



Oliver Wolff

Lebenswerte Städte und Gemeinden brauchen eine umweltverträgliche, bezahlbare und sichere Mobilität



Mobilität ist eine wichtige Voraussetzung für das Funktionieren unserer arbeitsteiligen Volkswirtschaft. Sie ermöglicht uns, Arbeitsplätze zu erreichen, Wochenendausflüge in das nahe gelegene Umland zu unternehmen oder auch Fernreisen und Tourismus. Blickt man auf die individuelle Ebene bedeutet Mobilität Selbstbestimmung und persönliche Freiheit. Busse und Bahnen leisten jeden Tag deutschlandweit mit mehr als 29 Mio. Fahrgästen dazu ihren Beitrag. Insbesondere in Städten und Metropolregionen steigen die Fahrgastzahlen überdurchschnittlich. Dieser hohe Stellenwert, den der öffentliche Personenverkehr in der Gesellschaft eingenommen hat, wird auch an der Führerscheinquote deutlich, die in Deutschland in den letzten Jahren bei den unter 26-Jährigen erheblich gesunken ist.¹

Das ist auch ein Zeichen dafür, dass die öffentlichen Nahverkehrsunternehmen erfolgreich arbeiten, was im Übrigen der ganzen Gesellschaft zugute kommt: Rund 236.000 Arbeitsplätze sind allein dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zuzuordnen. In Nordrhein-Westfalen sollen 4.000 neue Mitarbeiter bis zum Jahr 2015 den ÖPNV verstärken. Die Ursachen lassen darüber hinaus einen beginnenden, grundlegenden Wandel in der Mobilitätskultur – insbesondere in Ballungsräumen – erkennen: Der Trend zum urbanen Wohnen wird durch eine hohe Wohnungsnachfrage vor allem in den Innenstadtbereichen deutlich. Dieser Trend geht einher mit höheren Ansprüchen an die Lebensqualität urbanen Wohnens. Hierzu gehört vor allem der Wunsch nach einem innerstädtischen Naherholungswert.

Wandel der Mobilitätskultur

In Deutschland fühlen sich 60% der Bevölkerung durch Straßenverkehrslärm gestört oder belästigt. Mehr als 12 Millionen Menschen sind tagsüber Straßenverkehrslärm mit gesundheitsschädlichen Lärmpegeln von über 65 dB(A) ausgesetzt. Wegen der Zunahme des Straßenverkehrs ist davon auszugehen, dass sich die Belastungssituation in den kommenden Jahren nicht entschärfen wird. Im Zuge dessen wächst die Bereitschaft vieler Menschen, zugunsten attraktiverer Frei- und Grünflächen auf Flächen für den fließenden und ruhenden Autoverkehr zu verzichten. Dies gilt inzwischen auch für Teile des innerstädtischen Einzelhandels.

¹ Laut Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung ging die Quote in dieser Altersgruppe von 90,6% im Jahr 2000 auf 75,5% im Jahr 2008 zurück.

Die Nutzung des eigenen Pkw wird insbesondere in dichtbesiedelten Gebieten zunehmend von der Lust zur Last, da die Parkplatzsuche immer öfter länger dauert als die eigentliche Reisezeit im Stadtgebiet. Hinzu kommen steigende Kosten für Unterhalt und Gebrauch des eigenen Pkw. Nach Berechnungen des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW Berlin) sind etwa die Kraftstoffkosten für Fahrer von Benzin-Pkw gegenüber dem durchschnittlichen Kostenniveau zur Mitte der neunziger Jahre bis 2011 um ein Drittel auf elf Euro je 100 Kilometer gestiegen. Beim Diesel ist im gleichen Zeitraum sogar eine Kostensteigerung von 70% auf etwa 8,70 Euro je 100 Kilometer zu verzeichnen (vgl. DIW-Wochenbericht 24/2012). Auch diese Faktoren stärken die Bereitschaft, in Ballungsräumen und Städten auf das eigene Auto zu verzichten, wenn parallel der öffentliche Personenverkehr mit einer dichten Taktung, einer attraktiven Erreichbarkeit und einem transparenten und fairen Tarifsystem attraktive Angebote schafft.

Mobilitätsmanagement – Anreize zur Attraktivität und Verkehrsverlagerung schaffen

Im Personenverkehr bietet ein attraktives Angebot aus einem Guss einen wesentlichen Anreiz für eine Verkehrsverlagerung hin zu Bussen und Bahnen. Das belegt auch das ÖPNV-Kundenbarometer, das im Auftrag des VDV jährlich die Zufriedenheit der Fahrgäste misst und Kundenwünsche transparent macht: Demnach sind kurze Reisezeiten und Pünktlichkeit wesentliche Gründe, Busse und Bahnen zu nutzen. Ein bequemer Einstieg ist für ältere Fahrgäste genauso wichtig wie für Mütter und Väter mit Kinderwagen. Unkomplizierte Fahrplan- und



Tarifinformationen sowie schnelle Auskünfte im Störfall erwarten nicht nur ortsunkundige Fahrgäste und Gelegenheitskunden. Vor diesem Hintergrund haben die Verkehrsunternehmen in den letzten Jahren große Anstrengungen unternommen, um trotz begrenzter Ressourcen ein attraktives Angebot für ihre Kunden zu gewährleisten. So wurden in Kooperation mit den Kommunen Reisezeiten verkürzt, die Pünktlichkeit gesteigert, Betriebskosten deutlich gesenkt und gleichzeitig zahlreiche neue Kunden zum Umsteigen auf den ÖPNV bewegt. Darüber hinaus fördern Städte und Gemeinden in immer größerem Maße multimodale Verkehrssysteme – öffentliche Fahrradleihsysteme, Park & Ride und CarSharing-Stellplätze an Bahnhöfen sind auf dem Vormarsch. Mobilitätskarten ermöglichen schließlich die Nutzung all dieser Mobilitätsangebote, sie sind Fahrausweis im öffentlichen Nahverkehr und gleichzeitig der Schlüssel zu Fahrradleihsystemen oder Elektrofahrzeugen für die Weiterfahrt.

Es verwundert somit kaum, dass Busse und Bahnen auch ein Tourismusmotor geworden sind. Deutlich über 70% der Fahrgäste nutzen ganz bewusst öffentliche Verkehrsangebote, weil sich mit Bussen und Bahnen Städte besser erkunden und Sehenswürdigkeiten einfacher erreichen lassen. Ohne Stau und Parkplatzsuche kann man so die wertvollste Zeit des Jahres besser genießen. Zu diesem Ergebnis kamen zwei Forsa-Umfragen in den Jahren 2006 und 2012, die im Auftrag des VDV durchgeführt wurden. Über 50% der Befragten gaben ferner an, dass Busse und Bahnen die kostengünstige Alternative zum Auto seien. Bei einer Verschlechterung des Angebots im öffentlichen Verkehr würden über 40% der Befragten sogar weniger Städtereisen unternehmen. Ein gut ausgebautes Angebot mit Bussen und Bahnen ist damit das Zugpferd für den Freizeit- und Fremdenverkehr in deutschen Städten.



Abb. 1: HANNOVERmobil

In gleicher Weise ermöglichen Busse und Bahnen am Wochenende die schnelle Erreichbarkeit von Ausflugszielen im Umland von Städten und Metropolregionen, was für die hier lebenden Menschen einen erheblichen Zuwachs an Lebensquali-

tät darstellt. Am Ziel angekommen, bieten neue kostenlose Smartphone-Apps vielfältige Möglichkeiten, Natur und Kultur zu erkunden. Vielerorts haben sich die örtlichen Verkehrsunternehmen auf Tagesgäste eingestellt. Fahrradanhänger, die Rundtouren durch die Region und Besuche von touristischen Orten, Ausstellungen, Hofläden und Restaurants möglich machen, gehören zu den Mobilitätsangeboten. So sind die Wege von der Stadt in die Natur kurz und ermöglichen in der Freizeit Erholung sowie kulturellen und sportlichen Ausgleich.



Abb. 2: In der Freizeit unterwegs (Quelle: MVV GmbH)

Mobilität für alle

Die Unternehmen des öffentlichen Personenverkehrs sind Mobilitätsdienstleister für alle. Davon ausgehend wird seit Jahren das öffentliche Verkehrsangebot barrierefrei ausgebaut. Seit über 20 Jahren gehören bei neuen Stationen u.a. Aufzüge, Rolltreppen oder taktile Leitsysteme für Sehbehinderte zum Standard. Bei älteren Stationen ist eine Nachrüstung mit Rolltreppen oder Aufzügen nur mit hohen Investitionskosten zu realisieren. Im Busverkehr sind Fahrzeuge mittlerweile weitestgehend barrierefrei zugänglich und auch Straßenbahnen werden nach und nach durch moderne Niederflur-Fahrzeuge ersetzt.

Mobilität für alle bedeutet auch, dass der Zugriff auf Fahrpläne und Reisemöglichkeiten für jeden auf einfache Weise möglich sein muss. Wege und Routen sollten von zu Hause aus planbar und Informationen zu Fahrzeiten und Preisen intuitiv zugänglich sein. Durch die übersichtlichen und einfach zu bedienenden Internetangebote des öffentlichen Personenverkehrs nutzen viele Fahrgäste zwischenzeitlich das Internet, um Fahrpläne, Reisewege, Sonderleistungen und vieles mehr in Erfahrung zu bringen.

So können vor allem Menschen mit eingeschränkter Beweglichkeit von zu Hause oder vom Arbeitsplatz abfragen, welche Haltestellen barrierefrei sind. Auch können sich Internetnutzer über Online-Plattformen vieler Verkehrsunternehmen bzw. -verbände zu Freizeitaktivitäten verabreden. Hier finden sich



auch zahlreiche Ausflugstipps. So entstehen Reiserouten bereits zu Hause. In Bus oder Bahn bleibt schließlich mehr Zeit für Freunde, Familien oder eigene Interessen, sei es zum Lesen, zum Unterhalten oder für den Genuss der Landschaft.

Busse und Bahnen sind dabei gerade in den dicht besiedelten Städten und Metropolregionen die sichere Alternative zum motorisierten Individualverkehr. Das Risiko, in Bussen oder Bahnen tödlich zu verunglücken, ist mehr als 20-mal geringer als mit dem Pkw. Auch der Blick auf Gefahrgutunfälle zeigt, dass der Transport mit der Bahn 40-mal sicherer ist als mit dem Lkw.

Von Tür zu Tür – der Umweltverbund

In der Regel ist kein Verkehrsträger alleine in der Lage, die Mobilitätsbedürfnisse in Stadt und Region und daraus resultierende verkehrliche Herausforderungen zu lösen. Die Bewältigung der anstehenden Aufgaben zur Lösung innerstädtischer Verkehrsprobleme kann nur in einem koordinierten und ganzheitlichen Ansatz erfolgen, um die gesteckten Umwelt- und Klimaziele zu erreichen.

Der sogenannte „Umweltverbund“ bietet die Möglichkeit, verschiedene Verkehrsmittel zu kombinieren: zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Haltestelle, mit dem Bus zum Bahnhof, mit dem Zug in die Stadt und mit der Straßenbahn zum Büro. Der Fußweg gehört für viele Fahrgäste im Sinne einer gesunden und aktiven Lebensweise dazu. Das Zusammenspiel von Verkehrsunternehmen, Car-Sharing-Anbietern, Fahrradverleihsystemen und Taxi-Unternehmen garantiert eine reibungslose und einfache Mobilität von Tür zu Tür.



Abb. 3: Mit dem Leihfahrrad unterwegs

Bei Reiseketten in großstädtischen Ballungsräumen werden zunehmend unterschiedliche Verkehrsmittel flexibel miteinander kombiniert. Eine steigende Bedeutung haben insbesondere Fahrräder auf Strecken zwischen Start- und Zielort wie bspw. für die letzte Meile. Dies macht eine optimale Vernetzung des ÖPNV-Systems mit Elementen komplementärer Mobilität wie z.B. eigenen oder gemieteten Fahrzeugen notwendig.

Komplementäre Mobilität spielt auch eine besondere Rolle bei Mobilitätsbedarfen, denen nicht oder nur unzulänglich mit den Bussen und Bahnen des ÖPNV entsprochen werden kann. Dies gilt beispielsweise bei Großeinkäufen in Supermärkten. Hier werden zweckmäßigerweise Kurzzeit- oder Wochenend-Mietautos benötigt. Solche komplementären Mobilitätsangebote sind keine Konkurrenz zum ÖPNV. Vielmehr stärken umfassende, preiswerte und bequem nutzbare Angebote komplementärer Mobilität die Inanspruchnahme des ÖPNV-Systems, da sie den Verzicht der Stadtbewohner auf den eigenen Pkw als permanente Rückfallebene individueller Mobilität fördern. In vielen Fällen ermöglicht dies auch eine effiziente Umstrukturierung des individuellen Mobilitätsbudgets. Letzteres gilt auch für die Berufspendler aus dem Umland, die zwar den privaten Pkw als Zubringer zu den Haltestellen des Schienenpersonenverkehrs oder den am Stadtrand gelegenen P+R-Parkplatz nutzen, so aber die oft teuren innerstädtischen Stellplätze sowie einen Teil der variablen Pkw-Kosten einsparen.

Mobilitätsangebote in ländlichen Regionen

Eine andere Herausforderung macht sich hingegen in den ländlichen Räumen bemerkbar. Hier wirkt sich der demografische Wandel angesichts der schrumpfenden Bevölkerungszahlen negativ aus. So sanken auch in diesem Jahr im Busverkehr die Fahrgastzahlen. Im ersten Halbjahr 2012 war ein Rückgang um 0,5% im Vergleich zum Vorjahr zu verzeichnen. Vor diesem Hintergrund hat der VDV eine Arbeitsgruppe eingesetzt und untersucht die besonderen Entwicklungen und Rahmenbedingungen des ÖPNV im ländlichen Raum. Experten aus den Mitgliedsunternehmen und dem VDV erarbeiten dort konkrete Lösungsvorschläge für den Betrieb und die Organisation des ÖPNV in demografisch schwierigen Gebieten. Vielerorts wird bereits auf die Herausforderung reagiert. So hat sich etwa die Ergänzung des konventionellen Linienverkehrs mit Anruf-Sammeltaxen, Klein- bzw. Rufbussen als Erfolgsrezept herausgestellt. In der Erprobung sind darüber hinaus auch Kombinationen aus Post-/Logistikdienstleistungen und Mobilitätsangeboten, mit denen vor Ort die Versorgung der Bevölkerung im ländlichen Raum gewährleistet werden soll.

Wertzuwachs durch Nahverkehrsanschluss

Mit dem Wunsch der Menschen nach einem urbanen Lebensstil stehen in den Städten die öffentlichen Verkehrsmittel bei der Stadtentwicklung im Fokus. Der Wert von Immobilien wird wesentlich vom Anschluss eines Gebietes an den öffentlichen Verkehr mitbestimmt. So entsteht bei Investoren ein verstärkter Anreiz, in den Bau von Immobilien zu investieren, die sich in einem gut angeschlossenen Gebiet befinden.



Die Anbindung an den öffentlichen Personenverkehr wird also heute immer wichtiger. Dies gilt vor allem für Geschäftsviertel mit Bürogebäuden, in denen viele Angestellte täglich auf Busse und Bahnen angewiesen sind. Sowohl die Anreise von zu Hause, als auch der schnelle Weg zum Flughafen oder zum Fernbahnhof sind hier ausschlaggebende Faktoren. So kann ein Standort durch Nahverkehrsanschlüsse aufgewertet werden.

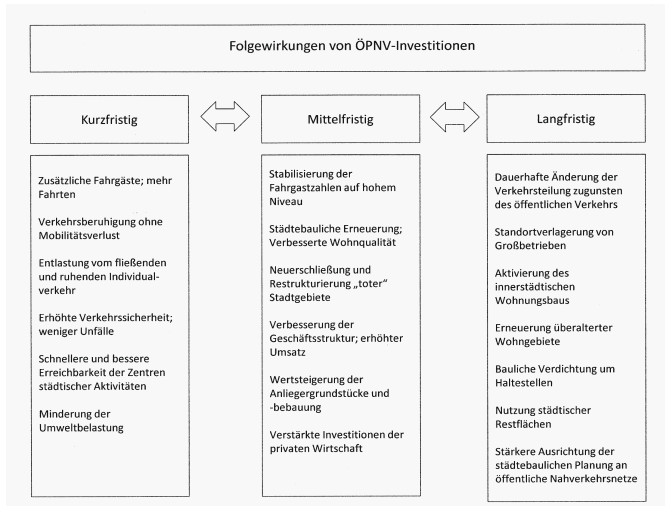


Abb. 4: Folgewirkungen von ÖPNV-Investitionen (Quelle: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Nachhaltiger Nahverkehr, Düsseldorf, 2010, S. 46)

Ein breites Angebot mit Bussen und Bahnen garantiert eine hohe Standortattraktivität, das Handels- und Wirtschaftsunternehmen anlockt. So haben in vielen Fällen Siedlungs- und Verkehrsplanungen mit dem Fokus auf der Stärkung des öffentlichen Verkehrs die Trendwende zu weniger Flächenverbrauch und mehr Lebensqualität geschaffen. Die Verlagerung von Mobilität auf Busse und Bahnen hat in vielen Städten die Einrichtung ausgedehnter Fußgängerzonen und grüner Parkanlagen sowie Verkehrsberuhigungsmaßnahmen erst möglich gemacht.

Alle Neu- und Ausbaumaßnahmen im ÖPNV werden mit dem wesentlichen Ziel der qualitativen und quantitativen Verbesserung des Verkehrsangebotes durchgeführt und gehen oft einher mit städtebaulichen Verbesserungen. Beispielsweise können durch Tunnelstrecken von Stadt-, U- und S-Bahnen städtische Freiräume geschaffen werden, die sich als hochwertige, städtische Aufenthaltsräume oder Grünflächen nutzen lassen. Dafür gibt es inzwischen in vielen Städten, in denen derartige Maßnahmen durchgeführt wurden, eindrucksvolle Beispiele. In Bochum wurde etwa der Bereich um das Rathaus zu einem Boulevard mit hoher Aufenthaltsqualität umgestaltet. In Nürnberg wurde der Bereich der zentralen Innenstadt um die Lorenzkirche nach dem Umbau in fußläufige Einkaufsstraßen umgewandelt.

Stadtentwicklung und Mobilität sind untrennbar miteinander verbunden. Dadurch bieten sich auch große Chancen, die anstehenden Transport- und Verkehrsleistungen möglichst nach-

haltig und umweltschonend abzuwickeln. In den städtischen Zentren konzentrieren sich Wohnen, Arbeiten, Kultur, Bildung und Wirtschaft. Die Klimabilanz von Bewohnern verdichteter Innenstadtbereiche ist bei einem gut ausgebauten öffentlichen Nahverkehrsnetz deutlich günstiger als die der Bewohner aus dem Umland der Städte, denn Letztere nutzen häufiger das eigene Kraftfahrzeug.

So hat z.B. eine vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) beauftragte Studie für die Stadt München ermittelt, dass Innenstadtbewohner bei ihrer Fortbewegung pro Tag und Person 3,7 kg Kohlendioxid erzeugen, Bewohner des Umlandes hingegen 4,7 kg. Innerhalb des Münchner Stadtgebietes werden dabei nur 37% des Verkehrsaufkommens durch den motorisierten Individualverkehr bewältigt, in der Innenstadt legen die Einwohner sogar nur 9% aller Wege mit dem Pkw zurück.

Aktiver Klima- und Umweltschutz

Allein dieses Beispiel zeigt, dass Busse und Bahnen aktive Partner beim Umwelt- und Klimaschutz sind. Sie leisten hier einen nicht zu unterschätzenden Beitrag. Eine Fahrt mit Bus und Bahn in der Stadt verursacht pro Person und Kilometer nur ein Drittel des CO₂, für die ein Pkw der Mittelklasse verantwortlich ist. Jeder, der in der „Rushhour“ vom Pkw auf den ÖPNV umsteigt, verursacht sogar 90% weniger CO₂ als mit dem Auto im Stau.

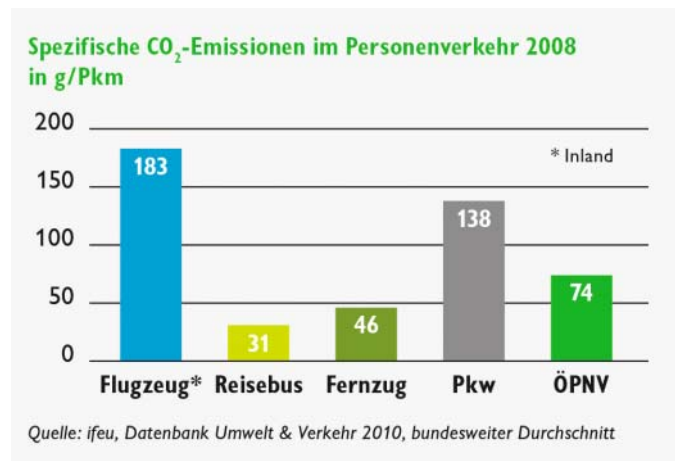


Abb. 5: CO₂-Emissionen im Personenverkehr 2008

Aber nicht nur beim Klimaschutz, sondern auch bei der sparsamen Nutzung der Energie haben Busse & Bahnen eine Vorreiterrolle eingenommen. Das liegt daran, dass die gemeinschaftliche Beförderung vieler Menschen und Güter weniger Energie benötigt als individuelle Fahrten oder Einzeltransporte. Länder und Städte mit attraktiven, gut ausgebauten öffentlichen Verkehrssystemen schonen Umwelt und wertvolle fossile Energiereserven. Jeder Ausbau des öffentlichen Personenverkehrs und des Schienengüterverkehrs verbessert die Bilanz weiter und sichert die natürlichen Lebensgrundlagen.



Über eine ständige Anpassung des Angebotes an eine sich stetig verändernde Nachfrage sorgen Verkehrsunternehmen zudem dafür, dass die Energieressourcen im Verkehr sparsam und wirtschaftlich eingesetzt werden: Sie optimieren z.B. Linienführungen, verändern Fahrzeuggrößen oder etablieren auslastungsabhängige Tarifsysteme zur Steigerung der Auslastung in Schwachverkehrszeiten.

Trotz des intensiven ÖPNV-Ausbaues haben sich die Erträge und der Kostendeckungsgrad der Verkehrsunternehmen kontinuierlich erhöht. Mit aktuell durchschnittlich 77% setzen sie international einen herausragend positiven Benchmark. Das bedeutet: Die Städte und Gemeinden sind sowohl direkt (geringere Zuschüsse an die Verkehrsunternehmen) als auch indirekt (verringerte Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs) finanziell entlastet worden.

Fazit

Zukünftig werden sich Umwelt- und Klimaprobleme sowie städtebauliche Probleme verschärfen, wenn es nicht gelingt, die Mobilität umweltschonender abzuwickeln. Ansonsten drohen die Ziele des Umwelt- und Klimaschutzes und auch städtebauliche Ansprüche verfehlt zu werden. Es kommt also entscheidend darauf an, den öffentlichen Nahverkehr durch leistungs- und attraktivitätssteigernde Maßnahmen in die Lage zu versetzen, weitere Anteile am Gesamtverkehrsaufkommen einer Stadt oder Region zu übernehmen. Das gilt insbesondere für die Zeiten hoher Verkehrsnachfrage. Dabei müssen Umwelt- und Klimaschutzziele als Leitbilder beachtet werden. Gleichzeitig wird durch den ÖPNV die Attraktivitätssteigerung der Innenstädte unterstützt und in vielen Fällen sogar erst ermöglicht. Auf diese Weise fördert der öffentliche Personenverkehr einen Lebensstil, der zur nachhaltigen Nutzung der Ressourcen beiträgt und Verantwortung für die nachfolgenden Generationen übernimmt.

Oliver Wolff

Hauptgeschäftsführer Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Köln/Berlin

Experimenteller Wohnungs- und Städtebau (ExWoSt)

Städtebauliche Nachverdichtung im Klimawandel

Praxisbeispiele gesucht!

Im Rahmen des aktuellen ExWoSt-Forschungsprojekts „Städtebauliche Nachverdichtung im Klimawandel“ untersucht das Büro Post/Welters aus Dortmund im Auftrag des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung anhand realisierter Projekte, wie sich städtebauliche Nachverdichtung in Zeiten des Klimawandels auf das bestehende Stadtklima auswirkt.

Ziel ist es, anhand von Praxisbeispielen die Relevanz der städtebaulichen Nachverdichtung für das Stadtklima für unterschiedliche Stadtquartierstypen zu untersuchen. Hieraus sollen im weiteren Verlauf Handlungsempfehlungen für die kommunale Stadtplanung und die Städtebaupraxis abgeleitet und den jeweiligen Akteuren für die zukünftige Entscheidungsfindung bereitgestellt werden.

Für eine aussagekräftige Ergebnisdokumentation ist daher eine große Bandbreite an Praxisbeispielen nötig. Diese können sich von kleinteiligen Geschossaufstockung und Anbauten über die Verdichtung von Nutzungsstrukturen durch veränderte Grundrissgestaltung bis hin zur Schließung von Baulücken oder der Bebauung kleinteiliger Brachflächen erstrecken.

Architekten, Kommunen, Verbände sowie Vereine der Bau- und Wohnungswirtschaft, Ingenieure, Handwerker und Bauherren, die bereits bei Projekten der städtebaulichen Nachverdichtung beteiligt waren bzw. hierfür Praxisbeispiele kennen, werden gebeten, diese in Form eines kurzen Hinweises (Name, Ort, Ansprechpartner) formlos schriftlich oder per E-Mail bis zum 21. Dezember 2012 an das Büro Post/Welters, Arndtstraße 37, 44135 Dortmund, info@post-welters.de zu Händen von Herrn Wahler weiterzuleiten.

Für Fragen und weitere Auskunft über das Forschungsprojekt steht Ihnen Herr Wahler (Tel.: 0231/47 73 48 87) gerne zur Verfügung.

