

Chancen des Umweltverbundes in nachfrageschwachen städtischen Räumen

Gerd-Axel Ahrens
Frank Ließke
Rico Wittwer

1 Einführung

Die wirtschaftliche Aufrechterhaltung eines attraktiven Nahverkehrsangebots bei nachlassender Nachfrage wird zu einer zunehmend schwierigen bis unlösbaren Herausforderung für Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen in ländlichen, aber auch in bestimmten städtischen Räumen mit hoher Motorisierung und geringer Siedlungsdichte. Können hier verbesserte Angebote für Fußgänger und Radfahrer, Car Sharing und die Organisation von Mitnahmeformen oder Mobilitäts-Nachbarschaftshilfe kompensatorisch wirken? Welche Chancen bestehen hier für die Bevölkerung, die Mobilität im Sinne öffentlicher Daseinsvorsorge zu sichern, und für die Unternehmen auskömmliche Nachfrage- und Betriebsstrukturen zu entwickeln? Ist es aus raum-, umwelt- und verkehrsplanerischer Sicht überhaupt geboten, nicht integrierte Standorte besser erreichbar zu machen? Wäre es nicht sogar kontraproduktiv, weiteren Ansiedlungen an ungünstiger Stelle und damit erhöhtem Verkehrsaufwand Vorschub zu leisten?

Dies sind nur einige Fragen, die das gestellte Thema unmittelbar suggeriert. Wie kommt es zu nachfrageschwachen Räumen, wie sind sie definiert? Sind die Menschen, die an den Stadtrand oder ins Umland ziehen, wo es keine Infrastruktur, kaum ÖPNV und deshalb weite Wege gibt, sich dieser Tatsache nicht bewusst? Nehmen sie wegen anderer Vorteile, vor allem wegen der Nähe zur ungestörten Landschaft, wegen günstiger Immobilienpreise und Mieten diese Nachteile nicht billigend in Kauf und stellen gar keine Forderungen nach einem verbesserten ÖPNV-Angebot?

Wo Gemeinden Bauland und Nutzungen im Rahmen ihrer Bauleitplanung ausweisen, müssen sie für eine adäquate Erschließung mit allen Verkehrsmitteln sorgen. Streng genommen sind sie Verursacher und damit der Bedarfsträger und eigentliche Besteller für die entsprechenden ÖPNV-Leistungen beim Aufgabenträger. Für diesen wiederum wäre eine automatische Folgepflicht zumin-

dest dann kritisch zu beurteilen, wenn er kaum Einfluss auf die verkehrserzeugenden Entscheidungen hatte, also auf die Ausweisung der Baugebiete.

Wie aber ist mit Räumen umzugehen, in denen es vor Jahren noch eine starke ÖPNV-Nachfrage gab, diese aber inzwischen durch eine rasante Motorisierung, durch Schrumpfungsprozesse und den demographischen Wandel weggebrochen ist? Gilt hier neben der Daseinsfürsorge auch der Grundsatz der Besitzstandswahrung für die Betroffenen?

Der vorliegende Beitrag beleuchtet diese Fragen aus unterschiedlichen Blickwinkeln. Im zweiten Kapitel sollen zunächst anhand ausgewählter Auswertungen der Erhebung „Mobilität in Städten – SrV 2008“¹ einige Mobilitätskennwerte in Kernstädten und Randlagen verglichen werden, um sodann qualitativ auf die Chancen für den Umweltverbund einzugehen.

„Mobilität in Städten – SrV“ ist eine Haushaltsbefragung zum Verkehrsverhalten in ausgewählten Städten und Regionen der Bundesrepublik Deutschland. Sie liefert der kommunalen und regionalen Verkehrsplanung und -politik wichtige Grunddaten zum Verkehrsverhalten der Bevölkerung als Zeitreihe. Seit 1972 läuft sie alle fünf Jahre (in der Nachwendezeit auch verdichtet) in Städten der früheren DDR, seit 1998 zunehmend auch in westdeutschen Städten. Nach dem Erhebungsdurchgang 2003 wurden 2008 parallel zu und abgestimmt mit der Erhebung „Mobilität in Deutschland“ (MiD 2008)² in 76 Städten und Gemeinden mehr als 115 000 Interviews durchgeführt.

Die zeitgleiche Beteiligung mehrerer Partner am SrV sowie die inhaltliche und methodische Einheitlichkeit der Standarderhebung ermöglichen neben der Bestimmung stadtspezifischer Kennwerte auch Städtevergleiche. Die verfügbare Gesamtstichprobe aller teilnehmenden Partner erlaubt darüber hinaus eine vertiefte Analyse des Verkehrsverhaltens, z. B. für bestimmte Personengruppen. Ferner bringt die abgestimmte Erhebung organisatorische und wirtschaftliche Vorteile für die einzelnen Partner.

Prof. Dr.-Ing. Gerd-Axel Ahrens
Dr.-Ing. Frank Ließke
Dr.-Ing. Rico Wittwer
TU Dresden
Institut für Verkehrsplanung
und Straßenverkehr
Lehrstuhl Verkehrs- und
Infrastrukturplanung
01062 Dresden
E-Mail: gerd-axel.ahrens@
tu-dresden.de
frank.liesske@tu-dresden.de
rico.wittwer@tu-dresden.de

2 Mobilitätskennwerte in Kernstädten und nachfrageschwächeren städtischen Räumen – Modal Split

Vergleicht man die Veränderungsraten bei der Verkehrsmittelnutzung im Jahr 2008 gegenüber 2003 beim SrV (Abb. 1) bzw. 2002 bei MiD, so hat bei beiden Großerhebungen der Umweltverbund gesiegt. Der Anteil der Wege mit dem Auto nahm in den ostdeutschen SrV-Pegelstädten, wo die SrV-Haushaltsbefragungen seit 1972 durchgeführt werden, erstmals deutlich ab, und zwar gegenüber 2003 um 5%. Dagegen stieg der Radverkehr um 9%, wobei diese Tendenz bei MiD sogar noch stärker ausgeprägt ist: Hier war das Fahrrad erster Sieger mit einem Zuwachs von 17% gegenüber 2002. Innerhalb der SrV-Zeitreihe hat der Radverkehr dennoch an Wachstumsgeschwindigkeit verloren, während der ÖPNV hier um 15% stieg und damit eine kräftige Zunahme ge-

genüber dem Zeitraum 1998–2003 verzeichnen konnte. Die großen Verluste der letzten Jahre bei den Fußwegen schmolzen auf nur noch 4% – es wehen offensichtlich günstige Winde für den Umweltverbund. Dessen Anteile, vor allem bezogen auf die Verkehrsleistungen, waren in Ostdeutschland nach der Wende durch die sprunghafte Motorisierung zunächst eingebrochen. Wie noch erläutert wird, weist eine Reihe von Indikatoren darauf hin, dass die emotionale Bindung zum Auto vor allem auch bei jungen Menschen nachlässt.

Die Anteile am motorisierten Individualverkehr (MIV) stagnierten zwar bereits seit Ende der 1990er Jahre, gleichwohl nahmen aber die personenbezogenen Verkehrsleistungen mit Autos bis 2003 kontinuierlich kräftig zu (Abb. 2) – bedingt durch siedlungsstrukturelle Veränderungen und die zunehmende Motorisierung. Dieser Trend wurde nun erstmals in ostdeutschen Pegelstädten deutlich gebrochen: Nach den aktuellen Ergebnissen der SrV-Erhebung 2008 ging die Kfz-Verkehrsleistung der Wohnbevölkerung in den Städten zurück.

Abbildung 1
Veränderungen der Verkehrsmittelwahl in ostdeutschen Städten des SrV-Städtepegels

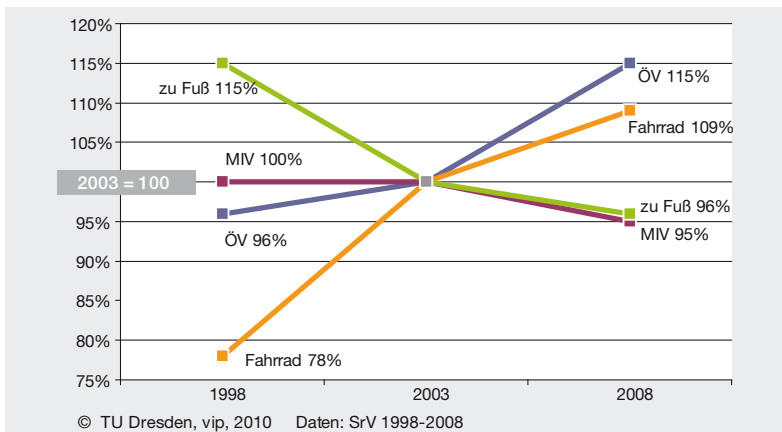
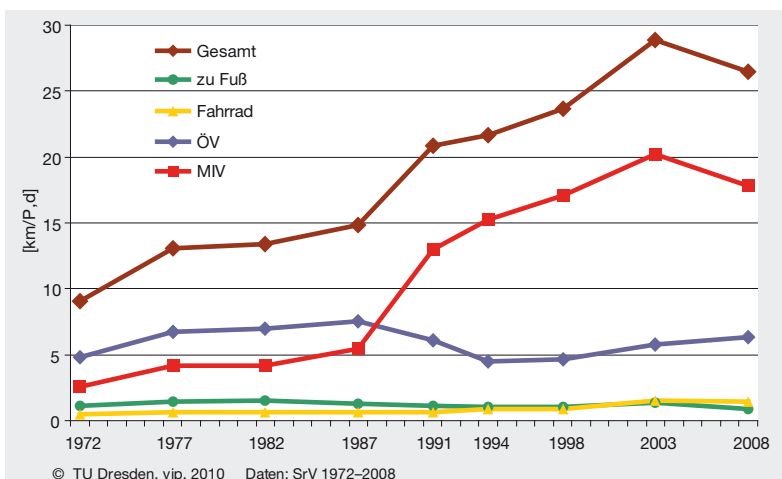


Abbildung 2
Entwicklung der spezifischen Verkehrsleistungen in ostdeutschen Städten



Die MiD-Erhebung 2008 zeigt diesen Befund so nicht, da sie auch die Wohnbevölkerung außerhalb von Städten mit erfasst, wo die ÖPNV-Angebotsqualität deutlich schlechter ist als in Städten. Die SrV-Erhebungen repräsentieren nur das Verkehrsverhalten der Wohnbevölkerung in den Städten. U. a. sind Einpendler aus dem Umland darin nicht enthalten.

Die Ursachen für diesen Trendwechsel sind nicht vordergründig an den Benzinpreisentwicklungen im Jahr 2008 festzumachen, wie Abbildung 3 anhand der Modal-Split-Werte nach Erhebungsmonaten verdeutlicht. Im Jahresverlauf gingen die MIV-Anteile nicht mit den hohen Benzinpreisen ab Sommer zurück.

Wie noch gezeigt wird, sind die demographischen Verschiebungen von Bevölkerungsgruppen mit unterschiedlichen Verhaltensweisen von großer Bedeutung (vgl. Abb. 9). Sehr stark wächst die Gruppe der Rentner mit Pkw. Insbesondere bei den jungen Verkehrsteilnehmern über 18 Jahre konnte festgestellt werden, dass z. B. der Führerscheinwerb gleich mit 17 oder 18 nicht mehr ganz so intensiv wie in früheren Jahren erfolgte. Trotz leicht zunehmender Motorisierung ist auch der Anteil von

Haushalten ohne Pkw in den großen Städten gestiegen. Dies sind erste Anzeichen eines Wertewandels im Umgang mit dem Automobil, auf den unter dem Stichwort „Multimodalität“ noch zurückgekommen wird. Sicherlich spielt dabei aber auch die schlechter werdende wirtschaftliche Situation großer Bevölkerungsgruppen eine Rolle.

Verkehrswissenschaftler kennen viele der Gründe, warum der Modal Split in unseren Städten unterschiedlich ausfällt. Abbildung 4 enthält dazu ausgewählte Vergleichszahlen:

Je größer die Stadt, umso besser ist in der Regel das ÖPNV-Angebot und umso größer sind die Parkplatzsorgen. Hier hat der MIV die geringsten Anteile und der Umweltverbund wird in Städten mit über 500 000 Einwohnern für 60%, in Berlin sogar für fast 70% der täglichen Wege genutzt. Bei Städten unter 200 000 Einwohnern beginnen die Zahlen stärker zu schwanken und der Umweltverbund fällt ab auf 50 bis 40%. Allerdings zeigen kleinere Städte wie Jena, Potsdam, Erfurt, Kiel und Halle, dass auch hier das umweltfreundlichere Niveau von Metropolen erreicht werden kann.

Während die MIV-Anteile relativ stabil zwischen den Städten ausgeprägt sind, variieren die Anteile der Verkehrsmittel des Umweltverbundes sehr stark. Die größten Unterschiede bestehen beim ÖPNV und Radverkehr. Hier spielen örtliche Gegebenheiten (z. B. Topographie), Traditionen und die Schwerpunkte der Verkehrspolitik eine große Rolle. Allerdings zeigen Städte wie Dessau-Rosslau und Coswig/Radebeul mit hohen Radverkehrsanteilen, dass dies allein nicht reicht, um den Autoverkehr in verträglichere Grenzen zu lenken. Es kommt vielmehr auf die integrierte Förderung aller Verkehrsmittel des Umweltverbundes an sowie auf sinnvolle ortsspezifische flankierende Maßnahmen zur Begrenzung unnötiger MIV-Fahrten (z. B. kurze Wege unter 3 km). Nur so können die schwache Nachfrage im Umweltverbund ggf. gestärkt und damit die Straßen wirkungsvoll für den notwendigen Verkehr, v. a. den Wirtschaftsverkehr, entlastet werden.

Durch ein schlechter werdendes ÖPNV-Angebot, weitere Wege, aber auch durch Faktoren wie zu geringe Bevölkerungsdichte und vor allem hohe Motorisierung wächst die

Abbildung 3
Verkehrsmittelwahl nach Erhebungsmonaten 2008 (SrV-Städtepegel)

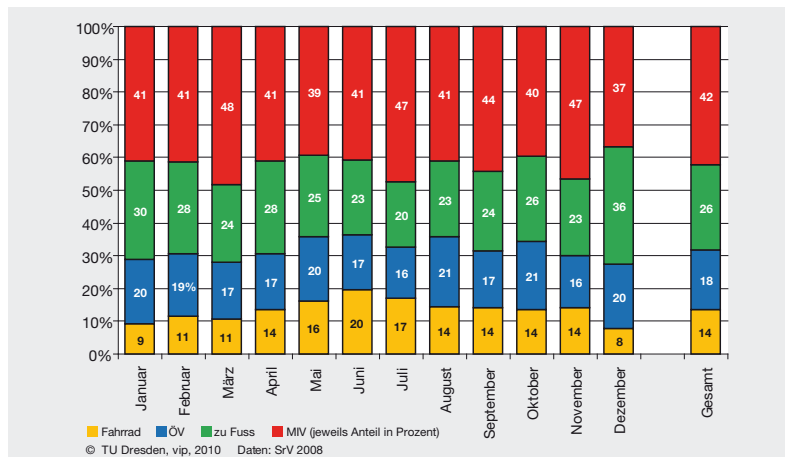


Abbildung 4
Verkehrsmittelwahl 2008 im Städtevergleich

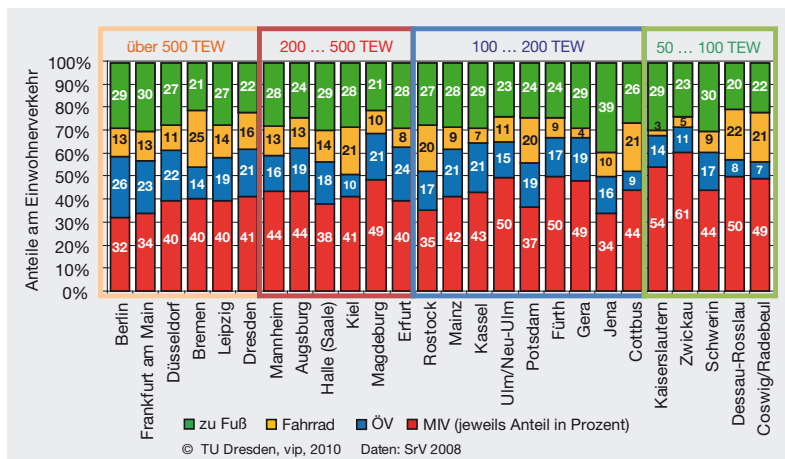
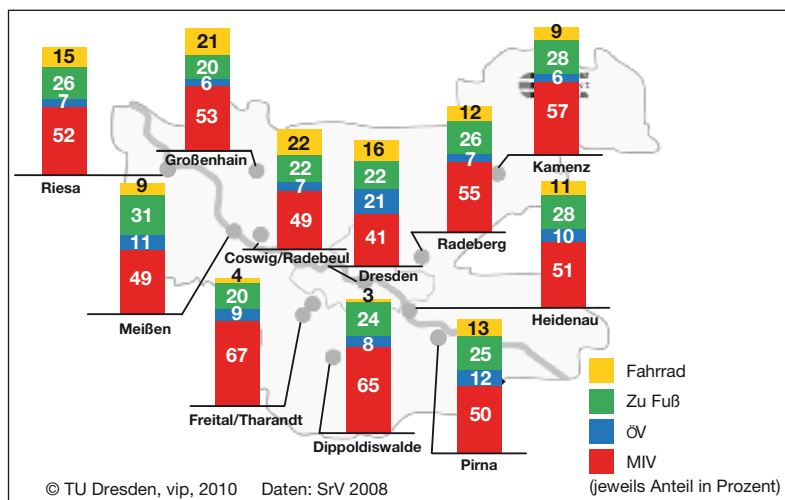


Abbildung 5
Verkehrsmittelwahl 2008 in der Kernstadt Dresden und im Umland



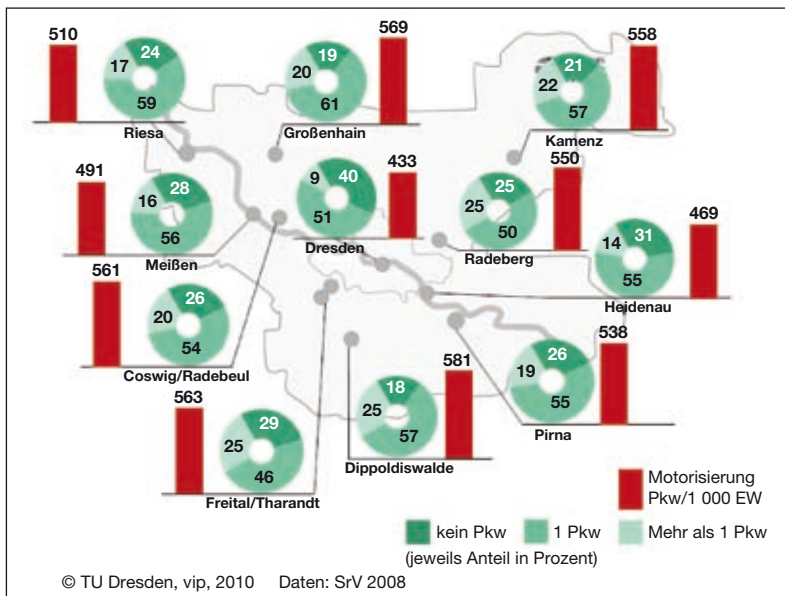
Nachfrage für den Autoverkehr mit steigendem Abstand von der Innenstadt und dem Oberzentrum. Abbildung 5 veranschaulicht diese Relationen am Beispiel Dresdens: Der MIV-Anteil ist im Umland im Mittel um mindestens 10% höher. Nur in Städten wie Pirna, Meißen und Radebeul mit gutem S-Bahn-Anschluss bleiben die 50% knapp unterschritten.

In der Kernstadt weicht die Motorisierung mit 433 Pkw/1 000 Ew. bzw. 40% unmotorisierten Haushalten deutlich von den Werten des Umlands ab (Abb. 6). Hier streuen die

Motorisierungsgrade zwischen 469 in Heidenau und 581 in Dippoldiswalde. Haushalte ohne Pkw gibt es im Umland zwischen 19% (Großenhain) und 31% (Heidenau) deutlich weniger als in Dresden mit 40%. Erhoben wurden dabei die den Haushalten zur Verfügung stehenden privat nutzbaren Fahrzeuge.

Ähnliche Relationen ergaben sich im Umland von Berlin, wobei hier das Gefälle zur Kernstadt mit einer Motorisierung von nur 357 Pkw/1 000 Ew. und 45% Haushalten ohne Pkw noch größer ist. Abbildung 7 veranschaulicht u. a., dass bereits innerhalb der Bezirke von Berlin beim Anteil nicht motorisierter Haushalte erhebliche Unterschiede auftreten.

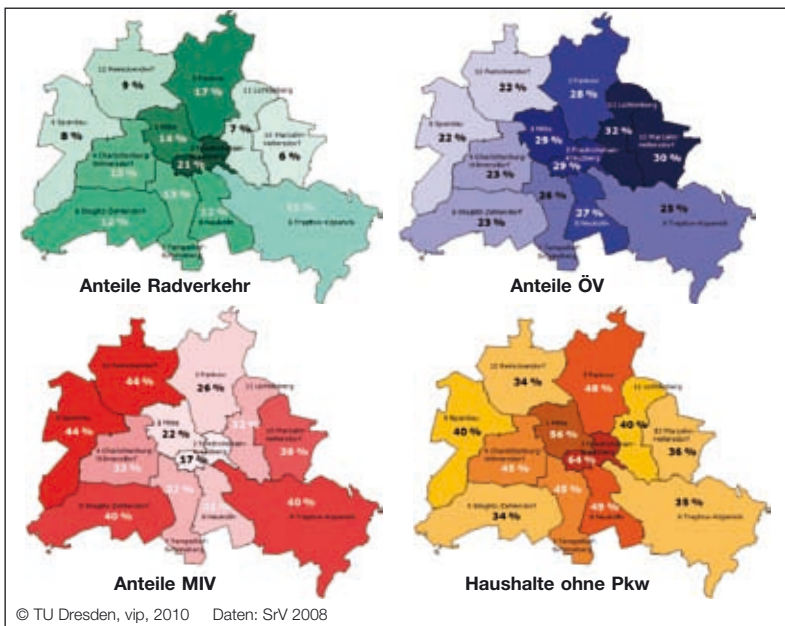
Abbildung 6
Pkw-Ausstattung der Haushalte in Dresden und Umland



Die Zahlen zeigen, dass in den Kernstädten mit hoher Dichte und gutem ÖPNV-Angebot dessen Nutzung die höchsten Werte erreicht. Die Pkw-Abhängigkeit und -Verfügbarkeit ist hier deutlich geringer als in Randzonen oder im Umland.

Sogar innerhalb der dichten städtischen Lagen variiert die Motorisierung kleinräumlich nicht nur mit dem Einkommen der Bewohner und den Immobilienpreisen sehr guter Lagen. An gut ausgebauten ÖPNV-Strecken wie U- und S-Bahnen sowie Straßenbahnen liegt trotz höherer Grundstückswerte die Motorisierung deutlich niedriger, wie Untersuchungen u. a. von Ferlic und Albrecht gezeigt haben.³

Abbildung 7
Modal Split-Werte und Anteil der Haushalte ohne Pkw in den Stadtbezirken Berlins



Die Chancen für den Radverkehr hängen maßgeblich von der vorhandenen Infrastruktur, der Sicherheit für Radfahrer, aber auch den topografischen Verhältnissen, den ortsspezifischen Verteilungen der Wegelängen und traditionellen Einflüssen (Fahrradkultur) ab. In den Randbereichen steigt die Nachfrage nach Bike+Ride-Anlagen und übertrifft bereits den Stellenwert der P+R-Nutzung.⁴

Der demographische Wandel – bzw. die mengenmäßige Veränderung der unterschiedlichen verkehrssoziologischen Gruppen (vgl. Abb. 9) in den nächsten Jahren – determiniert ebenfalls die Anzahl von Wegen und deren Realisierung nach Verkehrsmitteln. Aufschlussreich ist die mittlere Wegezähl nach Alter und Geschlecht der Population (Abb. 8). Im Mittel liegen die Werte seit Jahren relativ konstant zwischen 3 bis 3,5 Wegen pro Person und Tag. Dabei ist auch die Zeit für Ortsveränderungen mit 70

bis 80 Minuten pro Tag relativ konstant geblieben. Nicht die Mobilität, also die Wege, Tätigkeiten oder Teilnahme an Aktivitäten sind in den letzten Jahren gestiegen, sondern die dafür zurückgelegten Kilometer. Diese Verkehrs- bzw. Aufwandssteigerung hat primär der Kfz-Verkehr übernommen und veranlasst.

Für die Abschätzung der Nachfrageentwicklung sind insbesondere die Bevölkerungsentwicklungen in den Gruppen mit Abweichungen vom Mittelwert von Interesse. Besonders mobil sind Frauen zwischen 20 und 50 Jahren. Vermutlich fällt vornehmlich in Haushalten mit Kindern ein geschlechtsspezifisch erhöhter Wegeaufwand für Bring- und Abholdienste an (Taxi-Mama), der allerdings kaum mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes realisiert wird. Aufgrund des Geburtenrückgangs seit 1990 wird die Gruppe der 20 bis 50-Jährigen sich künftig zunehmend rückläufig entwickeln. Zumindest ist dies in Regionen ohne starke Migration und im Besonderen in schrumpfenden Regionen zu erwarten. Abbildung 8 zeigt ferner, dass bei der immer größeren Gruppe der Senioren die Männer leicht mobiler sind als die Frauen und ab dem Alter von 70 Jahren die Wegehäufigkeit stark sinkt.

Abbildung 9 ist zu entnehmen, wie sich seit 1991 in den SrV-Pegelstädten die Anteile der wichtigsten verkehrssoziologischen Gruppen mit und ohne Pkw entwickelt haben. Auffällig ist der Rückgang der unter 18-Jährigen um fast 50% und der Anstieg der Senioren mit Pkw. Die Senioren ohne Pkw bleiben in stabiler Größenordnung. Damit kann der Verlust an jungen ÖPNV-Fahrgästen kaum durch ältere Kunden kompensiert werden, da diese zunehmend ihr Auto benutzen, so lange es die Gesundheit erlaubt. Soweit die Senioren in Einzugsbereichen attraktiver ÖPNV-Angebote wohnen, sind sie wahlfrei und könnten den Anteil multimodaler Verkehrsteilnehmer vergrößern. Dagegen spricht allerdings der Kohorteneffekt: Als streng habitualisierte Autonutzer werden sie zum Großteil ihr bisheriges Verhalten nicht mehr ändern. In Abbildung 9 sind nicht erwerbstätige Personen von 18 bis 64 Jahren nicht enthalten. Sie machen etwa ein Viertel der Bevölkerung aus und verfügen zu etwas mehr als der Hälfte über einen Pkw.

Die Entwicklung der Verkehrsmittelnutzung bei den verkehrssoziologischen Personen-

Abbildung 8
Mittlere Wegezahl nach Alter und Geschlecht

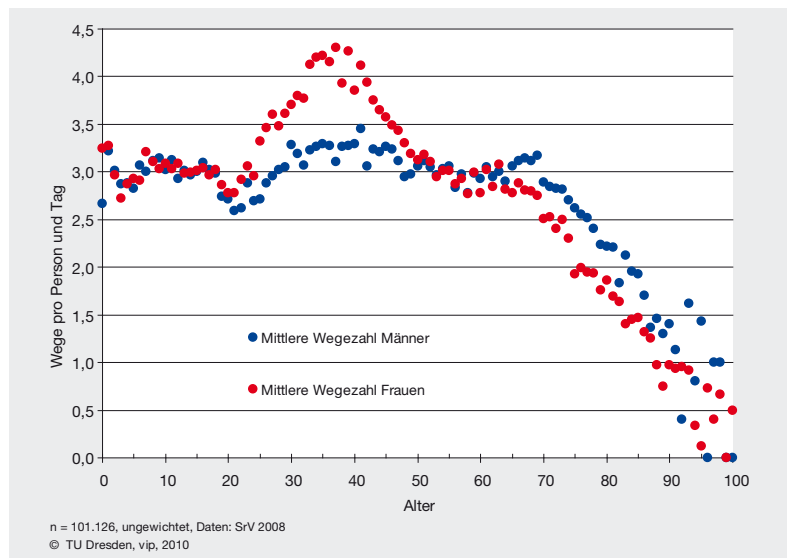
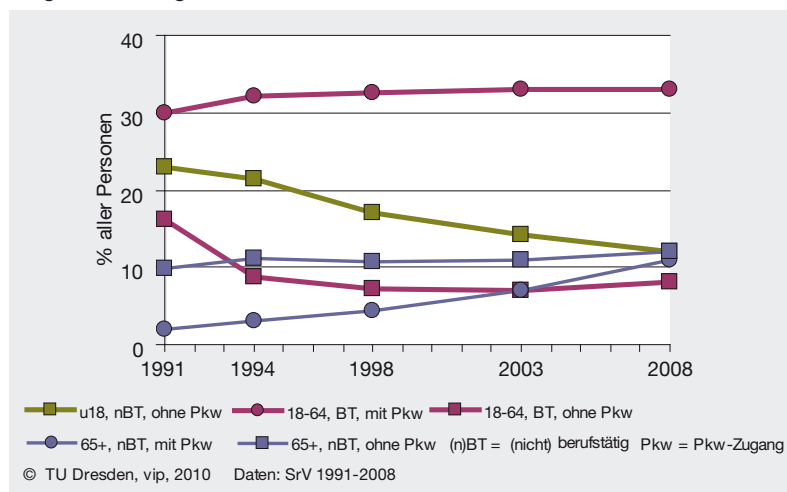
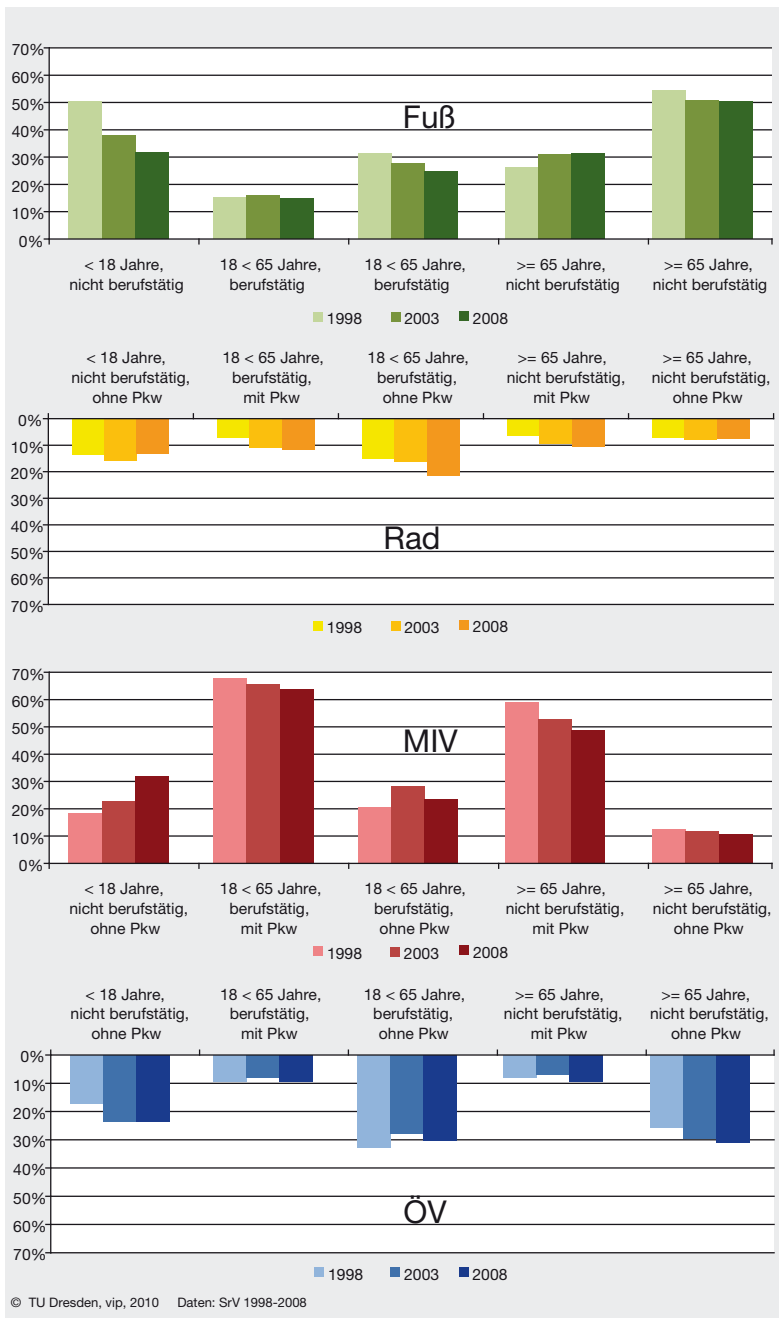


Abbildung 9
Anteile der verkehrssoziologischen Personengruppen an der Stadtbevölkerung der SrV-Pegelstädte



gruppen verdeutlicht Abbildung 10 für MIV, ÖPNV, Fußgängerverkehr und Radfahren. Deutlich wird, dass die Personengruppen mit Pkw, auch die Senioren, diesen fast ausschließlich benutzen. Gute ÖPNV-Kunden sind die Jugendlichen, die Erwerbsfähigen ohne Pkw und die Rentner ohne Pkw. Wahrscheinlich hat die Zusammenlegung von Schulstandorten für die geburtenschwachen Jahrgänge zu den deutlich angestiegenen ÖPNV-Raten und einer überraschend hohen und kontinuierlich angestiegenen Pkw-Mitnahme (Taxi-Mama) bei den Jugendlichen geführt. Der ÖPNV-Zuwachs gegenüber 2003 ist vor allem bei den Rentnern und den Berufstätigen auszumachen, hier wahrscheinlich in besonderem Maße bei den unter 30-jährigen Berufstätigen. Die Veränderungen bei den Jugendlichen erklä-

Abbildung 10
Modal Split für ausgewählte verkehrssoziologische Personengruppen im SrV-Städtepegel



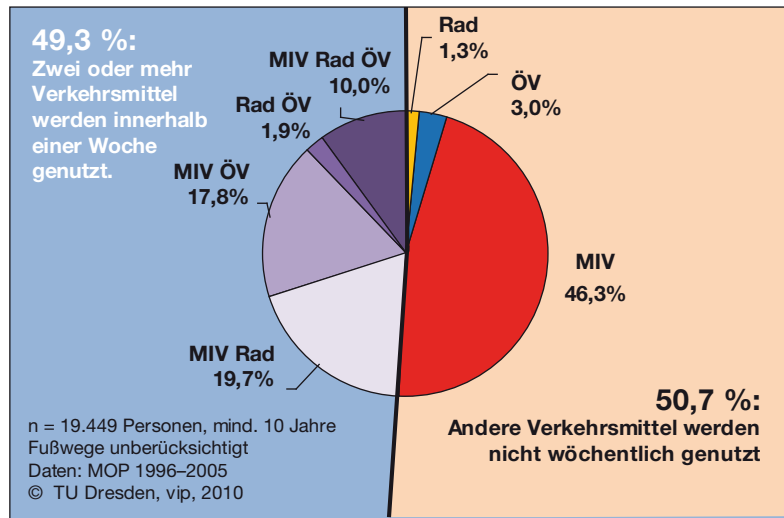
ren die hohen Rückgänge der Fußwege. Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) vermutet bereits einen Zusammenhang zwischen dem Mobilitätsverhalten von Kindern und ihrer besorgniserregend zunehmenden Fettleibigkeit.⁵

Die Aufschlüsselung des Modal Split für verkehrssoziologische Personengruppen zeigt, wie übermächtig der Einfluss des verfügbaren Pkw auf die Verkehrsmittelwahl ist. Mit einem Anteil von über 30% an der Bevölkerung determinieren die „Berufstätigen mit Pkw-Verfügbarkeit“ maßgeblich das Verkehrsverhalten und die Verkehrsnachfrage der Gesamtpopulation. Zusammen mit den vielen „Nichtberufstätigen mit Pkw-Verfügbarkeit“ und den „Senioren mit Pkw-Verfügbarkeit“ rekrutiert sich aus ihnen der 46% große Anteil der monomodalen MIV-Verkehrsteilnehmer, die im Wochenverlauf nur mit dem Auto unterwegs sind und keine anderen Verkehrsmittel nutzen. Abbildung 11 zeigt die Aufteilung der Verkehrsteilnehmer auf die unterschiedlichen mono- und multimodalen Mobilitätssektoren ohne Berücksichtigung von Fußwegen; Grundlage ist eine Auswertung des Deutschen Mobilitätspanels.

Chancen für den Umweltverbund sind da auszumachen, wo es gelingt, das streng habitualisierte autoorientierte Verkehrsverhalten in ein effektiveres multimodales zu überführen, das die Durchführung eines jeden Weges nach Zweckmäßigkeit neu entscheidet. Vor allem die vielen kurzen Wege können direkter und schneller zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Das Verhalten von Personen ohne Pkw, das dem Verhalten von Car-Sharern entsprechen dürfte, verdeutlicht das reale CO₂-Minderungspotenzial, das auszuschöpfen wäre, wenn private Autos z.B. durch öffentlich nutzbare ersetzt würden. Der neue Trend einer nicht mehr steigenden Autonutzung mag mit darauf zurückzuführen sein, dass eine größer werdende Zahl junger Menschen sich zunehmend wieder für Wohnstandorte in der Stadt und teilweise auf den Verzicht des eigenen Autos und die Nutzung von Car-Sharing-Angeboten entscheidet. Dementsprechend ist der Anteil der MIV-Monomodalität von 1995 bis 2006 um 4% zurückgegangen, und das primär in den großen Städten, wo der Anteil Multimodaler deutlich höher liegt als in kleinen Städten (vgl. Abb. 12).

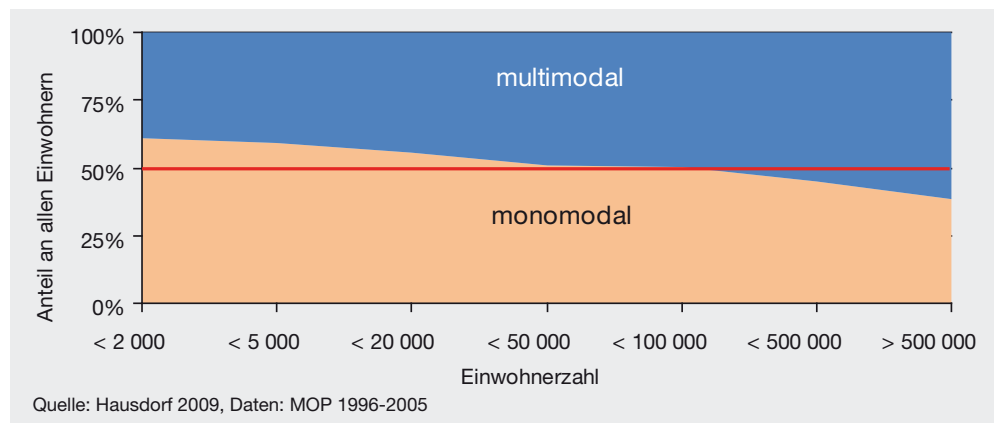
Die Sichtung der vorliegenden SrV-Daten bestätigt, dass es schwer sein wird, die Nachfragepotenziale für den Umweltverbund in Randlagen und Umlandgemeinden zu stärken, da sie durch den ÖPNV ungünstiger erschlossen sind und darüber hinaus eine höhere Motorisierung und große Reisezeitvorteile für den MIV aufweisen. Für den Umweltverbund und eine nachhaltigere Verkehrsentwicklung günstig sind die Tendenzen einer verstärkten Nutzung integrierter städtischer Lagen (Reurbanisie-

Abbildung 11
Mono- und multimodale Verkehrsteilnehmer nach dem
Mobilitätspanel 1995 bis 2006



Quelle: Hausdorf, T.: Multimodale Nutzung von Rad und ÖPNV im Spiegel des Deutschen Mobilitätspanels. Diplomarbeit am Lehrstuhl für Verkehrs- und Infrastrukturplanung der TU Dresden, 2009

Abbildung 12
Mono- und multimodales Verkehrsverhalten nach Einwohnerzahl

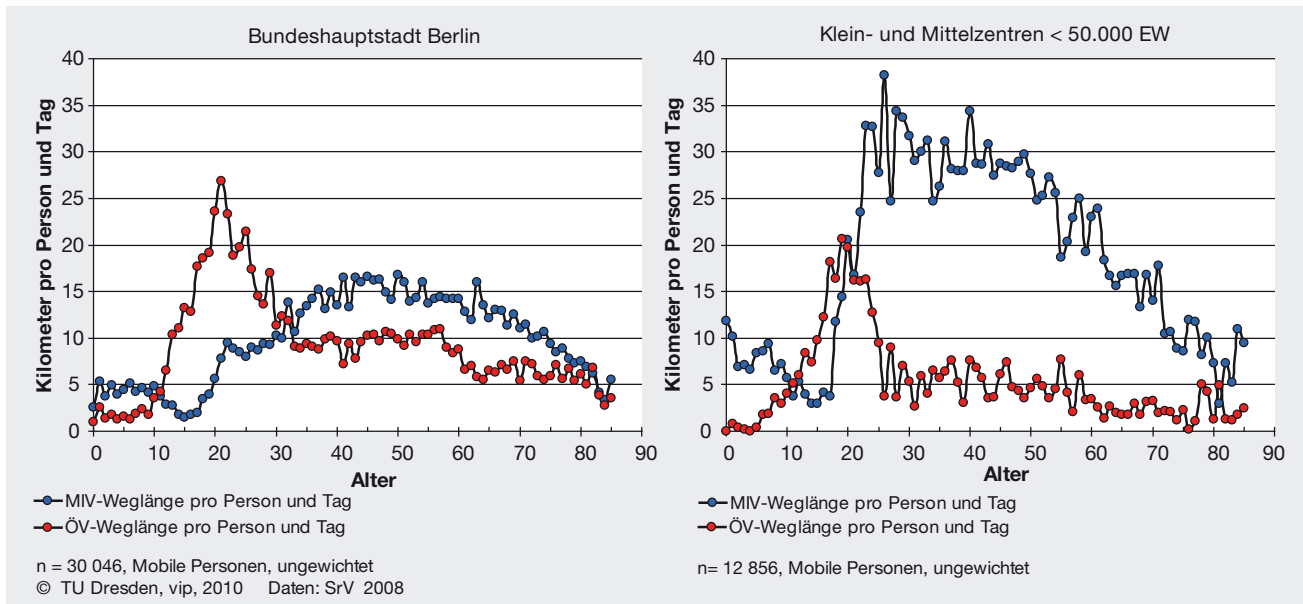


rung). Damit werden allerdings die nachfrageschwachen Räume nicht gestärkt, eher im Gegenteil geschwächt. Bezogen auf das Ziel, die Mobilität mit einem möglichst geringen Verkehrsaufwand zu sichern, wäre eine Angebotsstärkung in nachfrageschwachen, nicht integrierten Räumen auch eher kontraproduktiv.

Gerade vor dem demographischen Hintergrund ist davon auszugehen, dass die Verteilung der Wege von Verkehrsteilnehmern im Laufe ihres Lebens auf MIV und ÖPNV in der Kernstadt deutlich anders aussieht als in Klein- und Mittelzentren des Umlandes. Die empirischen Befunde zur Verteilung der MIV- und ÖPNV-Fahrleistungen über das Alter in Berlin und in Klein- und Mittelzentren unter 50 000 Ew. zeigt Abbildung 13. Während in Berlin die Menschen erst im

Alter von über 30 Jahren mehr mit dem MIV als mit dem ÖPNV unterwegs sind, bricht die ÖPNV-Nutzung bereits mit 20 Jahren im Umland ab und senkt sich auf ein um den Faktor 6 geringeres Niveau gegenüber dem MIV. In der Kernstadt ist der Weegaufwand insgesamt deutlich geringer, mit dem ÖPNV aber höher und damit umweltverträglicher als im Umland. Abgesehen von dem Sonderbedarf der Jugendlichen (Schülerverkehr) fragt das geringere Einwohnerpotenzial in den nachfrageschwachen Räumen pro Kopf weniger als die Hälfte an ÖV-Weglängen gegenüber den Berlinern nach. Damit sind die Randbedingungen für den Umweltverbund und einen möglichst wirtschaftlichen ÖPNV in Umlandgemeinden und nachfrageschwachen städtischen Randbezirken ausgesprochen ungünstig.

Abbildung 13
MIV- und ÖV-Personenkilometer nach Alter in Berlin und in kleineren Städten im Vergleich



3 Chancen des Umweltverbundes in nachfrageschwachen Räumen

Prognosen werden nicht erstellt, damit Planer alles für ihre Realisierung tun. Vielmehr nutzen diese die Ergebnisse, um unerwünschte und erwünschte Entwicklungen sowie Wirkungen von Maßnahmen aufzudecken. Unerwünschten Entwicklungen gilt es mit entsprechenden Maßnahmen entgegenzuwirken, erwünschte werden durch entsprechende Maßnahmen gefördert. Eine solche zielorientierte und beeinflussende Verkehrsplanung hat schon lange die nachfrageorientierte „Anpassungsplanung“ abgelöst, die bis in die 1960/1970er Jahre Grundlage auch für Fehlentwicklungen war.

Trotz demographischen Wandels vermelden die ÖPNV-Unternehmen steigende Fahrgastzahlen – auch im Osten, wie die Beispiele Dresden (Abb. 14) oder auch Gera und Leipzig zeigen. Somit lohnt eine Strategie des Gegensteuerns, und das sicher auch in nachfrageschwachen Räumen. Marketing und Mobilitätsmanagement zeigen Wirkungen. Hinzu kommen die in Kapitel 2 ausgeführten Effekte, die zu einem neuen Verkehrsverhalten mit stärkerer Nutzung des Mobilitätsverbundes führen können.

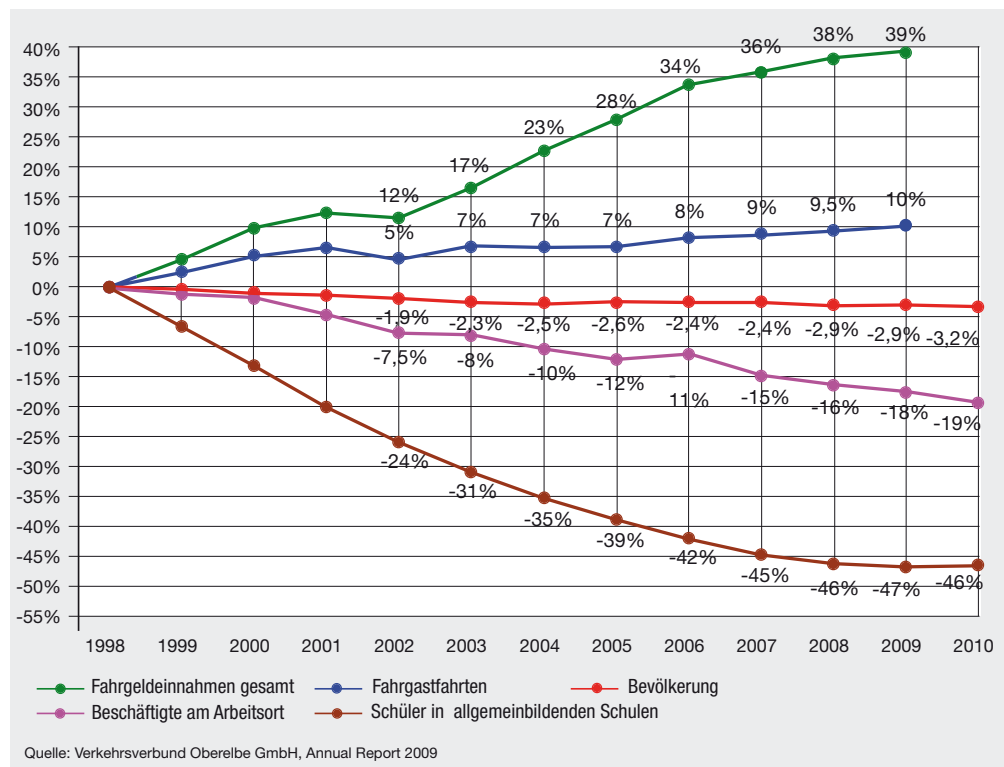
Anders als in zentralen städtischen Lagen, wo der ÖPNV in der Regel als komfortables Vorrangsystem mit dichten Taktzeiten betrieben wird, sind die ÖPNV-Angebote in nachfrageschwachen Räumen mit ho-

her Motorisierung allerdings oft nur Minimalangebote der Daseinsvorsorge.

Chancen haben dort nur solche Räume, die in relativer Nähe zu attraktiven „Achsenangeboten“ des ÖPNV (u. a. S-Bahn, Stadtbahn- oder attraktiven Buslinien) liegen. Ihre Einzugsbereiche können maßgeblich durch Bike+Ride sowie Park+Ride erweitert werden. Große Verkehrsanteile des Umweltverbundes werden sich aber nur einstellen, wenn die ÖPNV-Nutzung durch Push-Maßnahmen flankiert wird, z. B. indem das Abstellen der Pkw am Zielort teuer oder schwierig ist. Reine Angebotsstrategien ohne solche flankierenden Maßnahmen sind nicht zielführend. Der Attraktivitätsvorsprung des Automobils gegenüber auch dem besten ÖPNV-Angebot bleibt immer zu groß (beliebige Verfügbarkeit, Privatheit, Komfort, Bequemlichkeit und Status).

Problematisch für einen wirtschaftlichen und attraktiven ÖPNV sind die vielen Standortverlagerungen der letzten Jahre. Arbeitsstätten, Dienstleistungs- und Einkaufszentren finden sich nun am Rand der Städte oder gar im Umland, wo Parken kein Problem, die ÖPNV-Erreichbarkeit allerdings ein großes ist. Die dadurch bewirkten Modalshifts zum Kfz-Verkehr mit höherem Wegaufwand und CO₂-Ausstoß wurden siedlungspolitisch vorprogrammiert. Es bleibt abzuwarten, ob die inzwischen verstärkt zu beobachtenden Tendenzen einer Reurba-

Abbildung 14
Gelungene Entkopplung der Fahrgastentwicklung von demographischen Trends beim Verkehrsverbund Oberelbe (VVO)

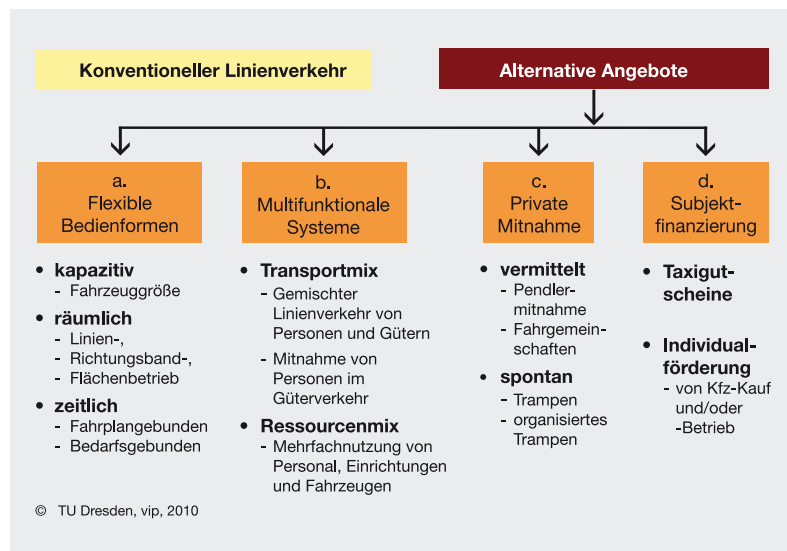


nisierung planerisches Wunschbild bleiben oder ein realer Trend werden. Vieles spricht für eine Renaissance der Städte. Um diesen Trend zu stärken, sollte die Erreichbarkeit nachfrageschwacher Räume, sofern es sich um nicht integrierte Standorte handelt, nicht um jeden Preis verbessert werden.

Um neue, integrierte und auskömmliche alternative Bedienformen für nachfrageschwache Räume zu ermöglichen (z.B. Taxenangebote oder Waren- und Personentransporte auch als ÖPNV-Angebote durch ein Unternehmen; vgl. Übersicht in Abb. 15), muss die Definition des ÖPNV durch das PBefG und die ÖPNV-Gesetze der Länder schnell erweitert und flexibilisiert werden. Hier müssen erweiterte Fördertatbestände geschaffen werden, so dass die Daseinsvorsorge für die Aufgabenträger auch mit preiswerteren alternativen Angeboten geleistet werden kann.

Die in erheblichem Umfang fließenden Regionalisierungsmittel könnten effektiver eingesetzt werden, wenn teurer, selten verkehrender SPNV durch Busse oder alternative Bedienformen für weniger Geld ersetzt würde. Hier wird in einzelnen nachfrageschwachen ländlichen Räumen zurzeit für zu wenige SPNV-Personenkilometer viel zu

Abbildung 15
Alternative) Bedienformen des öffentlichen Verkehrs (Auswahl)



viel Geld ausgegeben, das dann an anderer Stelle fehlt.

Verstärkt einzufordern sein wird die Nutzerfinanzierung, auch um ÖPNV-Angebote längerfristig zu sichern. Damit angesprochen sind nicht nur die Entgelte der direkten Nutzer (Fahrpreise). Vor allem die indirekten Nutzer, von ÖPNV erschlossene Standorte, leisten noch nicht ihren ÖPNV-

Erschließungsbeitrag. Hier zeigt Frankreich uns den Weg. Auch der Nutzen für den Kfz-Verkehr durch die ÖPNV-Entlastungswirkungen ist ein indirekter Nutzen, der eine Abschöpfung beim Kfz-Verkehr rechtfertigt, am besten über dessen Nutzerfinanzierung. Die Chancen des Umweltverbundes sowohl in dichten urbanen Bereichen als auch in den nachfrageschwachen Räumen stehen und fallen mit der Lösung der Finanzierungsfragen. Hier sind vor allem integriertes Denken und größere Flexibilität gefragt, um wirtschaftliche und attraktive Angebote zu schaffen.

Im Kontext einer angedachten Finanzierungsreform⁶ muss sich vor allem der Umweltverbund zunehmend als ein Mobilitätsverbund aus einer Hand verstehen und aufstellen. Öffentliche Autos, öffentliche Fahrräder, Mitfahrbörsen, multimodale Mobilitätsangebote und -beratung sollten integrierter Bestandteil des öffentlichen Verkehrs werden. Durch eine effektivere Verbesserung und Vereinfachung der multimodalen „öffentlichen“ (Nah-)Mobilität mit weitgehend einheitlichen Zugangsoptionen auf nationaler und europäischer Ebene würden zunächst deutliche Qualitätssprünge in den Städten erreicht – in Form von weniger Autonutzung, besonders für kurze Wege –, die schnell auch die nachfrageschwachen Bereiche erreichen könnten.

So besehen können sich trotz der vielen ungünstigen Randbedingungen mittelfristig neue Chancen auch in nachfrageschwachen Räumen ergeben. Diese Chancen stehen allerdings schlecht, wenn Besitzstände und/oder sektorale Betriebsformen (z.B. Bus und Bahn versus SPNV) sowie die sektorale Finanzierung hoch defizitärer Bereiche festgeschrieben werden sollten.

4 Schlussbemerkung

Ein wirkungsvoller Beitrag zur Lösung der Verkehrsprobleme über eine Stärkung des Mobilitätsverbundes wird nicht gelingen, wenn nur auf Teilsysteme oder Teilräume geschaut wird. Integriertes Denken und Handeln braucht vor allem

- eine veränderte Siedlungs- und Standortpolitik,
- integrierte Förder- und Finanzierungsinstrumente,
- eine konsequente Nutzerfinanzierung für alle Verkehrsträger,
- einen einheitlichen öffentlichen Verkehr, der sich als Mobilitätsverbund aus Bus, Bahn, Taxen, öffentlichen Fahrrädern, öffentlichen Autos und dem zu Fuß gehen versteht, und
- ein verstärktes Mobilitätsmanagement für den neuen Umweltverbund.

Integrierte Strategiepläne Verkehr auf allen Planungsebenen können und müssen dabei einen Rahmen mit neuen Chancen – auch für nachfrageschwache Räume – bilden, der für jeden Einzelfall zu speziellen Nahverkehrsplänen einer umfassender gedachten und organisierten neuen „Nahmobilität“ führt.

Die Probleme werden zunehmend nicht mehr allein für einzelne Städte und Gemeinden gelöst werden können. Verkehre sind grenzüberschreitend und gemeinsame Angelegenheit von Nachbarn. Regionale Strategien werden z.B. durch die Zweckverbände und/oder Verbünde – auch mit Unterstützung der Straßenbaulastträger – zu entwickeln sein, sofern die Ziele des Klimaschutzes auch im Verkehrsbereich ernsthaft umgesetzt werden sollen.

Anmerkungen

(1) Ahrens, G.-A. et al.: Endbericht zur Verkehrserhebung ‚Mobilität in Städten – SrV 2008‘ und Auswertungen zum SrV-Städtepegel. – Dresden: TU Dresden 2009 (www.tu-dresden.de/srv2008)

(2) Informationen siehe www.mobilitaet-in-deutschland.de

(3) Ferlic, A.; Albrecht, V.: Ökonomische Auswirkungen von Stadtbahninvestitionen. 21. Verkehrswissenschaftliche Tage, 24. und 25.09.2007 in Dresden (<http://tu-dresden.de/vwt2007>)

(4) Vgl. Ergebnisse des Projekts „Interdependenzen zwischen Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung“ zur Intermodalität und Bike+Ride (http://tu-dresden.de/die_tu_dresden/fakultaeten/vkw/ivs/vip/interdependenzen/index.html; <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/foerderung-bund/foerderung-nrvp/massnahmen.phtml>)

(5) Racioppi, F.; Kahlmeier, S.: Cycling and Health: making the links. Velo-city 2009, Re-Cycling Cities, May 12th – May 15th 2009

(6) Vgl. Wissenschaftlicher Beirat beim Bundesverkehrsminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Zukunft des ÖPNV-Reformbedarfes bei Finanzierung und Leistungserstellung. Zeitschrift f. Verkehrswissenschaft 79 (2008) H. 2, S. 75–101