

# Nachhaltige Mobilität: problemslösungsorientierte Empfehlungen für Kommunen

*Dieser Leitfaden ist Teil des Projekts „Polnisch-deutsche Kooperation im Klimaschutz und zur Luftreinhaltung in Städten“<sup>1</sup> und basiert auf Ergebnissen eines Workshops im September 2017 in Essen, Deutschland. Dort tauschten sich polnische und deutsche Kommunalvertreter/-innen über die Gestaltungsmöglichkeiten und Potenziale nachhaltiger Mobilität auf lokaler Ebene aus.*

Ausgangspunkt für diese Empfehlungen sind die Anliegen und Fragestellungen der Teilnehmerkommunen, die während des Workshops diskutiert wurden. Die Größe der Teilnehmerkommunen variiert zwischen 10.000 und 300.000 Einwohner/-innen. Doch trotz unterschiedlicher struktureller Merkmale zeichnen sich gemeinsame Probleme ab: Stau, Luftverschmutzung sowie geringe Nutzung des ÖPNV und des Fahrrads im Alltag beherrschen die Diskussion sowohl in ländlichen Kommunen als auch im urbanen Umfeld. Im Folgenden werden **problemslösungsorientierte Empfehlungen** anhand möglichst **kostengünstiger, erprobter, aber auch innovativer** Beispiele aus der Praxis formuliert. Sie beleuchten die **Vorteile** nachhaltiger Mobilität für die Kommunen und Ihre Einwohner/-innen.

---

## 1. Fließender Verkehr

---

In Polen verbringen Bewohner/-innen verkehrsüberlasteter Städte monatlich über 8 Stunden in Staus. Auch in Deutschland verbringen Autofahrer/-innen im Durchschnitt 30 Stunden jährlich im Stau<sup>2</sup>. Dies ist jedoch nicht nur in Ballungszentren, sondern ebenso in und zwischen kleineren Städten sind Staus ein prägendes Thema, insbesondere wegen des Pendelverkehrs zur nächsten Großstadt.

Um das Verkehrsaufkommen besser zu verteilen und Ortskerne zu entlasten, werden in vielen Kommunen **Umgehungsstraßen** gebaut. So könnten Probleme wie Verkehrslärm und Luftverschmutzung (Überschreitung von Stickstoffdioxid-Grenzwerten) in den Stadtzentren zusätzlich gelöst werden. Der Effekt auf die Beruhigung des Verkehrs ist jedoch umstritten. Kurzfristig wird der Verkehr oftmals reduziert, jedoch scheint dieser langfristig sowohl in den Ortszentren als auch auf den Umgehungsstraßen wieder anzusteigen<sup>3</sup>. In Westeuropa und Nordamerika wurde über die letzten Jahrzehnte ein Anstieg des Verkehrs parallel zum Ausbau der Infrastruktur für PKW beobachtet – und das unabhängig davon, ob es sich bei den untersuchten Regionen um wirtschaftlich starke oder schwache Akteure handelte<sup>4</sup>. Ein Hauptgrund dafür ist, dass Autofahrer/-innen ihr Fahrverhalten an die infrastrukturellen Entwicklungen anpassen. Daher stellt sich die Frage, welche **alternativen oder ergänzenden Maßnahmen** Kommunen einführen können, um ihre Stadtkerne zu entlasten?

---

<sup>1</sup> Mehr Informationen zum Projekt unter: <https://low-emission-project.de/de>

<sup>2</sup> INRIX 2017

<sup>3</sup> Fittkau 2014

<sup>4</sup> Duranton und Turner 2011

Der Verkehrsbereich birgt erhebliches Potenzial für eine Reduzierung des individuellen Autoverkehrs. Dazu gehört in erster Linie ein effizienter ÖPNV, gepaart mit einer guten Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel, zum Beispiel **Sharing- und Pooling-Angebote**. So kann bei effizienter Nutzung die Anzahl von Fahrzeugen auf den Straßen reduziert werden. In London und Deutschland ersetzt laut Umfragen ein Car-Sharing Auto ca. 8 bis 10 Privatautos<sup>5</sup>. Wichtig ist es, komplementär zu Umgehungstraßen den Verkehr in den Kommunen zu beschränken, um sogenannte „rebound Effekte“ zu vermeiden. Mautgebühren für die Innenstadt, Umweltzonen, Tempo-30 oder gar autofreie Zonen, sowie die Limitierung der Parkplätze im Ortszentrum können sich als wirksam erweisen, wenn dafür intermodale ÖPNV-Knotenpunkte mit zusätzlichen Parkplätzen entstehen.

Eine langfristige Planungsvision in Städten und Quartieren ist für eine Beruhigung des Verkehrs jedoch unabdingbar, denn **Stadtplanung und Mobilität gehen Hand in Hand**. In Deutschland wird die „Stadt der kurzen Wege“ vom Bund aktiv gefördert. Schon in den 1970er Jahren erstellten innovative Architekten und Stadtplaner Konzepte für nachhaltigere Städte und Quartiere als Antwort auf die rasante Entwicklung des Autoverkehrs. Im Kern stehen **nutzungsgemischte Quartiere entlang von ÖPNV-Verkehrsachsen**, das heißt: im Quartier sollen nicht nur Wohneinheiten, sondern auch Einkaufsmöglichkeiten, Arbeitsplätze und Dienstleistungen wie Kitas, Schulen, Bibliotheken und Sportplätze verortet sein, so dass die Anzahl von Wegen, die zu Fuß oder per Rad zurückgelegt werden können, steigt. Das erfordert eine langfristige Planung und bestenfalls die Einstellung eines Quartiersmanagers, denn diese Strategie zahlt sich auf langer Sicht aus: eine kompakte Bebauung der Städte hat das Potenzial, die Distanz, die jede Person mit einem Fahrzeug zurücklegt, zwischen 20 und 40 Prozent zu reduzieren<sup>6</sup> und verstärkt dabei die Lebensqualität in der Kommune (siehe auch Punkt 4).

---

## 2. Das Fahrrad als Alternative etablieren

---

Radfahren ist günstig, hält fit und schont das Klima. Trotz dieser Vorteile kommt dem Rad bei den Wegen, die in Städten und Gemeinden zurückgelegt werden, nur eine Außenseiterrolle zu. Grundsätzlich ist in Deutschland und Polen ist eine **steigende Nachfrage an Radwegen und Rad-schnellverbindungen** zu beobachten, aber trotzdem nutzen die meisten Menschen für ihre täglichen Wege lieber das Auto.

Um das Radfahren nicht nur für die touristische, sondern auch für die tägliche Nutzung attraktiv zu machen, bedarf es jedoch flankierender Maßnahmen parallel zum Ausbau von Radwegen. Diese dienen dazu, das Bewusstsein der Menschen für das Fahrrad als echte Alternative zum PKW zu stärken, wie es heute bereits in den Niederlanden den Fall ist. Viele Maßnahmen sind dabei **einfach planbar und dabei nicht sehr kostenintensiv**.

Als Zielgruppe für die Stärkung einer „Radkultur“ im Alltag sollten nicht nur Erwachsene, sondern auch **Kinder und Jugendliche** in den Blick genommen werden.

Filderstadt in Baden-Württemberg hat eine besondere Strategie entwickelt, um den Übergang auf weiterführende Schulen zu erleichtern, die manchmal in anderen Ortsteilen liegen. Die Stadtverwaltung hat dazu das Projekt „**Rad-Paten**“ ins Leben gerufen. Dabei werden neue Schüler/-innen von älteren Mitschüler/-innen in den ersten Wochen des Schuljahrs mit dem Fahrrad auf dem Schulweg begleitet. So lernen sie nicht nur ihren neuen Weg zur Schule kennen, sondern sind sicher begleitet und dabei **individuell mobil**.

Auch Schulen selbst können zu Akteuren werden, indem sie in **Wettbewerben** darum kämpfen, in welcher Schule innerhalb eines bestimmten Zeitraums die meisten Schüler ihren Schulweg mit dem Rad bestreiten. Vorbild hierfür ist die Kampagne „Stadtradeln“ von Klima Bündnis, die in Deutschland jährlich auf nationaler Ebene durchgeführt wird.

Neben derartigen Maßnahmen und Kampagnen zählen können auch kleine punktuelle Aktionen unter **Einbindung externer Akteure** große Wirkung erzielen. Der Aufbau eines Rad-Stands unter

---

<sup>5</sup> Davies 2017 und Zukunftsnetz Mobilität NRW

<sup>6</sup> Urban Land Institute 2010

Beteiligung eines Fachgeschäfts, an dem Besucher/-innen ihr Fahrrad auf Sicherheitsmängel hin überprüfen lassen können, bietet sich beispielsweise an Markttagen an. In Kooperation mit der örtlichen Polizei oder Verkehrswacht lassen sich auch Fahrsicherheitstrainings für Kinder und Erwachsene durchführen.



#### **Kooperation mit lokaler Wirtschaft zur Förderung der Radkultur: Beispiel Kirchheim unter Teck**

Um Radfahrer/-innen schnell Abhilfe bei Pannen zu verschaffen, hat die Stadt Kirchheim unter Teck (40.000 Einwohner) eine besondere Kooperation mit dem lokalen Gewerbe ins Leben gerufen. An fünf Anlaufstellen bei zentralen Radknotenpunkten werden dafür von der Gemeinde Reparatur-Stationen installiert. Diese beinhalten neben einer Luftpumpe für alle gängigen Ventile auch Werkzeug. Fahrradfahrer/-innen können so kurzfristige Reparaturen schnell und eigenständig durchführen.

Die Betreuung und Wartung der Stationen wird dabei von lokalen Paten, wie einem Restaurant, einem Fahrrad-Geschäft oder einem Industriebetrieb übernommen – und kommt so allen zugute.

Diese „weichen“ **Begleitmaßnahmen** entfalten ihre Wirkung besonders in **Ergänzung zu investiven Vorhaben**, wie beispielsweise der Installation von Fahrradampeln und dem Bau von Radabstellanlagen. Insgesamt kann die Förderung der Radkultur in Kommunen nicht nur zur Luftreinhaltung beitragen, sondern fördert das Ansehen und die Attraktivität der Kommune über die Stadtgrenzen hinaus.

---

### **3. Sichere Wege**

---

Die Verkehrssicherheit ist in den letzten Jahrzehnten in Polen und Deutschland deutlich gestiegen, besonders für Fußgänger/-innen. Allerdings steigt seit Anfang 2010 die Anzahl von Fahrradunfällen und verunglückten Radfahrer/-innen<sup>7</sup>. Dies ist darauf zurückzuführen, dass der Radverkehr zugenommen hat, häufig jedoch ohne infrastrukturelle Verbesserungen und Begleitmaßnahmen zur Bewusstseinsbildung oder für mehr Sicherheit im Radverkehr. Dabei gelten sichere Wege für Bürger/-innen jedoch als Hauptvoraussetzung für den Wechsel vom PKW zum Fahrrad.

Nahliegend ist zunächst eine **deutliche Markierung** der Fuß- und Fahrradwege. Dazu finden sich zahlreiche gute Beispiele in Deutschland und Polen. Farbige Markierungen erhöhen die Sichtbarkeit der Fahrradspuren und erleichtern die gemeinsame Nutzung der Straße. In Berlin galt der Moritzplatz als einer der gefährlichsten Orte für Radfahrer/-innen. Als Antwort wandelte die Stadt eine der Autospuren des **Kreisverkehrs** in eine **doppelte, rot markierte Fahrradspur** um: eine Spur für den Radverkehr im Kreis, und eine Spur zum Abbiegen. Seit Ende der Bauarbeiten im Jahr 2016 soll die Anzahl der Unfälle am Moritzplatz bereits um über ein Drittel gesunken sein<sup>8</sup>. In der polnischen Kreisstadt Lidzbark Warminski<sup>9</sup> wurde die Teststrecke eines Radweges mit einem Material asphaltiert, das ultraviolettes Licht tagsüber einfängt, speichert und **im Dunkeln blau leuchtet**. Mit einer Schablone konnten die Verkehrszeichen für den Fußweg und Radweg negativ abgezeichnet werden, so dass sich alle Verkehrsteilnehmer/-innen nachts sicher bewegen können. Dieses Beispiel zeigt das Potenzial innovativer Ansätze auch in kleineren Kommunen.

In deutschen Kommunen wird rund ein Viertel der Unfälle von Fahrzeugen verursacht, welche die Vorfahrtsregeln missachten<sup>10</sup>. Kreuzungen sind gerade für Radfahrer/-innen gefährliche Orte. Der **Radschnellweg RS1** im Ruhrgebiet soll dieses Risiko abmildern: dort verläuft der Weg dank Abtrennungen und Brücken **ununterbrochen** neben oder über dem PKW-Verkehr. In Berlin soll im

---

<sup>7</sup> Okraszewska et al. 2017

<sup>8</sup> Bossen 2016

<sup>9</sup> Mehr Information auf Polnisch über die Gazeta Olsztyńska: Video vom 27.09.2016: Świecząca ścieżka rowerowa. [https://www.youtube.com/watch?time\\_continue=24&v=eu38SHyj-XY](https://www.youtube.com/watch?time_continue=24&v=eu38SHyj-XY)

<sup>10</sup> Statistisches Bundesamt 2016

Rahmen des ersten Fahrradgesetzes eine Schnellstrecke für Radfahrer/-innen unter einer überirdischen U-Bahnlinie nach diesem Vorbild entstehen.

Die Verbindung solcher Verkehrsachsen mit dem Rest der Stadt ist dabei äußerst wichtig. Das zeigt das Projekt „**sichere Wege zur Schule**“ der Kinderstiftung Essen: hier geht es darum, den Weg zwischen dem Radschnellweg RS1 und Schulen, die bis zu 500m davon entfernt liegen, direkter und gefahrloser zu gestalten. Das Gebiet um die Gesamtschule Bockmühle ist Modellvorhaben für diesen Plan. Für die sichere Gestaltung von Schulwegen gilt es zu prüfen, ob

- Zebrastreifen und Radwege dort sind, wo die Wege am kürzesten sind. Wenn Radfahrer/-innen oder Fußgänger/-innen – gerade Kinder – eine Straße kreuzen müssen, sollten Umwege vermieden werden.
- Ampeln den Verkehr an geeigneter Stelle regulieren.
- Wege beschildert und beleuchtet sind.
- gegebenenfalls weitere öffentliche Räume, z.B. grüne Flächen und Spielplätze, auf dem Weg an günstigen Stellen und sicher gestaltet sind.

Wie das Beispiel der Gesamtschule Bockmühle zeigt, können derartige Projekte gemeinsam mit Schüler/-innen und Lehrkörper erarbeitet werden, um eine zusätzliche Bildungsdimension zu schaffen.



#### **Mit den Bewohner/-innen die Fuß- und Radwege sicher machen: Beispiel Fußverkehrs-Check in Baden-Württemberg**

Eine weitere partizipative Maßnahme für sichere Fuß- und Radwege, aber auch für eine erhöhte Wahrnehmung und letztendlich Nutzung der Wege, sind die sogenannten **Rad- oder Fußverkehrs-Checks**. Ziel ist es, dass Nutzer/-innen und Verwaltung gemeinsam Strecken begehen oder befahren, um die Weiterentwicklung der Wege und die Behebung von Problemzonen situationsgerecht anzugehen. Im Fußverkehrs-Check des Landes Baden-Württemberg unterstützt ein Planungsbüro Kommunen dabei, diese Maßnahme durchzuführen. Der Check beinhaltet die gemeinsame Festlegung der Ziele und Untersuchungsgebiete, mehrere Begehungen, eine Analyse der Hindernisse und anschließend die Formulierung von Handlungsempfehlungen. Für Kommunen, die diese Maßnahme eigenständig durchführen möchten, wurde ein Leitfaden in deutscher Sprache erstellt<sup>11</sup>.

---

## **4. Belebung von Ortskernen durch Stärkung der Nahmobilität**

---

Lebendige Ortskerne und Quartiere sind für die Lebensqualität in Gemeinden und Städten unabdingbar geworden. Entgegen der stadtplanerischen Tendenz, Einkaufszentren in der Peripherie zu schaffen, besteht nach wie vor ein Grundbedürfnis an **schnell und einfach erreichbaren Quartiers- und Ortszentren** mit Anschluss an den öffentlichen Nahverkehr.

Als Voraussetzung hierfür gilt die Stärkung der Nahmobilität, also des Verkehrs, der vorwiegend im Quartier und nicht-motorisiert stattfindet<sup>12</sup>. Die wichtigsten Mobilitätsformen sind hier der Fußgänger- und Radverkehr. **Nahmobilität gilt als Basismobilität und damit als wesentliche Säule des Stadtverkehrs**. Diese Art der Mobilität erfüllt zunächst grundlegende soziale Funktionen: sie ist von zentraler Bedeutung für **selbstbestimmte individuelle Mobilität**, besonders im Hinblick auf Kinder und Jugendliche, in Anbetracht einer alternden Gesellschaft aber zunehmend auch für Senior/-innen. Darüber hinaus ist Nahmobilität nicht nur klima- und umweltfreundlich, sondern auch besonders **flächeneffizient**, da Radfahrer weniger Parkraum und Fußgänger überhaupt keine Parkplätze benötigen.

Die Stärkung der Nahmobilität für lebendige Ortskerne und Quartiere hat jedoch auch eine **starke wirtschaftliche Komponente**, die oftmals unterschätzt wird. Die Bedeutung von Fußgänger/-

---

<sup>11</sup> Planersocietät 2016

<sup>12</sup> Morkisz und Wulfhorst 2010

innen und Radfahrer/-innen für den städtischen **Einzelhandel** wird von Händler/-innen selbst stark unterschätzt<sup>13</sup>. Ebenfalls außer Acht gelassen wird häufig die Kaufkraft dieser Kunden: eine amerikanische Studie kam zu dem Schluss, dass Radfahrer zwar punktuell weniger, dafür aber deutlich häufiger in für sie **leicht erreichbaren Geschäften** einkaufen als Autofahrer<sup>14</sup>.

Maßnahmen, mit denen sich Ortskerne und Quartiere deutlich attraktiver gestalten lassen, können von investiven Tiefbaumaßnahmen bis zu weichen Informationskampagnen die unterschiedlichsten Formen annehmen: die **Schaffung eines öffentlichen Straßenraums** ohne explizite Fahrbahnkennzeichnung, den sich Fuß- und Radverkehr, sowie PKW teilen, kann hier für eine Verkehrsberuhigung und erhöhte Erreichbarkeit gleichermaßen sorgen. Die Schaffung von **Aufenthaltsqualität** kann zudem über Radabstellanlagen und zusätzliche Bänke oder Sitzgelegenheiten erreicht werden, die durch die Streichung von Parkplätzen und damit einhergehende Platzeinsparung entstehen. Oft kann auch der Einzelhandel, der von den Auswirkungen dieser Maßnahmen unmittelbar betroffen ist, direkt in die Umgestaltungsmaßnahmen, aber auch in Kampagnen oder Aktionstage eingebunden werden.

Um einer Verödung von Ortskernen und Quartierszentren vorzubeugen, sollte daher besonders deren **Erreichbarkeit abseits des motorisierten Individualverkehrs** in den Blick genommen werden. Lebenswerte Ortskerne entstehen vor allem dann, wenn sie nicht nur für einige wenige, sondern für alle Bürger/-innen einer Gemeinde oder eines Quartiers einfach und sicher zugänglich sind.

---

## 5. Bessere Erreichbarkeit durch neue Mobilitätsangebote

---

Die Stadt für alle attraktiv zu machen, heißt, auch die Beförderung aller Bürger/-innen zu ermöglichen – unabhängig von Alter, finanzieller Kapazität, körperlicher Fähigkeit, Geschlecht oder auch Wohnort. Im Folgenden beleuchten wir ausgewählte innovative Maßnahmen zur Erhöhung der Erreichbarkeit mit einem besonderen Augenmerk auf Lösungsansätze für besonders schlecht angebundene Orte – die sogenannten „schwarzen Flecken“ des ÖPNV.

Kommunen müssen neue Lösungen angesichts des demografischen Wandels finden – dies ist gerade für ländliche Kommunen eine Herausforderung. Dennoch gibt es eine Reihe von Maßnahmen, die derzeit erprobt werden und spezifisch den Bedürfnissen der Älteren Rechnung tragen. Diese kommen am Ende allerdings meist allen Bürger/-innen zugute.

Mehrere Kommunen in Nordrhein-Westfalen, Hessen, Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg haben **Mitfahrbänke** in der Ortsmitte aufgestellt. Mit niedrigen Investitionskosten kann die Mobilität zwischen verstreuten Ortsteilen oder ländlichen Kommunen dort, wo z.B. der Busverkehr nur spärlich ist, erleichtert werden. Das vorhandene Richtungsschild an der Bank klappen die Nutzer/-innen so um, um ihr Zielort bzw. Richtung angezeigt wird. So können sie von vorbeifahrenden PKW mitgenommen werden. Im Rheinland-Pfalz sind die Bänke auch auf einer Karte online<sup>15</sup> verzeichnet, um ihre Sichtbarkeit zu erhöhen. **Rufbusse** und Sammeltaxen sind in kleineren Kommunen ebenso eine echte Mobilitätsoption für Bürger/-innen ohne eigenen PKW.

Weitere **bedarfsorientierte Angebote der Nahversorgung**, wie beispielsweise der rollende Supermarkt in Brandenburg<sup>16</sup> oder die mobile Augenarztpraxis im Südschwarzwald<sup>17</sup>, eignen sich besonders in Gebieten, in denen das ÖPNV-Angebot aufgrund des Strukturwandels in schwach besiedelten Gebieten stark ausgedünnt wurde.

Doch auch in größeren Kommunen bedarf es oftmals einer Verbesserung der Anbindung, was vor allem periphere Quartiere betrifft. An erster Stelle steht die Frage, wie **flächendeckend** das **ÖPNV-Netz** ist und welche Verbindungen ins Zentrum und zu anderen Ortsteilen vorhanden und gefragt sind. Hier können zum Beispiel **ergänzende Mobilitätsangebote** Abhilfe schaffen.

---

<sup>13</sup> AGFK Bayern 2016

<sup>14</sup> Andersen und Hall 2014

<sup>15</sup> Mehr Information auf Deutsch unter: <http://mitfahrerbank.com/>

<sup>16</sup> Märkische Allgemeine vom 01.03.2017

<sup>17</sup> Südwest Presse vom 16.02.2017



### Steigerung der Erreichbarkeit durch intermodale Angebote: Beispiel Essen

In Essen wurden zwei Mobilitätsstationen seit dem Sommer 2017 eröffnet; sechs weitere könnten bereits 2018 folgen. Das Konzept dafür wurde im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative erstellt. Eine Mobilitätsstation erleichtert den Umstieg zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln. In Essen stehen an Mobilitätsstationen der öffentliche Nahverkehr, Fahrräder und Leihautos zur Auswahl. Auch Ladesäulen für e-Autos sowie sichere Abstellmöglichkeiten für das eigene Fahrrad stehen zur Verfügung.

Die ersten Stationen wurden an Knotenpunkten der Stadtzentrumsperipherie errichtet, um die Einzugsgebiete der bestehenden Infrastruktur (je nach Station: Tram- und Buslinien oder Tram und S-Bahn-Linien) zu erhöhen. Gerade in Essen-Steele waren die Gebiete südlich und östlich der Station bislang vornehmlich mit dem Bus erreichbar. Dies soll sich nun ändern.

Eine wichtige Voraussetzung für den Erfolg der sogenannten **Intermodalität** ist allerdings, dass der Wechsel des Verkehrsmittels unkompliziert und zügig durchgeführt werden kann.

Derzeit wird ebenfalls diskutiert, das **Privatfahrzeug zum öffentlichen Verkehrsmittel** weiterzuentwickeln. Erste Beispiele sind in französischen Kommunen zu beobachten. Dort kooperieren kommunale Verwaltungen mit einem externen Dienstleister<sup>18</sup>, um Car Pooling zu erleichtern: ähnlich wie bei den Mitfahrbänken werden Stationen oder einfache Haltestellen an den „schwarzen Flecken“ des ÖPNV aufgebaut. Dort können Bürger/-innen gegen Bezahlung von privaten PKW-Fahrer/-innen mitgenommen werden. Die gewünschten Zielorte und den angebotenen Preis für die Strecke werden an digitalen Säulen vor Ort angezeigt. Dieses Angebot kann einen wichtigen Beitrag zur Inklusion leisten: Fahrer/-innen und Mitfahrer/-innen können sowohl digital, als auch analog miteinander in Kontakt treten. Diese Stationen sind vornehmlich als Ergänzung zum ÖPNV in Stadtrandgebieten und ländlichen Gebieten gedacht.

---

## 6. Attraktiver ÖPNV

---

Eine Umfrage unter den polnischen Teilnehmerkommunen dieses Projekts hat ergeben, dass viele Stadtverwaltungen davon ausgehen, dass ihre Bürger/-innen nur **unzureichend über bestehende Mobilitätsangebote informiert** sind. Obwohl das Angebot also grundsätzlich vorhanden wäre, wird dieses besonders in kleineren und mittelgroßen Städten nicht den Kapazitäten entsprechend genutzt, da im Vergleich dazu die Nutzung des eigenen PKW als zeiteffizienter und komfortabler eingeschätzt wird. Liegen diese Kausalitäten auf der Hand, können entsprechende Maßnahmen zügig eingeleitet werden. Bisweilen bedarf es jedoch auch der gezielten Frage nach Gründen, um auf Basis eines differenzierten Meinungsbilds der Bevölkerung zu handeln – hierfür bieten sich beispielsweise **Bürgerumfragen** und sogenannte „**runde Tische**“ an.

Um Bürger/-innen auf bestehende Angebote aufmerksam zu machen, können bereits Informationskampagnen ausreichen. Dies können **Plakatkampagnen** oder auch partizipativ erarbeitete, **punktueller Kooperationsmaßnahmen** mit Vereinen und anderen städtischen Akteurinnen und Akteuren sein. Dabei steht die **Sensibilisierung der Bevölkerung** für die Vorteile des ÖPNV-Angebots, wie Reichweite und Taktung, im Vordergrund.

Idealerweise gehen Kampagnen mit Hinweisen auf besondere Angebote einher, die auch am Ticketpreis ansetzen können. Denkbar sind hier Preisnachlässe, wenn Hin- und Rückfahrticket gemeinsam gekauft werden, oder etwa **Vergünstigungen**, wenn Menschen periphere Parkmöglichkeiten in Verbindung mit dem öffentlichen Nahverkehr nutzen. Ausschlaggebend ist neben dem Preis auch die **Nutzerfreundlichkeit** beim Ticketkauf: empfehlenswert ist bei kombinierten Angeboten grundsätzlich auch der Verkauf von Kombi-Tickets.

---

<sup>18</sup> Mehr Information auf der Webseite von Covoit'ici auf Englisch: <http://ecovenglish.orson.website/21/covoit?ts=1479253969984>

Ist die Bevölkerung über das Mobilitätsangebot informiert, aber in der Nutzung dennoch zurückhaltend, kann dies auch am Fahrplan selbst liegen. Die **Erreichbarkeit** bestimmter Ziele innerhalb einer vernünftigen Zeitspanne ist aus **Nutzerperspektive** ausschlaggebend für die Wahl des Verkehrsmittels. Um Bedarfe spezifisch zu ermitteln, empfiehlt es sich, auf Basis gemessener Daten Stoßzeiten zu ermitteln und dann gegebenenfalls **Fahrplananpassungen** vorzunehmen.

Der ÖPNV wird jedoch nicht nur durch Informationskampagnen attraktiv. Öffentliche Verkehrsmittel werden interessant, wenn durch sie wichtige Ziele zuverlässig erreichbar werden, die Taktung angemessen ist und die Möglichkeit zur Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln, wie dem Fahrrad, besteht.

---

## Bibliographie

AGFK Bayern (Hrsg.) 2016: WirtschaftsRad. Mit Radverkehr dreht sich was im Handel.

Andersen, Michael and Mary Lauren Hall 2014: Protected Bike Lanes Mean Business: How 21st Century Transportation Networks Help New Urban Economies Boom. Zuletzt eingesehen am 01.11.2017 unter: [https://b.3cdn.net/bikes/123e6305136c85cf56\\_0tm6vjeuo.pdf](https://b.3cdn.net/bikes/123e6305136c85cf56_0tm6vjeuo.pdf).

Bihler, Claudia 2017: Fahrender Supermarkt, rollende Nachrichtenzentrale. In: Märkische Allgemeine vom 01.03.2017. Zuletzt eingesehen am 27.10.2017 unter: <http://www.maz-online.de/Lokales/Prignitz/Fahrender-Supermarkt-rollende-Nachrichtenzentrale>.

Bossen, Lorenz 2016: Berlins bester Radweg führt rund um den Moritzplatz. In: Berliner Morgenpost. Ausgabe vom 14.12.2016. Zuletzt eingesehen am 27.10.2017 unter: <https://www.morgenpost.de/berlin/article208984003/Berlins-bester-Radweg-fuehrt-rund-um-den-Moritzplatz.html>.

Davies, Steer 2017: Carplus Annual Survey of Car Clubs in London. Zuletzt eingesehen am 27.10.2017 unter: <https://www.carplusbikeplus.org.uk/tools-and-resources/annual-survey-of-car-clubs/>.

Duranton, Gilles, and Matthew A. Turner 2011: The Fundamental Law of Road Congestion: Evidence from US Cities. American Economic Review, 101(6): 2616-52. Zuletzt eingesehen am 27.10.2017 unter: <http://pubs.aeaweb.org/doi/pdfplus/10.1257/aer.101.6.2616>.

Fittkau, Ludger 2004: Bringen Umgehungsstraßen wirklich Entlastung? Zuletzt eingesehen am 27.10.2017 unter: [http://www.deutschlandfunk.de/bringen-umgehungsstrassen-wirklich-entlastung.697.de.html?dram:article\\_id=73384](http://www.deutschlandfunk.de/bringen-umgehungsstrassen-wirklich-entlastung.697.de.html?dram:article_id=73384).

INRIX 2017: München Ist Die Verkehrsreichste Stadt Deutschlands Laut INRIX 2016 Traffic Scorecard. Zuletzt eingesehen am 27.10.2017 unter: <http://inrix.com/press-releases/munchen-ist-die-verkehrsreichste-stadt-deutschlands-laut-inrix-2016-traffic-scorecard>.

Jaeger-Dabei 2016: Erster selbstleuchtender Radweg Polens bei Linzbark Warminski. In: Ermland Mauren Journal. Zuletzt eingesehen am 27.10.2017 unter: <http://ermland-masuren-journal.de/selbstleuchtender-radweg-polen-lidzbark-warminski-ermland/>.

Morkisz, Sabina und Gebhard Wulforth 2010: Nahmobilität durch aktive Angebotspolitik – Strategien und Beispiele, in PLANERIN 04/2010, S. 9-11.

Okraszewska, Romanika, Krystian Birr, Lucyna Gumińska and Lech Michalski 2017: Growing role of walking and cycling and the associated risks. In: MATEC Web Conf. Volume 122, 2017, XI International Road Safety Seminar GAMBIT 2016. Zuletzt eingesehen am 27.10.2017 unter: [https://www.matec-conferences.org/articles/matecconf/pdf/2017/36/matecconf\\_gambit2017\\_01006.pdf](https://www.matec-conferences.org/articles/matecconf/pdf/2017/36/matecconf_gambit2017_01006.pdf).

Planersocietät 2016: Fußverkehrs-Check, Leitfaden zur Durchführung. Im Auftrag der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg. Zuletzt eingesehen am 27.10.2017 unter:  
[https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Fussverkehr\\_Checks\\_Leitfaden\\_zur\\_Durchfuehrung.pdf](https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Fussverkehr_Checks_Leitfaden_zur_Durchfuehrung.pdf).

Statistisches Bundesamt 2016: Unfallentwicklung auf deutschen Straßen 2015. Begleitmaterial zur Pressekonferenz am 12. Juni 2016. Zuletzt eingesehen am 27.10.2017 unter:  
[https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressekonferenzen/2016/Unfallentwicklung\\_2015/Pressebrochuere\\_unfallentwicklung.pdf](https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressekonferenzen/2016/Unfallentwicklung_2015/Pressebrochuere_unfallentwicklung.pdf).

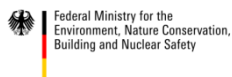
Urban Land Institute 2010: Land Use and Driving: The Role Compact Development Can Play in Reducing Greenhouse Gas Emissions. Washington, D.C.: Urban Land Institute.

Walheim, Petra 2017: Augenärzte im Schwarzwald rollen mit dem Bus an. In: Südwest Presse vom 16.02.2017. Zuletzt eingesehen am 27.10.2017 unter:  
<http://www.swp.de/ulm/nachrichten/suedwestumschau/augenaerzte-im-schwarzwald-rollen-mit-dem-bus-an-14454172.html>.

© adelphi 2017

Autorinnen: Camille Serre (serre@adelphi.de), Lisa Schneider (l.schneider@adelphi.de).  
Alt-Moabit 91, 10559 Berlin.

Gefördert durch:



Dieses Projekt wird gefördert durch das BMUB-Beratungshilfeprogramm für den Umweltschutz in Mittel- und Osteuropa und anderen an die Europäische Union grenzende Länder. Für die fachliche Begleitung der Projekte sowie das administrative und verwaltungstechnische Programm-Management ist das Umweltbundesamt im Auftrag des Bundesumweltministeriums zuständig. Für diese Publikation sind allein die Autoren verantwortlich. <https://low-emission-project.de/>