

Bericht der AG Straße

Tagung Neue Wege für eine bessere Lebensqualität in der Großregion

am 09. Mai 2014 11:00 Uhr, Luxembourg

Moderator Herr Roger Negri, Abgeordnetenkammer des Großherzogtums Luxembourg

Impulsvortrag Prof. Dr.-Ing. Ulrike Reutter, Institut für Mobilität & Verkehr, TU Kaiserslautern

Berichterstattung Frieder Zappe, Verkehrsverbund Rhein-Neckar, Mannheim

Einleitung und Vorstellung des Ansatzes Intermodalität und Mobilitätsmanagement als Lösungsmöglichkeit für die Herausforderungen auf der Straße

Herr Negri leitet die AG Straße mit den Zielvorstellungen des Landes Luxembourg ein. Der Anteil des Umweltverbundes soll von derzeit 14% auf 25% steigen, damit das Verhältnis zum MIV dann 1:3 beträgt. Nun stelle sich die Frage, mit welchen Maßnahmen auf welchen Wegen dieses Ziel erreicht werden könne.

Frau Prof. Reutter führt in ihrem Vortrag aus, dass Intermodalität und Mobilitätsmanagement Lösungsansätze für eine Bewältigung der Verkehrsproblematik auf der Straße sind und damit für eine nachhaltige Mobilität in der Großregion sorgen können.

Des Weiteren sei zu berücksichtigen, bevor Infrastruktur gebaut wird, sind gerade für die langfristige Perspektive Lösungen im Bereich der Raum- und Landesplanung und des Mobilitätsverhaltens zu erreichen.

Zum Beispiel trägt in Deutschland der Verkehr – und dabei vor allem der Straßenverkehr – zu rund einem Fünftel zu den direkten Kohlendioxidemissionen in Deutschland bei. Also muss auch der Verkehr seinen Beitrag zu den vereinbarten Minderungszielen leisten. Deutschland hat sich zum Ziel gesetzt, seine Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2020 um 40% und bis zum Jahr 2050 um 80 - 95% zu reduzieren gegenüber dem Basisjahr 1990. Und dieser Reduktionspfad wird in Deutschland insgesamt eingehalten, allerdings verfehlt gerade der Verkehr dieses Ziel noch deutlich. Es gilt deshalb, in Zukunft von den Grenzen her – zum Beispiel von der globalen Zwei-Grad-Grenze und den dafür massiv verringerten CO₂-Emissionen aus – rückwärts zu denken und richtungssicher und größenordnungssicher angemessene Maßnahmen im Verkehr zu entwickeln (vgl. hierzu das Schwerpunktheft der RaumPlanung 173/2-2014 „Zukunftsfähiger Stadtverkehr“).

Ziel eines nachhaltigen Verkehrs ist es, die Mobilitätsbedürfnisse heutiger und zukünftiger Generationen zu befriedigen: umweltfreundlich, für jeden verfügbar, erschwinglich und effizient. Mobilitätsmanagement kann in diesem Sinn Verkehrsnachfrage und Verkehrsverhalten nachhaltig beeinflussen.

Mobilitätsmanagement bedeutet die Beeinflussung der Verkehrsnachfrage im Personenverkehr durch sogenannten „weiche“ Maßnahmen – z.B. durch Jobtickets, bessere Zuwegung zu den Haltestellen, Fahrradabstellmöglichkeiten, Vermittlung von Fahrgemeinschaften, CarSharing, dessen Integration in den Dienstverkehr, Stellplatzmanagement, aber auch das Angebot von Duschen am Arbeitsplatz, Fahrrad-Reparaturservice und insbesondere die umfassende Information und Beratung zur Mobilität. Das Verhalten und die Einstellungen von Verkehrsteilnehmern können sich so verändern und die Akteure übernehmen Verantwortung für den durch sie erzeugten Verkehr. Dies führt zur Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und Verkehrsverbesserung.

Intermodaler Verkehr bedarf eines integrierten Verkehrsmodells. Ansatzpunkte und Handlungsanforderungen liegen in den Bereichen Intermodale Information und Ticketing von Tür zu Tür (ein Ticket für alle versch. Verkehrsträger), Intermodale Umsteigepunkte / Verknüpfungspunkte, in der Integration von Fernverkehr und Nahverkehr zur Bewältigung der „erste und letzte Meile“ und in der Planung und Umsetzung intermodaler Maßnahmen wie z. B. Mobilitätsmanagement.

Dazu wird die richtige Infrastruktur benötigt, einmal monomodal für den jeweiligen Verkehrsträger, vor anderen aber zur Verknüpfung an den Umsteige/ Verknüpfungspunkten.

Intermodalität hat eine große Zukunft, denn Untersuchungen zeigen, dass von wahlfreien Verkehrsteilnehmern 40% intermodal unterwegs sind. Intermodale Reisen sollen einfach zu gestalten sein: flexibel und einfach zu

Bericht AG Straße

bedienen, bedeutet die Reisekompetenz zu erhöhen und insgesamt die Kunden in die Lage zu versetzen, das Verkehrsmittel entsprechend ihrem Bedarf zu nutzen. Um effizient die Straßen zu entlasten, müssen die Angebote der intermodalen Verkehrsträger diese Punkte erfüllen.

Darüber hinaus kann Elektromobilität Intermodalität ergänzen. Frau Prof. Reutter stellt dazu das Projekt Elec'tra vor, das die „Potenziale für Elektromobilität im Pendlerverkehr“ in der Grand Region untersucht. Wesentliche Aspekte sind die Bündelung individueller Verkehrsströme in der gleichen Richtung sowie die Nutzung der abgestellten Fahrzeuge als Energiespeicher.

Ergebnisse der nachfolgenden Diskussion

Bestehende Herausforderungen

Etwas pointiert wird angemerkt, dass Luxemburg kurz vor dem Verkehrs-„Kollaps“ stünde, da es einerseits Ziel vieler Pendler sei, aber auch ein wichtiges Transitland. Luxemburg müsse daher Transportprojekte für gut 750.000 Leute stemmen, 200.000 Personen mehr als seine 550.000 Einwohner.

Folgende Auffassungen wurden in der nachfolgenden Diskussion vertreten:

- Aufgrund der aktuellen Verkehrssituation müssen kurzfristige Lösungen die genannte Langfriststrategie der Intermodalität und des Mobilitätsmanagement unterstützen. Aber ist ein Ausbau der Autobahnen die Lösung? Straßenausbau ist sicher in Teilen ganz bewusst zu tätigen. Die wesentliche Frage bleibt, welche Maßnahmen auf welchen Strecken angezeigt seien, auch unter dem Aspekt, dass „neue Straßen mehr Verkehr ernten“ würden.
- Die politische Unterstützung muss in der gesamten Großregion hergestellt werden.
- Nur eine gemeinsame koordinierende Planung in der Kernregion der Großregion ist zielführend, auch für eine Ausweitung der Intermodalität. Wesentlich zu erreichen sei eine verbindliche grenzüberschreitende Koordination.
- Die Einflussmöglichkeiten der Raumplanung sind zu erhöhen, damit eine Verkehrsvermeidung durch raumplanerische Entscheidungen ermöglicht wird. Fragen der Raumplanung (Wohnen, Einkaufen, Arbeiten) sind den Verkehrskonzepten voranzustellen.
- Die Verkehrsproblematik deutet auf ein soziales Problem hin. Die Menschen ziehen in die Regionen mit geringeren Wohnkosten, verursachen Verkehr, jedoch in ihrer Wahlheimat verringert sich auch dadurch die Arbeitslosenquote. Genauso sei zu bemerken, wer heute günstig baut, wird in Zukunft steigen Verkehrskosten (peak oil) haben.
- Die Finanzierung der getroffenen Maßnahmen muss zusammen gesichert werden, gerade vor dem Hintergrund, dass es in einigen Teilregionen der Grand Region zu veränderten Verwaltungseinheiten in naher Zukunft kommen wird. Eine konkrete Prioritätenliste sei abzustimmen.
- Eine verbesserte Datengrundlage ist gerade im grenzüberschreitenden Verkehr wesentlich.

Konkrete Maßnahmen

Ausgehend von der Einleitung, dass das Großherzogtum Luxemburg das Ziel formuliert hat, den Modal Split-Anteil des öffentlichen Verkehrs von derzeit 10 % auf 25 % zu erhöhen, werden konkrete Maßnahmen genannt.

- Beispielhaft sind dies der Bau der TRAM in Luxembourg, der zweigleisiger Ausbau der Schienenstrecke nach Bettenbourg und geplante Busspuren auf Autobahnen oder Schnellstraßen, z.B. auf der A 31 zwischen Luxembourg und Frankreich.
- Zur Unterstützung der Intermodalität werden als mögliche Maßnahmen der Ausbau der Verknüpfungspunkte, Bau der Infrastruktur der sanften Mobilität (Fuß, Rad) zu den Verknüpfungspunkten und insbesondere der Bau von Bike&Ride und Park&Ride Anlagen, die die Verkehrsteilnehmer bündeln und die erste bzw. letzte Meile erschließen. Wichtig seien dabei neben einem leistungsfähigen taktgebundenen ÖPNV auch grenzüberschreitende Ticketangebote und die Anschlusssicherung der verschiedenen Verkehrssysteme untereinander.