



FAKTOR 2

Grundlagen für ein Gelingen der Verkehrswende am Beispiel Potsdam und Magdeburg

ZUSAMMENFASSUNG

Erarbeitet für:

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.
Landesgruppe Ost
Leipziger Platz 8
10117 Berlin

Magdeburger Verkehrsbetriebe GmbH & Co. KG
Otto-von-Guericke-Straße 25
39104 Magdeburg

ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH
Fritz-Zubeil-Straße 96
14482 Potsdam

Erarbeitet durch:

PLANUNGSBÜRO FÜR VERKEHR
Bornkessel & Markgraf
Scharnweberstraße 56
10247 Berlin
Fon 030 29 66 80 60 · Fax 030 29 66 80 61
www.pbv-berlin.de · mail@pbv-berlin.de



in Zusammenarbeit mit:

Dynamo Partners GmbH & Co. KG
Kronenstraße 69
10117 Berlin
www.dynamopartners.com







Smart Cities und Verkehrswende = Faktor 2

Entwicklungen durch technologische und gesellschaftliche Umwälzungen wirken unmittelbar auf bisherige Mobilitätsmuster in den Städten und sprengen diese auf. Die Anforderungen an Mobilität werden vielschichtiger und komplexer, Bedürfnisprofile der Menschen zur Mobilität verschieben sich. Neue Geschäftsmodelle und Plattformen versuchen sich ausschließlich an den veränderten Bedürfnissen zu orientieren, indem sie rein nutzer- und bedarfsorientierte Mobilitätsangebote schaffen. Zugleich steigen jedoch die Ansprüche und Erwartungshaltungen an den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Veränderungen in der Energie- und Umweltpolitik sowie eine geänderte Haltung der Bürger zum Lebensraum Stadt verursachen in der Kommunalpolitik einen zunehmenden Handlungsdruck.

Vor diesem Hintergrund wird in der öffentlichen Diskussion verstärkt von der Notwendigkeit einer Verkehrswende in den Städten gesprochen, wobei der ÖPNV eine wesentlich stärkere Rolle einnehmen soll. Diese vage Absichtserklärung wird jedoch selten mit konkreten Maßnahmen untersetzt. Auch bleibt unklar, welche finanziellen, technologischen und strukturellen Veränderungen erfolgen müssten, um eine relevante Veränderung des Modal Split zugunsten des Umweltverbundes und dabei insbesondere des ÖPNV herbei zu führen. Was bedeutet es aber konkret, wenn der ÖPNV sein Aufkommen zum Beispiel verdoppeln sollte und diese Leistungen unter den Anforderungen eines nachhaltigen und klimafreundlichen Verkehrs im Rahmen der Energiewende zu erstellen wären?

Ziel war es, für die Städte Potsdam und Magdeburg belastbare Antworten für folgende Frage zu treffen:

Wie kann eine Mobilitätswende in diesen Städten realisiert werden, bei welcher der ÖPNV jeweils bis zu doppelt so viele Fahrgäste im Vergleich zu heute befördert? Welche Rahmenbedingungen sind erforderlich und welche Rolle spielt dabei die sogenannte „New Mobility“? Beide Städte sind als Beispiele zu verstehen. An diesen soll die allgemeine Entwicklung bei

einer Verdopplung der Fahrgäste im ÖPNV sichtbar gemacht werden. Weiterhin sollen sich vor diesem Hintergrund auch für andere Städte verallgemeinerbare Erkenntnisse ableiten lassen. Als Auftraggeber wirkten neben dem VDV-Ost die städtischen Verkehrsunternehmen

→ ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH (ViP) und
→ Magdeburger Verkehrsgesellschaft mbH (MVB)

mit.

Ergebnis: Faktor 2 ist möglich und nötig

Im Ergebnis der Untersuchung lassen sich Ausgangssituation, erforderliche Entwicklungsprozesse und bestehende Handlungsbedarfe wie folgt beschreiben:

(1) Das jahrzehntelang vorherrschende Verkehrspolitik hat zu grundlegenden Fehlentwicklungen geführt. Diese sind insbesondere gekennzeichnet durch:

- Umweltprobleme aufgrund überhöhter Verkehrsbelastungen (v.a. CO₂, Stickoxide, Feinstaub und Lärm) vornehmlich durch motorisierten Individualverkehr (MIV) und Straßengüterverkehr
- schlechte Aufenthaltsqualität in öffentlichen Räumen durch MIV orientierte Gestaltung des Straßenraumes
- Tendenziell sinkende Mobilität in Ballungsräumen durch überlastete Infrastrukturen auf Straße und Schiene

(2) Die Lösung kann nur in einer Verkehrswende liegen, die den effizientesten und umweltschonendsten Verkehrsträgern klaren Vorrang in Ballungsräumen einräumt. Das Rückgrat einer solchen Verkehrswende muss der ÖPNV darstellen. Nur er ist in der Lage, zusätzliche Mobilität effizient und umweltschonend zu realisieren (FAKTOR 2).





Die beiden folgenden Abbildungen zeigen beispielhaft Ergebnisse der Untersuchung hinsichtlich der Auslastung bei FAKTOR 2 in den Straßenbahnnetzen. Für die roten Abschnitte besteht dabei unmittelbarer Handlungsbedarf. Auf dieser Grundlage wurden die entsprechenden Maßnahmen zur Umsetzung von FAKTOR 2 abgeleitet.

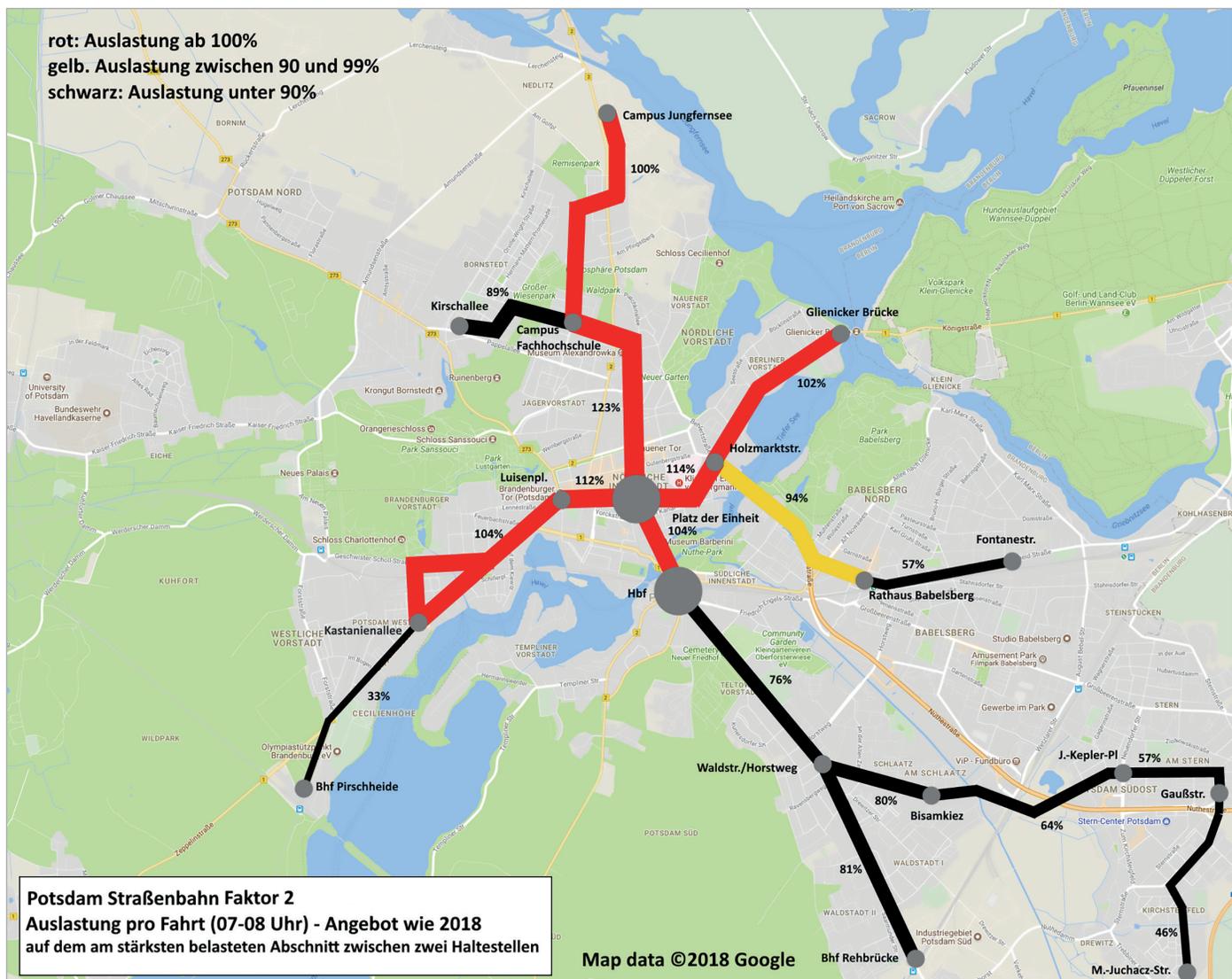


Abbildung: Beispiel Auslastung bei FAKTOR 2 Straßenbahn in Potsdam



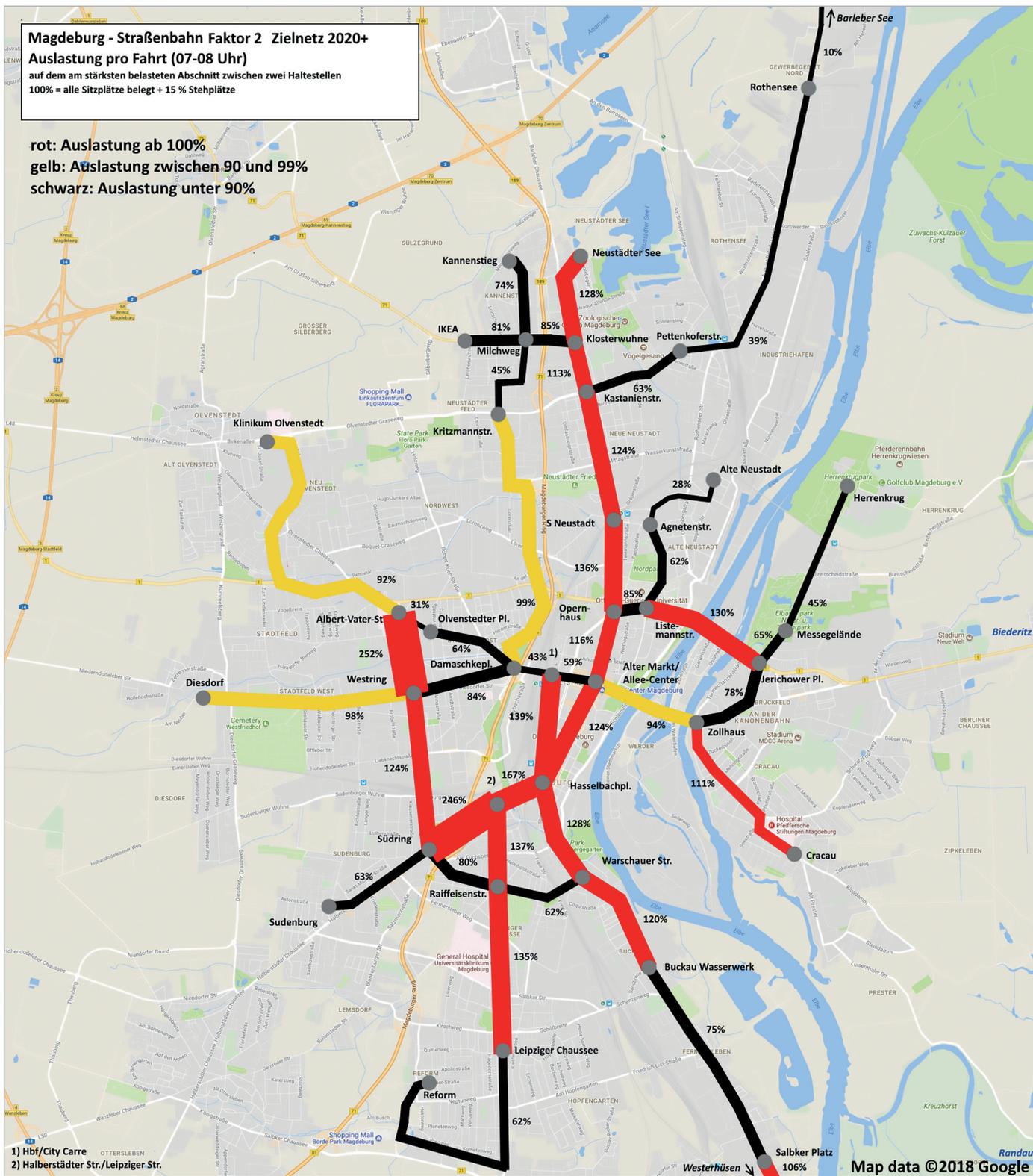


Abbildung: Beispiel Auslastung bei FAKTOR 2 Straßenbahn in Magdeburg





(3) Die Untersuchungen zeigen, dass FAKTOR 2 sowohl in Potsdam als auch in Magdeburg grundlegend umsetzbar ist. Dabei sind je Stadt zusätzlich signifikante Investitionskosten von ca. 350 – 450 Mio. € einzuplanen. Hierzu zählen in Potsdam und Magdeburg insbesondere Investitionen im Bereich Fahrzeuge und Infrastruktur.

(4) Diese können jedoch in sinnvolle Zwischenschritte aufgeteilt werden. Die Berechnung eines Zwischenschrittes mit Faktor 1,3 zeigt die grundlegende Aufnahmefähigkeit von Mehrverkehren durch die bestehenden Systeme. Trotzdem sind auch hier Maßnahmen erforderlich.

(5) Ein umfassender Paradigmenwechsel lässt sich nur durch ein Zusammenspiel von technischen und nicht-technischen bzw. weichen Maßnahmen erreichen. Dies bedeutet, dass neben dem Ausbau von Qualität und Quantität des Angebots auch unterstützende Maßnahmen in Stadt- und Verkehrsplanung erforderlich sind. Diese betreffen eine klare Priorisierung des ÖPNV bei allen planerischen Entscheidungen.

(6) Hierzu zählen insbesondere die Aspekte Parkraummanagement und Preisgestaltung. Personenmobilität muss für alle Bevölkerungsgruppen bezahlbar sein. Gleichzeitig bedarf der innerstädtische MIV einer grundlegenden Regulierung. Das Thema Preisgestaltung wird für die Akzeptanz des ÖPNV wahrscheinlich tendenziell überschätzt. Insbesondere muss

festgehalten werden, dass die Senkung der Preise im ÖPNV als alleinige Maßnahme für eine Verkehrswende nicht nur unzureichend, sondern sogar kontraproduktiv ist. Noch mehr Fahrgäste in überfüllte Busse und Bahnen bringen zu wollen, macht keinen Sinn. Zuerst muss die Infrastruktur ausgebaut werden. Dann sind Preismaßnahmen möglich. Aber auch dann gilt: Mögliche Mindereinnahmen müssen von den Kommunen ausgeglichen werden.

(7) New Mobility wird die Verkehrswende in den Städten produktiv begleiten bzw. unterstützen können. Digital gesteuerte Angebote können Vorteile für die Flexibilität der Nutzer bieten und sind geeignet, den ÖPNV zu ergänzen (Randzeiten, Außenbezirke). Dafür benötigen die Städte die notwendigen Kompetenzen bei der Regulierung der neuen digital gesteuerten Angebote.

Zur Erreichung der angestrebten Ziele müssen Städte und Verkehrsunternehmen selbst aktiv werden. Sie brauchen darüber hinaus aber auch die Kompetenzen und die finanziellen Mittel. Dafür müssen Bund und Land sorgen.

Insgesamt sollte eine Umsetzung von FAKTOR 2 mit einer öffentlichen Diskussion beginnen, an deren Ende konkrete Meilensteine zur Erreichung von FAKTOR 2 stehen. Ein erster sinnvoller Zwischenschritt kann mit Faktor 1,3 festgelegt werden.



Die vollständige Fassung des Gutachtens zu FAKTOR 2 erhalten Sie als online-Version unter <https://www.vdv.de/fachinformationen-vdv-ost.aspx>





