

WASSERVERKEHR – EIN EINZIGARTIGER BEITRAG ZUR STEIGERUNG DER MOBILITÄT FÜR STÄDTE AM WASSER

Ein einzigartiger Beitrag zu PTx2

Einführung

In den letzten Jahren hat sich der Wasserverkehr zu einem integralen Bestandteil der urbanen Landschaft entwickelt. Neues Interesse an der Erschließung von Ufergebieten und der Stadtmodernisierung sowie die zunehmende Überlastung des Landverkehrs hat dem Wasserverkehr die Chance eröffnet, bei urbanen Mobilitätsprogrammen eine wichtige Rolle zu übernehmen. Dazu beschreibt dieses Fokuspapier die Rolle, die der Wasserverkehr bei der Unterstützung der PTx2-Strategie der UITP spielen kann: Verdoppelung des Marktanteils des ÖPNV bis 2025 weltweit und gleichzeitige Verbesserung der Lebensqualität der Menschen, die in Städten am Wasser leben oder diese besuchen.

Wasserverkehr: Definition und Geschichte

Als Wasserverkehr bezeichnet man den Einsatz von Fähren oder anderen Wasserfahrzeugen zur Beförderung von Passagieren auf Wasserwegen (Meeren, Flüssen, Seen, Lagunen, Kanälen usw.). Lange, bevor sich die Städte ausbreiteten und überall Straßen gebaut wurden, stellten die Wasserwege die ursprünglichen Handels- und Verkehrswege dar. Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts entwickelten sich viele Wasserwege zu Zentren der Industrietätigkeit: Schiffsbau, Lagerhäuser und andere Arten der Raumnutzung sind Merkmale des Industriezeitalters, die bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts existierten. Viele Städte erlebten in der letzten Hälfte des 20. Jahrhunderts einen Niedergang der Industrietätigkeit an ihren Ufergebieten, was wiederum zum



Niedergang des Handels und des Verkehrs in diesen Gebieten führte. Als sich die Städte stärker zum Landesinneren hinwendeten und Straßen gebaut wurden, trug dies zur verstärkten Verstädterung bei – viele Städte kehrten ihren Wasserwegen den Rücken, was einen weiteren Niedergang auslöste. Städte von Weltrang wie etwa London, Liverpool, Göteborg, Oslo und Hamburg erlebten einen ähnlichen Niedergang entlang ihrer Ufergebiete. Auch der Wasserverkehr – einstmals das wichtigste Verkehrsmittel für die Städte am Wasser – erlebte einen Rückgang seiner Nutzung: Viele Städte verringerten ihre Dienstleistungen oder schränkten sie ein.

Stadtmodernisierung

Erst seit 30 Jahren konzentrieren sich Stadtplanungsinitiativen auf die Wiederbelebung von Ufergebieten. Gleichzeitig dient der Wasserverkehr als Katalysator für vernünftige Raumnutzungsplanung, etwa im Wohnungsbau-, Gewerbe- und Freizeitbereich. Heute ist die *Waterfront* vieler Städte „schick“ und hat sich zu einem integralen Bestandteil vieler Stadtzentren entwickelt. Viele ältere Städte im Vereinigten Königreich und in anderen Ländern Europas haben ihre Ufergebiete umgestaltet und beziehen gleichzeitig den Wasserverkehr in ihre Planungen ein. Jüngere Städte wie Brisbane, Sydney und Dubai haben erkannt, dass ihre Wasserwege ein großes Potenzial als wichtiger Teil des urbanen Lebens bieten: Sie haben den Wasserverkehr bereits in ihrer frühen Entwicklung in ihre Stadtplanungs-



Göteborg: Dank der Modernisierung des Nordufers des Flusses konnte sich dieses einst vernachlässigte Industriegebiet zu einem angenehmen Waterfront entwickeln.

programme einbezogen. In den USA haben Städte wie San Francisco, Boston und Seattle die Hochstraßen beseitigt, die einst den Zugang zu den Ufergebieten blockierten, und haben so das Erlebnis *Waterfront* mit dem urbanen Stadtkern verknüpft. Städte wenden sich wieder dem Wasser zu, und daher muss ein integrierter Ansatz gefunden werden, um die Harmonie zwischen den Programmen zur Neuentwicklung und den auf dem Wasser erbrachten Dienstleistungen zu gewährleisten, wenn dies wirtschaftlich sinnvoll ist.

Wasserverkehr, ein einzigartiger Beitrag

Einhergehend mit der Sanierung von Ufergebieten in aller Welt haben sich die Wasserverkehrsbehörden stark dafür eingesetzt um sicherzustellen, dass der Wasserverkehr einen Beitrag zur allgemeinen Neuentwicklung und zu Mobilitätsprogrammen leistet. Anfänglich konzentrierten sich viele Schiffsbetreiber und Behörden im Rahmen der Neuentwicklungspläne entlang der Ufergebiete auf den Freizeitbereich. Hatten sich diese Gebiete jedoch zu Gebieten mit mehrfacher Nutzung, etwa zu Gewerbe- oder Wohngebieten entwickelt, strebten viele Betreiber an, sie besser in die herkömmlichen ÖPNV-Betriebe zu integrieren: Sie verbesserten die

Konnektivität durch z.B. integrierte Fahrpläne und Fahrkartensysteme.

Zwar führt der Wasserverkehr in den Verkehrsprogrammen vieler Städte nach wie vor ein Nischendasein. Dennoch bietet dieses einzigartige Verkehrsmittel gegenüber dem Landverkehr bedeutende Vorteile.

- Die Fahrt mit einer Fähre ist gegenüber anderen Verkehrsmitteln häufig ein angenehmeres Erlebnis. Kein anderes Verkehrsmittel bietet ein Deck, auf dem man die Sonne genießen kann, Bord-Geschäfte, in denen man einkaufen kann, einen garantierten Sitzplatz und viel Platz, um den Ausblick zu genießen.
- Wasserfahrzeuge weisen weniger physische Einschränkungen auf als Straßenfahrzeuge und bieten viel Platz für Autos und Fahrräder.
- Die Zugänglichkeit von Wasserverkehrsdiensten ist häufig genauso gut wie bzw. besser als die von Landverkehrsmitteln, denn sie bieten zusätzlichen Platz für die Beförderung von Personen mit verringerter Mobilität.
- Sie nutzen einen natürlichen Verkehrsweg (das Wasser), der seit Anbeginn der Zeit existiert. Daher müssen keine kostspieligen und möglicherweise störenden speziellen Trassen für Straßenbahnen, U-Bahnen, Schnellbusse und andere Verkehrsmittel entwickelt werden, die eigene Korridore benötigen.
- Der Wasserverkehr bietet feste Fahrpläne und wird nur selten durch Verkehrsüberlastung behindert.



Zugänglichkeit des Wasserverkehrs in London.

Bei korrekter Umsetzung kann sich der Wasserverkehr weiter aus seiner Nischenrolle im allgemeinen Mobilitätsprogramm zu einem vollständig integrierten Verkehrsmittel entwickeln und damit andere Verkehrsmittel und Stadtentwicklungsprogramme ergänzen.

Elemente eines erfolgreichen Wasserverkehrssystems

Entwicklung von visionären integrierten Strategien und Intermodalität

Bis vor Kurzem wurden viele Wasserverkehrssysteme unabhängig von Strategien betrieben, nach denen sich Stadtplanung und Verkehrspolitik für den Landverkehr richten. Erfolgreiche Systeme – ganz gleich, ob Dienstleister im Freizeit- oder Pendlerbereich – versuchen heute, Dienstleistungen zu entwickeln, die sich an den allgemeinen Stadtplanungs- und Mobilitätsprogrammen der Gebiete und Städte orientieren, in denen sie sich befinden, und die in diese integriert sind. In den meisten Fällen liegen Fähranlegestellen ganz in der Nähe von Landverkehrssystemen – so wird der Fußweg zwischen den Verkehrsmitteln verkürzt und die Konnektivität zwischen ihnen verbessert. Stadt- und Verkehrsplaner entwickelten Visionen und Strategien um sicherzustellen, dass sich ihre Wasserverkehrsdienste an die allgemeinen Richtlinien hielten, die für die Neuentwicklung der Ufergebiete galten. Gleichzeitig integrierten sie die Wasserverkehrsdienste in die allgemeinen Verkehrs- bzw. Mobilitätsprogramme.

Schwerpunkt auf Servicequalität und Erfüllung der Bedürfnisse der Bürger

Ähnlich wie die unterschiedlichen Landverkehrsmittel müssen auch Wasserverkehrssysteme ein Produkt anbieten, bei dem der Schwerpunkt auf der Servicequalität und der Erfüllung der Bedürfnisse der Fahrgäste liegt, ganz gleich, ob die Fahrt als Freizeitvergnügen stattfindet oder man zur Arbeit pendelt. Dazu müssen auch die Vorteile der „einzigartigen“ Merkmale genutzt werden, die eine Fahrt auf dem Wasser bietet: Je nach Konstruktion des Schiffs kann der Ausblick aufs Wasser optimiert werden, es gibt bequeme Sitze sowie Bordeinrichtungen wie etwa Geschäfte. Wenn der Wasserverkehr diese Verbesserungen anbietet, kann er dazu beitragen, die Überlastung des Landverkehrs zu verringern und die allgemeinen Mobilitätsziele und -strategien zu unterstützen.

Der Wasserverkehr besitzt im Gegensatz zu anderen Verkehrsmitteln eine enorme Attraktivität für Pendler – aber nur, wenn sich Planer und Betreiber darauf konzentrieren, die Bedürfnisse der Fahrgäste zu erfüllen, indem sie die einzigartigen Merkmale nutzen, die der Wasserverkehr bietet.

Bereitstellung von Investitionen in Infrastruktur zur Erhöhung der Attraktivität des Wasserverkehrs

Anders als herkömmliche Landverkehrsmittel richten sich die Anforderungen an die Konstruktion von Schiffen und Terminals meist nach den „einzigartigen“ Betriebsbedingungen, unter denen der Wasserverkehr abläuft. Daher werden die meisten Fähren von Schiffsbauern entwickelt und gebaut, die über ein fundiertes Verständnis der regionalen Betriebsbedingungen in aller Welt verfügen: Dies führt häufig dazu, dass jedes Schiff einzigartige Konstruktionsmerkmale aufweist. Dies gilt auch für die Konstruktion der Terminals: Jeder Terminal muss so ausgelegt sein, dass er den



Der Terminal Cais do Sodré (Lissabon) ermöglicht den intermodalen Anschluss zwischen allen Verkehrsmitteln wie etwa Schiene, Bus, Taxi und Wasserverkehr. Dabei bietet er eine vollständige Zugänglichkeit für Personen mit verringerter Mobilität sowie ein voll integriertes Fahrkartensystem.

Betriebsbedingungen des jeweiligen Gebiets entspricht, in dem er errichtet wird. Einige Fähren etwa werden in Regionen mit geringer Schwankung zwischen Ebbe und Flut betrieben, sodass Investitionen in Konstruktion und Bau teurer Terminals unnötig sind. In anderen Regionen jedoch herrschen besonders starke Gezeitenunterschiede von bis zu sieben Meter vor, weshalb lange und teure Rampen für den Zugang zu Schwimmplattformen erforderlich sind. Der leichte Zugang ist ein wichtiges Kriterium für den Wasserverkehr, er macht dieses Verkehrsmittel als realistische Alternative gegenüber anderen Verkehrsmitteln attraktiver. Auch die umweltfreundliche Konstruktion wird berücksichtigt, und viele Städte investieren große Summen in ihre Terminals um sicherzustellen, dass sich diese in die natürliche Umgebung einpassen und gleichzeitig direkt und problemlos ans landgebundene ÖPNV-Netz angeschlossen sind. Viele Orte haben in Infrastrukturprojekte investiert, um die Realisierbarkeit und die Attraktivität des Wasserverkehrs zu verbessern und um sicherzustellen, dass die Integration in andere Arten des ÖPNV erreicht wird. In allen Fällen hat das zu einem Anstieg der Fahrten mit Schiffen geführt. Dadurch wurde die Verteilung auf die Verkehrsmittel erhöht, was zum Erreichen der PTx2-Ziele beiträgt.

Energie und Umwelt

Bislang hinkte der Wasserverkehr den anderen Verkehrsmitteln hinterher, wenn es darum ging zu gewährleisten, seine negativen Auswirkungen auf die Umwelt so gering wie möglich zu halten. In den letzten vier Jahren stellte jedoch das UITP-Komitee für Wasserverkehr die Umwelt als eine seiner wichtigsten Initiativen in den Mittelpunkt. Daraus ging der Workshop „CO₂-armer und umweltverträglicher Wasserverkehr“ hervor, der im Oktober 2012 von den Londoner Hafenbehörden (London River Services) veranstaltet wurde. Dieser Workshop stellte die bestmöglichen Verfahren und Technologien vor, mit denen die Auswirkungen der Schifffahrt auf die Umwelt verringert werden können. Es wurden alternative Technologien wie etwa Superkondensatoren und Schiffe mit Solar-, Elektro- und Brennstoffzellenantrieb sowie innovative Rumpfdesigns und umweltfreundliche Segeltechnologien vorgestellt. Diese von Betreibern und Schiffsbauern angewendeten unterschiedlichen Technologien und Ansätze unterstützen die weltweiten Bemühungen und Strategien zur Verringerung der CO₂-Emissionen und der Auswirkungen des Wasserverkehrs auf die Umwelt. Angesichts der fortgesetzten Bestrebungen, die Auswirkungen auf die natürliche Umwelt von Flüssen, Seen und Ozeanen zu verbessern, müssen alternative Technologien für Schiffe entwickelt werden, um die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen zu verringern und um die Emissionen zu senken. Um dies zu erreichen, hat das UITP-Komitee für Wasserverkehr dieses Thema in seinem jährlichen Arbeitsprogramm an vorderste Stelle gesetzt.

Die Erbringung von Wasserverkehrsdiensten kosteneffizienter machen

Die Erbringung von Wasserverkehrsdiensten kann kostspielig sein. Der Bau der Schiffe, die Konstruktion der Terminals sowie die Treibstoffkosten tragen zu den hohen



Viele Schiffsbetreiber bieten während der Spitzenzeiten ÖPNV-Dienste und während des restlichen Tages Freizeitdienste an, um ihre Erträge zu diversifizieren. Hier ein Beispiel von den Bermudas.

Betriebskosten von Wasserverkehrsdiensten bei. Dennoch gibt es Verfahren, durch die der Wasserverkehr kostengünstiger wird. Dazu gehört die Diversifizierung der Produktangebote, indem während der Spitzenzeiten Pendlerdienste und außerhalb der Spitzenzeiten Freizeitdienste bereitgestellt werden. Die Freizeitdienste sind in der Regel profitabler als die Pendlerdienste, da Touristen und andere Nutzer von Freizeitangeboten eher bereit sind, einen Aufschlag für die Wasserverkehrsdienste zu zahlen. Dies trifft auf die Bermudas und auf viele Betreiberbehörden im Vereinigten Königreich und in Italien zu. Viele Städte bieten eine Vielzahl unterschiedlicher Dienste an, um die Erträge zu diversifizieren. Gleichzeitig steigern sie so die Effizienz ihres Betriebes. Dies zeigt, wie die Wasserverkehrsbehörden ihre Dienste kostengünstiger machen und gleichzeitig einen Beitrag zum Ziel PTx2 leisten können: Verdoppelung des ÖPNV-Marktanteils bis 2025 weltweit.

Schluss

Dieses Fokuspapier verdeutlicht, dass sich der Wasserverkehr kontinuierlich von einem „Nischenverkehrsmittel“ zu einem bedeutenden Element des Verkehrsnetzes und der Initiativen zur Modernisierung von Ufergebieten entwickeln kann. Durch die Konzentration auf die Servicequalität sowie die Integration in andere Verkehrsmittel und Entwicklungsprojekte für Ufergebiete blickt der Wasserverkehr in eine rosige Zukunft, was die allgemeinen Mobilitätsoptionen für Städte am Wasser anbelangt.

Städte wenden sich wieder ihrer Waterfront zu – dies bietet dem Wasserverkehr die Gelegenheit, einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität und des Lebensstils für Anwohner und Touristen zu leisten. Zudem trägt er so zur Strategie der UITP bei, den Marktanteil des ÖPNV bis 2025 weltweit zu verdoppeln.

Empfehlungen für den Wasserverkehr und seinen Beitrag zur PTx2-Strategie der UITP

- Integration des Wasserverkehrs in andere Verkehrsmittel, indem eine gute Intermodalität und gemeinsame Fahrkartensysteme gewährleistet werden, wenn dies wirtschaftlich sinnvoll ist.
- Integration des Wasserverkehrs in die allgemeinen Stadtplanungsprogramme, insbesondere bei Sanierungsprojekten für Ufergebiete.
- Gewährleistung einer guten Zugänglichkeit zu Schiffen und Terminals, damit ein problemloser Einstieg für Personen mit verringerter Mobilität garantiert ist.
- Diversifizierung von Erträgen und Dienstleistungen durch das Anbieten von Pendler- und Freizeitdiensten. Dadurch steigt das Potenzial des Wasserverkehrs, zur Verringerung der Verkehrsüberlastung in Spitzenzeiten beizutragen und außerhalb der Spitzenzeiten Freizeitdienste anbieten zu können.
- Entwicklung alternativer Technologien, um die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen zu verringern und Emissionen zu senken.
- Verringerung der Überlastung des Landverkehrs, indem hochwertige Wasserverkehrsdienste angeboten werden, die die Beförderungsbedürfnisse von Pendlern und Touristen erfüllen.

Dies ist ein offizielles Positionspapier der UITP, des Internationalen Verbands für öffentliches Verkehrswesen. Die UITP zählt über 3400 Mitglieder in 92 Ländern der ganzen Welt und vertritt die Interessen der wichtigsten Akteure in diesem Sektor. Ihre Mitgliedschaft 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.

Dieses Fokuspapier wurde vom UITP-Komitee für Wasserverkehr erarbeitet.

Verantwortlicher Herausgeber
UITP
Rue Sainte-Marie 6
BE-1080 Brüssel
Belgium

Tel: +32 2 673 61 00
Fax: +32 2 660 10 72
info@uitp.org
www.uitp.org

