



Themenfeld 7, 1. Sitzung Runder Tisch „Pendeln in Baden-Württemberg“, 02.04.2019

Verlaufsprotokoll

Teilnehmer/innen:

- Ulrich Arndt, Staatsministerium Baden-Württemberg
- Holger Bach, ADAC Baden-Württemberg
- Jan Bausewein, IFOK GmbH
- Max Bechler, interessierter Bürger
- Dr. Anne Benner, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
- Fabian Bergk, ifeu GmbH
- Jacob Birkenhäger, IFOK GmbH
- Kai Burmeister, IG Metall
- Dr. Brigitte Dahlbender, BUND BW, Co-Vorsitzende des Lenkungskreises
- Dr. Wolf Engelbach, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
- Stefan Flaig, BUND e.V.
- Sander Frank, Jugendbeirat Nachhaltigkeitsstrategie Baden-Württemberg
- Isabell Gerhäuser, Städtetag Baden-Württemberg
- Simon Gottowick, interessierter Bürger
- Dietrich Haaf, interessierter Bürger
- Thomas Hachenberger, VVS Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart
- Christopher Heck, Gemeindetag Baden-Württemberg
- Ardit Jashanica, Landeschülerbeirat Baden-Württemberg
- Andreas Kegreiß, Pro Bahn Baden-Württemberg e.V.
- Dr. Benedikt Krams, MatchRiderGo
- Mathias Lieb, VCD e.V.
- Marie-Luise Linck, LandFrauenverband e.V.
- Aline Mack, AStA Hohenheim
- Natalie Münz, Landkreistag Baden-Württemberg
- Jutta Pagel-Steidl, Landesverband für Menschen mit Körper- und Mehrfachbehinderungen
- Alexandros Parassidis, Staatsministerium Baden-Württemberg
- Stephan Pfeiffer, ioki GmbH
- Lisanne Pucher, IFOK GmbH
- Günter Riemer, AGFK Baden-Württemberg
- Peter Riemer, Trifix
- Dr. Ingo Rohlf, Fuss e.V.
- Susann Schäfer, Staatsministerium Baden-Württemberg
- Markus Sell, interessierter Bürger
- Lukas Waldmann, AStA Hohenheim
- Ulrich Weber, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen VDV e.V.
- Markus Weyhing, Pro Bürgerbus Baden-Württemberg e.V.
- Dr. Michael Wormer, IFOK GmbH
- Dr. Gudrun Zühlke, ADFC Baden-Württemberg



Agenda:

TOP 1	Begrüßung und Einführung in die Veranstaltung
TOP 2	Kennenlernen
TOP 3	Vorstellung des Grundlagenpapiers
TOP 4	Gruppenarbeit
TOP 5	Zielstellung und zukünftige Zusammenarbeit
TOP 6	Ausblick und Verabschiedung

Anlagen:

Anlage I:	Rahmenpräsentation
Anlage II:	Erweiterte Themenlandkarte Pendeln



TOP 1: Begrüßung

Begrüßung durch Ulrich Arndt, Leiter der Stabsstelle der Staatsrätin für Zivilgesellschaft und Bürgerbeteiligung, Staatsministerium Baden-Württemberg

- Begrüßung und Dank an die Teilnehmenden auch im Namen der Staatsrätin Gisela Erler, die aus gesundheitlichen Gründen nicht teilnehmen konnte.
- Kurze Einführung zum Runden Tisch „Pendeln in Baden-Württemberg“:
 - Es sollen Bedürfnisse von Pendlerinnen und Pendler in Baden-Württemberg erkundet werden.
 - Es werden verschiedene Interessen, Ideen und neue Ansätze gesammelt, erarbeitet und abgebildet; perfekte und konkret ausgearbeitete Lösungen werden nicht erwartet.
 - Der Runde Tisch findet statt im Rahmen des Strategiedialogs Automobilwirtschaft. Er gibt eine wichtige Resonanz für die anderen Themenfelder. Der Transformationsprozess der Automobilwirtschaft in Baden-Württemberg stellt damit den Rahmen des Runden Tisches. Konkret geht es um die eigenen Erfahrungen und Ideen der Teilnehmer mit dem und zum Pendeln.
 - Als Teil des Themenfeld 7 „Gesellschaft und Mobilität“ spielen am Runden Tisch auch Klimaschutz und Mobilität im Allgemeinen eine Rolle. Dabei ist der Klimaschutz wie alle anderen gesetzlichen Vorgaben zu beachten.

Begrüßung durch Dr. Brigitte Dahlbender, Landesvorsitzende BUND Baden-Württemberg e.V., stellvertretende Vorsitzende des Runden Tisches „Pendeln in Baden-Württemberg“ und stellvertretende Vorsitzende des Themenfeldes „Gesellschaft und Mobilität“ des Strategiedialogs Automobilwirtschaft Baden-Württemberg

- Vorstellung des Strategiedialogs Automobilwirtschaft Baden-Württemberg anhand des Haus-/Säulenmodells (siehe SDA-Rahmenpräsentation-Auftaktsitzung, Folie 3).
- Vorstellung des Themenfeldes „Gesellschaft und Mobilität“ (siehe SDA-Rahmenpräsentation-Auftaktsitzung, Folie 4).
- Vorstellung der Scoping-Phase als Grundlage der Konzeption:
 - Gestaltung mit Fokusgruppen, Experteninterviews und Online-Befragung (siehe Folie 5)
 - Zentrale Erkenntnis: Gesellschaft sieht Relevanz für das Thema Mobilität allgemein und nicht ausschließlich für die Automobilwirtschaft
 - Das Thema Pendeln ist relevant wegen des starken Bezugs zur Lebensrealität in Baden-Württemberg
- Aufgabe und Ziel des Runden Tisches
 - Der Runde Tisch arbeitet an einer Verbesserung der Situation der Pendlerinnen und Pendler unter den neuen Vorzeichen der Mobilität
 - Zielfrage: Wie kann die Situation der Pendlerinnen und Pendler, die (neue) Anforderungen an eine qualitativ hochwertige und flexible Mobilität, an Wohlstand und Klimaschutz haben, verbessert sowie sozial verträglich und nachhaltig gestaltet werden?



- ➔ Erarbeitung neuer Lösungsansätze und innovativer Einzelmaßnahmen als Empfehlung an die Politik im Rahmen des Gesamt-Strategiedialogs
- ➔ Vorhandene Strukturen nutzen und Austauschmöglichkeiten wahrnehmen; Stimmen aus Gesellschaft in den Strategiedialog und diesen in die Gesellschaft kommunizieren

Begrüßung durch Dr. Michael Wormer, Mitglied der Geschäftsleitung der IFOK GmbH; Moderator des Runden Tisches

- Schwerpunkte der Auftaktsitzung des Runden Tisches:
 - Kennenlernen
 - Nähere Betrachtung der Themenlandkarte
 - Selbstverständnis - Strukturen, Regeln und Vereinbarungen des Runden Tisches
- Bei der Registrierung gaben die Teilnehmenden mithilfe einer Punkteabfrage ihre Einschätzung zur aktuellen Pendel-Situation in Baden-Württemberg. Das daraus entstandene Stimmungsbild ergab folgende Ergebnisse:
 - Die Pendlersituation wird aktuell negativ beurteilt
 - Perspektivisch wird die Situation in zehn Jahren positiv / hoffnungsvoll bewertet
 - Die Einschätzung über die Rolle des Autos und des Verhältnisses von Pendelverkehr zu Nachhaltigkeit zeigt sich stark gestreut
- Heterogene Zusammensetzung des Runden Tisches (siehe Folie 8):
 - 15% Interessierte Bürgerinnen und Bürger
 - 22% Interessensvertretungen Umwelt/Verkehr
 - 22% Industrie- und Wirtschaftsorganisationen
 - 19% Öffentliche Verwaltung
 - 22% Zivilgesellschaftliche Vereinigungen
 - Hinweis und Bitte an die Teilnehmenden, achtsam miteinander umzugehen und die Heterogenität auch hinsichtlich des Vorwissens und der verwendeten (Fach-)Sprache zu beachten.



TOP 2: Kennenlernen

Die Mitglieder des Runden Tisches stellen sich und ihre Thesen zu „Im Jahr 2030 ist Pendeln...“ vor.

Folgende Thesen werden aufgestellt:

Im Jahr 2030 ist Pendeln...

- noch immer eine Herausforderung für Gesellschaft, Politik und Wirtschaft.
- keine Domäne des Motorisierten Individualverkehrs. Die Digitalisierung der Arbeitswelt führt zu Rückgang des MIV.
- mit Fahrzeugen mit einem Gewicht über einer Tonne nicht sinnvoll.
- weniger wichtig als heute und kann effektiv als Arbeitszeit genutzt werden.
- weiterhin alltagsbestimmend für einen Großteil der Menschen (Arbeitnehmer/innen, Schüler/innen, Kinder). Die Situation wird sich durch viele kleine Faktoren entspannen und verbessern.
- öffentlicher als bisher. Sharing-/Pooling-Konzepte werden greifen.
- auf dem Rückzug, weil es gelungen ist, alle Kosten transparent dem Verursacher zuzuordnen, sodass die Fehlsteuerungen abnehmen.
- ein Teil des Bewegungsprogramms der Menschen und findet Großteiles, oder zumindest stärker als bisher, als Teil der körperlichen Aktivität statt.
- *Wunsch*: unnötig und/oder umweltfreundlich; *Befürchtung*: immernoch ein großes Problem.
- vielleicht etwas entspannter durch mehr Digitalisierung, Homeoffice, sharing, „Mitfahrbänke“; in jedem Fall so wichtig wie heute. Insbesondere Frauen müssen sich, um Beruf, Familie und Ehrenamt vereinbaren zu können, auf gute Infrastruktur verlassen können.
- weiterhin notwendig; hoffentlich nachhaltiger als heute durch mehr Wege mit dem ÖPNV, mehr Wege mit dem Fahrrad und mehr Wege mit alternativen Mobilitätsformen.
- weiterhin wichtig, weil es viele Arbeitsplätze in der Auto-/Mobilitätsindustrie gibt. Zudem ist Pendeln sauberer und mehr und mehr kollektiv organisiert, weil digitale Technologie Verkehr klüger organisiert.
- bedeutender denn je, zeitsparend und hoffentlich klimaneutral sowie größtenteils losgelöst vom Individualverkehr.
- automatisiert, vernetzt und elektrisch möglich, aber weiterhin für einen Großteil der Bevölkerung als Motorisierter Individualverkehr notwendig.
- nicht mehr zeitraubend, sondern eine Möglichkeit, die notwendige Zeit produktiv und komfortabel zu nutzen.
- aus beruflicher Sicht ein wichtiges Thema, um schnell und zeitgerecht von einem Termin zum anderen zu kommen.
- mehr auf die Bahn ausgerichtet. Zubringer und pünktliche Bahnen ermöglichen ein entspanntes Anreisen und Arbeiten im Zug.
- multimodal und klimaneutral. Gependelt wird aber noch öfter als heute, da der Arbeits- und Wohnungsmarkt mehr Flexibilität verlangt.
- immer noch ein TOP-Thema, aber viel individueller wegen der Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel und kreativen kleinräumigen Lösungen. Ein reiner



Ausbau ist weder Lösung noch Zukunft.

- weniger weit und wird viel per Rad, ÖPNV und Fuß oder in mehrfach besetzten Fahrzeugen zurückgelegt. Es stellt sich die Flächenfrage und ob wieder ein „Zusammenrücken“ stattfinden wird.
- im ländlich geprägten Raum noch immer dominiert vom Motorisierten Individualverkehr. Gegenüber urbanen Räumen werden die Pendeldistanzen länger bleiben.
- durch mehr öffentliche Verkehrsmittel und Alternativen, wie Car-Sharing, etc., strukturiert.
- mit dem eigenen Auto nicht mehr notwendig
- kein Standortnachteil für Städte und Gemeinden in Baden-Württemberg. Es sind auch bessere Rahmenbedingungen in Richtung Beruf-Freizeit-Balance gegeben.
- vernetzter zwischen den verschiedenen Mobilitätsangeboten und bedarfsorientierter an den Bürgerinteressen; mehr flexible Bedienungsformen, on-demand-Angebote. Verdichtungsraum, Ballungsraum und Ländlicher Raum sind stärker zusammengerückt.
- als gesellschaftliches Thema noch relevanter, da Mobilität durch Digitalisierung, etc. noch billiger wird. In bestimmten Eingangs-/Übergangspunkten werden wir auf urbane Verkehrssysteme umsteigen, die die Städte vorschreiben. In der Diskussion jeweils zwischen ländlichem und urbanem Raum zu unterscheiden wird wichtig sein.
- leider immer noch vorwiegend vom Motorisierten Individualverkehr mit einer Person im Fahrzeug getragen. Auf dem Weg zu „kurzen Wegen“ ist man immer noch nicht vorangekommen. Es sollte nicht nur nach bestehenden Bedürfnissen gegangen werden, sondern auch neue Rahmenbedingungen geschaffen werden, die dann, auch ohne vormaliges Bedürfnis nach ihnen, genutzt werden.
- vernetzter und immer noch ein großes und diskutiertes Thema. Wunsch: qualitativ hochwertige Freizeit/Arbeitszeit.
- smarter, da Pendeln ÖPNV-integriert, elektrisch und teilweise autonom in einer durchgehenden Reisekette möglich sein wird.
- beinahe CO₂-neutral und vielleicht schon teilweise autonom.

Einordnung der Vorstellung durch Dr. Brigitte Dahlbender

- Das starke Interesse der Teilnehmenden und die Relevanz des Themas „Pendeln“ sowie dessen starker Einfluss auf die Bereiche Freizeit und Arbeit wird deutlich.
- Trotz Heterogenität besteht die Gemeinsamkeit, dass verschiedenen Pendelmöglichkeiten und Mobilitätsalternativen Bedeutung beigemessen wird – Vernetzung und Digitalisierung als relevante Teilaspekte
- Eine spannende Aufgabe wird sein, die urbanen und ländlichen Räume in den Diskussionen am Runden Tisch gleichermaßen zu bedienen.

TOP 3: Vorstellung des Grundlagenpapiers

Vorstellung des Grundlagenpapiers durch Fabian Bergk, ifeu GmbH

- Vorstellung erfolgt, um alle Teilnehmenden auf einen Stand zu bringen und eine gemeinsame Basis für die Zusammenarbeit am Runden Tisch zu legen.
- Inhalte der Vorstellung in SDA-Rahmenpräsentation-Auftaktsitzung auf den Folien 12 bis 19.

- Kommentare und Ergänzungen der Teilnehmenden:
 - Verortung der Arbeitsplätze innerhalb der Großstädte ist zu bedenken. Viele Arbeitsplätze be-/entstehen in den Außenbezirken/Industriegebieten der Stadt und sind dadurch oftmals schlechter an den ÖPNV angebunden.
 - In Bezug auf für die Verkehrs- und Energiewende erforderliche neue Rahmenbedingungen sind die Push-Faktoren „Abbau umweltschädlicher Subventionen“ und „Kostenwahrheit im Verkehr“; diese sind im Grundlagenpapier zu ergänzen.
 - Klimaziele sind nicht durch Ausbau oder neue Technologie zu erreichen, sondern es bedarf einer Verlagerung des Modal Splits durch Einschränkung des Motorisierten Individualverkehrs.
 - Kostenwahrheit bezieht sich auf bepreiste (Umwelt-)Kosten, welche Verursachern zugeschrieben werden können.
 - Es stellt sich die Frage nach der Beziehung zwischen Verkehrswende/Umstellung des Mobilitätsverhaltens und (dem Verlust) individueller Freiheit
 - *Anmerkung Staatsministerium, Ulrich Arndt:* Die Kosten im Verkehrsbereich sind unter Berücksichtigung von z.B. Subventionen und Gesundheitsbeeinträchtigungen zu evaluieren. Im Kontext des Runden Tisches steht nicht die Verzichtsdiskussion im Fokus, sondern die Klärung der Bedürfnisse. Diese leitet vielmehr zur Frage: „Was wäre im Sinne eines Ausgleiches des Verzichts denkbar?“ Gegensteuernde Maßnahmen könnten z.B. mehr Mobilitätsangebote auf dem Land sein. Im ersten Schritt geht es noch nicht um die konkreten Lösungen, sondern um die Betrachtung/Annäherung an Preis- und Sensibilitätsschwellen.
 - Ab 40 Minuten Pendelzeit wird das Glück der Pendlerinnen und Pendler negativ beeinflusst. Pendeldistanz ist daher neben der Pendelart als weitere relevante Variable zu beachten.
 - Die Heterogenität von Job-Profilen mit unterschiedlichen Freiheitsgraden und Pendelbedürfnissen ist in der Diskussion zu beachten, für manche Berufsbilder ist mobiles Arbeiten oder Homeoffice nicht möglich.
 - Weitere relevante Fragen, die zu berücksichtigen sind:
 - Wie profitieren Unternehmen von Pendlern?
 - Welche Perspektiven erwarten wir von der Automobilwirtschaft für die Mobilität der Zukunft unter Berücksichtigung unsere Bedürfnisse?
 - Welche Veränderungen sind lohnend? Ist Mobilität ein Grundbedürfnis oder wirtschaftliche Notwendigkeit für Unternehmen bzw. Arbeitnehmer?

TOP 4: Gruppenarbeit

In drei Teilgruppen findet ein Brainstorming zur Themenlandkarte statt. In den Kleingruppen wird die Themenlandkarte diskutiert und erweitert.

Ergebnisse zur Ergänzung der Themenlandkarte und zur weiteren Beachtung im Prozess (Kurzfassung):

- Wer sind die Nutzergruppen? Auch Schüler/innen, Studierende und Auszubildende



berücksichtigen

- Sensibilisierung für Alternativen zum Pkw insbesondere bei jüngeren Menschen
- Menschen in der Stadt und auf dem Land haben unterschiedliche Bedürfnisse, Einbindung und Betrachtung von Kommunen ist wichtig
- Monetärer Kommunenpendlerausgleich
- Externe Kosten internalisieren (CO₂, Sicherheit, Infrastruktur)
- Einbindung von Unternehmen ist wichtig; dazu gehört auch betriebliches Mobilitätsmanagement
- Aktive Mobilität ist vom ÖPNV als Thema zu trennen
- Barrierefreiheit als Querschnittsthema
- Sharing als übergeordnetes Thema, inkl. Versicherungsthemen
- Mobilitätsbildung als wichtiges Thema
- Es besteht der Wunsch, Unternehmen einzubinden
- Ziele sind zu differenzieren in gesellschaftliche und persönliche Ziele
- Verhaltensänderung als Überbegriff, dazu gehören verschiedene Aspekte:
 - Mobilitätsmanagement
 - Auto als Statussymbol
 - Soziale Teilhabe durch Mobilität
 - Individualisierung der Angebote
 - Finanzierungsfrage des ÖPNV
- Aktuelle Trends und Entwicklungen als übergeordnetes Thema, da sie alle Themenbereiche betreffen
 - Mobilitätsangebote: Sharing und On-Demand ermöglichen
 - Bedürfnisfrage immer mitdenken
 - Bepreisung von Parkraum
 - Wohnraum: Wohnungsmangel vs. Steigender qm-Bedarf pro Person
 - Industrie: Arbeitsplätze erhalten und / oder anpassen etc. -> Angebot von Mobilitätsdienstleistungen statt Produktion

Die Ergebnisse der einzelnen Gruppe werden in die erweiterte Themenlandkarte aufgenommen und in die weitere Prozessgestaltung einfließen.

TOP 5: Zielsetzung und zukünftige Zusammenarbeit

Die einzelnen Punkte des Selbstverständnisses des Runden Tisches werden von Dr. Michael Wormer gemeinsam mit den Teilnehmenden thematisiert.

Hinweis: Die Inhalte des Selbstverständnisses sind im gleichnamigen Dokument sowie in der SDA-Rahmenpräsentation-Auftaktsitzung auf den Folien 25 bis 33 zu finden. Im Folgenden sind die Teilelemente des Selbstverständnisses und ggf. Fragen, Klarstellungen und Ergänzungen der Teilnehmenden aufgeführt.

Allgemeine Zielsetzung

- Vorschlag für konkretere Zielfrage: „Wie können Mobilitätsbedürfnisse von Pendlerinnen und Pendlern unter Beachtung ökologischer und wirtschaftlicher Ziele befriedigt werden?“

- Frage nach der Rolle der Automobilwirtschaft für die Zielsetzung
 - *Dr. Brigitte Dahlbender*: Aufgrund der bürgerlichen Empfehlung aus der Scoping-Phase, über Mobilität im Allgemeinen zu sprechen, ist als thematischer Fokus über die Automobilwirtschaft hinaus sinnvoll.
 - *Staatsministerium, Ulrich Arndt*: der Austausch am Runden Tisch kann thematisch über die Automobilindustrie hinausgehen. Der Diskussion sind in dieser Hinsicht keine Grenzen gesetzt.
- Der Runde Tisch „Pendeln in Baden-Württemberg“ beschäftigt sich mit Personenmobilität; eine Thematisierung von Gütermobilität ist in diesem Rahmen nicht angedacht.
- Pendeln ist auch als gesellschaftliches Phänomen zu betrachten, da sich z.B. eine Dorfstruktur hin zu einem reinen „Wohndorf“ entwickeln kann. Insbesondere die Konsequenzen für ältere/immobile Menschen sind zu beachten.
- Der Runde Tisch sollte sich nicht nur mit dem Arbeitsweg, sondern mit alltäglicher Mobilität beschäftigen.
- Ergänzungsvorschlag für Themenlandkarte: „Nutzentransparenz & -garantie sicherstellen bei Mobilität der Zukunft“.
- Aufgabe: Kommunikation zwischen den Themenfeldern vorantreiben, um von den Erkenntnissen und Diskussionen der jeweils anderen zu profitieren.
- Kritische Anmerkung: Im Mittelpunkt sollte die Sicherstellung des gesellschaftlichen Wohlstandes stehen, nicht der Erhalt der Automobilwirtschaft. Die Grenzen der Mobilität sind zu beachten.
- Fallbeispiele mit unterschiedlichen Wohnorten, Mobilitätsbedürfnissen und Verkehrsmittelnutzungen sind gefragt und das Organisationsteam möchte mit der Persona-Methode in einem weiteren Treffen des Runden Tisches darauf eingehen.

Charakter

- Keine Anmerkungen

Moderation und Organisation

- Wechsel aus Arbeit und Austausch in Teilgruppen und Gesamtgruppe als produktiver Ansatz
- Es besteht die Bereitschaft, Unternehmen am Runden Tisch zu integrieren

Sitzungsorte und -häufigkeit

- Stuttgart als sehr praktisch gelegener Ort
- Eine Abstimmung im Plenum bildet den Wunsch ab, das nächste Treffen im Zeitraum nach Pfingsten anzusiedeln.

Umgang miteinander

- Keine Anmerkungen

Gemeinsames Selbstverständnis

- Keine Anmerkungen



TOP 6: Ausblick und Verabschiedung

Terminfindung: Die Mehrheit des Runden Tisches ist für einen Termin nach Pfingsten. Das Staatsministerium und IFOK befassen sich mit der Terminfindung

Eine Plattform zum Austausch zwischen den Terminen wird eingerichtet.

Frau Dr. Brigitte Dahlbender bedankt sich für die gute Zusammenarbeit und nimmt den Arbeitsauftrag mit, aus den gesammelten Themen nun Vorschläge für die weitere Bearbeitung und den zukünftigen Prozess zu entwickeln. Die heutige inhaltliche Diskussion war sehr wichtig für die Basisklärung, jetzt freut sie sich auf die zukünftige Zusammenarbeit.

Herr Ulrich Arndt bedankt sich für die engagierte Mitarbeit. Der Runde Tisch sei auf einem guten Weg.