

ERGEBNISPROTOKOLL

Fortschreibung Klimaschutzkonzept Freiburg 2018

ExpertInnenworkshop „CO₂-freie Mobilität“

Rathaus im Stühlinger, Raum Schauinsland

06.06.2018 16:00 Uhr – 19:00 Uhr

Moderation: Sibylle Braungardt

Protokoll: Jana Zieger

Agenda

1. Begrüßung und Vorstellungsrunde
Herr von Zahn, UWSA
2. Vorstellung des Ablaufs zur Erstellung des KSK 2018
Frau Wirtz, UWSA
3. Einführungsvortrag: Handlungsfeld CO₂-freie Mobilität – was sind die Problemfelder?
Lukas Minnich, Öko-Institut
4. Vortrag: Innovative Maßnahmen für die Bereiche „Pendler“ und „innerstädtischer Wirtschaftsverkehr“
Lukas Minnich, Öko-Institut
5. Parallelgruppen: Erarbeitung und Diskussion von Maßnahmen zu den Themen „Pendler“ und „innerstädtischer Wirtschaftsverkehr“
6. Vorstellung der Ergebnisse aus den Parallelgruppen
Sibylle Braungardt und Lukas Minnich, Öko-Institut
7. Abschluss und Ausblick auf den weiteren Prozess
Herr von Zahn, UWSA

TOP 3 & 4 – Fragen und Anmerkungen der Teilnehmenden:

- Frage nach der Abgrenzung von Pendlerverkehr – Hr. Minnich: Definitionsgemäß nur Wege über die Stadtgrenzen hinaus. Maßnahmen wirken jedoch oft auch auf „innerstädtisches Pendeln“.
- Hr. Bruns vom ADFC: Bei der Verkehrsmittelwahl gibt es zwischen den Bevölkerungsgruppen eine sehr starke Segmentierung; z. B. ÖPNV nutzen hauptsächlich ältere Menschen und Schüler. Es wäre eventuell aufschlussreich, für die Maßnahmenfindung für das Handlungsfeld Mobilität, die Ursachen dafür zu analysieren.
- Bei Maßnahmen zum Radverkehr sollten auch weitere Aspekte neben dem Klimaschutz, wie positive die Wirkung auf Luftreinhaltung, Lärm und Unfallgeschehen, beachtet und hervorgehoben werden.
- Frage nach der Klimabilanz von E-Autos – Hr. Minnich: Aktuell angebotene Elektrofahrzeuge reduzieren bei heutigem Strommix und Herstellungsbedingungen gegenüber einem vergleichbaren Fahrzeug mit Verbrennungsmotor die CO₂-Emissionen über die gesamte Lebensdauer um etwa ein Drittel, wobei es noch deutlich schwankende Angaben gibt. Ab einer Gesamtfahrleistung von ca. 40.000 km schneidet ein E-Auto besser aus als ein Auto mit Verbrennungsmotor. In der Produktion sind Elektrofahrzeuge noch energieintensiver als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Die Stromversorgung für die Batterieladung sollte aus Erneuerbaren Energien kommen.
- Orientierung an Positivbeispiel Kopenhagen wäre hilfreich: Ziel 2025 soll Sektor Mobilität klimaneutral sein; fast 50 % Fahrradanteil
- S-Pedelecs werden gesetzlich momentan etwas „benachteiligt“ behandelt – sie dürfen z. B. keine Fahrradwege benutzen. Beim Thema Elektromobilität sollten diese Fahrzeuge auch beachtet werden, nicht nur E-Autos.
- Notwendigkeit, Verkehr insgesamt zu reduzieren z. B. durch Home-Office → stärkerer Fokus auf geänderte Arbeits- und Lebensmuster legen?
- Thema Jobräder: Teils stehen Tarifverträge (z. B. Metallbranche, öffentlicher Dienst) diesem Anreiz zur Nutzung von Fahrrädern, Pedelecs und E-Bikes entgegen. Hier sollte der rechtliche Rahmen verändert werden.
- Frage nach Definition / Hintergrund des häufig genutzten Wortes „Effizienz“ – Hr. Minnich: Im Rahmen dieser Diskussion ist Effizienz in erster Linie als Energieeffizienz und damit als Hebel zur Reduktion von Treibhausgasemissionen zu verstehen. Für die Unternehmen kann sie jedoch auch zu Kosteneinsparungen führen.
- Ein Erreichen der Klimaziele erfordert sowohl eine Reduzierung im PKW-Gebrauch (und andere motorisierte Fahrzeuge) als auch effizientere Fahrzeuge. Diese Annahme liegt auch den Szenario-Berechnungen des Öko-Instituts zugrunde.
- Das Klimaschutzkonzept sollte die Frage beantworten, wie viel weniger Personenkilometer notwendig wären, um die Klimaziele zu erreichen? – Hr. Minnich: Keine Frage, die sich eindeutig beantworten lässt, da es unterschiedliche Strategien geben kann. Eine sinnvolle Strategie ist in Folie 17 dargestellt: Abnahme des motorisierten Personenverkehrs [Pkm] um ca. ein Drittel. Bis 2050 gegenüber heute.
- Siegel für nachhaltige Mobilität ist vom Stadtrat beschlossen worden, aber nicht umgesetzt. Hr. Schmitt-Nagel vom GuT: Umsetzung scheitert, wie viele andere Dinge, an großen Problemen bei der Besetzung von ausgeschriebenen Stellen am GuT und anderen städtischen Ämtern.

TOP 3 & 4 – Ergebnisse aus der Gruppenarbeit in Parallelgruppen:

Gruppe 1: Pendlerverkehr

In der Gruppe wurden Maßnahmen zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Pendlerverkehr in den folgenden drei Handlungsbereichen diskutiert:

- 1) Radverkehr: Verbesserung der Stellplatzsituation, Radwege und Verkehrsführung
- 2) ÖPNV
- 3) Mobilisierter Individualverkehr

Im Bereich des Radverkehrs wurden folgende konkrete Vorschläge genannt:

- Einrichtung einer (eventuell kostenfreien) Fahrradgarage/Fahrradparkhaus
- Einrichtung einer Faltfahrradstation (z.B. in Bahnhofsnähe)
- Verbesserung der Radwege (Verbreiterung, Radschnellwege, Belag)
- Verbesserte Verkehrsführung für Radfahrer (grüne Welle, Tempo 30)

Im Bereich des ÖPNV wurden folgende konkrete Vorschläge genannt:

- Verbesserung der Anbindung des Industriegebiet Nord, bessere Taktung in den Stoßzeiten (Morgens und Nachmittags)
- Verbesserung der Peripherie-Vernetzung
- Kooperation mit dem Umland zum Einwerben von Fördermitteln
- ÖPNV-Winterticket
- Einrichten einer Seilbahn

Im Bereich des MIV wurden folgende konkrete Vorschläge genannt:

- Bessere Nutzung und von Mitfahrerplattformen (z.B. SAPtogo, Plattform des ADAC). Der Handlungsspielraum liegt hier vor Allem bei den Unternehmen, die Ihre Mitarbeiter zur Nutzung der Plattform motivieren sollten. Herr Hafensteiner (ADAC) stellt die kostenlose Plattform des ADAC vor und verweist auf Frau Sonner als lokale Ansprechpartnerin.
- Nahverkehrsabgabe, die von PKW-Haltern zu entrichten ist und zur Finanzierung des ÖPNV beiträgt.
- Zur Vermeidung von MIV wird eine Umwidmung der durch Carsharing-Angebote rechnerisch frei werdenden Parkflächen sowie eine stärkere Bewirtschaftung der Parkflächen vorgeschlagen



Gruppe 2: Wirtschaftsverkehr:

- Es wurden v. a. die Umsetzung von zwei konkreten Ansätze diskutiert:
- Intelligente Innenstadtlogistik
 - Ansatz: Belieferung der Innenstadt v. a. mit (elektrischen oder konventionellen) Lastenfahrrädern und anderen emissionsfreien und bedarfsgerechten Fahrzeugen. Bei längeren Transportwegen Integration in Lieferkette mittels mehrerer (ca. 2 bis 4) Verteilerhubs am Rand der Innenstadt, z. B. in Parkhäusern oder auf anderen städtischen Flächen in max. ca. 1-2 km Entfernung zum Innenstadtbereich.
 - Bei diesem Thema gibt es einen hohen Handlungsdruck. Denn auch hinsichtlich anderer negativer Wirkungen des motorisierten Verkehrs neben dem Treibhausgasausstoß (Luftschadstoffe, Lärm, Verkehrssicherheit, Stau) sind Verbesserungen dringend nötig.
 - Entsprechend gibt es viele Best-Practice-Beispiele (z. B. Gent: „Little Train“, Dresden, Zürich: Güterverkehr auf Straßenbahngleisen, Málaga: Innenstadtbeflieferung mit elektrischen Kleinfahrzeugen).
 - Auch in Freiburg spielt die Belieferung der Innenstadt, aber auch darüber hinaus (u. a. auch „first mile“ und „last mile“), mit (Lasten-)Fahrrädern schon eine relevante Rolle.
 - Wichtigstes Hemmnis: Mangel an geeigneten Flächen für die benötigten Verteilerhubs. Bisher keine Flächenbereitstellung durch Stadtverwaltung. Zuständigkeit nicht geklärt.
 - Die Wirtschaftsverbände und der Bürgerverein Lokalverein Innenstadt Freiburg i.Br. e.V. beurteilen Maßnahmen grundsätzlich positiv und sehen auch z. B. Flexibilitätsgewinne beim Einsatz von Lastenrädern anstelle von Lkw. Vorbehalte sind aber z. B.:
 - Kleinere Fahrzeuggrößen dürfen nicht dazu führen, dass durch „Sternfahrten“ anstelle optimierter Wegeketten die Wegelängen übermäßig zunehmen
 - Handwerksbetriebe sehen kurzfristige Restriktionen für Verbrennerfahrzeuge sehr skeptisch, da sie Fahrzeuge i. d. R. sehr lange nutzen (kein Leasing)
 - Mangelndes Angebot an geeigneten elektrischen Pkw und Nutzfahrzeugen wird bemängelt.
 - Einbezug und Kooperation großer Einzelhändler (Filialisten) mit großen Warenströmen und überregionaler Organisation der Belieferung wird schwierig.
 - Bepreisung („jeder einzelne Liefervorgang in die Innenstadt kostet“) könnte sinnvolle Bündelung / Kooperation fördern
- Übergreifendes Mobilitätskonzept im Industriegebiet
 - Die Verkehre in Industrie- und Gewerbegebieten wird bisher nicht ausreichend gewürdigt, da der Handlungsdruck hinsichtlich weiterer Umweltwirkungen nicht ebenso akut ist wie in der Innenstadt. Jedoch ist beim Thema Klimaschutz der Ort der Emission nicht relevant; der Handlungsbedarf ist überall hoch.
 - Es handelt sich um völlig andere Unternehmen, Güterarten und -mengen als im Innenstadtbereich und die städtebauliche Situation ist gänzlich anders. Dennoch werden teils ähnliche folgende Ansätze diskutiert:
 - Aufbau von Verteilerhubs, Lieferketten unter Einbezug von Lastenrädern und E-Fahrzeugen
 - Intelligente Bündelung von Verkehren (z. B. Entsorgung) unternehmensübergreifend

- Effiziente Parkparknutzung, Ausschöpfung von Synergien zwischen verschiedenen Fahrzeuggruppen einzelner Unternehmen (Dienstwagen und Poolfahrzeuge); „ganzheitliche“ Betrachtung der Unternehmensmobilität
- Integration in Programme wie Umweltmanagement, ECOfit
- Das Problembewusstsein und der Wissensstand zu konkreten Verbesserungspotenzialen wird als nicht ausreichend wahrgenommen. Als Vorschlag kristallisiert sich daher heraus, ein umfassendes Projekt mit wissenschaftlicher Begleitforschung in einem Industriegebiet, z. B. IG Nord, durchzuführen, das Einsparpotenziale und die Eignung von Konzepten untersucht und in dessen Rahmen innovative Maßnahmen durchgeführt werden.
- Einbettung / Anknüpfung der diskutierten Maßnahmen:
 - Einzelhandelskonzept wird momentan fortgeschrieben
 - Aufgrund der Luftschadstoffproblematik werden momentan verschiedene Konzepte erstellt: U. a. Elektromobilität, City-Logistik
- Weitere Diskussionsthemen: s. Stellwand:

