



**Damit Städte mobil
bleiben und Autofahrer
auch mal umsteigen**



Anforderungen an einen guten
Öffentlichen Verkehr



Damit Städte mobil bleiben und Autofahrer auch mal umsteigen Anforderungen an einen guten Öffentlichen Verkehr

Das Thema Mobilität wird momentan durch zwei Trends wesentlich bestimmt: Urbanisierung und Digitalisierung. In den nächsten Jahren werden die Bevölkerungszahlen in den Metropolen und Städten weiter steigen. Dies wirft Fragen auf nach der Gestaltung von urbaner Mobilität und wie dem Mobilitätsbedarf der Menschen in der Stadt begegnet werden kann. Gleichzeitig gilt es, die Lebensqualität der Menschen zu wahren, die Luftqualitäts- und Lärmschutzziele zu erreichen und die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Die Frage, die der ACE in diesem Papier aufwerfen möchte, ist: Wie kann man Pkw-Fahrer in Großstädten und Metropolen dazu bringen, ihre „Auto“-Mobilität zumindest dann aufzugeben, wenn sie innerhalb der Stadt unterwegs

sind? Angesichts fehlender Parkplätze, verstopfter Straßen und Zufahrtsbeschränkungen, Lärm- und Umweltbelastungen ist ein Umstieg hin zum ÖV (Öffentlicher Verkehr) oder auf das Fahrrad wünschenswert. Die Antwort auf die oben gestellte Frage klingt banal: Man muss es ihnen ermöglichen, nicht mehr nur von Haltestelle zu Haltestelle, sondern bequem, zuverlässig und ohne Zeitverlust von Tür zu Tür zu gelangen.

Die Position des ÖV im Personenverkehr

Der Anteil der Verkehrsleistung im öffentlichen Personennahverkehr hat in den Jahren 2002 bis 2012 leicht zugenommen. Im Zeitraum von 2004 bis 2013 stieg die Anzahl der Fahrgäste um 817.000. Auch die Ver-

kehrsleistung in Bezug auf die Personenkilometer nahm kontinuierlich zu. Sie stieg von 84.120 Mio. Personenkilometern im Jahr 2004 auf 90.442 Mio. im Jahr 2010.

Zur Entwicklung des ÖPNV in Metropolen und Städten

Eine Verbesserung der Qualität des ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr) ist vor dem Hintergrund seiner wachsenden Kapazitätsprobleme in Metropolen und in größeren Städten eine große Herausforderung. Deren große Anziehungskraft wird in den kommenden Jahren zu einer noch zunehmenden Verdichtung führen; mit siedlungspolitischen und raumordnerischen Veränderungen zur Abmilderung dieser Entwicklung ist nicht zu rechnen. Erweiterungen und Verbesserungen sind also ohnehin gefragt. Das Angebot des ÖPNV muss an eine wachsende Nachfrage und sich verändernde Bedürfnisse angepasst werden. In einer Umfrage der Hans-Böckler-Stiftung von ÖPNV-Unternehmen erklärten immerhin 84 Prozent aller Unternehmen, Verbesserungen für ihre Fahrgäste anzustreben.

Das Selbstverständnis eines Systemanbieters haben sich mittlerweile viele ÖPNV-Unternehmen zu eigen gemacht. Für die Zukunft dürfte das jedoch nicht ausreichen. Sie müssen sich zu Mobilitätsdienstleistern weiterentwickeln, die Betreiber, Besteller, Organisator oder Partner dieser Leistungen sind. Keinesfalls sollten sie das Feld allein privaten Unternehmen überlassen. Konsequenz wäre die Entwicklung eines umfassenden, vernetzten Mobilitätsverbundes von Bussen und Bahnen, Carsharing, Taxen, Fahrradverleihsystemen und anderen Dienstleistungen einschließlich der Infra-

struktur (Parkraum, Ladestationen) und der Vernetzung mit dem eigenen Pkw.

Kunden sollen sich künftig aus einer Vielfalt von Mobilitätsoptionen ihren optimalen Verkehrsmittelmix zusammenstellen. Hier muss bedacht werden, dass neben Zugangshemmnissen vor allem der Besitz eines privaten Pkw und die damit einhergehenden Pkw-orientierten Nutzungsroutinen ein wesentliches Hemmnis für ein multimodales Mobilitätsverhalten darstellen. Die Herausforderung besteht also darin, Angebote zu entwickeln und den Zielgruppen nahezubringen, die die ausschließliche Nutzung des eigenen Pkw überflüssig machen, weil die gewünschte Mobilität auch ohne Auto möglich ist.

Vorschläge zur Verbesserung der Qualität des ÖPNV

Auch wenn es formal die in § 8 Abs. 3 PBefG (Personenbeförderungsgesetz) vorgegebene Zielsetzung einer vollständigen **Barrierefreiheit** im öffentlichen Personennahverkehr bis zum 01.01.2022 gibt, möchten wir dieses facettenreiche Thema nicht außen vor lassen. Nicht nur mobilitätseingeschränkte Menschen im engeren Sinne, sondern auch Personen mit Kinderwagen, Fahrrädern oder Gepäck treffen bei der Nutzung des ÖPNV viel zu häufig auf unüberwindbare Hindernisse. Nicht-barrierefreie Bahnhöfe ohne (funktionierende) Fahrstühle, mit großem Abstand zwischen Zug und Bahnsteigkante, ohne blindentaugliche Kommunikationsmittel und Zeichen in leichter Sprache sowie Strecken, auf denen keine modernen Nie-



derflurfahrzeuge eingesetzt werden, müssen den Betroffenen über sämtliche Kommunikationskanäle und in den Fahrplänen kenntlich gemacht werden. Der auf eine Niederflurbahn angewiesene Kunde sollte einen Anspruch auf Entschädigung haben, sollte trotz anderslautender Streckeninformation eine andere Bahn kommen (bspw. durch Übernahme von Taxikosten).

Leistungen wie **Erreichbarkeit, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit** sind den Menschen in der Regel wichtiger als der Preis, den sie für die Nutzung des ÖPNV zahlen müssen. Wer sich darauf verlassen kann, sein Ziel pünktlich und ohne zeitlichen Mehraufwand erreichen zu können, lässt das Auto eher stehen. Mithilfe einer Pünktlichkeitsgarantie können die Unternehmen Vertrauen gewinnen: Wenn ein Verkehrsmittel mehr als 15 Minuten Verspätung

hat (die nicht durch Staus oder Umleitungen verursacht ist) oder verfrüht an einer Haltestelle abfährt, hat der Kunde Anspruch auf eine Entschädigung (bspw. ein Tagesticket). Mit einer Anschlussgarantie, die zumindest an einigen Garantiehaltstellen versprochen werden könnte, wäre auch so zu verfahren. Sollte es zu Verspätungen kommen, muss dies in Echtzeit an den wartenden Kunden kommuniziert werden – und zwar sowohl über entsprechende Mobilitäts-Apps als auch über Anzeigen direkt an der Haltestelle.

Der gefühlte **Komfort** trägt wesentlich zur Wahl eines Verkehrsmittels bei. Seit Jahren wird in Pkws der Fahrkomfort vorangetrieben – bequeme Sitze, leiser Innenraum, praktische On-Board-Systeme. Der Komfort städtischer Mobilitätssysteme, die haupt-

sächlich durch viele verschiedene Transportmittel und Umstiege geprägt sind, ist nicht annähernd so gut erforscht. Das Thema spielt also bisher bei der Ausgestaltung des Mobilitätssystems eine untergeordnete Rolle. Natürlich sind Barrierefreiheit und die häufigere Taktung zu Stoßzeiten bekannte Ansätze, doch auch Faktoren wie Sauberkeit, Sicherheit oder Flexibilität tragen zum Komfort bei. Dass die ÖPNV-Unternehmen hier mit höchst unterschiedlichen Mobilitätstypen konfrontiert sind, macht das Thema Komfort zu einer echten Herausforderung. Dennoch darf der Kunde erwarten, dass sie ihre Infrastruktur und Fahrzeuge in Schuss zu halten.

Das Gewicht der Branche in der Verteilungsdebatte leitet sich unmittelbar aus der **Kundenzufriedenheit** ab. Die Unternehmen müssen wissen, welche Innovationen sich die Kunden – auch diejenigen, die die Angebote des ÖPNV nur selten nutzen – wünschen. Es ist ein Fakt, dass die städtische Mobilität der Zukunft intermodal und divers ist, dass Verkehrssysteme nicht mehr mit einem starren Masterplan angepackt werden können, um sie fit für die Zukunft zu machen. Vielmehr handelt es sich um einen konstanten Prozess der Anpassung auf Grundlage der Nutzung, die subjektiv und individuell ist. Deswegen muss der Nutzer eingebunden werden, indem er beispielsweise die Möglichkeit bekommt, Probleme oder Schwachstellen zu melden. Der Anbieter kann so konkret auf die Wünsche des Kunden eingehen und damit die Fahrt mit den ÖV attraktiver machen.

Ganzheitliche **Mobilitäts-Apps**, die sämtliche Angebote innerhalb der Stadt vernet-

zen, sind ein wichtiges Instrument moderner Mobilität. Idealerweise können Kunden vor Reiseantritt Informationen zu den verschiedenen Alternativen (Preise und Fahrzeiten) vergleichen, buchen, während der Reise Informationen zur aktuellen Position, zu Verspätungen, Anschlüssen, Alternativrouten und –verkehrsmitteln, Parkplätzen und barrierefreiem Reisen beziehen und am Ende auch ihre Fahrtkosten bezahlen. Die Verkehrsunternehmen und –verbünde sollten bei ihrer Arbeit an dieser **Vernetzung** selbstbewusst als Branche eine gemeinsame Lösung anstreben. Die Kundenbindung und die Daten müssen bei der Öffentlichen Hand bleiben und nicht auf private Internet- und Industrieunternehmen übergehen.

Grundsätzlich sollten alle Zeit-Karten **übertragbar** sein und die Mitnahme von weiteren Personen, Tieren und Fahrrädern ermöglichen. Denkbar ist eine „**Mobilitätskarte**“, mit der alle in einer Stadt angebotenen Mobilitätsangebote – Busse und Bahnen, Carsharing, Fahrradverleihsysteme – genutzt werden können. Die Abrechnung erfolgt dann nach dem Best-Price-Prinzip zum Monatsende und darf den Betrag eines Monats-Abos nicht überschreiten. So hätte man stets den Schlüssel zu allen multimodalen Angeboten dabei, ohne sich registrieren oder einloggen zu müssen.

Der ÖPNV ist das Rückgrat der **Multimodalität**. Wo er gut ausgebaut ist und Region und Stadt effizient verknüpft, kann man Autofahrer durchaus dazu bringen, intermodal zu fahren. Park-and-Ride-Angebote machen die Kombination von Pkw und ÖPNV interessant. Kostengünstiger Park-



© Nkrada – istockphoto.com

raum im Umland und Stau- und Lärmvermeidung in den Ballungszentren sind gute Argumente für dieses Konzept.

Die Bedeutung des Fahrrads wächst. Es ist deshalb generell erforderlich, den **Radverkehr** zu **fördern**. Dazu sollte eine gute Verknüpfung mit dem ÖPNV hohe Priorität haben. Abstellmöglichkeiten an Haltestellen und ein vereinfachtes Ticketsystem für Fahrräder gehören genauso dazu wie eine erleichterte, barrierefreie Fahrradmitnahme. Wenn es Verkehrsmittel mit extra Abteilen zur Fahrrad- (und übrigens auch

Kinderwagen-) -mitnahme gibt, muss dies auch intensiv kommuniziert und für alle Reisenden klar sein. Verleihsysteme sind ein ergänzendes Element und unterstützen die Realisierung des Mobilitätsverbundes.

Durch den Einsatz von Schnellbussen, Busvorrangspuren und Ampelvorrangschaltungen kann die Attraktivität des ÖPNV ebenfalls gesteigert werden. Denn wer sein Ziel mit den ÖV **schneller** erreichen kann, als wenn er selber fahren würde, wird umsteigen.

Viele Menschen fühlen sich bei der nächtlichen Nutzung des ÖPNV nicht sicher. Hier sind die Unternehmen aufgefordert, die nötigen Investitionen in eine entsprechende technische und personelle Ausstattung vorzunehmen, um das **Sicherheitsgefühl** ihrer Kunden zu verbessern.

In einem verknüpften Verkehrsnetz spielt die **umweltfreundliche Mobilität** eine Rolle. Für immer mehr Kunden des ÖPNV sind Umweltthemen von zunehmender Bedeutung. Für sie wäre eine App, mit der sich in Erfahrung bringen lässt, wie ein Verkehrsweg auch unter Umweltgesichtspunkten am effektivsten zusammengesetzt werden kann, interessant. Grundsätzlich ist allerdings festzustellen,

dass technologische Entwicklungen wie die Elektromobilität und der Einfluss der Energiewende noch nicht ausreichend im Fokus der Branche stehen. Anstatt die Erprobung neuer Technologien im großen Stil zu praktizieren, werden lieber kleinteilige Modellversuche durchgeführt.

Die Ausstattung sämtlicher Busse und Bahnen mit **WLAN** sollte selbstverständlich sein. Die Reisezeit den eigenen Bedürfnissen entsprechend gestalten zu können – sei es zum sozialen Austausch, zum Konsum von Informationen oder zum Arbeiten – dürfte Menschen dazu bewegen, das Auto stehen zu lassen. Diesen eindeutigen Vorteil gegenüber dem Fahren mit dem Pkw sollte der ÖV verstärkt kommunizieren.

Impressum

Herausgeber: ACE-Vorstand, Stefan Heimlich, Karlheinz Stockfisch, Schmidener Str. 227, 70374 Stuttgart
 Redaktion: Julia Collingro, Matthias Knobloch, Abteilung Verkehrspolitik – Hauptstadtbüro
 Bildnachweis: © Graham Oliver – istockphoto.com (1) bzw. Quellenangabe am Bild. ÖPNV_Broschüre_2016_10_web



UND WEITER GEHT'S

ACE Auto Club Europa e.V.
Schmidener Str. 227, 70374 Stuttgart
www.ace.de

Verkehrspolitik – Hauptstadtbüro
Märkisches Ufer 28, 10179 Berlin
Tel.: 030 278725-0, Fax: 030 278725-5
E-Mail: verkehrspolitik@ace.de