

PRESSEINFORMATION

Mobilität 2050: Wege zu einer nachhaltigen Verkehrsgestaltung

Studie Mobiles Baden-Württemberg zeigt unterschiedliche Szenarien und ihre Auswirkungen

Wie kann eine ökologisch, ökonomisch und sozial nachhaltige Mobilität in Baden-Württemberg in Zukunft aussehen und wie kann diese aktiv gestaltet werden, um die Klimaziele zu erreichen? Auf diese Fragen gibt die Studie „Mobiles Baden-Württemberg – Wege der Transformation zu einer Nachhaltigen Mobilität“ Antworten. Die vom Bund für Umwelt- und Naturschutz (BUND), Landesverband Baden-Württemberg e.V., initiierte und von der Baden-Württemberg Stiftung beauftragte Studie liegt nun vor. Sie soll Diskussionsgrundlage sein und zur Gestaltung einer zukunftsfähigen Mobilität beitragen.

Stuttgart, 13. November 2017 – Mit einem Anteil von 32 Prozent ist der Verkehrssektor der größte CO₂-Emittent im Land. Für das Automobilland Baden-Württemberg haben die Themen Mobilität und Mobilitätswirtschaft gleichzeitig höchste Bedeutung. Deshalb ist es notwendig, sich mit der Frage zu befassen, wie die Zukunft der Mobilität in den nächsten Jahrzehnten gestaltet werden kann, um die wirtschaftliche Basis in Baden-Württemberg bei gleichzeitigem Ressourcen- und Klimaschutz zu erhalten. Die Baden-Württemberg Stiftung möchte diese Frage gemeinsam mit dem BUND beantworten. Die im Februar 2015 vom Aufsichtsrat der Baden-Württemberg Stiftung beauftragte Studie „Mobiles Baden-Württemberg – Wege der Transformation zu einer nachhaltigen Mobilität“ liegt nun vor. Bearbeitet wurde sie vom Öko-Institut, dem Fraunhofer-Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation (IAO), dem Institut für sozial-ökologische Forschung (ISOE) und dem IMU-Institut. Mit dieser Studie leistet die Baden-Württemberg Stiftung einen wissenschaftlich fundierten Beitrag zur laufenden gesellschaftlichen Debatte, wie Mobilität in Zukunft nachhaltig und aktiv gestaltet werden kann.

Herausforderungen und Chancen im Blick

Die Mobilitätsstudie besteht aus einer umfangreichen Analyse und gemeinsam mit Stakeholdern erarbeiteten Szenarien, die anhand konkreter Zahlen modelliert und bewertet wurden. Sie spricht Empfehlungen aus, wie der Wandel gestaltet werden kann und sich ökologische Verträglichkeit mit ökonomischen Interessen in Einklang bringen lässt. Im Zentrum steht also die Frage: Wie müssen sich Verkehrsverhalten und Mobilitätswirtschaft bis 2050 ändern, damit Baden-Württemberg eine Pionierregion für nachhaltige Mobilität werden kann? „Der sich vollziehende Strukturwandel stellt uns vor große Herausforderungen, bietet aber auch Chancen. Je zukunftsfähiger und erfolgreicher baden-württembergische Produkte und Dienstleistungen für die künftigen Mobilitätsmärkte entwickelt werden, desto besser kann sich der Wandel vollziehen und desto geringer sind die derzeit diskutierten möglichen negativen Folgen“, erklärt Christoph Dahl, Geschäftsführer der Baden-Württemberg Stiftung.

Studie zeigt mögliche Entwicklungen bis 2030 und 2050 auf

Auf Basis der Ergebnisse aus Stakeholder-Workshops und gemeinsam mit dem wissenschaftlichen Projektbeirat wurden drei Szenarien formuliert, die Entwicklungsmöglichkeiten bis zu den Jahren 2030 und 2050 aufzeigen. Szenarienübergreifendes Ziel ist die Abbremsung des Klimawandels und Verminderung des Anstiegs der Erderwärmung auf die in Paris international vereinbarten und völkerrechtlich bindenden Klimaschutzziele von 1,5 bis deutlich unter 2 Grad und die Orientierung an den von der UN verabschiedeten Nachhaltigkeitszielen für 2030 (Sustainable Development Goals). Auch die Digitalisierung wird das Verkehrsgeschehen tiefgreifend verändern, sodass in allen drei Szenarien angenommen wird, dass sich das autonome Fahren bis 2050 durchgesetzt hat. Die CO₂-Bilanz des Fahrzeugantriebs verbessert sich durch Elektrifizierung und den Einsatz von erneuerbaren Energien stark.

Unterschiedliche Szenarien mit unterschiedlichen Auswirkungen

Szenario 1: Neue Individualmobilität – privat und komfortabel unterwegs

Dieses Szenario ist geprägt durch ein hohes Bedürfnis nach Individualität und Flexibilität. Der Individualverkehr mit Pkw dominiert weiterhin. Das eigene, autonom fahrende Auto ist – unabhängig von Alter, Gesundheit und Führerschein – in ländlichen und städtischen Gebieten für die meisten Menschen verfügbar. Durch die Automatisierung kann das Fahrzeug während der Fahrt für anderweitige Tätigkeiten genutzt werden. Im Carsharing-

Markt sind große Verbundanbieter bestimmend, die eng mit dem öffentlichen Nahverkehr kooperieren. Die Lebensqualität in Städten wird insbesondere durch weniger Emissionen positiv beeinflusst.

Szenario 2: Neue Dienstleistungen – kreative Geschäftsmodelle, geteilte Fahrzeuge

Im Szenario 2 dominiert die Sharing-Kultur, Autos haben als Symbol an Bedeutung verloren. Sie werden für unterschiedliche Zwecke bestellt, genutzt und zur weiteren Nutzung wieder frei gegeben. Neue Mobilitätsangebote erobern den Markt, die Kombination von öffentlichem Verkehr und individuellem Fahren, auch mit dem Rad, setzt sich durch. In Städten findet eine Umnutzung von öffentlichem Raum zu Gunsten von aktiver Mobilität und Aufenthaltsqualität statt. Die intelligente Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsmittel bindet den ländlichen Raum an.

Szenario 3: Neue Mobilitätskultur – kürzere Wege, flexible öffentliche Systeme

Wesentliches Merkmal dieses Szenarios ist die hohe Bedeutung von Nahversorgung und Nahmobilität im Jahr 2050. Mobilität wird durch ein attraktives öffentliches Verkehrssystem mit unterschiedlichsten Fahrzeuggrößen („Ridesharing“) sichergestellt. Ergänzend nehmen Bike- und Carsharing-Angebote zu. Die Verkehrsleistung geht durch die kürzeren Wege bis zum Jahr 2050 deutlich zurück. Der Pkw-Besitz spielt nur noch eine geringe Rolle. Es findet eine breite Flächenumwidmung zugunsten von Aufenthaltsqualität und aktiver Mobilität statt.

Auswertungsergebnisse und Rückschlüsse

Die direkten Treibhausgasemissionen sollen den internationalen und nationalen Vereinbarungen entsprechend über alle Sektoren bis 2030 um 40 Prozent und bis 2050 um 90 Prozent gegenüber 1990 reduziert werden. Dies bedeutet für den Verkehrssektor eine nahezu vollständige Dekarbonisierung, die in allen drei Szenarien durch eine Kombination aus direkter Stromnutzung aus erneuerbaren Energien und strombasierten Kraftstoffen aus erneuerbaren Energien erreicht wird. Eine Minderung der **Treibhausgasemissionen** um 40 Prozent bis zum Jahr 2030 gestaltet sich allerdings in allen drei Szenarien schwierig. Dieses Ziel wird lediglich in Szenario 3 erreicht. Dieses Szenario kommt den Zielen hinsichtlich weiterer Indikatoren einer ökologisch und sozial gerechten Nachhaltigkeit am nächsten.



Die Ergebnisse zeigen, dass der Weg hin zu einer in Baden-Württemberg und global verträglichen Mobilität innerhalb der ökologischen und gesundheitlichen Belastungsgrenzen – also mit deutlichen Verbesserungen bei Treibhausgasemissionen und Luftschadstoffen, beim Verbrauch von Endenergie und nicht-energetischen Ressourcen sowie beim Lärm und der Flächeninanspruchnahme – am ehesten mit einem deutlichen **Rückgang der Pkw-Fahrleistung und des Pkw-Bestandes** gelingen kann.

Alle drei Szenarien gehen in unterschiedlich hohem Maße mit dem Verlust von **Arbeitsplätzen** in der Mobilitätswirtschaft einher, jedoch fällt dieser in den Szenarien 2 und 3 stärker aus. Die Autoren sehen in der Anpassung an die sich verändernden Märkte eine **Chance** für die baden-württembergische Automobilwirtschaft: Baden-Württemberg könne ein Leuchtturm für ökologische Industriepolitik im Mobilitätssektor werden und zeigen, dass ein nachhaltigkeitsorientierter Strukturwandel von Wirtschaft und Industrie langfristig auch ökonomisch sinnvoll und notwendig ist. Die aktive Gestaltung dieses Transformationsprozesses müsse jedoch schnell und umfassend angegangen werden.

Handlungsoptionen und nächste Schritte

Die Studie zeigt insgesamt, dass allein ein Fokussieren auf technische Optionen nicht ausreicht, um die gesetzten Nachhaltigkeitsziele zu erfüllen. Vielmehr ist ein Wandel im **Mobilitätsverhalten** weg vom motorisierten Individualverkehr notwendig. Eine nachhaltige Entwicklung der Mobilität kann nur dann erreicht werden, wenn deren Ziele und Anforderungen von den Bürgerinnen und Bürgern getragen werden. Dazu ist eine stärkere Sensibilisierung für die Problematik und eine Änderung der Einstellungen dem Thema gegenüber nötig. Nachhaltige Mobilität sollte partizipativ und erlebbar gemacht werden sowie anschaulich kommuniziert werden: über Pilotprojekte der neuen Mobilität, in denen die Vorteile der nachhaltigen Mobilität – mehr Lebensqualität durch weniger Lärm und Schadstoffe und mehr Lebensraum statt Parkraum – real erlebbar werden. Gleichzeitig muss nachhaltige Entwicklung im Verkehrssektor insbesondere Kindern und Jugendlichen neu mit attraktiven Themen und Methoden vermittelt werden.

In einem nächsten Schritt sollen die Studienergebnisse und die daraus abgeleiteten politischen Gestaltungsmöglichkeiten im Rahmen einer Fachtagung mit weiteren Experten diskutiert und ergänzt werden. Ein weiterer noch zu beschließender Schritt sieht die

Einbeziehung und Sensibilisierung der Zivilgesellschaft durch Beteiligungsverfahren und Informationsmaßnahmen vor.

Weitere Informationen:

Die Studie sowie die Kurzfassung stehen hier zum Download zu Verfügung:
www.bwstiftung.de/mobiles-bw.

Weitere Informationen zum Hintergrund der Studie, den beteiligten Stakeholdern und dem wissenschaftlichen Beirat finden Sie [hier](#).

Stiftungsprofil:

Die Baden-Württemberg Stiftung setzt sich für ein lebendiges und lebenswertes Baden-Württemberg ein. Sie ebnet den Weg für Spitzenforschung, vielfältige Bildungsmaßnahmen und den verantwortungsbewussten Umgang mit unseren Mitmenschen. Die Baden-Württemberg Stiftung ist eine der großen operativen Stiftungen in Deutschland. Sie ist die einzige, die ausschließlich und überparteilich in die Zukunft Baden-Württembergs investiert – und damit in die Zukunft seiner Bürgerinnen und Bürger.
www.bwstiftung.de

Medienkontakt:

Baden-Württemberg Stiftung gGmbH

Julia Kovar-Mühlhausen

Leiterin Stabsstelle Kommunikation

Kriegsbergstraße 42 • 70174 Stuttgart

Tel +49 (0) 711 248 476-16

Mobil: +49 (0) 151 10828285

kovar@bwstiftung.de

PM 17-26