

Integrierte Nahmobilität

Bericht über die 12. ÖPNV-Fachtagung der Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung (SRL)/2. MeetBike Konferenz in Kooperation mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bauen und Stadtentwicklung (BMVBS), der Landeshauptstadt Dresden, der Technischen Universität Dresden, dem Verkehrsverbund Oberelbe (VVO), den Dresdner Verkehrsbetrieben (DVB) und der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (DVWG) am 12./13. März im Kulturrathaus der Landeshauptstadt Dresden.

Mitte März 2009 trafen sich knapp 200 Stadt- und Verkehrsplaner, Forscher und Praktiker im Dresdner Kulturrathaus, um sich eingehend zum Thema „Integrierte Nahmobilität“ auszutauschen. Für die Veranstalter begrüßte Thomas J. Mager, Vorstand der SRL und Sprecher des AK ÖPNV, die Teilnehmer, gefolgt von Grußworten des Beigeordneten für Stadtentwicklung der Landeshauptstadt Dres-

den, Jörn Marx und Reiner Zieschank, dem Vorstand für Finanzen und Technik der Dresdner Verkehrsbetriebe AG.

Engelbert Lütke Daldrup, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung überbrachte die Grüße von Minister Wolfgang Tiefensee und gab einen Überblick über das Engagement des Ministeriums im Bereich der Stadt- und Verkehrspolitik



Thomas J. Mager,
Inhaber tjm-consulting
mobilitätsmanagement,
Köln



Knapp 200 Teilnehmer verzeichnete die 12. Fachtagung der SRL in Dresden.

– insbesondere im Bereich der ÖPNV- und Radverkehrsförderung – bevor er dann den Kongress eröffnete.

Inter- und Multimodalität

Tanja Aurich und Thomas Böhmer stellten im ersten von vier Vortragsblöcken die Ergebnisse aus dem Forschungsprojekt „Interdependenzen zwischen Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung“ des Lehrstuhls Verkehrs- und Infrastrukturplanung (vip) der TU Dresden vor. Das Projektteam kommt zu dem Ergebnis, dass ein Wegelängenabhängiges Potenzial zur MIV-Verlagerung zu Gunsten des Umweltverbundes besteht, wenn der Umweltverbund gemeinsam und syste-

matisch gefördert wird. Das subjektive Konfliktempfinden zwischen Rad und ÖPNV konnte nicht bestätigt werden, wobei festgestellt wurde, dass noch weiterer Forschungsbedarf besteht.

Bastian Chlond vom Institut für Verkehrswesen der Universität Karlsruhe widmete sich dem Thema „Fahrrad und ÖV versus MIV? Analysen zur Konkurrenz und Synergie von Verkehrsmitteln“. Chlond kommt zu dem Schluss, dass das Fahrrad und der ÖV nur gemeinsam gegenüber dem MIV konkurrieren können, wenn sie für bestimmte Zwecke und in bestimmten Räumen im Verbund ihre Vorteile ausspielen, sprich wenn komplementäre Maßnahmen angeboten werden, die explizit Multimodalität fördern und ermöglichen.

Konfliktbereiche und Lösungsansätze Fahrrad - ÖPNV

Holger Dehnert vom Verkehrsverbund Oberelbe GmbH gab einen Überblick hinsichtlich der Möglichkeit der Fahrradmitnahme im Verkehrsverbund Oberelbe – Zusatznutzen und Konfliktbereiche. Nach einer kurzen Vorstellung des VVO widmete sich Dehnert den Punkten Fahrradmitnahme im Alltagsverkehr, Fahrradmitnahme im touristischen Verkehr sowie weiteren Aspekte der Partnerschaft zwischen Fahrrad und ÖPNV.

Die Frage: Fahrrad und ÖPNV – Dream Team oder Konkurrenten? beantwortete Burkhard Horn von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung in Berlin, in dem er die Berliner Erfahrungen vorstellte. Horn führte aus, dass das Fahrrad und der ÖPNV Konkurrenten auf kurzen und mittleren Wegen bis zu 5 km sind. Der Multimodale Fahrrad- und ÖPNV-Nutzer ist kein klassischer „Zeitkartenkunde“, was seiner Meinung nach eine Herausforderung für die Tarifgestaltung darstellt. Je größer die Stadt desto eher können sich beide Verkehrsarten ergänzen, weil Freiräume zum Ausspielen ihrer jeweiligen Stärken vorhan-



Blick in das Auditorium.

den sind und sie sich sinnvoll kombinieren lassen.

Holger Matthäus, Senator für Bau und Umwelt der Hansestadt Rostock referierte über die Entwicklung der Fahrradmitnahme im Öffentlichen Personennahverkehr der Hansestadt Rostock. Im Vordergrund der Aktivitäten standen die Umrüstung der Fahrzeuge bzw. die gezielte Neuanschaffung, die Bevorrechtigung des ÖPNV gegenüber dem MIV, eine gezielte Tarifstruktur, Entwicklung von Werbestrategien. Des Weiteren stehen die Verkehrserziehung, die Erschließung neuer Zielgruppen sowie Angebote von neuen Abstellanlagen im Vordergrund. Matthäus kommt zu dem Schluss, dass sich ÖPNV und Radverkehr ergänzen und eine ideale Transportkette bilden, da der Aktionsradius des Fahrrades/bzw. des ÖPNV erweitert wird.

Handlungsmöglichkeiten der Förderung des Mobilitätsverbundes

Thorben Heinemann vom Verkehrs- und Tiefbauamt der Stadt Leipzig be-

richtete in seinem Beitrag von Radverkehrsführungen an Straßenbahnhaltestellen – Beispiele aus Leipzig. Nachdem Heinemann sämtliche Haltestellenformen kurz vorgestellt hatte, ging er auf wesentliche Kriterien für die Bestimmung der Radverkehrsführung ein.

Die wichtigsten Erfordernisse im Haltestellenbereich sind die kontinuierliche und sichere Radverkehrsführung, die deutliche Trennung der ein- und aussteigenden Fahrgäste vom Radverkehr, die störungsarme Führung von Bahnen mit möglichst geringen Aufenthaltszeiten sowie ein sicherer und barrierefreier Zugang.

Ziel der Stadt Leipzig ist die Reduzierung der bestehenden Konflikte an Haltestellen mit Radfahrer auf den verbleibenden Konflikt Radfahrer/Ein- und Aussteigen.

Neue Ansätze in Dresden für eine Integrierte Planung für Fahrrad und ÖPNV wurden von Jörn Marx, dem Beigeordneten für Stadtentwicklung der Landeshauptstadt Dresden vorgestellt.

Die verkehrspolitischen Ziele umfassen folgende Punkte:

- Mobilität sichern und Wirtschaftsverkehr verträglich gestalten,
- Ressourcenschonung und Kostensenkung (Infrastruktur- und Mobilitätskosten),
- hohe städtische Lebensqualität/ Stadt der kurzen Wege,
- Entlastung der Wohngebiete von störenden Auswirkungen des Verkehrs,
- Effektive Nutzung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur,
- Mobilität gestalten, nicht Verkehr bewältigen.

Die angestrebte Dresdner Mobilitätsstrategie basiert auf den Bereichen Stadtentwicklung und Verkehr, Verkehrsinfrastruktur, Verkehrs- sowie Mobilitätsmanagement. Die neuen Ansätze für eine integrierte Fahrrad- und ÖPNV-Planung sind die Verknüpfungspunkte - Bike + Ride, ein öffentliches Fahrradverleihsystem, die Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln, die Radverkehrsführung an Kapthaltestellen, die Öffentlichkeitsarbeit sowie die Fahrradstationen.

Bahnhöfe und Haltestellen als Schnittstellen von Fahrrad und ÖPNV

Über das Bike- and Ride Konzept der Stadt Köln – Die Erfolgsgeschichte – berichtete Jürgen Möllers vom Amt für Straßen und Verkehrstechnik der Stadt Köln. Gemäß Möllers sind die nachfolgenden fünf Punkte echte Erfolgsfaktoren für Bike + Ride:

- Intensive Nachfrageanalyse sowie Potentialuntersuchungen,
- umfangreiche Begleituntersuchungen sowie Erfolgskontrolle,
- kleine Einheiten bis hin zu Fahrradstationen,
- hohe Flexibilität,
- hohe Qualität.

Das Ergebnis ist eine Nachfrageorientierte Realisierung und Erfolg durch

Präsenz in der Stadt. Im Jahr 2009 liegt das B+R Angebot bei ca. 10 000 Abstellanlagen, wobei der Bedarf mittlerweile bei ca. 14 000 Abstellanlagen liegt – eine Potenzialabschätzung ist aus heutiger Sicht nach oben offen!

Über das Fahrrad als Bestandteil der Reisekette und der Intermodalität informierte Eckehard Lüdke vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad Club (ADFC). Nach Lüdke gibt es Schwachstellen bei der Reisekette Fahrrad & ÖPNV, insbesondere bei der Schnittstelle Haltestelle sowie bei der Mitnahme von Fahrrädern im ÖPNV.

der Landesnahverkehrsgesellschaft LNVG in Niedersachsen.

Den Abschluss bildete der Vortrag von Prof. Heiner Monheim von der Universität Trier zum Thema „Nahmobilität und Umweltverbund- Chancen für mehr Lebens- und Bewegungsqualität und effizienten Verkehr“. Monheim zeigte die Grenzen des Autoverkehrs und die Kehrseiten der Autoförderung auf und wies nach, dass das Konzept der Nahmobilität schon alt, aber noch wenig wirkungsvoll ist. Die Marginalisierung des Fuß- und Fahrradverkehrs durch ein falsches Nahmobilitätsverständnis führte



Moderator Prof. Ahrens (TU Dresden) und die Referenten des 1. Vortragsblockes: Tanja Aurich, Thomas Böhmer und Bastian Chlond (v.l.n.r., Bilder: TU Dresden).

Der neuralgische Punkt bei der Schnittstelle Haltestelle wird gekennzeichnet durch fehlenden Witterungsschutz, fehlende Fahrradboxen und Gepäckschließfächer. Vorbildfunktion übernimmt auch hier wieder NRW mit seinem Programm 100 Radstationen. Lüdke zu Folge sind die Aufgabenträger die Garanten für (Miss-)Erfolg von Fahrrad und ÖPNV – einzige Voraussetzung für Erfolg ist es Bestellungen im Sinne der Fahrgäste vorzunehmen – z. B. durch vorbildliche Bestellvorgaben, wie bei

zu falschen Netzfolgerungen. Auch bei ÖPNV und Nahmobilität haben falsche Wahrnehmungen zu falschen Priorisierungen geführt. Nahmobilität – das kompakte, nutzungsgemischte Quartier der kurzen Wege und qualitätsvollen öffentlichen Räume ist das Ziel, das durch die Förderung des Aktivverkehrs erreicht werden kann.

Weitere Infos zu der Tagung bzw. die Tagungsdokumentation finden Sie unter www.srl.de

e-mail: info@tjm-consulting.de