

FOCUS

EINE OFFIZIELLE POSITIONSPAPIER DER UITP

ÖPNV für eine nachhaltige Mobilität

Die UITP hat in Zusammenarbeit mit Dr. Jeff Kenworthy und Felix Laube von der Murdoch University in Perth, Australien, eine Datenbank zusammengestellt, die 100 Weltstädte umfasst und den Titel "Millennium Cities Database for Sustainable Transport" (kurz "MCD") trägt.



Die MCD (von der UITP entwickelte Datenbank und Analysen) ist als CD-ROM erhältlich; für nähere Informationen kontaktieren Sie bitte: publications@uitp.com.

Die zusammengetragenen Daten umfassen die Bereiche Bevölkerungsentwicklung, Wirtschaft, Stadtstruktur, Pkw-Aufkommen und Benutzung, Taxiservice, Straßennetze, Parkplätze, öffentliche Verkehrsnetze, Individualverkehr und Verkehrsmittelwahl, Gesamteffizienz des Verkehrssystems sowie dessen Auswirkungen auf die Umwelt.

Die Benutzer der MCD gewinnen einen Einblick in die Effizienz ihrer Städte und deren Verkehrsnetze, wobei diese Effizienz anhand von 230 Indikatoren gemessen wird. Gleichzeitig liefert die Datenbank eine Vielzahl von Argumenten zugunsten des öffentlichen Verkehrs. Darüber hinaus stellt die Datenbank ein bemerkenswertes Instrument zum Kennenlernen verkehrswirtschaftlicher Aspekte dar und hebt die Verbindung zwischen Stadtplanung, Verkehrsmittelwahl und Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems hervor.

Die hohen Kosten der Suburbanisierung und der Abhängigkeit vom Pkw

Das Bevölkerungswachstum in den Städten hat zu einer starken flächenmäßigen Ausdehnung des urbanen Raums geführt. Die Folgen dieser Zerstreuung sind bekannt: Abreißen der sozialen Bindungen zwischen Nachbarn, Abhängigkeit vom Pkw, längere Fahrtzeiten, steigende Verkehrsausgaben, Verkehrsstaus und Umweltverschmutzung. Die MCD ermöglicht es, die Auswirkungen der Suburbanisierung und der Abhängigkeit vom Pkw zu messen:

- In den Industrieländern bewegen sich die Kosten, die der Allgemeinheit in Städten mit durchschnittlicher oder hoher Strukturdichte, wo über 50% der Mobilität zu Fuß, per Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln erfolgt, aus dem Stadtverkehr erwachsen, zwischen 5 und 7% des BIP, während sie in vom Pkw dominierten zerstreuten Stadtgebieten bis zu 15% des BIP betragen können;
- In den Städten der Entwicklungsländer überschreiten die Verkehrskosten 25% des BIP, wenn im Verhältnis zum Pro-Kopf-Einkommen die Stadtdichte gering und die Anzahl der Pkw-Besitzer hoch ist.

Dies ist ein offizielles Positionspapier der UITP, des Internationalen Verbands für öffentliches Verkehrswesen. Die UITP zählt mehr als 2000 Mitglieder in 80 Ländern der ganzen Welt und vertritt die Interessen der wichtigsten Akteure in diesem Sektor. Ihre Mitgliederschaft setzt sich aus Verkehrsbehörden und -verbänden, aus privaten und öffentlichen Verkehrsbetrieben aller Verkehrsarten des ÖPNV sowie aus der Industrie zusammen. Die UITP befaßt sich mit den wirtschaftlichen, technischen, organisatorischen und managementspezifischen Aspekten des Personennahverkehrs und setzt sich für die Entwicklung einer Politik zur Förderung der Mobilität und des öffentlichen Verkehrs in der ganzen Welt ein.

In den Städten der Industrieländer, in denen die Strukturdichte um das Dreifache reduziert ist (20 Einwohner/ha statt 60):

- ist der Anteil der Mobilität, die zu Fuß, mit Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln erfolgt, auf ein Viertel reduziert,
- steigern sich die Verkehrskosten der Allgemeinheit um 50%,
- sind der Energieverbrauch und der verkehrsbedingte Ausstoß von Treibhausgasen verdreifacht,
- steigt die Zahl der Verkehrstoten um 50 %,
- verlängern sich die Fahrtzeiten der auf öffentliche Verkehrsmittel Angewiesenen um 50 bis 100 %.

Städte	Bevölkerungsdichte (Einwohner /ha)	Anteil der Mobilität zu Fuß, per Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln	Verkehrskosten, die von der Allgemeinheit getragen werden (in % des BIP)	Energieverbrauch pro Jahr pro Einwohner (MJ pro Einwohner)	Zahl der der Verkehrstoten pro Jahr pro Million Einwohner	Fahrtzeiten im öffentlichen Verkehr: Zugang zu 500.000 Arbeitsstellen
Houston	9	5 %	14,1 %	86.000	130	70 mn
Melbourne	14	26 %	11,8 %	32.000	75	57 mn
London	59	51 %	7,1 %	14.500	35	31 mn
Paris	48	56 %	6,7 %	15.500	85	31 mn
München	56	60 %	5,8 %	17.500	55	26 mn
Tokyo	88	68 %	5,0 %	11.500	55	32 mn *
Hongkong	320	82 %	5,0 %	6.500	40	21 mn

* Fahrtdauer 2 Millionen Arbeitsstellen

Öffentliche Verkehrsmittel sind wirtschaftlicher und umweltfreundlicher als der Pkw

Die MCD liefert Elemente für den Leistungsvergleich zwischen Pkw und ÖPNV: Pro Fahrgastkilometer erweist sich der öffentliche Verkehr als wirtschaftlicher als das Auto, sofern die Bevölkerungsdichte über 20 Einwohner pro Hektar beträgt. Pro Fahrgast verbraucht der öffentliche Verkehr viermal weniger Energie. Schließlich nutzt der öffentliche Oberflächenverkehr den Straßenraum auf weit effizientere Weise als der Pkw.

Ein erfolgreiches öffentliches Verkehrssystem erfordert eine Kombination von Maßnahmen zur Eindämmung der Pkw-Benutzung und zur Förderung der öffentlichen Verkehrsdienste.

Die MCD hebt die Bedingungen für ein erfolgreiches öffentliches Verkehrssystem hervor:

- Ein zu Fuß leicht zugängliches ÖPNV-Netz, Betriebsgeschwindigkeit und Regelmäßigkeit sind grundlegende Voraussetzungen für den erfolgreichen Wettbewerb mit dem Individualverkehr,
- Die attraktivsten und effizientesten öffentlichen Verkehrssysteme existieren in dichten Agglomerationen und bestehen vorwiegend aus Schienenverkehr mit getrenntem Bahnkörper,
- Die Begrenzung des Parkraums in den Stadtzentren stellt ein wichtiges Instrument für eine Politik zugunsten nachhaltiger Mobilität und der Förderung des öffentlichen Verkehrs dar. Städte mit einer hohen Zahl von ÖPNV-Benutzern verfügen im Innenstadtbereich über wenig Parkraum.

Städte	Marktanteil des ÖPNV (% der zurückgelegten Fahrgast-kilometer)	Pkw-Anzahl pro 1.000 Einwohner im Innenstad	Anzahl der Parkplätze pro 1 000 Arbeitsstellen bereich	Dichte der öffentlichen Verkehrsdienste: Anzahl der pro Platzkilometer pro Hektar (in Tausenden)	Durchschnitts-geschwindigkeit ÖPNV/Durchschnitts-geschwindigkeit Pkw-Verkehr	Verhältnis der pro Jahr angebotenen Sitzplätze in Stadtbahn, U-Bahn und Vorortbahnen
Houston	0,5 %	695	700	7	0,40	0 %
Melbourne	8 %	595	350	45	0,65	59 %
London	27 %	330	120	510	0,95	65 %
Paris	25 %	420	140	150	0,85	77 %
München	30 %	470	270	300	1,05	71 %
Tokyo	57 %	305	40	430	1,55	91 %
Hongkong	73 %	45	35	2.600	0,85	16 %

UITP-Empfehlungen

Für ein raumsparendes, energieeffizientes und umfreundlicheres Stadtentwicklungsmodell

Die optimale Nutzung wirtschaftlicher Ressourcen erfordert, dass der Suburbanisierung, die für den kontinuierlichen Anstieg der Verkehrsausgaben und den stetig sich erhöhenden Verbrauch nicht erneuerbarer Energie verantwortlich ist, ein Ende gesetzt wird. Die Erhaltung des historischen und kulturellen Erbes der Städte durch die Konzentration der Aktivitäten innerhalb und um von allen Stadtbewohnern leicht erreichbare Pole herum, ebenso wie die Bekämpfung von sozialer Trennung und Ausgrenzung sind für die dem Stadtleben eigene Vitalität und Kreativität lebensnotwendig.

Um der Zerstreung sowohl der Wohngebiete als auch der Geschäftsviertel entgegenzuwirken und auch dichtbesiedelte Stadtbereiche für ihre Bewohner attraktiv zu machen, empfiehlt die UITP:

- die Abstimmung von Stadtplanung und Verkehrspolitik innerhalb der Agglomeration,
- die Aufstellung von Stadtentwicklungsplänen, die die Bebauung von unentwickelten Standorten in Außenbezirken begrenzen und im Gegenteil die dichtere Besiedlung des urbanen Raums selbst fördern, insbesondere in Nähe von U- und Eisenbahnhöfen, die von effizienten öffentlichen Verkehrsmitteln bedient werden,
- die Förderung integrierter Stadtentwicklungs- und Verkehrsprojekte, die die Einrichtung von Büros, Geschäfts- und Freizeitaktivitäten mit der Einrichtung neuer ÖPNV-Infrastrukturen verbinden,
- die Verstärkung einer Wohnungsbaupolitik, die den Bau ausreichend dicht besiedelt Wohnbezirke (nicht unbedingt Mehrfamilienhäuser) fördert sowie die Bewahrung älterer Bauwerke in den Stadtzentren und dichtbesiedelten Vororten,
- die Begrenzung der Parkplatzanzahl pro m² neuer Bürofläche oder Geschäftsraums; je besser die Verkehrsbedienung dieser neuen Standorte ist, desto konsequenter sollten diese Standards angewandt werden.

Für "Nullwachstum" im Pkw-Verkehr

Der exzessive Gebrauch des Pkw in den Städten wird gefördert, wenn bei Fahrtziel kostenlose oder kostengünstige Parkmöglichkeiten winken. Darüber hinaus nutzt der Autofahrer die Straße, ohne dabei für die externen Kosten aufkommen zu müssen, die durch Stau, Verschmutzung, Lärm und Unfälle entstehen.

Zur Eindämmung des Pkw-Verkehrs empfiehlt die UITP:

- eine begrenzte Parkplatzanzahl in den Innenstädten,

UITP-Empfehlungen (Folge)

- die Ausweitung des gebührenpflichtigen Bordsteinparkens und Erhöhung der Parkgebühren für Nichtanlieger sowohl am Straßenrand als auch in öffentlichen Parkplätzen,
- Verschärfung der Parkkontrollen und Verbesserung der Effizienz bei der Eintreibung von Bußgeldern,
- Eindämmung der Praxis der Bereitstellung von Dienstwagen und gegen das Angebot gebührenfreier Parkmöglichkeiten am Arbeitsplatz,
- Neuverteilung des Straßenraums zugunsten von Fußgängern, Fahrrädern und separaten Fahrspuren des öffentlichen Verkehrs,
- Zugang des Stadtzentrums nur für Busse, Straßenbahnen, Anliegerfahrzeuge und Lieferwagen (zu bestimmten Zeiten),
- Einführung einer Straßenmaut innerhalb der Stadt, sollten sich die oben beschriebenen Maßnahmen als ungeeignet erweisen.

Das Ziel ist nicht, die Gesamtlast der Fahrzeugsteuern zu erhöhen, sondern eine sinnvoll eingesetzte Gebührenerhebung zu nutzen, um die unnötige Pkw-Benutzung im Stadtzentrum zu begrenzen.

“Zero growth” ist jedoch unvorstellbar, wenn nicht gleichzeitig eine Stadtplanungspolitik betrieben wird, die der flächenmäßigen Ausdehnung der Städte Einhalt gebietet, wie auch eine Verkehrspolitik, die eine echte Alternative zum Pkw bietet. Darüber hinaus sollten die Parkrestriktionen in den Innenstädten mit einem vergrößerten Angebot des öffentlichen Verkehrs und einer Verbesserung der Qualität des Stadtraums einhergehen, sodass die Vielfalt der kulturellen und kommerziellen Aktivitäten aufrechterhalten wird.

Für die Entwicklung eines attraktiven und effizienten öffentlichen Verkehrssystems

Der öffentliche Verkehr spielt eine wichtige Rolle, wenn es darum geht, jedem Stadtbewohner (ob motorisiert oder nicht) den Zugang zu seiner Arbeit, zu Geschäften, Dienstleistungen und Freizeitaktivitäten zu gewährleisten. Wirtschaftliche Dynamik und sozialer Zusammenhalt stehen auf dem Spiel. Ein ÖPNV-Netz kostet die Allgemeinheit weniger als der Autoverkehr, beansprucht weit weniger Straßenraum, verbraucht weniger Energie, ist umweltfreundlicher und weniger gesundheitsschädlich für die Stadtbewohner.

Um eine echte Alternative zum Pkw darzustellen, muss der öffentliche Verkehr seine Geschwindigkeit, Regelmäßigkeit und seinen Komfort weiter verbessern. Hierzu empfiehlt die UITP:

- mehr Investitionen in den öffentlichen Verkehr, zumindest in Höhe der Investitionen in das Straßennetz,
- Rationalisierung der Investitionen, z.B. durch die Vermeidung der Einrichtung zu zahlreicher Parkplätze in den Innenstädten, was die Bemühungen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs zunichte machen würde,
- die Entwicklung von Bus- und Straßenbahnwegen, ebenso wie von Stadt-, U- und Vorortbahnsystemen zur Anbindung dichtbesiedelter Gebiete, sowie Schaffung radialer Verbindungen zum Stadtzentrum,
- die effiziente Kontrolle der Autofahrer hinsichtlich der Einhaltung der öffentlichen Verkehrsführung,
- Entwicklung eines umfassenden intermodalen öffentlichen Verkehrssystems inklusive integriertem Tarifsystem,
- Tarifsystem, das bei einer gegebenen Summe von Subventionen einen Service ermöglicht, der so gut ist, dass er die motorisierten Stadtbewohner dazu bewegt, öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen. Niedrigtarife sind aus sozialen Gründen gerechtfertigt, haben jedoch aus der Perspektive der Autofahrer keine größeren Auswirkungen auf die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs,
- Nutzung der Einnahmen aus Parkgebühren und Straßenmaut sowie aus Beitragszahlungen wirtschaftlicher Akteure, die von der durch den ÖPNV geschaffenen Zugänglichkeit profitieren (Arbeitgeber...) zur Finanzierung des öffentlichen Verkehrs,
- Strukturierung des “informellen” Verkehrs in den Städten der Entwicklungsländer sowie für die ärmsten Mitglieder der Gesellschaft Erleichterung des Zugangs zum öffentlichen Verkehrssystem (durch angepasste Tarife oder direkte Hilfen).

Dieses Positionspapier wurde vorbereitet von der UITP, Abteilung Programme und Studien.

UITP, Internationaler Verband für öffentliches Verkehrswesen
rue Sainte Marie 6 • B-1080 Bruxelles • Belgien • Tel +32 2 673 61 00 • Fax +32 2 660 10 72