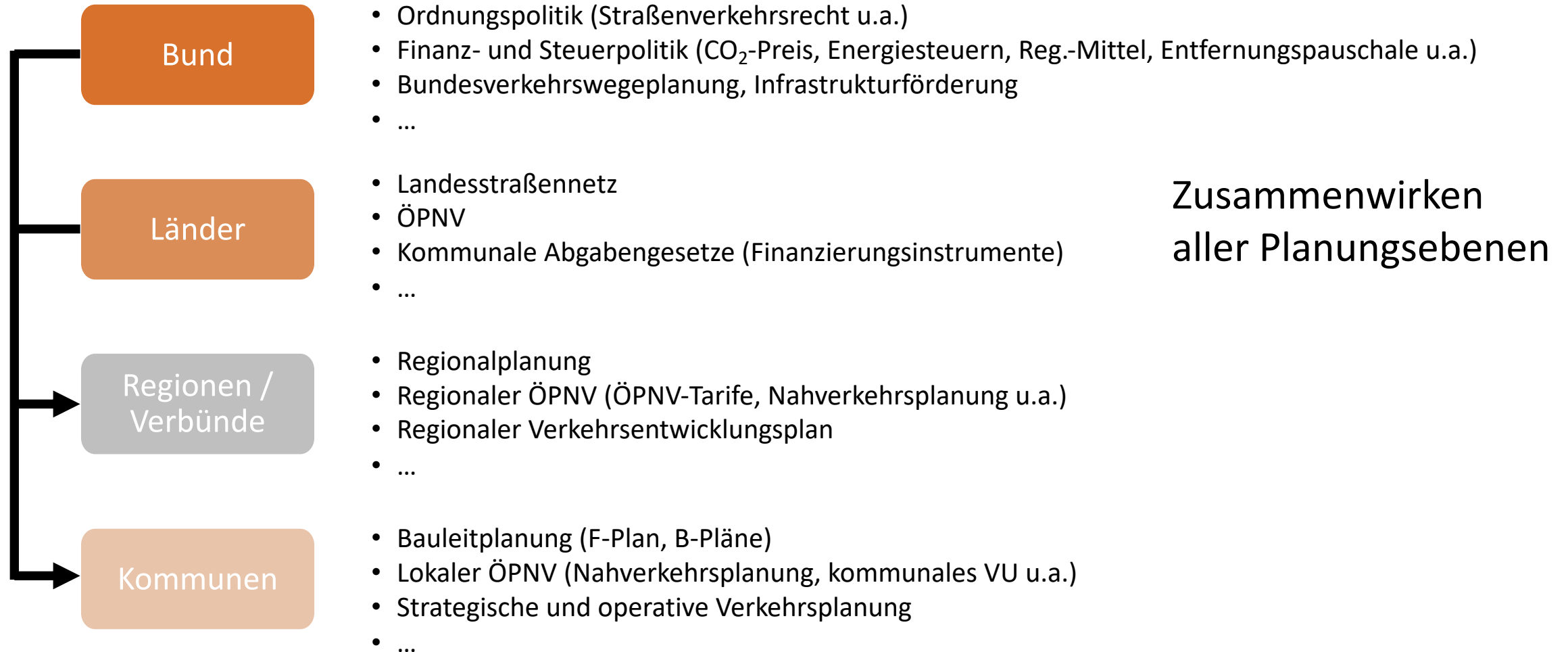
Push-Maßnahmen (Preise, Restriktionen) haben auf das Mobilitätsverhalten stärkere Wirkungen als Pull-Maßnahmen (günstige Alternativangebote). Deshalb müssen beide Maßnahmenklassen miteinander kombiniert werden.

2. Rechtlicher und inhaltlicher Rahmen zum Klimaschutz im Verkehr



Berücksichtigung und Kombination aller Handlungsfelder

2. Rechtlicher und inhaltlicher Rahmen zum Klimaschutz im Verkehr



Inhalt

1. Ziel und Zweck des Gutachtens
2. Rechtlicher und inhaltlicher Rahmen zum Klimaschutz im Verkehr
- 3. Herausforderungen bei der Umstellung des Verkehrssystems**
4. Das ÖPNV-Sofortprogramm

3. Herausforderungen bei der Umstellung des Verkehrssystems

- **ÖPNV-Finanzierung**

- nahezu alle ÖPNV-Maßnahmen erhöhen den Zuschussbedarf
- Haushaltsfinanzierung ist abhängig von Prioritätensetzung, Steuereinnahmen und Schuldenbremse
- Nutzerfinanzierung hat nach Einführung des Deutschland-Tickets eher geringe Bedeutung



3. Herausforderungen bei der Umstellung des Verkehrssystems

- **Personalverfügbarkeit**
 - Personalmangel im Fahrdienst bei nahezu allen Tram, Bus und SPNV-Unternehmen
 - weiterer aktueller oder zu erwartender Personalmangel in Werkstätten, in der Planung u. a. m.



3. Herausforderungen bei der Umstellung des Verkehrssystems

- **Gesetzlicher/bürokratischer Rahmen**
 - ÖPNV bisher (überwiegend) keine kommunale Pflichtaufgabe
 - Straßenverkehrsrecht hemmt nachhaltige Entwicklung
 - aufwändige Genehmigungsverfahren beim Ausbau der Infrastruktur



3. Herausforderungen bei der Umstellung des Verkehrssystems

Tabelle 1: Zielgrößen für die Erreichbarkeit zentraler Orte von den Wohnstandorten

zentraler Ort	Reisezeit in Minuten	
	mit dem Pkw	im öffentlichen Personenverkehr
Grundzentren	≤ 20	≤ 30
Mittelzentren	≤ 30	≤ 45
Oberzentren	≤ 60	≤ 90

Tabelle 2: Zielgrößen für die Erreichbarkeit zentraler Orte von benachbarten zentralen Orten gleicher Zentralitätsstufe

zentraler Ort	Reisezeit in Minuten zum nächsten Nachbarn	
	mit dem Pkw	im öffentlichen Personenverkehr
Grundzentren	≤ 25	≤ 40
Mittelzentren	≤ 45	≤ 65
Oberzentren	≤ 120	≤ 150
Metropolregionen	≤ 180	≤ 180

Quelle: RIN, Ausgabe 2008, S. 11

- **Autoorientierte Strukturen**

- Raum-, Siedlungs- und Verkehrsinfrastruktur stark auf MIV ausgerichtet
- Erreichbarkeitsvorgaben der Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO) geben um bis zu 50% längere Reisezeiten für ÖPV (ggü. Pkw) vor
- Vorgaben aus der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) werden beim Fuß- und Radverkehr häufig missachtet

3. Herausforderungen bei der Umstellung des Verkehrssystems



- **Autoorientierte Strukturen: auch im Denken**
 - Gesellschaft, aber auch individuelle Lebensstile sind geprägt von über Jahrzehnte gewachsener Autokultur.
 - Autokultur umfasst neben Fahrzeugen, Straßen u.ä. auch mentale Strukturen.
 - Ein Leben ohne Auto ist für viele unvorstellbar: Es prägt unsere Werte, Wahrnehmungen, Alltagspraktiken und nicht zuletzt politischen Einstellungen.

Inhalt

1. Ziel und Zweck des Gutachtens
2. Rechtlicher und inhaltlicher Rahmen zum Klimaschutz im Verkehr
3. Herausforderungen bei der Umstellung des Verkehrssystems
4. **Das ÖPNV-Sofortprogramm**

4. Das ÖPNV-Sofortprogramm

- **ÖPNV und Mindestbedienstandards müssen Pflicht werden**
 - ÖPNV in allen Ländern als Pflichtaufgabe definieren (bisher nur in Rheinland-Pfalz)
 - zugleich Mindestbedienstandards einheitlich festlegen (quantitativ wie qualitativ)
 - Erreichbarkeitsstandards für MIV und ÖPNV angleichen (RIN)

4. Das ÖPNV-Sofortprogramm

- **ÖPNV-Finanzierung deutlich ausbauen und langfristig sichern**
 - zusätzliche Kosten für Ausbau in Höhe von 20 – 25 Mrd. € p. a. scheinen realistisch (Basis: VDV-Leistungskostenstudie*, Zuschuss Deutschlandticket, Inflation)
 - Finanzierung durch Kombination aus Haushaltsmitteln und neuen Finanzierungsinstrumenten möglich



4. Das ÖPNV-Sofortprogramm

- **Arbeitsbedingungen für ÖPNV-Personal verbessern**
 - Entlohnung
 - Dienst- und Schichtpläne
 - Arbeitszeitregelungen
 - Urlaubsansprüche
 - Image des Berufs, der Firmen und der Branche insgesamt



SPASS IM TEAM

***Mia, Emma und Erika.
Malou, Azra und Zelia.***

Ganz gleich, wie du heißt: Wir heißen Vielfalt im Job willkommen.

BVG

WEIL WIR DICH LIEBEN.

Jetzt bewerben und mit uns die Mobilität von morgen gestalten: [BVG.de/Karriere](https://www.bvg.de/Karriere)

4. Das ÖPNV-Sofortprogramm

Anders ist die Situation in HANAU - dort wurde das Busnetz nach Angaben eines Stadtsprechers "in keiner Weise reduziert" - im Gegenteil: Hanau habe während der vergangenen Jahre das Angebot auf unverändert hohem Niveau beibehalten. Beim Verkehrsbetrieb Hanauer Straßenbahn GmbH (HSB) habe die Zahl der Fahrgäste 2023 mit deutlich über 14 Millionen Buchungen einen Höchststand erreicht. Um die wachsende Nachfrage zu bedienen, hätten HSB und die Stadt nicht nur in weitere Gelenkornibusse investiert, sondern forcierten auch die Ausbildung von Busfahrern: Seit fast sieben Jahren würden in Zusammenarbeit mit Partnern Qualifizierungsprojekte umgesetzt, bei denen Arbeitssuchende zu Busfahrern weitergebildet werden. "Entsprechend hat die HSB bislang keine Probleme, Mitarbeitende zu gewinnen", hieß es.

4. Das ÖPNV-Sofortprogramm

- **Verkehrssystem der Zukunft strategisch planen**
 - Strategisches Zielbild über das Verkehrssystem der Zukunft entwickeln
 - Umfängliche aber differenzierte Betrachtung für alle Systeme (MIV, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) und alle hierarchischen Ebenen (Bundes-, Landes- kommunale Infrastruktur und Systeme)

Die Bundesverkehrswegeplanung schleunigst modernisieren

Übersicht des Entstehungsprozesses des Bundesverkehrswegeplans 2030 und der Vorschläge für eine klimagerechte Reform

4. Das ÖPNV-Sofortprogramm

- **Mit ÖPNV-Angebotsoffensive sofort beginnen**
 - dichte Takte auch abends und an Wochenenden, verlängerte Betriebszeiten
 - durchgängiges ÖPNV-Angebot auch nachts (insbesondere an Wochenenden; Takt je nach Verkehrsraum unterschiedlich; ggf. mit On-Demand-Angeboten)
 - Ausweitung von Schnellbusangeboten
 - Beschleunigung des ÖPNV (Bevorrechtigung an Signalanlagen, Ausweitung von Busspuren)
 - Mobilitätsstationen einrichten/ausbauen, Ausweitung von P&R-Angeboten
 - für nur langfristig umsetzbare Angebote (z. B. Infrastrukturausbau) mit Planung unverzüglich beginnen

4. Das ÖPNV-Sofortprogramm

- **Tarifsystem systematisch weiterentwickeln**
 - Deutschlandticket bundesweit mit einheitlichen Merkmalen
 - Deutschlandticket als „Institutionenticket“ weiterentwickeln (Semester-, Sozial- und Mietertickets)
 - Ticketangebot für Gelegenheitskunden weiterentwickeln (Rabattmodelle analog Bahncard oder eTarif egon)



4. Das ÖPNV-Sofortprogramm

- **Mobilität managen - Wohnungsbau, Betriebe, öffentliche Verwaltung in die Mitverantwortung nehmen**
 - Mobilitätsmanagement ausbauen und weiter fördern
 - für große Verkehrserzeuger Mobilitätsmanagement verpflichtend vorgeben
 - bei großen Neubaumaßnahmen (Neubaugebiete, große Verkehrserzeuger) im Vorfeld Maßnahmen zum ÖPNV-Angebot und Mobilitätsmanagement planen und umsetzen



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Prof. Dr.-Ing. Carsten Sommer
MultiMOBIL GmbH
Eschebergstraße 70 D
34128 Kassel
carsten.sommer@multimobil.gmbh
c.sommer@uni-kassel.de
+49 561 / 804-3381