

BE: Leon Lechner, IFOK GmbH

Themenfeld 7, 4. Sitzung Runder Tisch „Pendeln in Baden-Württemberg“, 18.02.2020

Ergebnisprotokoll

Teilnehmer/innen:

1. Fabian Bergk, ifeu
2. Matthias Beß, Pro Bahn BW e.V.
3. Torben Bookholt, Gemeindetag Baden-Württemberg
4. Damir Brasnic, IG Metall
5. Oliver Bückner, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
6. Anna Christ, AStA Hohenheim
7. Lutz Engel, e-mobil BW
8. Staatsrätin Gisela Erlen, Staatsministerium Baden-Württemberg, Vorsitzende des Themenfelds „Gesellschaft und Mobilität“
9. Sander Frank, Jugendbeirat Nachhaltigkeitsstrategie Baden-Württemberg
10. Dr. Konrad Götz, ISOE
11. Simon Gottowik, VCD e.V., bisher als Bürger teilgenommen
12. Daniela Grosser, ADAC Baden-Württemberg
13. Christian Klasen, IFOK GmbH
14. Dr. Benedikt Krams, MatchRiderGo
15. Steffen Kraus, Verband des Kraftfahrzeuggewerbes Baden-Württemberg
16. Leon Lechner, IFOK GmbH
17. Matthias Lieb, VCD e.V.
18. Markus Lorenz, Städtetag Baden-Württemberg
19. Kevin Miller, Landeschülerbeirat Baden-Württemberg
20. Jutta Pagel-Steidl, Landesverband für Menschen mit Körper- und Mehrfachbehinderungen
21. Katharina Promoli, VVS Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart
22. Oliver Peters, AStA Hohenheim
23. Dr. Ingo Rohlf, Fuss e.V.
24. Jennifer Rübel, IFOK GmbH
25. Susann Schäfer, Staatsministerium Baden-Württemberg
26. Lea Seyfarth, Staatsministerium Baden-Württemberg
27. Dr. Gudrun Zühlke, ADFC Baden-Württemberg



BE: Leon Lechner, IFOK GmbH

Thema der 4. Sitzung „Verhaltensänderung durch Kostentransparenz“

Agenda:

- TOP 1 Begrüßung und Einführung in die Veranstaltung
Staatsrätin Gisela Erler, Staatsministerium Baden-Württemberg
- TOP 2 Austausch zur aktuellen Wahrnehmung des Themas
- TOP 3 Einführung zum Thema / Diskussionsbasis
- Kostentransparenz
 - Interne und externe Kosten
 - Wirkung und Kostenwahrheit beim Pendeln
- Fabian Bergk, ifeu*
- TOP 4 Impuls Mobilitätsverhalten und Behaviour Change
Dr. Konrad Götz, ISOE
- TOP 5 Gemeinsame Arbeitsphase
- Handlungsoptionen für Akteure
 - Ableitung von Handlungsempfehlungen
- TOP 6 Betrachtung der weiteren Arbeit des Runden Tisches
- TOP 7 Ausblick und Verabschiedung

Anlagen:

- Anlage I:** Rahmenpräsentation inkl. Präsentation ifeu
Anlage II: Präsentation ISOE



BE: Leon Lechner, IFOK GmbH

Hintergrund

Das Thema Pendeln in Baden-Württemberg hat für den Strategiedialog Automobilwirtschaft einen hohen Stellenwert und ist in der breiten Öffentlichkeit ebenso Gegenstand vieler Diskussionen. Anlässlich des Runden Tisches „Pendeln in Baden-Württemberg“ diskutieren zivilgesellschaftliche Akteure verschiedenster Hintergründe zusammen mit Bürgerinnen und Bürgern zur Zukunft der Mobilität. Sie stellen ihre unterschiedlichen Sichtweisen auf Pendelverkehr und neue Mobilitätsangebote dar, um im Anschluss gemeinsam Ziele, Ansprüche und Rahmenbedingungen zu formulieren.

Am 18. Februar 2020 setzte sich die 4. Sitzung des Runden Tisches mit dem Thema „Verhaltensänderung durch Kostentransparenz“ auseinander. Hierfür lieferten die Referenten Fabian Bergk (ifeu) und Dr. Konrad Götz (ISOE) fachlichen Input. In einer gemeinsamen Arbeitsphase wurden Handlungsoptionen besprochen und in Handlungsempfehlungen übersetzt. Hierbei ging der Ideenreichtum der Teilnehmerinnen und Teilnehmer über die konkrete Fragestellung der Sitzung hinaus. Durch Bezüge zu vorherigen Sitzungen des Runden Tisches und dem tagesaktuellen Geschehen konnten interdisziplinäre Ergebnisse festgehalten werden.

Einführung zum Thema „Kostentransparenz“

Vorstellung der Thematik und Setzung des inhaltlichen Rahmens durch Fabian Bergk, ifeu

- *Präsentation zum Vortrag siehe Anlage I, Folie 9ff.*

Kostentransparenz stellt die materiellen und immateriellen Kosten des Verkehrs, sowohl für die Nutzenden als auch für die Gesellschaft dar. Ein Hauptaugenmerk liegt dabei auf der Identifikation von Aufwänden; sie beeinflussen die Verkehrsmittelwahl und decken Missverhältnisse zwischen den bezahlten und den verursachten „wahren“ Kosten auf. Zu den zentralen Kosten zählen vor allem Zeit, Geld, Gesundheit, aber auch Umwelt und Klima. Interne Kosten sind Aufwände, die von den Verursachern einer Verkehrsaktivität getragen werden (bspw. Benzin, Kfz-Steuer, Tickets im öffentlichen Verkehr). Externe Kosten hingegen beziehen sich auf die Aufwände, die nicht durch den Verursacher einer Verkehrsaktivität getragen werden (bspw. Infrastruktur, Staus, Unfälle). Kostenwahrheit, also die Internalisierung externer Kosten über Nutzer-Preise, gilt als erklärtes Ziel der Europäischen Union.

BE: Leon Lechner, IFOK GmbH

Mobilitätsverhalten und Behaviour Change

Vorstellung der Thematik durch Dr. Konrad Götz, ISOE

- *Präsentation zum Vortrag siehe Anlage II*

Das „Behaviour Change Wheel“-Modell kennzeichnet sich durch Interdependenzen zwischen verschiedenen Faktoren aus. Hierzu gehören Fähigkeiten und Motivationen des Einzelnen sowie Gelegenheiten, die außerhalb des handelnden Individuums liegen. Fähigkeiten gehen einher mit dem entsprechenden „Kompetenzaufbau“ (Bildung, Wissensvermittlung, Information, Fortbildung, Training, Schulung), während Gelegenheiten in Verbindung mit „Erleichterung“ gebracht werden (mentale soziokulturelle Infrastruktur, mentale räumlich technische Infrastruktur). Die Motivation hängt von gewissen „Anreizen“ ab (Bedeutungen, Emotionen, Frames / Nudges, Gründe, Argumente, Nutzen, Zeiten / Kosten). Die Abhängigkeiten zwischen diesen Aspekten sind vielfältig. Sie lassen sich auf die Thematik des Pendelverkehrs anwenden.

Handlungsoptionen

Auf Basis der fachlichen Impulse durch die Referenten wurden erste Handlungsoptionen ausgemacht und im Plenum diskutiert. Leitfrage hierbei war, wie zentrale Akteure durch Kostentransparenz / -wahrheit zu einem nachhaltigeren Pendeln motiviert werden können. Die Ergebnisse wurden in übergeordnete Kategorien zusammengefasst. Kursiv geschrieben sind die Handlungsoptionen, die sich an mehr als zwei Akteure richten.

Folgende Akteure wurden betrachtet

- Individuen / Pendlerinnen und Pendler
- Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber / Unternehmen
- *Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber und Kommunen*
- Kommunen
- *Kommunen und Landesregierung*
- Landesregierung
- Aufgabenträger
- *Akteursübergreifende Optionen*
- Zentrale Plattformen



BE: Leon Lechner, IFOK GmbH

Individuen / Pendlerinnen und Pendler

- Die eigene Einstellung zur Wahl der Verkehrsmittel hinsichtlich Bequemlichkeit, dem Abgleich von Kosten und Nutzen sowie Lebensqualität hinterfragen.
- Fahrsicherheitskurse für Radfahrerinnen und Radfahrer nutzen.
- Anschaffung eines E-Bikes.

Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber / Unternehmen

- Ganzheitliche Mobilitätskonzepte am Unternehmensstandort durch Drittanbieter. Hierzu gehören unter anderem feste und transparente Mitfahrgemeinschaften im Kollegennetzwerk sowie zusätzliche Anreize in Form von privilegierten Parkplätzen und Gutscheinen oder Vergünstigungen, welche durch gesammelte Punkte pro Fahrt erhalten werden können (Bsp. flinc, Daimler Sindelfingen).
- Angebote wie Homeoffice / mobiles Arbeiten und betrieblicher E-Bike-Förderung ausweiten und selbstaktive Pendlerinnen und Pendler über Belohnungen wertschätzen.
- Durch Mobilitätswshops die Kompetenzen von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern schulen.
- Feste Standards in Form von betrieblichem Mobilitätsmanagement und -konzepten etablieren. Als Maßnahme könnte bspw. Carpooling im Rahmen von betrieblichem Mobilitätsmanagement eingeführt werden.
- Investition und Ausbau fahrradfreundlicher Infrastruktur, wie z.B. Fahrradstationen oder Duschen.

Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber / Kommunen

- Durch Push-Faktoren Verhaltensmuster und festgefahrene Strukturen bei den Nutzerinnen und Nutzern aufbrechen.
- Parkraummanagement und Flächennutzung (shared spaces) anpassen, Parkraumverfügbarkeit verknapen.

Kommunen

- Infrastrukturelle Voraussetzungen für Rad- und Fußverkehr durch planerische und regulatorische Ansätze schaffen (z.B. autofreie Stadtviertel). Anwohner, die auf einen Pkw verzichten, sollen auch die Vorteile der menschengerechten Stadt spüren können (z.B. mehr Grünflächen, weniger Lärm). Ziel ist ein gleichberechtigter Mobilitätsraum für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer.



BE: Leon Lechner, IFOK GmbH

Kommunen und Landesregierung

- In den öffentlichen Verkehr investieren statt subventionieren (stärker agieren statt zu reagieren): Von Grund auf attraktives Basis-Angebot schaffen statt Subventionierung.
- Förderung von Radverkehr und -Infrastruktur, wie bspw. Schaffung von attraktiven Radwegen, sicheren Abstellplätzen und Umkleiden oder Duschen.

Landesregierung

- Aktiv in den Transformationsprozess eingreifen, um gleiche Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern zu schaffen. Handlungsoptionen sind z.B. eine Landesstrategie Mobility Pricing und Regulation oder eine Imagekampagne für den öffentlichen Verkehr.
- Den Verursachern externe Kosten anlasten und gleichzeitig räumliche Rahmenbedingungen schaffen. Ziel ist eine Bewusstseins- und Verhaltensänderung. Hierzu können z.B. eine Verbesserung der Fahrradinfrastruktur oder eine City-Maut beitragen.
- Bürgerinnen und Bürger, die sich im besonderen Maße für die Gemeinschaft einsetzen, werden mit einem kostenlosen und ökologischen Zugang zu Mobilität belohnt.
- Preis als Nudging, als Antreiber, gegen Bequemlichkeit einsetzen. Nutzerinnen und Nutzer stellen sich die Frage, ob das Verhältnis von Preis und Nutzen noch angemessen ist (ist es das wert?).
- Umbau für alle ermöglichen (alle Regionen, Einkommen gleichmäßig, Status und Gerechtigkeit).
- Als Anreiz können Steuervergünstigungen für Unternehmen dienen, die gestattet werden, sobald ein bestimmter Anteil der Beschäftigten zu ökologisch nachhaltiger Mobilität übergeht.

Aufgabenträger

- Mehr Komfort im ÖV durch kostenfreies WLAN und USB-Ladestationen. Das Fahrerlebnis weiter differenzieren. Wer höhere Standards wünscht, soll die Möglichkeit haben diese gegen preisliche Staffelungen zu erhalten.
- ÖPNV-Angebot für Pendlerinnen und Pendler erweitern. Hierzu zählen landesweite Monats- oder Jahrestickets für Langstrecken, die Ausweitung des Nachtzugverkehrs oder der Nulltarif für von Armut betroffene Menschen.
- Pendeln muss finanzierbar und auf spezifische Gruppen, wie z.B. Menschen mit eingeschränkter Mobilität, zugeschnitten sein.
- Schnittstellen zwischen unterschiedlichen Verkehrsträgern verbessern. Hierzu gehört der Ausbau von Park+Ride-Stellplatzangeboten oder eine Erleichterung des Wechsels der verschiedenen Verkehrsträger (bspw. der Bus wartet, wenn sich die Bahn verspätet).
- Differenzierung von Pendelzeiten: mehr Komfort, flexibles und mobiles Arbeiten, WLAN, etc.



BE: Leon Lechner, IFOK GmbH

- CO₂-Ersparnisse auf Zugtickets angeben und so für mehr Transparenz und Motivation sorgen.

Akteursübergreifende Optionen

- Bewusstseinswandel durch Kompetenzvermittlung, Kampagnen und Marketing erhöhen. Mithilfe von *Reframing* wahrgenommene Nachteile von zu Fuß gehen/ Rad fahren als Vorteile ausmachen.
- Anreize durch Fahrgemeinschaften und Verlässlichkeit des öffentlichen Verkehrs schaffen.

Zentrale Plattformen

- Einbindung von motorisiertem Individualverkehr in öffentliche Mobilitätsangebote
- Zentrale standardisierte Mobilitätsdatenerfassung, um transparente steuernde Mobilitätsangebote zu schaffen.
- Informationen über indirekte und direkte Folgen einer Fahrt, z.B. über eine App, aufzeigen.
- Krankenkassen als mögliche Partner einbeziehen, die erfasste Daten für Bonussysteme nutzen können.
- Barrierefreie Plattform für barrierefreie Mobilität.

Handlungsempfehlungen

Auf Basis der gelisteten Handlungsoptionen konnten übergeordnete Themen für Handlungsempfehlungen abgeleitet werden: Faktenvermittlung, Werbe-Kampagnen und Rahmenbedingungen. Untenstehend erfolgt eine Einordnung der Begriffe in den Kontext der 4. Sitzung des Runden Tisches „Verhaltensänderung durch Kostentransparenz“.

Faktenvermittlung

- Nutzerinnen und Nutzer sollen umfassend über die unterschiedlichen Auswirkungen ihres Mobilitätsverhaltens, sei es positiv oder negativ, informiert werden. Im Fokus steht dabei die transparente Darstellung externer und interner Kosten, welche die Gesamtkosten einer Verkehrsaktivität ergeben.

Werbe-Kampagnen

- Mit Hilfe von Werbe-Kampagnen soll nachhaltige und multimodale Mobilität in die breite Öffentlichkeit getragen werden. Bonus-Systeme für vorbildliches Verhalten könnten unter Einbindung von Krankenkassen oder Arbeitgeberinnen und Arbeitgebern umgesetzt werden. Als Beispiel fungiert die [Kampagne Neue Mobilität](#) des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg oder die Kampagne [„Kopf an. Motor aus.“](#) des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit.

BE: Leon Lechner, IFOK GmbH

Rahmenbedingungen

- Neben Pull-Faktoren (wie dem Angebotsausbau, Qualitätsverbesserung, Preissenkungen) sind auch Push-Faktoren (Regulationen) für Bürgerinnen und Bürger sofort ersichtlich und transparent. Sie können monetärer, aber auch baulicher oder regulativer Natur sein, um etwa einen Zugang einzuschränken. Beispiele hierfür können die erhöhte Bepreisung oder die Verknappung von Parkraum sein, sowie die Einführung einer City-Maut, um städtische Verkehrsprobleme zu entschärfen.

Blick auf den weiteren Prozess des Runden Tisches

Es wird vorgeschlagen die nächste Sitzung als Abschlussitzung zur gemeinsamen Diskussion der Gesamtergebnisse des Runden Tisches zu nutzen. In dieser Runde sollen die bisherigen Ergebnisse unter den Beteiligten diskutiert und als Endergebnis gemeinsam beschlossen werden.

Alternativ besteht die Möglichkeit, in der kommenden Sitzung inhaltlich weiterzuarbeiten. Die Teilnehmenden werden daher gebeten, auf Basis der Themenlandkarte „Pendeln in Baden-Württemberg“ zu prüfen, welche Themen sie noch bearbeiten möchten, und diese an sda@ifok.de zu senden. Die Rückmeldungen werden geprüft und fließen in die weitere Prozessgestaltung ein.

BE: Leon Lechner, IFOK GmbH

Fotodokumentation

In einer gemeinsamen Arbeitsphase nannten die Teilnehmenden Handlungsoptionen, die zentrale Akteure durch Kostentransparenz / -wahrheit zu einem nachhaltigeren Pendeln motivieren können.



