

Forschungsvorhaben BeKlimBu:

„Möglichkeiten und Grenzen der Bewertung von Klimaschutzmaßnahmen auf Bundesländer-Ebene“

Vorstellung eines möglichen Pfades am Beispiel Modal Split und Verkehrsleistung im Personenverkehr

September 2024

Dr. Sascha Samadi, Dietmar Schüwer

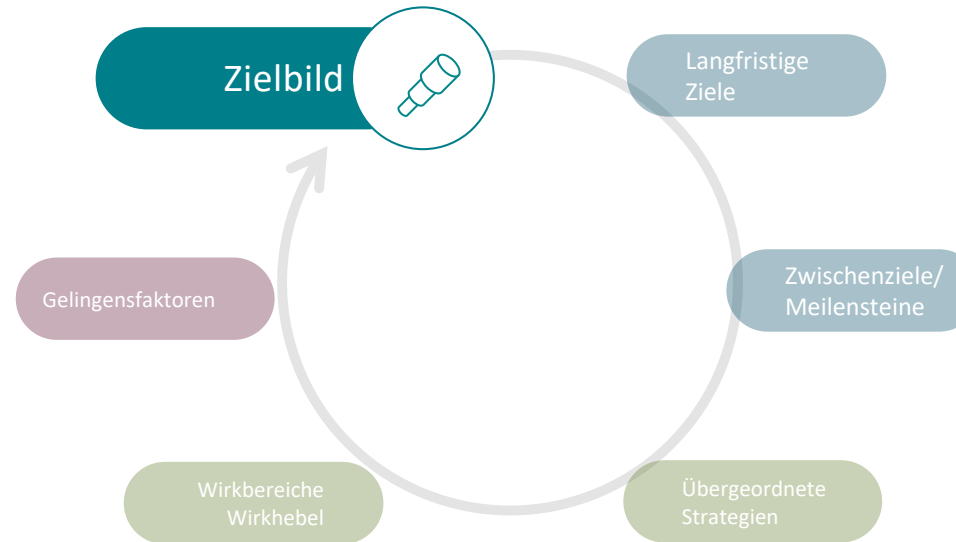
Abteilung Zukünftige Energie- und Industriesysteme

Thorsten Koska

Abteilung Energie-, Verkehrs- und Klimapolitik

Beispielhafter Pfad *Modal Split* und Verkehrsleistung im Personenverkehr

Zielbild

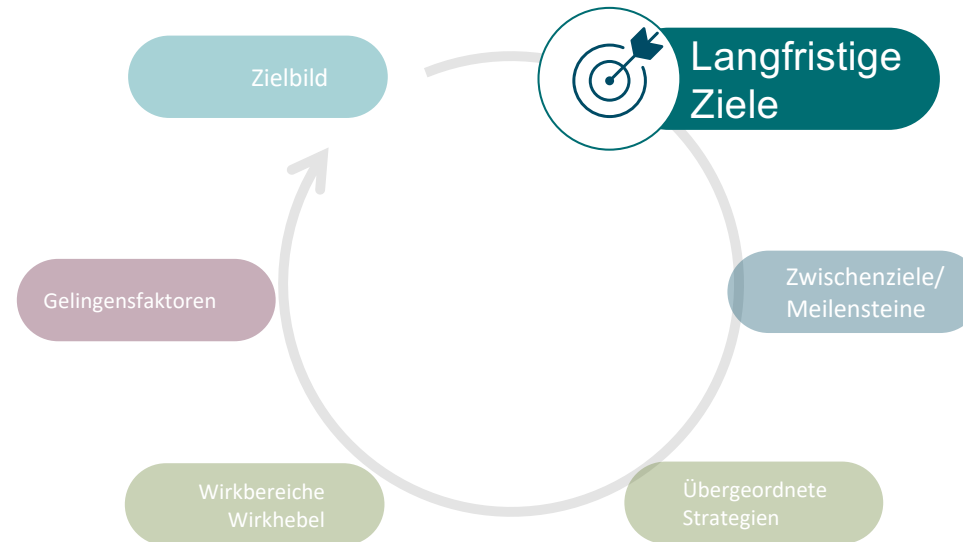


Grafik: PD

„Im Jahr 2045 sind die verschiedenen Verkehrsträger für den Personenverkehr **CO₂-neutral** ausgestaltet und optimal **aufeinander abgestimmt**, so dass ihre jeweiligen Stärken zur Geltung kommen und Synergien genutzt werden. Die Fortbewegung mittels **Fuß- und Radverkehr, E-Bike, ÖPNV und Sharing-Mobilität** ist so **attraktiv** für die Benutzer*innen, dass sie hohe Anteile am Verkehrsleistungs-Modal-Split erreicht haben. Ein reibungsloser Wechsel zwischen den Verkehrsmitteln ist gewährleistet. Viele **Wegebeziehungen** sind durch optimierte Stadtplanung **verkürzt**, so dass sie mit Fuß- und Radverkehr bequem zu bewältigen sind. Ebenso fallen durch virtuelle Mobilität (z. B. Homeoffice) kürzere und weniger Wege an. Die Städte, Zentren und ländliche Räume sind gut erreichbar und gewinnen durch geringere Emissionen von Lärm und Abgasen eine **hohe Lebensqualität**. Bei **hoher Leistungsfähigkeit** hat die **Verkehrssicherheit** („Vision Zero“) ein hohes Niveau erreicht, so dass **Kinder sich selbständig und sicher** auf den Straßen bewegen und in den Vierteln spielen können.“

Beispielhafter Pfad *Modal Split* und Verkehrsleistung im Personenverkehr

Langfristige Ziele



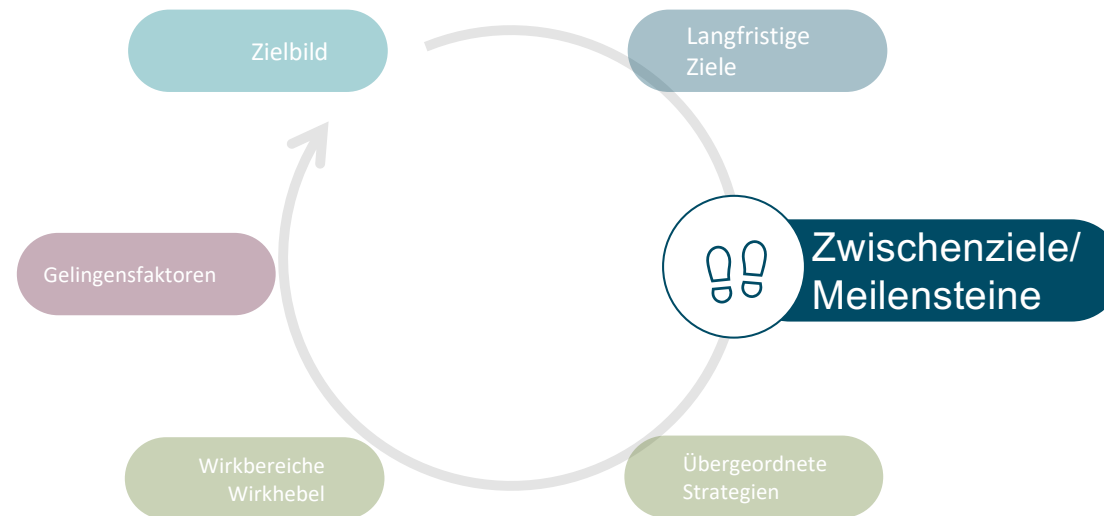
Grafik: PD

Langfristige verkehrs- und klimapolitische Ziele des Landes (Auswahl)

- Radverkehrsanteil: 25 % der Wege im Modal Split (VM 2022b: 2, 7)
- Langfristig nur noch 1/4 der Wege in Ballungsräumen mit dem Pkw (MKULNV 2015: 131)
- Leitziel „Vision Zero“ für die Verkehrssicherheit (VM 2022: 10)

Beispielhafter Pfad *Modal Split* und Verkehrsleistung im Personenverkehr

Zwischenziele/Meilensteine



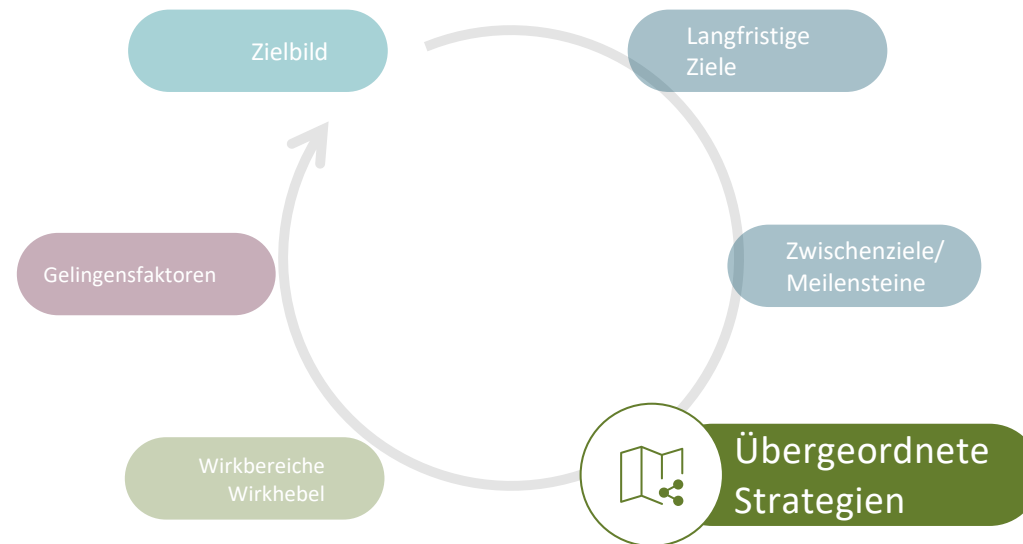
Grafik: PD

Verkehrspolitische Zwischenziele (denkbare Beispiele)

- Mobilstationennetz an allen Bahnhöfen, integrierte digitale Informations- und Buchungsplattform bis 2030
- NRW-weites Radverkehrsnetz bis 2030
- Kapazitätsverdopplung bis 2035 beim Fernverkehr, dem SPNV, den Regional-Schnellbussen und dem kommunalen ÖPNV

Beispielhafter Pfad *Modal Split* und Verkehrsleistung im Personenverkehr

Übergeordnete Strategien



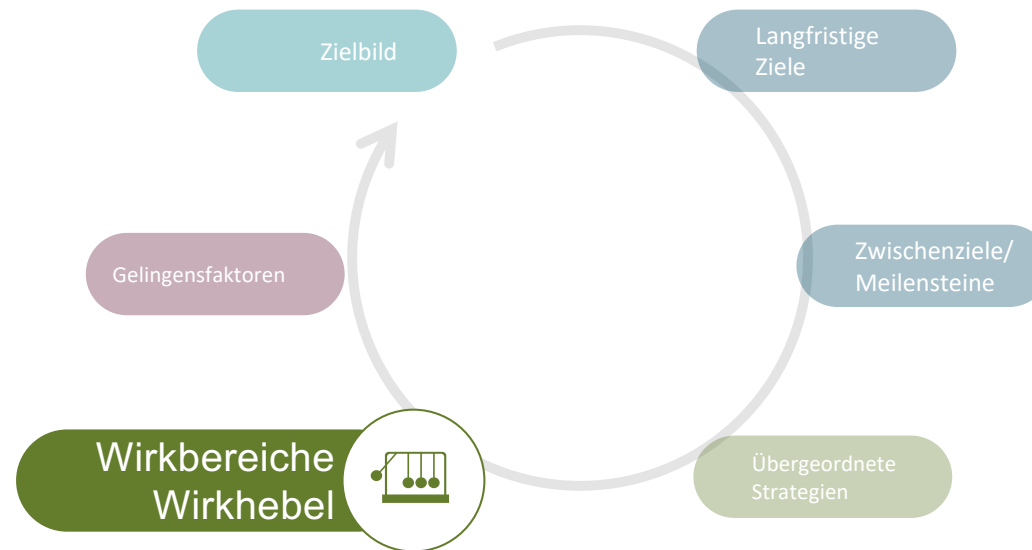
Grafik: PD

Zwei zentrale Strategien für die Treibhausgas-Reduktion in diesem Handlungsfeld

- › **Verminderung** von Verkehrsleistung – bei gleichzeitiger Befriedigung der Mobilitätsbedarfe
- › **Verlagerung** (Modal Shift) auf energieeffizientere, weniger klimaschädliche Verkehrsträger

Beispielhafter Pfad *Modal Split* und Verkehrsleistung im Personenverkehr

Wirkbereiche/Wirkhebel

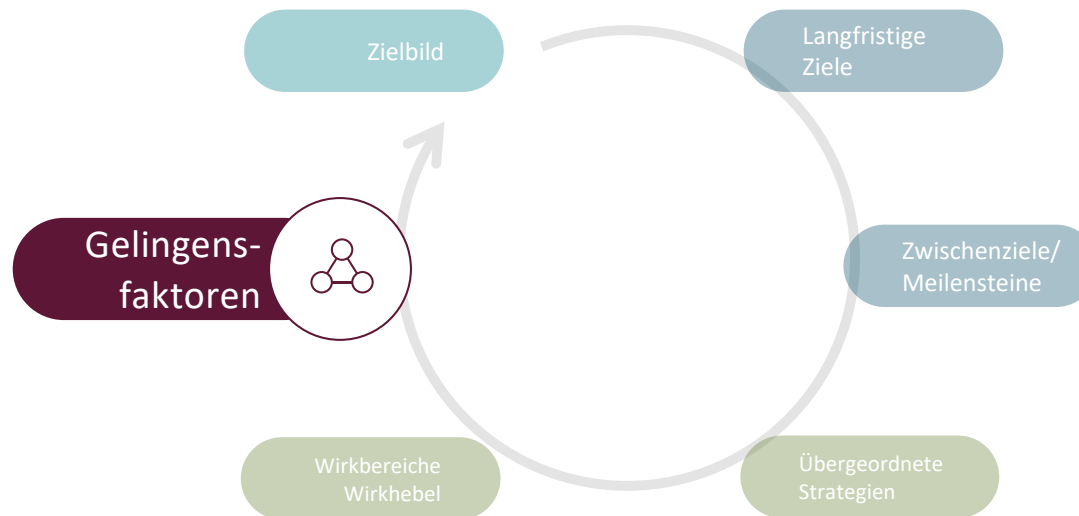


Grafik: PD

Mögliche Handlungsschwerpunkte auf Landesebene (denkbare Beispiele)

- Weiterentwicklung des Fahrrad- & Nahmobilitätsgesetzes mit verbindlichen Ausbauzielen & Qualitätsstandards
- Erarbeitung einer Strategie für flächendeckende intermodale Mobilität und Sharing-Mobilität sowie für Mobilitätsmanagement; Ausweitung der Förderrichtlinie Mobilitätsmanagement (FöRiMM)
- Planungs- und Finanzierungsunterstützung für Kommunen, u. a. durch Bereitstellung von Personalpools

Beispielhafter Pfad *Modal Split* und Verkehrsleistung im Personenverkehr Gelingensfaktoren



Grafik: PD

Zentrale Gelingensfaktoren (Auswahl)

- Infrastrukturausbau für den Umweltverbund, insbesondere Sanierung und Modernisierung, Aus- und Neubau
- Ausreichende Finanzierung der Angebote des öffentlichen Verkehrs
- Sicherstellung gesellschaftlicher Akzeptanz für die Verlagerungen in Richtung Umweltverbund
- Kommunen: Ausbau ÖPNV, kommunale Radnetze, On-Demand-Verkehre und Mobilstationen
- Bund: Bundesmobilitätsplan mit zielorientierter Gesamtplanung, Reform StVG, StVO (u. a. Prio Nahmobilität)
- EU: Einfachere Bedingungen für öffentliche Finanzierung, Integration des EU-Bahnnetzes

Sascha Samadi | sascha.samadi@wupperinst.org
Dietmar Schüwer | dietmar.schuewer@wupperinst.org
Thorsten Koska | thorsten.koska@wupperinst.org

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Weitere Informationen:

www.wupperinst.org