

Runder Tisch „Pendeln in Baden-Württemberg“

Gemeinsames Ergebnispapier des Runden Tisches

Sitzungszeitraum April 2019 bis Juni 2020

Pendeln betrifft in Baden-Württemberg nahezu jeden: Etwa ein Fünftel der Verkehrsleistung in Baden-Württemberg wird durch Pendeln verursacht, etwa ein Drittel der Bevölkerung muss auf dem Weg zur und von der Arbeit Gemeindegrenzen überschreiten und nutzt dabei zu 84 Prozent das Auto. Auch für die Automobilindustrie ist Pendeln zentral, da es ein häufiger Grund für den Kauf eines Fahrzeugs ist.

Das „Pendeln der Zukunft“ muss so gestaltet werden, dass es einen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele leistet. Die Herausforderung liegt darin, unter Beachtung der Anforderungen des Klimaschutzes eine hochwertige, sozial gerechte und umweltverträgliche Mobilität anzubieten und den Wohlstand in der Region zu erhalten. Die Politik sollte hierzu eine klarere Position entwickeln.

Zur Diskussion dieses Spannungsverhältnisses kamen mehr als 30 Institutionen mit interessierten Bürgerinnen und Bürgern (vgl. Anhang) in fünf Sitzungen zusammen und haben in einem offenen Prozess nach Handlungsoptionen für die Politik gesucht. Dazu wurden Zielbilder zur zukünftigen Pendlermobilität sowie zu den für die Transformation notwendigen Rahmenbedingungen und Stellschrauben entworfen; ein besonderer Fokus lag auf den Themen Mobilitätsmanagement und Verhaltensänderung.

Das vorliegende Papier fasst die Ergebnisse des Runden Tisches zusammen und berücksichtigt dabei bereits die aktuellen Einflüsse und Entwicklungen, die die COVID-19-Pandemie auf das Pendeln hat und zukünftig noch haben wird. Die Ergebnisse sollen der Politik dazu dienen, die Debatte über das Pendeln der Zukunft zu aktualisieren und auf eine neue Ebene zu bringen.

Das Pendeln der Zukunft: Von der Auto-Orientierung zum Mobilitätsmix

- Die positiven Erfahrungen und Experimente zur Vermeidung und Verlagerung von Verkehren seit Beginn der COVID-19-Pandemie (z.B. Home-Office, Pop-Up-Radwege) sollen in die Fläche getragen und verstetigt werde; für infrastrukturelle Maßnahmen sollen dabei die Möglichkeiten der StVO ausgenutzt werden.
- Im urbanen Raum soll ein Wandel von auto-orientierten Städten zu einem sichtbaren Mobilitätsmix erfolgen:
 - Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV), die aktive Mobilität (Fuß- und Radverkehr) sowie die Mikromobilität sollen durch bessere Infrastruktur gefördert und stärker miteinander vernetzt werden.

- Der Autoverkehr soll reduziert werden. Tempolimits für Pkw können dazu dienen, die Sicherheit und die Attraktivität zu erhöhen.
- Die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs (ÖV) soll erhöht werden.
 - Das Fahrerlebnisses soll verbessert werden durch: Erhöhung der Sicherheit, Gewährleistung der Barrierefreiheit, größerem Komfort (auch gegen höhere Preise).
 - Das Angebot (engere Taktung; On-Demand-Angebote) sollte verbessert werden.
 - Die Ticket-Optionen für Pendlerinnen und Pendler sollen verbessert werden.
 - Für Langstrecken-Pendlerinnen und -Pendler eignen sich landesweite Monats- oder Jahrestickets.
 - Personen, die mehrmals die Woche im Home-Office arbeiten benötigen ein flexibleres Ticket als die klassische Monatskarte, wie z.B. die „20-er Karte“ der DB.
 - Für Personen, die regelmäßig zu ihrem Ehrenamt pendeln, sollen Tarif-Angebote entwickelt werden, mit denen das soziale Engagement erleichtert wird (bspw. Vergünstigungen im Rahmen der „Juleica“).
- Hinsichtlich Flexibilität und Verfügbarkeit verfügt das private Auto über zahlreiche Vorteile. So wird dieses für manche mobilitätseingeschränkte Personen, Menschen im ländlichen Raum oder ggfs. mit hohen Mobilitätsanforderungen auch in Zukunft wichtig sein. Auf das Auto angewiesene Personen sollen durch Maßnahmen zur Reduktion des Autoverkehrs (auch in urbanen Räumen) nicht an gesellschaftlicher Teilhabe gehindert werden.
- Sharing-Angebote (Car-Sharing, Ride-Pooling und -Sharing) können im Verkehr zwischen Stadt und Land eine wesentliche Lücke in der Mobilität ohne eigenes Auto schließen. Ihre Potenziale im Kontext der COVID-19-Pandemie sollen genau analysiert werden. So scheint das Risiko bei geteilten aber einzeln genutzten Pkw offen zu sein, während wiederkehrende Mitfahrgelegenheiten ein geringeres Infektionsrisiko als der ÖV aufweisen, sind diese unsicherer als die ungeteilte Nutzung des privaten Pkw.
- Nutzerbezogene Verkehrsdaten sollen genutzt werden, um bestehende Mobilitätsangebote besser zu verknüpfen und die Verkehrssteuerung zu optimieren. Idealerweise stehen sie für alle in anonymisierter Form frei zugänglich zur Verfügung um Innovationen zu fördern. Dabei ist Transparenz über die Speicherung und Verwendung der Daten wichtig. Die Datenhoheit soll bei den Nutzerinnen und Nutzern bleiben und ein umfassender Datenschutz garantiert werden.
- Es soll ein stärkerer Fokus auf die barrierefreie Nutzbarkeit des gesamten Verkehrssystems (Auto-, ÖV-, Fuß-, Rad- und Mikromobilität) gelegt werden. Der barrierefreie Ausbau vorhandener Infrastruktur- und Verkehrsangebote ist entsprechend weiter voranzutreiben.

Bei der Ausgestaltung und Regulierung neuer Angebote soll die Nutzbarkeit für Menschen mit Behinderung von Anfang an sichergestellt werden.

Fokus Mobilitätsmanagement: Pendlerinnen und Pendler aktivieren

- Die COVID-19-Pandemie hat die Potenziale von mobilem Arbeiten und neuen, flexiblen Arbeitsformen aufgezeigt, die zu einer deutlichen Reduktion der Pendelverkehre führen können. Zentral ist es nun, betriebliche Innovationsprozesse für die Verstetigung und den Ausbau dieser Arbeitsformen, auch über betriebliches Mobilitätsmanagement hinaus, zu unterstützen.
- Mobilitätsmanagement soll für Unternehmen ab einer gewissen Größe zum Standard werden. Mobilitätsmanagement kann dabei auch infrastrukturelle Maßnahmen für den Radverkehr (z.B. überdachte Abstellanlagen, Duschen), E-Mobilitätsförderung, Parkraummanagement und Carpooling enthalten.
- Unternehmen und Institutionen, die zu einem hohen Anteil mit nachhaltigen Verkehrsmitteln erreicht werden, sollen belohnt werden. Bei der Anreizausgestaltung sind für gemeinnützige Organisationen Alternativen zu Steuererleichterungen mitzudenken. Als Anreizinstrument können Arbeitgeber ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern entsprechende (Mobilitäts-) Prämien oder zusätzliche Urlaubstage anbieten.
- Für eine effiziente Qualifizierung im Mobilitätsmanagement sowie zur Vernetzung und zum Austausch von Best-Practices sollen entsprechende Angebote (z.B. Branchen-Cluster oder regionale Zusammenschlüsse (z.B. Mobilitätspakete)) geschaffen und beworben werden.

Fokus Verhaltensänderung: Bewusstsein entwickeln

- Die COVID-19-Pandemie schärft das Bewusstsein für Veränderungen. Für die Erzielung eines Bewusstseinswandels sind Kompetenzvermittlungs- und Informationskampagnen zentral. Die Pendlerinnen und Pendler sollen in die Lage versetzt werden, bei ihrer Verkehrsmittelwahl die Aspekte Umweltauswirkungen, Bequemlichkeit, Kosten vs. Nutzen und Lebensqualität einzubeziehen.
- Zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität sollen die gesellschaftlichen Kosten (z.B. Folgekosten des Klimawandels, Gesundheitskosten durch Verkehrsunfälle und Luftverschmutzung) stärker in die Nutzerkosten eingepreist werden. Möglichkeiten hierzu sind höhere Preise für den ruhenden Verkehr, z.B. über flächendeckende (kommunale) Parkraummanagementsysteme, oder eine nutzungsabhängige (City-)Maut.

Beteiligte Institutionen und Akteure des Runden Tisches „Pendeln in Baden-Württemberg“

ADAC Baden-Württemberg e.V.
ADFC Baden-Württemberg e.V.
Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen Baden-Württemberg (AGFK) e.V.
AStA Hohenheim
Automotive Baden-Württemberg
Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Landesverband Baden-Württemberg e.V.
e-mobil BW GmbH
Fuss e.V.
Gemeindetag Baden-Württemberg
IG Metall, Bezirksleitung Baden-Württemberg
Interessierte Bürgerinnen und Bürger
Ioki GmbH
Jugendbeirat Nachhaltigkeitsstrategie Baden-Württemberg
Landesschülerbeirat Baden-Württemberg
Landessenorenrat Baden-Württemberg e.V.
Landesverband für Menschen mit Körper- und Mehrfachbehinderungen Baden-Württemberg e.V.
LandFrauenverband Baden-Württemberg e.V.
Landkreistag Baden-Württemberg
Match Rider UG
Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
Pro Bahn Baden-Württemberg e.V.
Pro Bürgerbus Baden-Württemberg e.V.
Robert Bosch GmbH
Städtetag Baden-Württemberg
Verband des Kraftfahrzeuggewerbes Baden-Württemberg e.V.
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV)
Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD)
VVS Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart
Wirtschaftsförderung Region Stuttgart GmbH