

Thomas J. Mager (Hrsg.)



„Mobilität für die Stadt der Zukunft“
Kommt nach der Energie- nun die Verkehrswende?

ksv-verlag

Verkehrspraxis

tjm-consulting
mobilitätsmanagement

Diese Publikation wurde mit finanzieller Unterstützung der
tjm-consulting mobilitätsmanagement herausgegeben.
www.tjm-consulting.de

© 2014 Thomas J. Mager (Hrsg.)
Herstellung und Verlag: ksv köln er stadt- und verkehr s-verlag
www.ksv-verlag.de
ISBN 9 783940 685049
Umschlag und Satz
mr-productions · die agentur, Friedrichstraße 32, 50321 Brühl, www.mr-productions.de

Thomas. J. Mager (Hrsg.)



„Mobilität für die Stadt der Zukunft“
Kommt nach der Energie- nun die Verkehrswende?

ksv-verlag

Verkehrspraxis

Vorwort

Die Beiträge dieser Veröffentlichung basieren auf den Ergebnissen der von tjm-consulting mobilitätsmanagement veranstalteten Fachtagung Mobilität für die Stadt der Zukunft – Kommt nach der Energie- nun die Verkehrswende?.

In seinem Beitrag „**Wie mobil sind wir in der Stadt von morgen? – Forderungen aus Brüssel**“ kommt Michael Cramer MdE aus Berlin zu dem Fazit, dass man Städten eine nachhaltige Mobilität ermöglichen muss. Seiner Meinung nach spielen Städte und Metropolen nicht nur eine Schlüsselrolle zum Thema Verkehrswende, sondern auch in der gesamten Klimaschutzstrategie der EU. Wenn die Städte der Zukunft eine sowohl effiziente als auch nachhaltige Mobilität schaffen, wird es auch gelingen den Klimawandel zu stoppen und die Lebensqualität und die Gesundheit der Bürger zu verbessern. Mobilität und Klimaschutz schließen sich nicht aus, sondern bedingen sich. Die EU muss den Rahmen schaffen, der den Städten das Umlenken ermöglicht, dann können wir auch in Zukunft die Mobilität sichern und das Klima schützen.

Michael Glotz-Richter Referent „nachhaltige Mobilität“ des Senators für Umwelt, Bau und Verkehr der Hansestadt Bremen kommt in seinen Ausführungen zum Thema: „**Car-Sharing – innovatives Parkraummanagement in Bremen**“ zu dem Schluss, dass Car-Sharing einen bedeutenden Beitrag zu kommunalen Mobilitätskonzepten leisten kann. Die Möglichkeit, gemeinsam mit einem hochwertigen Angebot im Umweltverbund eine ebenso praktische wie preisgünstige Alternative zum Autobesitz zu bieten, verschafft Car-Sharing ein Alleinstellungsmerkmal. Die Integration von Car-Sharing in die Stadtentwicklung bietet über verminderte Stellplatzbedarfe auch Chancen für Kostenreduzierungen im Wohnungsneubau. Die großen Potenziale werden jedoch bislang noch viel zu wenig in der Alltagspolitik auf kommunaler wie auf Bundesebene erschlossen. Wenngleich sich einige Kommunen auch mit Ersatzregelungen selbst geholfen und Car-Sharing-Stationen im öffentlichen Straßenraum ermöglicht haben, sollte eine Ausweisung von Car-Sharing-Stationen mit einem bundeseinheitlichen Zeichen nach der Straßenverkehrsordnung ermöglicht werden. Hiermit könnte der Bund die praktische Umsetzung nachhaltiger Verkehrskonzepte in deutschen Städten wesentlich unterstützen.

Der Münchner Stadtrat Paul Bickelbacher führt in seinem Beitrag „**Nahmobilität als Schlüssel zum Erfolg – Das Beispiel München**“ aus, dass die Förderung der Nahmobilität v.a. in kompakten und urbanen Stadtbereichen erfolgversprechend ist, die durch Dichte und funktionale Mischung kurze Wege ermöglichen. Aufgrund der Umfeldsensibilität bedürfen die Wege mit dem Rad und insbesondere zu Fuß attraktiver Öffentlicher Räume. Die gemeinsame Förderung von Fuß- und Radverkehr mit einer Flächenumverteilung für Infrastruktur und Aufenthalt sollte zusätzlich durch Marketing und Kommunikation unterstützt werden. Flankierend unterstützen Parkraumkonzepte, der Ausbau des Öffentlichen Verkehrs und Mobilitätsmanagement die Förderung der Nahmobilität. U.a. wegen der Kleinteiligkeit der Maßnahmen ist für die Nahmobilität eine umfassende Partizipation in jedem Fall sinnvoll. Städte, die die Nahmobilität fördern, sind lebendige Städte mit einer hoher Lebensqualität für alle.

Oliver Mietzsch Geschäftsführer des ZVNL (Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig) berichtet in seinem Artikel „**Auf Neuen Wegen durch den City-Tunnel Leipzig – Mitteldeutschland wächst auch auf der Schiene zusammen**“ über den Abschluss des Großprojektes Citytunnel Leipzig. Am 14. Dezember 2013 wurde der City-Tunnel Leipzig (CTL) im Beisein von hochrangigen Vertretern aus Politik, Deutscher Bahn und Tausenden potenzieller Fahrgäste aus Leipzig und den umliegenden Regionen offiziell seiner Bestimmung übergeben. Trotz erheblicher Verzögerungen bei der Fertigstellung der neuen unterirdischen Infrastruktur, die zu einer Verdoppelung der ursprünglich geplanten 450 Millionen Euro Investitionskosten geführt haben, waren die offiziellen Statements voll des Stolzes über den Abschluss eines der größten Infrastrukturprojekte im öffentlichen Nahverkehr Deutschlands. Vielmehr bildet der City-Tunnel

Leipzig das Rückgrat eines neuen Eisenbahn-Netzes, bestehend aus sieben regionalen Eisenbahnstrecken in Mitteldeutschland. Auf diese Weise ermöglicht der Leipziger City-Tunnel eine weitgehende Anbindung zwischen Flughafen, Messe und der Innenstadt mit den umliegenden Städten und Regionen wie z. B. Halle, Bitterfeld, Altenburg, Wurzen, Eilenburg, Hoyerswerda und Zwickau. Zusätzlich wird der Tunnel auch Fernverkehr ermöglichen, sofern sich dieser in den engen Taktfahrplan eines Fünf-Minuten-Taktes in beiden Richtungen einfügt.

Mathias Kassel von der Stadtverwaltung Offenburg stellt in seinem Beitrag „**Multimodale Verkehrsentwicklung unter Einbeziehung der Elektromobilität**“ die seit vielen Jahren von der Stadt Offenburg, dem Oberzentrum im ländlichen Verdichtungsraum der Ortenau in Baden, praktizierte nachhaltige und integrierte Verkehrsplanung vor. Die Fortschreibung des Verkehrlichen Leitbildes und die Maßnahmenprogramme der letzten Jahre führten 2012 sogar zu einem Anerkennungspreis im Rahmen der Auslobung des Deutschen Verkehrsplanungspreises 2012. Die Stadt Offenburg schrieb das Verkehrliche Leitbild für den Binnenverkehr 2009 unter Berücksichtigung des CO₂-Ausstoßes fort. Es formuliert eine langfristige Zielvorgabe für 2025 im Hinblick auf die Verkehrsmittelwahl dahin, den Verkehrsmittelanteil des Umweltverbundes zu erhöhen und den Anteil bei der Nutzung des Kraftfahrzeugs zu senken. Dabei soll sich zusätzlich der Besetzungsgrad der Kraftfahrzeuge durch die Bildung von Fahrgemeinschaften deutlich erhöhen, die Anzahl der Kfz-Fahrten verringern und sich somit zusätzlich der CO₂-Ausstoß reduzieren. Das Verkehrliche Leitbild als Grundlage und die daraus resultierenden Umsetzungskonzepte, wie für die Elektromobilität und die Mobilitätsstationen, sowie die noch folgenden Konzepte werden den Stadtraum erlebbarer machen, die Stadtqualität erhöhen, die Nahmobilität verbessern sowie einen umwelt- und klimafreundlicheren und stadtvträglicheren Verkehr ermöglichen.

Markus Krüger vom Kompetenzzentrum ländliche Mobilität der Hochschule Wismar startet in seinem Beitrag „**Schweriner Verkehrsmittelvergleich Vergleich von Fahrrad, Pedelec, Pkw und Motorrad in der Stadt-Umland-Beziehung von Pendlerströmen**“ mit der Fragestellung: Wie kommt man als Berufspendler/ -in schnell, kostengünstig und umweltfreundlich vom Wohnhaus am Stadtrand zum Arbeitsplatz ins Zentrum? Das Kompetenzzentrum ländliche Mobilität ließ von dem Mobilitätsberatungsunternehmen Eco libro eine Studie durchführen, die die Vor- und Nachteile verschiedener Verkehrsmittel für den Nahbereichspendler/ die Nahbereichspendlerin gemessen und bewertet hat. Gefördert wurde der Schweriner Verkehrsmittelvergleich vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Im Frühjahr 2012 wurde an zehn Werktagen nach dem besten Verkehrsmittel zum Kurzstreckenpendeln gesucht. Hierfür fuhren zehn Probanden/ -innen mit acht verschiedenen Verkehrsmitteln täglich zu den Hauptverkehrszeiten 6,5 bis 8 Kilometer von einem Schweriner Außenbezirk zum altstädtischen Rathaus ins Zentrum und zurück. Getestet wurde der Pkw (konventionell und elektrisch), der Motorroller (konventionell und elektrisch), das Pedelec, das Fahrrad sowie die Kombinationen Faltrad und ÖPNV und zu Fuß und ÖPNV.

MdB Anton Hofreiter und Rüdiger Herzog aus Berlin widmen sich in dem Beitrag „**Das neue Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und die Zukunft der ÖPNV-Finanzierung in Deutschland**“ einem wichtigen gesellschaftspolitischen Thema. Die Novellierung war dringend nötig, denn das alte Gesetz stand teilweise im Widerspruch zur EU-Verordnung 1370/2007, die seit 2009 unmittelbar geltendes Recht für den Öffentlichen Nahverkehr ist. Die Bundestagsfraktionen von Grünen, Union, FDP und SPD sowie Vertreter der Länder und der Bundesregierung einigten sich im September des Jahres 2012 nach mehreren missglückten Anläufen auf einen Änderungsantrag zum bereits im parlamentarischen Verfahren befindlichen Gesetzentwurf der Bundesregierung. Am 2. November passierte der Gesetzentwurf den Bundesrat, so dass das Gesetz am 1. Januar 2013 in Kraft treten konnte.

Das neue PBefG bringt Rechtssicherheit für Verkehrsunternehmen und deren Beschäftigte sowie für die kommunalen Aufgabenträger. Dabei schafft das Gesetz ein ausgewogenes Verhältnis zwischen dem unternehmerischen Interesse der Verkehrsunternehmen, insbesondere auch der kleinen und mittelständischen privaten Unternehmen. Vor allem trägt es der Gestaltungsverantwortung der kommunalen Aufgabenträger für ein attraktives ÖPNV-Angebot Rechnung. Die drei Kernpunkte der Novelle sind für uns:

- Stärkung der Kommunen als Aufgabenträger des ÖPNV,
- Barrierefreiheit im ÖPNV-Betrieb nach einer Übergangsfrist und Marktöffnung für den Fernbus-Linienverkehr
- Zukunft der ÖPNV-Finanzierung

Die ÖPNV-Politik der nächsten Jahre wird von harten Auseinandersetzungen und vom Kampf um die Mittel geprägt sein, doch die Aufgabe aller politischen Ebenen bleibt, Mobilität zu ermöglichen und den

Umweltverbund zu stärken.

Matthias Schanze und Uwe Reuter von der Siemens AG beschäftigen sich aus dem Blickwinkel eines internationalen Konzerns mit dem Thema: „**Drehkreuze der Zukunft – integrierte Mobilitätsnetzwerke für Menschen und Güter**“. Die Welt im Wandel, Klimawandel, Ressourcenschonung, Urbanisierung – Trends, die das „Heute“ entscheidend prägen. Und erst recht das „Morgen“. Bereits jetzt verbraucht die Menschheit 25 Prozent mehr an Ressourcen, als die Erde nachhaltig bereitstellen kann. Mehr Menschen – mehr CO₂ 9,2 Milliarden Menschen bevölkern im Jahr 2050 die Erde, verlautbaren aktuelle Prognosen. Und bereits heute gehen mehr als zwei Drittel der Treibhausgase, die für den Klimawandel verantwortlich sind, auf den Energieverbrauch der Bevölkerung zurück. Ohne Gegenmaßnahmen würden die energiebedingten CO₂-Emissionen im Jahr 2050 bei etwa 85 Gigatonnen liegen und der Klimawandel ungebremsst fortschreiten.

Köln im Juli 2014

Thomas J. Mager

Inhalt

Vorwort

Inhalt

„Wie mobil sind wir in der Stadt von morgen? – Forderungen aus Brüssel“

Michael Cramer

Car-Sharing – innovatives Parkraummanagement in Bremen

Michael Glotz-Richter

Nahmobilität als Schlüssel zum Erfolg – Das Beispiel München

Paul Bickelbacher

Auf Neuen Wegen durch den City-Tunnel Leipzig – Mitteldeutschland wächst auch auf der Schiene zusammen

Oliver Mietzsch

Multimodale Verkehrsentwicklung unter Einbeziehung der Elektromobilität

Mathias Kassel

Schweriner Verkehrsmittelvergleich

Vergleich von Fahrrad, Pedelec, Pkw und Motorrad in der Stadt-Umland-Beziehung von Pendlerströmen

Markus Krüger

Das neue Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und die Zukunft der ÖPNV-Finanzierung in Deutschland

Anton Hofreiter und Rüdiger Herzog

Drehkreuze der Zukunft – integrierte Mobilitätsnetzwerke für Menschen und Güter

Matthias Schanze und Uwe Reuter

Autorenverzeichnis