

## Nachbericht zur Veranstaltung „Jederzeit und überall? Was muss unser ÖPNV künftig leisten?“

**Verfasserin:** Isabel Raschbacher (*forum1.5*-Team)

**Moderation:** Peter Gack

**Referenten:** Philipp Kosok (Agora Verkehrswende) und Andreas Mäder (Geschäftsführer VGN)

**Datum der Veranstaltung:** 29.04.2022, 13:00-15:30

---

### **Kurzbeschreibung:**

Wir brauchen eine Verkehrswende. Die Klimaziele verlangen eine Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes im Straßenverkehr und die Klimaanpassung erfordert eine Entsiegelung des Stadtraumes. Es bedarf einer intelligenten Vernetzung verschiedener Mobilitätsangebote, von Fahrrad, Fußverkehr, Sharingangeboten und Öffentlichem Nahverkehr (ÖPNV) Niemand, der WIRKLICH ein Auto braucht, soll auf dieses verzichten müssen. Doch was BRAUCHEN wir wirklich? Die Antwort auf diese Frage hängt immer auch vom bestehenden Angebot und den Gewohnheiten, das bestehende Angebot zu nutzen, ab. Gibt es einen ÖPNV, der uns vom Auto unabhängig macht?

### **Zusammenfassung:**

Im Rahmen der Veranstaltung „Jederzeit und überall? Was muss unser ÖPNV künftig leisten?“ wurde zum einen der ÖPNV-Ausbau für die Mobilitätswende genauer beleuchtet und zum anderen der öffentliche Verkehr im VGN dargestellt.

### **Vortrag Philipp Kosok (Agora Verkehrswende) zum Thema „Tempo beim ÖPNV-Ausbau für die Mobilitätswende in der Region“:**

Denk- und Handlungsanstöße bezüglich der Mobilitätswende im Zusammenhang mit den Klimazielen wurden von Herr Philipp Kosok aufgezeigt. Es wurde gleichzeitig darauf hingewiesen, dass mehr Tempo notwendig wäre und der Verkehrssektor sich nicht mehr nur seitwärts bewegen sollte.

Als wichtige Schritte zur Klimaneutralität wurden der Aufbau sowie die Veränderung des Straßenverkehrs und des Energiesektors genannt. Die Reduktion des Energieverbrauchs im Verkehr, z.B. durch Elektromotoren, gilt hier als wichtig. Zudem sollte neben einer Verdoppelung der Bus- und Bahnleistung, auch eine Verlagerung der Verkehrsnutzung vom Auto zum ÖPNV stattfinden. Als besonders entscheidend hierbei werden Wege zwischen 10 und 50 Kilometern gesehen, da diese zwei Drittel aller zurückgelegten Kilometer ausmachen und hier eine starke Präsenz des Autos vorliegt. Es gilt weitere Angebote jenseits des Autos zu schaffen. Beispielsweise kann dies durch die Konstruktion von Hauptachsen mit einer attraktiven Reisegeschwindigkeit, v.a. im ländlichen Raum, gelingen. Des Weiteren kann White Boarding (Fahrten ohne Linie und Fahrplan, welche man selbst rufen kann) in sehr ländlichen Regionen positiv beitragen. PlusBusse, welche täglich und häufig fahren, werden in Sachsen und dem Saarland schon eingesetzt und sollten in weiteren Bundesländern eingebaut werden.

Neben der Verbesserung von Angeboten besteht aber auch die Notwendigkeit autobezogene Privilegien abzubauen. Als erster Aspekt ist die Herstellung einer Flächengerechtigkeit (Auto nimmt zu Spitzenzeiten sehr viel Fläche ein, obwohl es die geringste Besetzung hat) zu nennen. Es geht zudem um eine Rückgewinnung des öffentlichen Raums. Innenstadtumgestaltungen, welche Parkplätze drastisch reduzieren, können das Verkehrsverhalten in Richtung Fuß-, Rad- und ÖPNV-Nutzung prägen. Die Realisation von Rad- und Busspuren, welche hiermit zusammenhängen können, stellen momentan aber oft Herausforderungen für Kommunen dar. Durch die Bundesebene könnte erst das notwendige Tempo und die Dynamik geschaffen werden. Die Einführung einer Straßenmaut könnte auch zu einer Veränderung im Verkehrssektor beitragen. Als wichtig bei der Mobilitätswende gelten somit ein Maßnahmenmix und Rückfahren von Privilegien bei Autos.

Drängendste Fragen, welche von Herrn Philipp Kosok aufgezeigt wurden:

- Wie kann eine Stadt ihren BürgerInnen für die Mobilitätswende begeistern?
- Wie kann man Planung von Planungs- und Bauprozessen beschleunigen?
- Wie kann man ÖPNV-Angebot nachhaltig finanzieren?

### **Vortrag von Andreas Mäder (Geschäftsführer vom VGN) zum Thema „Stadt.Land.Verbund - Der öffentliche Verkehr im VGN“:**

Der Vortrag von Herrn Andreas Mäder gibt einen genauen Einblick in den VGN (Verkehrsverbund Großraum Nürnberg) und dessen Gebiet. Der VGN entstand erstmals im Jahr 1987 und hat mittlerweile eine Größe von fast 16000km<sup>2</sup>. Mithilfe mehrerer Grafiken gibt Herr Andreas Mäder Impressionen zu der Fahrzweckverteilung an Werktagen und sonntags, den Verbundfahrgästen, Fahrgästen nach Verkehrsunternehmen, der Anzahl an Umstiegen und der Struktur und Organisation des VGN. Zudem werden die Aufgaben des VGN dargelegt und Details zum VGN und dessen (Informations)möglichkeiten geliefert. Hier werden die Website des VGN, der Mobilitätsberater (Möglichkeit sich vor Fahrt zu informieren, welches Ticket sinnvoll ist), das Fahrplanwidget, die Abfahrtstafel, die App des VGN (Fahrplan und Tickets), der Onlineshop, die elektronischen Tickets, das Servicetelefon, der Aspekt Freizeit und VGN (mit Freizeittipps, -linien und etc.), die Berichte und Standards (Verkehrsentwicklungsbericht, ÖPNV-Busse mit angepasstem Design, dass Personen leichter wahrnehmen, dass es einen ÖPNV vor Ort gibt) genannt. Anschließend wird das neue Projekt Econ präsentiert, für welches zwei Jahre eine Probephase geplant ist. Bei diesem Konzept gibt es einen FahrRabattTarif, wodurch man je öfter man fährt, umso günstiger fahren kann. Dies ist jedoch auch abhängig vom Tarifkilometer. Neben Econ wird noch das Pilotprojekt P+R 4.0 – einfach umsteigen aufgegriffen. Hierbei geht es um das Parken des Autos und weiterfahren mit dem Zug. Angemerkt wird hier, dass Autohersteller kein Interesse haben dieses Pilotprojekt zu unterstützen. Abschließend wird von Herrn Andreas Mäder das Fazit gezogen, dass der VGN erfolgreich ist, es aber noch viel zu tun gibt. Momentan ist die Wirkungskraft noch zu gering und die PKW-Belastung bleibt hoch. Anschließend wird auf Nachfrage durch den Moderator Herr Peter Gack von Herrn Andreas Mäder noch weiterausgeführt, dass Knotenpunkte noch ausgebaut werden müssten, Bauzeiten, aber lange sind und die Zwischenziele bis 2030 nicht erreicht werden. Hier werden als Ursachen der gewohnheitsgeprägte Mensch, die Wichtigkeit der Mobilität für Menschen und das zu späte Reagieren genannt.

### **Diskussion**

Als Grobgliederung wurden in der Diskussion und in weiteren Kurzvorträgen diverse Pull- und Push-Maßnahmen sowie die Barrierefreiheit aufgegriffen.

Die Teilnehmenden konnten im Anschluss Fragen an die zwei Referenten stellen. Hier wurde von seitens Herrn Andreas Mäder und Herrn Philipp Kosok auf die Frage, ob und wie es funktionieren würde, wenn man es schaffen würde Fahrgastzahlen zu erhöhen, eingegangen. Des Weiteren wurde die Frage, ob Verkehrsbünde zusammenarbeiten, gestellt. Es wurde zudem nachgefragt, ob der VGN bei Beschlüssen miteingebunden wird, wobei sich zeigte, dass dies oft nicht der Fall ist. Zudem wurde angemerkt, dass es viele Tarife gibt und einfachere Tickets gefordert. Auch auf problematische Linienführungen, beispielsweise bei Universitätslinien, wird im Laufe der Diskussion hingewiesen. Zudem wird ein sinnvolleres Semesterticket gefordert. Die Frage, ob auch die Ressourcenseite bei bspw. dem Ausbau des ÖPNV-Verkehrs beachtet wird. Von Herrn Philipp Kosok wird hier daraufhin verwiesen, dass langfristig die knappen Ressourcen für Schienen eingesetzt werden sollten. Momentan kann sich die Bauindustrie die Aufträge aussuchen, weswegen die Bauindustrie als ein großes Problem gilt.

### **Weitere Kurzvorträge mit Handlungsvorschlägen**

Im **Kurzvortrag von Frau Herrmann** wurde auf die schwierige Mobilitätssituation (z.B. für Senioren) auf dem Land aufmerksam gemacht. Sie führt als Lösungsvorschläge Knotenpunkte an und als langfristige Lösung das 365€ Tagesticket oder günstige Tickets pro Tag. Als sofortige Lösung werden Mobicards angeführt, welche von Kommunen gekauft werden und geteilt genutzt werden. Zudem wird für eine Reduzierung der Preise plädiert. Herr Andreas Mäder bezieht hierauf kurz Stellung und weist auf Probleme von seitens dem VGN hin.

Ein weiterer **Kurzvortrag** wurde **von Herrn Ganzmann** gehalten. Es wird auf Barrieren wie fehlender Bekanntheit von Tarifen und hohen Preise aufmerksam gemacht. Zudem auch auf die teure Instandhaltung von Ticketautomaten. Verbesserung von Linien und günstigere Tickets werden vorgeschlagen, damit es mehr Nutzer gibt. Zudem wird hingewiesen Chancen wie durch das Multifunktionenparkhauses zu nutzen.

Im **Kurzvortrag von Frau Fischer** wurden Probleme der ÖPNV-Nutzung für blinde- und sehbehinderte Menschen dargelegt. Allein der Weg von der Tür zur ÖPNV-Haltestelle ist problematisch. Zeitgleiche Mehrfacheinfahrten von Bussen, Haltestellenverlegungen und fehlende Haltestellenansagen stellen weitere Hindernisse dar. Als Lösungsvorschlag, um den ÖPNV für Blinde- und Sehbehinderte besser zugänglich zu machen, wird ein Projekt genannt, welches den betroffenen Menschen die notwendigen Informationen geben (GPS, Buseinfahrtsrichtung, etc. ). Zudem wird mehr Kommunikation mit blinden- und sehbehinderten Menschen gefordert.

Der vorangegangene **Kurzvortrag** wurde von einem Weiteren **von Herr Kittel** weiterausgeführt. Hierbei standen die Probleme, welche behinderte-eingeschränkte Menschen mit Verkehrswende haben, wie fehlende Plätze und Ein-/Ausstiegshilfen in Bussen und Zügen für behinderte-eingeschränkte Menschen, im Vordergrund. Es wurde zudem darauf aufmerksam gemacht, dass Verkehrswende mit den Menschen stattfinden muss.

Auch von einem **Mitglied der ZSL** in Erlangen wurde für Sensibilität in diesem Bereich plädiert und **Frau Olschner** verdeutlichte die Wichtigkeit von Querungshilfen, etc. und belegte die deutlich längeren Fahrzeiten mit dem ÖPNV, im Vergleich zum Auto.