Verkehrswende konkret

5 ausgezeichnete Handlungsbeispiele
für klimafreundlichen Verkehr

Mit den Gewinnern von:

Deutscher Verkehrswendepreis

Allianz pro Schiene

Verkehrswende konkret –
Fünf ausgezeichnete Handlungsbeispiele für klimafreundlichen Verkehr

HERAUSGEBER
Allianz pro Schiene e.V.
Reinhardtstraße 31
10117 Berlin
+49.30. 24 62 599-0
info@allianz-pro-schiene.de
www.allianz-pro-schiene.de

REDAKTION
Urlike Hunscha, Allianz pro Schiene e.V.

V. I. S. D. P.
Dirk Flege, Geschäftsführer
Allianz pro Schiene e.V.

GESTALTUNG
Helena Thiede

STAND
1. Auflage, Dezember 2022

BILDNACHWEISE
Deckblatt: iStock / Oliver Kessler
S. 3: Allianz pro Schiene / Christian Lütgens
S. 4: Deutsche Bahn AG / Andreas Varnhorn
S. 5: Allianz pro Schiene / Christian Lütgens
S. 6: iStock / fotostudiocolor24
S. 8–9: Zukunftsnetz Mobilität NRW
S. 10–11: Christian Hüller
S. 12–13: ioki GmbH
S. 14–15: Stadt Eberswalde und Leitplan GmbH
S. 16–17: VTG AG
S. 18: iStock / froggyfrogg
S. 19: Deutsche Bahn AG / Kai Michael Neuhold

Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autorinnen und Autoren.

Inhalt **Seite**

1. Editorial ____ 4 – 5
2. Verkehrswende konkret – wie identifiziert und prämiert man nachahmenswerte Lösungsansätze? ____ 6 – 8
2.1. Must-Have-Kriterien ____ 7
2.2. Zusätzlich relevante Kriterien ____ 7
3. Ausgezeichnet nachhaltig – die Gewinner des Deutschen Verkehrswendepreises ____ 8
3.1. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW ____ 8 – 9
3.2. Der PlusBus ____ 10 – 11
3.3. ioki Hamburg ____ 12 – 13
3.4. Das Fahrradparkhaus Eberswalde ____ 14 – 15
3.5. RoadRailLink (r2L) ____ 16 – 17
4. Verkehrswende gestalten geht nur gemeinsam ____ 18 – 19

1. Editorial

Vermeiden, verlagern, verbessern. Dieser Dreiklang beschreibt schlaglichtartig eine Transformation, die der deutsche Verkehrssektor dringend durchlaufen muss, wenn er die Klimaziele des Bundes für das Jahr 2030 erreichen will – die Verkehrswende. Sie zielt darauf ab, straßengebundenen Individual- und Güterverkehr stark zu reduzieren, indem Personen- und Güterverkehrsströme auf nachhaltige Verkehrsträger wie den Schienenverkehr verlagert werden. Miteinander vernetzt wird so mehr Mobilität mit weniger Verkehr möglich. Die Rahmenbedingungen dafür gestaltet die Politik.

Der Übergang zu einer nachhaltigen Mobilität ist mit vielen Vorteilen verknüpft: ein besserer Gesundheitsschutz, mehr Sicherheit auf Straßen, höhere Lebensqualität in verkehrsgeplagten Städten, mehr Gendergerechtigkeit und eine bessere Versorgung ländlicher Regionen mit öffentlichem Verkehr[1].

In Großstädten und Metropolen stehen die Zeichen für die Verkehrswende bereits auf grün. Hier boomen E-Scooter, Rent-A-Bike-Dienstleistungen und der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV). Und trotzdem bleibt die Zahl der Neuzulassungen beim Pkw in Deutschland beinahe unverändert hoch.

Denn: Verkehrswende entsteht im Kopf. Um das über Jahrzehnte autozentrierte Verkehrsverhalten der Menschen zu ändern und individuelle Routinen neu zu denken, braucht es positive Erfahrungen und Möglichkeiten, diese zu sammeln. Gerade in ländlichen Gegenden gibt es jedoch meist einen deutlich schlechteren Zugang zu und Erreichbarkeit zu konstanten ÖPNV-Angeboten oder Mikromobilitätsoptionen[2].

Die Verkehrswende ist noch lange nicht Sicht. Es gibt derzeit keine übergreifende Verkehrspolitik, deren Ziele auf eine ganzheitlich ökologische, ökonomische und soziale Nachhaltigkeit ausgerichtet sind. Die verschiedenen Verkehrsträger werden isoliert in Masterplänen betrachtet, wie die Schiene im Masterplan Schienenverkehr. Die Verkehrswende ist aber nur integriert und übergreifend gestaltbar. Nur so lassen sich Zielkonflikte mit anderen Politikfeldern vermeiden oder auflösen.

Die Verkehrspolitik in Deutschland ist diesbezüglich widersprüchlich. Investitionen in ein 49-Euro-Ticket für den Schienenpersonennahverkehr stehen Diesel-Subventionen und Dienstwagenprivileg gegenüber. Die Inkonsistenz ist auch zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern erkennbar. So gibt es Kaufprämien und eine Mautbefreiung für bestimmte Lkw, wohingegen Güterbahnen weder die eine noch die andere Vergünstigung erhalten. Auch zwischen den Politikfeldern tun sich solche Widersprüchlichkeiten auf: Einerseits wird der Kohleausstieg mit Datum festgelegt, um den Ausstieg aus den fossilen Energieträgern zu forcieren. Andererseits werden Kompensationsleistungen zum Bau von Autobahnen erbracht, die diesem Nachhaltigkeitsziel entgegenstehen. Ähnliches gilt für die durch den Bund subventionierten Regionalflughäfen.

Aber steht die Verkehrswende wirklich noch komplett am Anfang? Wir, die Allianz pro Schiene e.V., sind davon überzeugt, dass es bei den Verkehrsträgern des Umweltverbunds bereits heute vorbildliche, nachahmenswerte Beispiele gibt, die zeigen, dass Verkehrswende möglich ist und wie sie gelingen kann.

1 Umweltbundesamt: Verkehrswende für alle. So erreichen wir eine sozial gerechtere und umweltverträgliche Mobilität. Dessau-Roßlau 2020, S. 7.

2 Laut Definition des Deutschen Instituts für Urbanistik (difu) ist Mikromobilität die Fortbewegung mit elektrisch motorisierten sowie nicht motorisierten Kleinst- und Leichtfahrzeugen, auch Elektrokleinstfahrzeuge genannt. Siehe: https://difu.de/nachrichten/was-ist-eigentlich-mikromobilitaet

Um solche Erfolgsbeispiele für nachhaltige Mobilität zu identifizieren und sie bundesweit bekannt zu machen, haben wir im Oktober 2020 das Projekt Verkehrswende konkret initiiert, das durch das Umweltbundesamt und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz gefördert wurde. Die Mittelbereitstellung ist auf Beschluss des Deutschen Bundestages erfolgt.

Mit dem Projekt wollten wir Verkehrswende erlebbar machen und haben uns auf Grundlage der fünf Themenfelder des Bundesländerindex Mobilität und Umwelt von Mai bis September 2021 im Rahmen eines Wettbewerbs auf die Suche nach Projekten vor Ort gemacht, die durch ihre erfolgreiche Umsetzung und Übertragbarkeit zeigen, wie die Verkehrswende beschleunigt werden kann.

Im Mittelpunkt dieser Publikation stehen die fünf Gewinner des Wettbewerbs, die am 06. April 2022 mit dem erstmals verliehenen Deutschen Verkehrswendepreis ausgezeichnet worden sind. Sie alle sind Vorbilder für eine kreative Branche, die mit eigenen Ideen und dem Menschen im Mittelpunkt einen wesentlichen Beitrag zur Gestaltung einer nachhaltigen Zukunft leistet.

Förderhinweis:
Dieses Projekt wurde gefördert durch das Umweltbundesamt und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz. Die Mittelbereitstellung erfolgt auf Beschluss des Deutschen Bundestages.

Gefördert durch:

Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit
und Verbraucherschutz

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Umwelt Bundesamt

2. Verkehrswende konkret – wie identifiziert und prämiert man nachahmenswerte Lösungsansätze?

Die Gewinner des Deutschen Verkehrswendepreises sind Leuchttürme für nachhaltige Mobilität.

Nachhaltige Mobilität und Erreichbarkeit sind wiederum zentrale Voraussetzungen für gesellschaftliche Teilhabe, gesellschaftlichen Wohlstand und Lebensqualität. Zu bewerten, wie Personen- und Güterverkehr ökonomisch, ökologisch und sozial miteinander in Einklang gebracht werden und damit zur Verkehrswende beitragen können, ist sehr komplex.

Eine solche Bewertung braucht einen nachvollziehbaren Rahmen. Dieser wurde im Projekt in einem Workshop mit Teilnehmerinnen und Teilnehmern aus den Kernzielgruppen erarbeitet. Diese stammten aus unterschiedlichen Spektren, nämlich Verkehrsunternehmen und -verbünde, Aufgabenträger, sonstige Akteurinnen und Akteure des öffentlichen Verkehrs, Multiplikatorinnen und Multiplikatoren aus Umwelt- und Naturschutzverbänden, Fahrgast- und Verkehrsverbände, Bürgerinitiativen sowie Vertreterinnen und Vertreter der Verkehrs- und Umweltpolitik.

Aus dem Diskurs wurden die folgenden Kriterien abgeleitet, die den Rahmen für die Auswahl nachahmenswerter Erfolgsbeispiele darstellen. Die Kriterien wurden in zwei Bereiche geclustert: in Must-haves und zusätzlich relevante Kriterien. Die Must-have-Kriterien kamen in der primären Auswahl der Beispiele zum Tragen – sie stellen die notwendigen Charakteristika dar, über die ein Projekt verfügen musste, um als nachahmenswert kategorisiert werden zu können. Die zusätzlich relevanten Kriterien stellen einen weiteren Hebel dar, um aus der Erstauswahl der Projekte die Gewinner zu definieren.

2.1. Must-Have-Kriterien

a) Übertragbarkeit auf andere Standorte in Deutschland

Um die Verkehrswende voranzutreiben, werden Konzepte benötigt, die bundesweit von verschiedenen Akteuren und unter variablen Rahmenbedingungen wie unterschiedliche räumliche Strukturen oder vorhandene Verkehrssysteme umgesetzt werden können. Aus diesem Grund war die Übertragbarkeit bei der Projektauswahl ein federführendes Kriterium.

b) Verbesserung bei mindestens einem der fünf Themenfelder aus dem Bundesländerindex

Der vom Nachhaltigkeitsrat der Bundesregierung im Jahr 2013 ausgezeichnete Bundesländerindex Mobilität und Umwelt der Allianz pro Schiene hat erstmals einen Index für nachhaltige Mobilität entwickelt, der die folgenden fünf Gradmesser analysiert: Verkehrssicherheit, Lärmminderung, Flächenverbrauch, Klimaschutz und Luftqualität. Mithilfe dieser fünf Indikatoren wurde seit 2012 regelmäßig erhoben, wie nachhaltig die 16 deutschen Bundesländer Mobilität gestalten. Im Ergebnis konnte der vorliegende Bedarf für nachhaltige Strategien im Verkehr in den fünf Kategorien bundesländerscharf immer wieder neu bewertet werden.

Bei der Auswahl der Projekte wurden Zielkonflikte im Hinblick auf Wirkungen in unterschiedlichen Themenfeldern (z. B. Lärmerzeugung bei Straßenbahnen) stets mit abgewogen.

c) Schienenverkehr steht im Mittelpunkt oder ist integriert

Schienenverkehr gilt als Kernelement zukunftsfähiger Mobilität und damit als Rückgrat der Verkehrswende, denn die Eisenbahnen sind das umweltfreundlichste motorisierte Verkehrsmittel. Das bedeutet: Wenn mehr Verkehr auf die Schiene verlagert wird, sinken Emissionen und Ressourcenverbrauch. Aus diesem Grund wurden Projekte ausgewählt, die den Schienenverkehr in ihrem Konzept in den Mittelpunkt gestellt oder zumindest integriert haben.

d) Zielbild Verkehrswende: Verkehr vermeiden, verlagern und verbessern

Um als nachahmenswertes Beispiel zu gelten, sollte das Projektkonzept diesen drei Grundprinzipien der Verkehrswende folgen.

2.2. Zusätzlich relevante Kriterien

a) Geschwindigkeit der Umsetzung

Mit Hinblick auf den Klimawandel ist die Umsetzungsgeschwindigkeit eines Projekts ein wichtiges Auswahlkriterium. Länger andauernde Projekte, die durch Zwischenlösungen unterstützt wurden (zum Beispiel durch Pop-Up-Fahrradwege oder Elektrobus-Linien) wurden bei der Auswahl zusätzlich positiv bewertet.

b) Langfristige (ökonomische) Tragfähigkeit

Die Vernetzung verschiedener umweltfreundlicher Verkehrsmittel wie zum Beispiel Schienenverkehr und Fahrrad sind eine elementare Stellschraube, um Verkehr zu vermeiden und zu verlagern. Aus diesem Grund wurden Projekte, die auf einem verkehrsträgerübergreifenden Konzept beruhen, in der engeren Auswahl zusätzlich präferiert.

c) Bürgerbeteiligung und Akzeptanz

Veränderungen werden von Menschen positiver wahrgenommen, wenn sie selbst am Veränderungsprozess beteiligt sind und die Möglichkeit besteht, eigene Erfahrungen, Ideen aber auch Sorgen und Ängste einzubringen. Um ein Umdenken der Menschen in ihrem Verkehrsverhalten zu erreichen, sollte das Projekt daher nicht nur dazu beitragen, positive Erlebnisse bei der Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel zu stiften, sondern bereits im Planungsprozess die Menschen mitnehmen.

d) Themen-/Akteurs- und Instrumentenvielfalt

Um die Vielfalt der Möglichkeiten bei der Verkehrsvermeidung und -verlagerung darzustellen, wurden Projekte ausgewählt, die sowohl den Personen- als auch den Güterverkehr umfassen.

e) Regionale Verteilung in Deutschland

Um zu zeigen, dass Verkehrswende überall in Deutschland angekurbelt werden kann, wurden unterschiedliche räumliche Ebenen und Beziehungen in die Auswahl mit einbezogen: lokal, regional, urban, ländlich und Stadt-Umland-Verknüpfungen.

Die genannten Kriterien bilden die Grundlage des Wettbewerbs, der bundesweit eine große Resonanz erfahren hat. Aus über 50 eingegangenen Bewerbungen wurden 15 Projekte aus ganz Deutschland in einer Shortlist für den Deutschen Verkehrswendepreis nominiert. Die fünf von einer unabhängigen Jury zu Vorbildern gekürten Sieger werden im Folgenden vorgestellt.

3. Ausgezeichnet nachhaltig – die Gewinner des Deutschen Verkehrswendepreises

3.1. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW

Urheber: Träger des Zukunftsnetz Mobilität NRW sind der Zweckverbund Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL), der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und der Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS)

Leistung: Das Zukunftsnetz Mobilität NRW berät, unterstützt und vernetzt seine Mitgliedskommunen in Nordrhein-Westfalen bei der Förderung einer nachhaltigen Mobilität durch ein zielgruppen- und standortbezogenes Mobilitätsmanagement.

Gründungsjahr: 2015

Beitrag zur Verkehrswende: Verankerung eines ganzheitlichen Mobilitätsmanagements in der kommunalen Verwaltung durch politische Zielvorgaben, eine Kommunikationsstrategie, abgestimmte Push- und Pull-Maßnahmen sowie ein regionales Miteinander – auch über kommunale Grenzen hinweg

Adaptation: In Baden-Württemberg wurde das Konzept mit dem „Kompetenznetz Klima Mobil“ bereits implementiert, in Bayern hat das Kabinett den Aufbau mit der Gründung des Netzwerks „Mobilität der Zukunft Bayern“ in einem ähnlichen Modell beschlossen, in Niedersachsen gibt es vergleichbare Pläne.

Kontakt: Geschäftsstelle Zukunftsnetz Mobilität NRW
Sitz: Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH
Glockengasse 37–39
50667 Köln
Tel.: (0221) 20 808 741
zukunftsnetz-mobilitaet@vrs.de

Deutscher Verkehrswendepreis

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW: Kommunales Mobilitätsmanagement mit Köpfchen

Die Initiatoren des Zukunftsnetz Mobilität NRW vereint eine gemeinsame Vision für die Kommunen in Nordrhein-Westfalen: die Verbesserung der Lebensqualität durch bessere Luft, weniger Lärm, sichere Wege für Kinder, bezahlbare Mobilität für alle sowie eine verlässliche Anbindung des ländlichen Raums. Verstärkt wird diese Vision durch das Bestreben nach (mehr) Klimaschutz im Verkehrssektor.

Ziel der Verkehrs- und Zweckverbünde Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL), Rhein-Ruhr (VRR) und Rhein-Sieg (VRS) war bei der Gründung des Zukunftsnetzes eine ganzheitliche Verkehrswende auf kommunaler Ebene, die auf ökologischen, ökonomischen und sozialen Nachhaltigkeitsprinzipien beruht. Um die bisher dominierende autozentrierte Verkehrs- und Siedlungsplanung in eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung zu überführen, müssen traditionelle Planungsmuster und -prozesse aufgebrochen werden. Eine solche Transformation kann aber nur dann gelingen, wenn sie politisch gewollt, von der Zivilgesellschaft mitgetragen und von einer handlungsstarken Kommunalverwaltung umgesetzt wird.

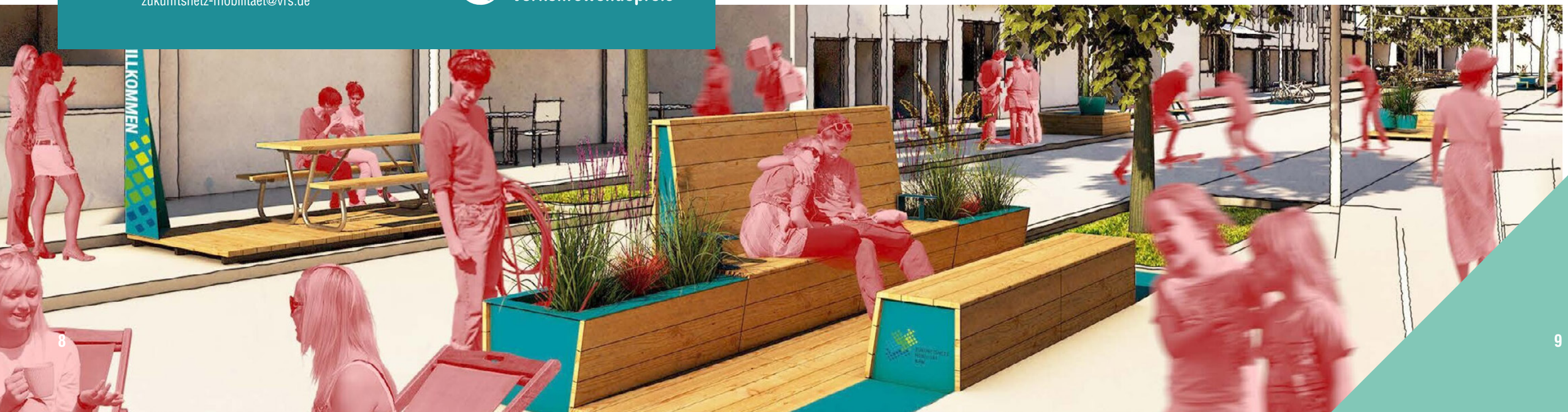
Dafür benötigen Kommunen Unterstützung von außen und regionale Kooperationsmöglichkeiten, die im Ansatz des Zukunftsnetzes für nachhaltiges Mobilitätsmanagement gebündelt sind.

Dabei nutzt das Netzwerk zwei wesentliche Instrumente: Das kommunale Mobilitätsmanagement richtet sich nach innen und organisiert den notwendigen strukturellen und prozessualen Rahmen zwischen Kommunalpolitik, Kommunalverwaltung und Zivilgesellschaft neu. Das zielgruppen- und standortbezogene Mobilitätsmanagement richtet sich nach außen. Es beeinflusst das individuelle Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger mit zielgerichteten Angeboten und nimmt die Menschen im Transformationsprozess mit.

Dass dieses Konzept funktioniert, zeigt nicht nur die hohe Anzahl der Mitgliedschaften: Mehr als 300 Kommunen in Nordrhein-Westfalen beabsichtigen, das kommunale Mobilitätsmanagement vor Ort einzuführen. Mit der Gründung des „Kompetenznetzes Klima Mobil“ wurde das Konzept außerdem in Baden-Württemberg adaptiert. Ähnliche Netzwerke in Bayern und Niedersachsen sind bereits in der Planung.

Durch sein Wirken leistet das Zukunftsnetz erfolgreich einen wichtigen Beitrag, den öffentlichen Personenverkehr als Rückgrat der Verkehrswende zu stärken.

5 JAHRE
ZUKUNFTSNETZ MOBILITÄT NRW



3.2. Der PlusBus

Der PlusBus: Eine Marke, die verbindet

Die Idee des Mitteldeutschen Verkehrsverbunds (MDV), die S-Bahn mit dem PlusBus in die Fläche zu bringen, war eine kleine Revolution im ländlichen Linienverkehr.

Mit der Inbetriebnahme der neuen Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes im Jahr 2013 hat der Verkehrsverbund die Chance ergriffen, auch sein Busliniennetz komplett neu zu erschließen und auszubauen. Das Ziel war dabei, ein attraktives ÖPNV-Angebot zu schaffen, durch das die Menschen in ihrer Region eine Zukunft sehen und in Städten und Ortschaften der Landkreise bleiben, anstatt in Oberzentren abzuwandern.

Mit dem PlusBus-Konzept wurde dafür ein wichtiger Grundstein gelegt. Mit regelmäßigen Fahrzeiten werktags, am Wochenende und in den Ferien verbindet der PlusBus Landkreise mit den Zentren. Er bringt Fahrgäste zu wichtigen Anschlusszügen und Buslinien – und das mit Umstiegszeiten von meist weniger als zehn Minuten mit nur einem einzigen Ticket im jeweiligen Verbund.

Urheber: Mitteldeutscher Verkehrsverbund (MDV)

Leistung: Fast 140 PlusBus-Linien sorgen heute in ganz Deutschland mit direkter Linienführung, kurzen Taktzeiten und einer guten Anbindung an wichtige Verknüpfungspunkte für optimale Verbindungen und Anschlüsse.

Gründungsjahr: 2013

Beitrag zur Verkehrswende: Verkehrsverlagerung vom Auto auf den öffentlichen Verkehr, Integration von Verknüpfungspunkten (i. d. R. Bahnhöfe), Vorbild für andere Verkehrsverbünde

Adaptation: Übernahme des Konzepts in den Bundesländern Brandenburg, Niedersachen, Saarland, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein, Thüringen

Kontakt: Mitteldeutscher Verkehrsverbund
Herr Ron Böhme,
Fachbereichsleiter Verkehrsplanung
ron.boehme@mdv.de

Deutscher Verkehrswendepreis

Entwickelt wurde das Konzept nach den Vorstellungen der Fahrgäste in der MDV-Region, die in einer großen Marktforschungsumfrage ermittelt wurden. Den Wunsch der Fahrgäste nach einem zuverlässigen und leicht verständlichen Angebot hat der PlusBus konkret erfüllt: mit gleichen Linienwegen bei allen Fahrten einer PlusBus-Reise, systematischen Übergängen zum Schienenpersonennahverkehr und wiedererkennbaren Symbolen wie dem PlusBus-Logo.

Seit Einführung der ersten 26 Linien im systematischen Takt im Jahr 2013 hat sich der PlusBus als eine erfolgreiche Marke etabliert, die im Gebiet des MDV einen Fahrgastzuwachs von über 50 Prozent verzeichnen kann. Einzelne Linien konnten ihre Fahrgastzahlen sogar verdoppeln.

Das Erfolgskonzept des PlusBus ist mittlerweile auch über die Grenzen des Mitteldeutschen Vearkehrsverbunds hinaus populär: Fünf weitere Bundesländer haben die Marke in die Bestellung ihrer Verkehre integriert, sodass bundesweit fast 140 Linien dafür sorgen, den Transit zwischen Stadt und Land für alle Altersgruppen, Pendlerinnen und Pendler aber auch Touristen zuverlässig, komfortabel und vor allem klimafreundlich zu gestalten.

3.3. ioki Hamburg

ioki Hamburg: Komfort für die letzte Meile

Die Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein (vhh) und die ioki GmbH haben klare Vorstellungen, wie zukunftsfähige, klimafreundliche Mobilität gestaltet sein sollte: Sie muss vom Fahrgast ausgehend ganzheitlich gedacht werden. Um eine echte Alternative zum privaten Pkw zu sein, muss öffentlicher Nahverkehr darum vor allem die Bedürfnisse seiner Kundinnen und Kunden bedienen. Dafür sollte das Angebot einer über Tarif- und Verbundgrenzen hinweg maßgeschneiderten intermodalen Wegekette im Vordergrund stehen.

Mit der Einführung des öffentlichen On-Demand-Shuttles ioki haben die Unternehmen 2018 dieses Zielbild in Hamburg in die Realität übersetzt. In den Stadtteilen Osdorf und Lurup wurden erstmalig emissions- und barrierefreie Elektroautos eingesetzt, die rund um die Uhr flexibel und nach den Wünschen der Fahrgäste unterwegs sind. Um den Service von

ioki inspiring smart mobility

ioki Hamburg zu nutzen, reicht die Buchung über eine App. Ein Algorithmus im Hintergrund bündelt dort eingehende Einzelanfragen im Hintergrund zu Fahrgemeinschaften, um Strecken und Fahrzeuge optimal zu nutzen.

Die Shuttles fahren unter Linienbuskonzession und sind eng in das Hamburger ÖPNV-Angebot integriert. Darum können Fahrgäste von ihrer Startadresse zu Haltestellen oder von Haltestellen zu einer Zieladresse im Bediengebiet gebracht werden. Dabei werden auch Haltepunkte wie S-Bahn-Stationen oder Bushaltestellen angefahren, die außerhalb des Aktionsradius der Shuttles liegen. Bezahlt werden kann per App oder mit gültigen Karten des Hamburger Verkehrsverbunds (hvv).

Der innovative und digitale Service überbrückt so die erste und letzte Meile zur nächsten Haltestelle oder zu Bahnhöfen in städtischen Randlagen von Hamburg.

Seit seiner Einführung haben über 600.000 Fahrgäste mehr als 2,6 Millionen Kilometer mit den ioki Hamburg Shuttles zurückgelegt. Nach Aussagen von Toralf Müller, Geschäftsführer des vhh, entscheiden sich rund ein Drittel der ioki-Hamburg-Fahrgäste für den On-Demand-Dienst, obwohl ein Privat-Pkw vorhanden ist. Eine von der Technischen Universität Hamburg umgesetzte Begleitforschung ergab außerdem, dass 72 Prozent der Fahrten mit ioki Hamburg-Shuttles zur Überbrückung der ersten und letzten Meile und intermodal von und zu Bus- und Schnellbahnhaltestellen genutzt werden.

Diese Zahlen machen deutlich, dass flexible und bedarfsgerechte On-Demand-Angebote den ÖPNV sinnvoll ergänzen und einen wichtigen Beitrag zur Verkehrswende leisten. Das Projekt ioki hat hier wesentliche Weichen gestellt und lädt zum Nachahmen ein.

Urheber: Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH, ioki GmbH

Leistung: Die On-Demand-Lösung ioki Hamburg ist in das Tarifsystem des Hamburger Verkehrsverbunds integriert und überbrückt die erste und letzte Meile für Fahrgäste des ÖV. Die Shuttles (zumeist emissionsfreie Elektrofahrzeuge) lassen sich unkompliziert per App buchen und bringen die Fahrgäste bedarfsgerecht, für einen Aufpreis von 1,– € pro Fahrt und Person auf den regulären HVV-Tarif, auf flexiblen Routen an ihr Ziel.

Gründungsjahr: 2018

Beitrag zur Verkehrswende: Verkehrsverlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr, gelungener Lösungsansatz für die letzte Meile am Stadtrand

Adaptation: Nach Einführung des On-Demand-Services in den Hamburger Stadtteilen Osdorf und Lurup wurde sein Einsatz auch auf die Stadtteile Billbrook und auf den Kreis Stormarn ausgeweitet.

Weitere Informationen: https://vhhbus.de/ioki-hamburg/
https://ioki.com/project/ioki-hamburg/

Deutscher Verkehrswendepreis

3.4. Das Fahrradparkhaus Eberswalde

Urheber: Stadtverwaltung Eberswalde

Leistung: Das Fahrradparkhaus in Eberswalde bietet eine sichere, wettergeschützte und damit attraktive Abstellmöglichkeit für Fahrräder am Bahnhof. Die Fassade, die Träger und die Dachkonstruktion bestehen aus Holz; die Rampe und Böden aus Beton mit einer Gussasphaltdecke. Auf dem Dach sind eine Dachbegrünung (mit bienenweidefreundlichem Substrat) und eine Photovoltaik-Anlage zur Eigennutzung vorgesehen. Über fünf Eingänge erreichen alle Nutzergruppen die insgesamt 604 zur Verfügung stehenden Stellplätze.

Gründungsjahr: Teileröffnung im November 2021, vollständige Inbetriebnahme 2022

Beitrag zur Verkehrswende: Attraktivierung der Alternativen zum motorisierten Individualverkehr und des Umstiegs vom und zum Schienenpersonen-Nahverkehr, intermodale Verknüpfung mit Zukunft

Adaptation: möglich, aber bislang in dieser Form nicht bekannt

Kontakt: Stadtverwaltung Eberswalde
Herr Sören Bauer,
Baudezernat, Stadtentwicklungsamt, Verkehrsplanung
s.bauer@eberswalde.de

Deutscher Verkehrswendepreis

Das Fahrradparkhaus Eberswalde: Neue Nachhaltigkeit beim Fahrradparken

Bahnhöfe sind nicht nur die Visitenkarte einer Stadt, sondern gleichzeitig auch Drehscheiben nachhaltiger Mobilität. Sie sind elementare Bausteine für die Verkehrswende.

Mit dem Bau seines 2022 vollständig in Betrieb genommenen Fahrradparkhauses direkt am Bahnhof hat die Stadt Eberswalde genau diese Eigenschaften genutzt, um ein klares Zeichen für vernetzte, klimafreundliche Mobilität zu setzen. Das Fahrradparkhaus sei ein „Statement der Stadt Eberswalde für ökologisches Verantwortungsbewusstsein, nachhaltiges Handeln und moderne Mobilität“, so Bürgermeister Götz Hermann in seinem Grußwort zur Eröffnung.[1]

1 Stadt Eberswalde: Aktuell-Artikel „Eberswalde traut sich was.“ – Fahrradparkhaus eingeweiht. vom 07.07.2022.

Stadt Eberswalde

Die Verkehrsentwicklungsplanung fußt in der Stadt Eberswalde, die durch die Nähe zu verschiedenen Naturschutzgebieten auch Waldstadt genannt wird, traditionell auf den Prinzipien Nachhaltigkeit und Integration. Die Förderung des Radverkehrs nimmt dabei einen wichtigen Stellenwert ein. Weil städtische als auch übergeordnete Prognosen einen stetigen Anstieg des Pendelaufkommens im SPNV verzeichneten, war die weitere Stärkung und Qualifizierung der Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof aus Sicht der Stadt ein unbedingtes Muss. Dies entspricht auch den Maßnahmen des verabschiedeten kommunalen Mobilitätsplan 2030+, in dem sich die Stadt das Ziel gesetzt hat, den Anteil des motorisierten Individualverkehrs im Modal Split deutlich zu reduzieren.

Was aber macht das Fahrradparkhaus am Bahnhof so besonders?

Insgesamt 604 sichere und witterungsgeschützte Stellplätze, zu denen auch Sonderstellplätze für Lastenräder und Fahrradboxen mit und ohne Lademöglichkeit zählen, erleichtern allen Nutzergruppen das Umsteigen. Das Nachhaltigkeitsprinzip setzt sich auch im ikonischen Charakter des Gebäudes fort, dessen Bauteile zum größten Teil aus Holz bestehen. Eine Photovoltaikanlage auf dem begrünten Dach sorgt zudem für eine autarke Energieversorgung des Gebäudes. Durch Form und Funktion des Fahrradparkhauses hat die Stadt ein Symbol für nachhaltige Mobilität gesetzt, das jenseits der Stadtgrenzen klare Signale in Richtung Verkehrswende setzt.

Mit dem Bau des Fahrradparkhauses in unmittelbarer Bahnhofsnähe ist es der Stadt gelungen, eine intermodale Verknüpfung der beiden ökologischen Verkehrsmittel Fahrrad und Bahn zu schaffen, die es allen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern ermöglicht, die beiden Verkehrsmittel optimal zu kombinieren und damit eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu schaffen.

3.5. RoadRailLink (r2L)

RoadRailLink (r2L) – Viel bewegen mit System

Manchmal reicht ein einfacher Adapter, um die Verkehrswende zu beflügeln. Im kombinierten Verkehr kann das ein vollverzinkter Ladekorb – der RoadrailLink. Mit ihm wird ein Standard-Taschenwagen zum Lkw-Transportwaggon.

Was heißt das für die Verkehrswende?

Schienengüterzüge sind echte Klimaschützer. Eine volle Güterbahn ersetzt bis zu 52 Lkw, die durch Stop-and-Go in Innenstädten und auf Autobahnen eine große Menge Sprit verbrennen. Sie sind Sparfüchse, wenn es um den Treibhausgasausstoß geht: Pro Tonnenkilometer verursachen Güterbahnen 80 Prozent weniger CO_2 als ein Lkw und erbringen 97 Prozent ihrer Verkehrsleistungen bereits elektrisch.

Auch die Bundesregierung hat erkannt, dass sehr viel mehr Güter auf der Schiene transportiert werden müssen, wenn die Klimaziele erreicht werden sollen. Bis 2030 sollen daher 25 Prozent des Güterverkehrs auf der Schiene stattfinden – davon sind wir mit aktuell 18,7 Prozent noch weit entfernt. Dies auch deshalb, weil rund 95 Prozent der Sattelauflieger nicht kranbar sind. Sie können damit in den Terminals nicht auf oder von dem Zug geladen werden.

Der r2L-Korb ist hier ein entscheidender Hebel für eine schnelle Trendwende. Dank seiner Konstruktion macht er 97 Prozent aller bislang nicht kombifähigen Trailer kranbar: Sie werden in den Korb hineingefahren und mithilfe eines Terminalkrans oder Reach-Stackers in oder aus einem Doppeltaschenwagen gehoben und verladen. Im Gegensatz zu anderen Systemen braucht der Vorgang keine Laderampe oder ähnliches. Dadurch ist überall ein unkompliziertes Umladen möglich. Und ein Güterzug kann plötzlich mehr: Er kann verschiedene Ladungen hin und zurück transportieren, Transporteinheiten können variabel zusammengeführt, Inbound- und Outbound-Verkehre dadurch verknüpft und auf der Schiene transportiert werden.

Schienengüterverkehr ist durch die r2L-Lösung flexibler: Er kann Ladungen bündeln und erreicht eine stabile Auslastung. Das ist nicht nur wirtschaftlich, sondern entlastet die Umwelt um ein Vielfaches.

Mit der Entwicklung des RoadRailLinks haben die Partner VTG AG, Vega International Car Transport & Logistic – Trading GmbH und Kässbohrer Transporttechnik GmbH eine Innovation auf den Weg gebracht, die ökonomische und ökologische Vorteile in idealer Weise verlinkt.

Urheber: VTG AG, Vega International Car Transport & Logistic – Trading GmbH, Kässbohrer Transporttechnik GmbH

Leistung: Unkomplizierte und kostengünstige Transportlösung für nicht kranbare Sattelauflieger, die den Gütertransport auf der umweltfreundlichen Schiene erheblich vereinfacht. Mittels r2L-Verlade-Korb können Trailer, aber auch Lkw – ohne Rampe oder andere Einrichtungen – durch einen Terminalkran oder Reach-Stacker vertikal in oder aus einem Doppeltaschenwagen gehoben werden.

Gründungsjahr: September 2018

Beitrag zur Verkehrswende: Verlagerung und Adaption von Güterverkehr auf die Schiene

Weitere Informationen: https://www.r2l.at/

r2L 2.0

Deutscher Verkehrswendepreis

4. Verkehrswende gestalten geht nur gemeinsam

Klimaschonenden Verkehrsmitteln gehört die Zukunft. Das beweisen die fünf Gewinner des Deutschen Verkehrswendepreises schon jetzt. Sie zeigen Wege, wie Mobilität auf Basis vorhandener Strukturen schneller, besser und nachhaltiger wird und wie Verkehrsvermeidung und -verlagerung einfach funktionieren kann. Sie sind übertragbar auf andere Regionen in Deutschland und Europa und bringen Tempo in die Verkehrswende.

Aus ihren Erfolgsmerkmalen lassen sich Strategien für Bund und Länder ableiten, die die Adaptation dieser Projekte sowie neue Ideen fördern und damit zum bundesweiten Gelingen der Verkehrswende beitragen können.

a) Den Zugang zum Öffentlichen Personennahverkehr vereinfachen und unterstützen

Mobilität ist ein Grundstein in der Daseinsvorsorge. Kurze Wege, ein einfacher Zugang durch digitale Angebote und aufeinander abgestimmte Taktung verschiedener Verkehrsmittel wie Bus und Bahn, aber auch ein einheitliches Ticketsystem sind wichtige Stellschrauben, um dieses Bedürfnis zufriedenstellend zu bedienen.

Die Projekte PlusBus, ioki und das Fahrradparkhaus Eberswalde illustrieren, dass nachhaltige Verkehrsträger zusammengedacht und miteinander verknüpft werden müssen, um ein gutes Fahrgastangebot zu schaffen. Gleichzeitig bedarf es deutschlandweit massiver Angebotsverbesserungen, um eine flächendeckende Versorgung durch den Umweltbund gewährleisten zu können – auch im ländlichen Raum.

Dafür sollte **der Bund**

- die Regionalisierungsmittel deutlich aufstocken, um bestehende ÖPNV-Angebote in den einzelnen Regionen zu erhalten und auszubauen.

- die Verknüpfung der Verkehrsträger stärker fördern, indem er Förderprogramme für den Schienennahverkehr erweitert und Anreize für Städte und Kommunen setzt, um breitere Sharing-Angebote zu ermöglichen und den öffentlichen Nahverkehr zu modernisieren, zu digitalisieren und auszubauen.

- außerdem eine Mobilitätsgarantie einführen, die deutschlandweite Mindeststandards und einen gesetzlichen Anspruch auf Mobilitätsdienstleistungen gewährleistet, an denen sich **die Länder** finanziell beteiligen.

Bund und Länder sollten sich zudem zeitnah auf eine langfristig gesicherte Finanzierung für ein bundesweites Nahverkehrsticket wie das 49-Euro-Ticket einigen.

Um die Verkehrswende in den Städten und Kommunen voranzubringen, sollten **die Länder** außerdem die Gründung und den Fortbestand bundesweiter Vernetzungsstellen nach Vorbild des Zukunftsnetz Mobilität NRW finanziell fördern.

Solche Kompetenz-Hubs sollten bei **Aufgabenträgern oder Verkehrsverbünden** als Besteller des ÖPNV verankert sein. Sie sollten Kommunen neben der Beratung zu kommunalem Mobilitätsmanagement auch Unterstützung beim Bau von Fahrradabstellanlagen und der Integration von Sharing-Angeboten und On-Demand-Services anbieten. Nur so wird auch die erste und letzte Meile nachhaltig.

b) Intelligente Lösungen und ein flächendeckendes Intermodalangebot brauchen politische Verbindlichkeit

Die Verknüpfung von Verkehrsträgern ist auch im Güterverkehr entscheidend für einen nachhaltigen Verkehrsträgermix. Das System RoadRailLink leistet dafür schon heute einen elementaren Beitrag für nicht kranbare Sattelauflieger. Um zukünftig deutlich mehr Güter auf die Schiene zu verlagern, sollte sich **der Bund** auf EU-Ebene für eine verpflichtende Kranbarkeit bei neuen Lkw-Trailern einsetzen.

Auch wird mehr Kapazität im kombinierten Verkehr benötigt, Terminals und Gleisanschlüsse müssen ausgebaut werden. Dazu sollte **der Bund** zum Beispiel im Planungsrecht verankern, dass neue aufkommensstarke Industrie- und Logistikstandorte nur mit Gleisanschluss genehmigt werden dürfen und den Bau von neuen Terminals mit zusätzlichen Fördermitteln unterstützen.

Die fünf Gewinner des Deutschen Verkehrswendepreises haben gezeigt, dass der Umweltverbund bereits viele kreative Lösungen entwickelt hat, die die Verkehrswende beschleunigen und unterstützen. Wenn Bund und Länder jetzt die wesentlichen Weichen stellen, um Ideen wie die gezeigten mit den richtigen Rahmenbedingungen zu unterstützen, kann es bundesweit mit der Verkehrswende vorangehen. Denn: Die Verkehrswende beginnt vor Ort. Gelingen kann sie nur gemeinsam.

Allianz
pro Schiene