

Zögern Sie nicht, die Verkehrsnachfrage zu steuern



Maßnahmen und eine Politik, die das Mobilitätsverhalten der Bürger aktiv beeinflussen, sind effizient und regen stärker zur Nutzung des ÖPNV an.

Das Mobilitätsmanagement in Städten kann nur mittels Maßnahmen zur Handhabung der Nachfrage wirksam sein, da das Mobilitätsverhalten der Bürger durch viele Faktoren geprägt wird. Einige dieser Faktoren sind unabhängig von einer ÖPNV-Politik, wie etwa die räumliche Organisation einer Stadt, ihre gesellschaftliche und wirtschaftliche Situation, der Platz und die Ausstattung, die jedem Verkehrsmittel gewährt werden (motorisierter Individualverkehr, ÖPNV, Fußgänger und Radfahrer) oder die für jedes Verkehrsmittel geltenden Steuer- und Preisstellungsvorschriften.

Allgemeiner gesehen beeinflusst der politische, betriebliche und strategische Kontext jedes Gebiets das Mobilitätsverhalten sowie die Attraktivität des ÖPNV. Wenn man auf diese Faktoren einwirkt und sie in der ÖPNV-Politik berücksichtigt, lässt sich das Mobilitätsverhalten kurz- wie auch langfristig besser beeinflussen. Zudem steigert man so die ÖPNV-Nachfrage.

Aufruf zum Handeln

- > Die Netze müssen entsprechend den langfristigen Stadtentwicklungen und Stadtplanungen geplant werden.
- > Die Erarbeitung eines politischen Rahmens, der die Integration des ÖPNV in stadtplanerische Entscheidungen erfordert, muss unterstützt werden.
- > Die Pkw-Nutzung in Städten muss durch unterstützende Parkstrategien, beschränkte Verkehrszonen, Durchfahrtsverbote und Verbote für umweltverschmutzende Fahrzeuge gesteuert werden.
- > Es müssen alle Optionen zur Verringerung von Engpässen während Stoßzeiten berücksichtigt werden: Differenzierte Tarife je nach Tageszeit oder Gleitzeitregelungen für Arbeitgeber und Schulen.
- > Arbeitgeber müssen dazu angeregt werden, Mobilitätspläne für ihr Unternehmen aufzustellen.
- > Den Bürgern muss bewusst gemacht werden, welche Konsequenzen ihre Mobilitätsentscheidungen haben.
- > Es muss beurteilt werden, inwieweit eine Innenstadtmaut zur Bekämpfung von Verkehrsüberlastung und Emissionen akzeptabel ist.
- > Der ÖPNV muss einen Wettbewerbsvorteil gegenüber dem Auto bekommen, insbesondere durch eine getrennte Infrastruktur, Vorfahrtsstrecken usw.

London (Großbritannien)

Umfassende Verbesserungen im Verkehrsbereich seit Anfang des Jahrzehnts haben zu einem modalen Umstieg vom Pkw zum ÖPNV in Höhe von 5% geführt (derzeit Pkw 41%, ÖPNV 37%). Das Fahrgastaufkommen bei Bussen ist um über 40% gestiegen (auf ca. 2 Mrd. Fahrten pro Jahr), der Pkw-Verkehr in Central London ist um 20% gesunken, und die Nutzung des Fahrrads ist um 90% gestiegen. Diese erfolgreichen Ergebnisse sind einer verstärkten Finanzierung, starker Führung und einer klaren Strategie zu verdanken.

Der kontinuierliche Anstieg der Bevölkerung und der Beschäftigten wird Erwartungen zufolge 5 Mio. zusätzliche tägliche Fahrten bis 2025 generieren – dies ist mehr, als das gesamte U-Bahnnetz heute verzeichnet. London hat das ehrgeizige Ziel, diese zusätzlichen Fahrten ausschließlich mit ÖPNV, zu Fuß und mit dem Fahrrad abzudecken. Um dies zu erreichen, muss der modale Anteil des ÖPNV durch eine Kapazitätssteigerung von Bus- und U-Bahndiensten bis 2025 von 37% auf 41% gesteigert werden. Die Spitzenkapazität der U-Bahn in Central London etwa muss bis 2020 einen Anstieg um 28% aufweisen. Erreicht wird dies durch eine Erhöhung der Kapazität von Bus- und U-Bahndiensten und den Bau neuer Infrastruktur: Insbesondere soll eine neue Schienenverbindung quer durch London (Crossrail) für GBP 16 Mrd. gebaut werden. Weitere Maßnahmen sind etwa eine Verbesserung der Staugebühren und eine Beruhigung der Verkehrsflüsse.