

Pressemitteilung

München, den 12. Juli 2017

Öffentlicher Nahverkehr ist das Rückgrat für Mobilität

Gribl: Ein dichtes Angebot im Nahverkehr verbessert die Lebensqualität

„Städte leben vom Verkehr. Allerdings bedroht zu viel Verkehr die Urbanität und die Lebensqualität. Fern- und Regional-Bahnen, Busse, Straßenbahnen, U-Bahnen und S-Bahnen sind das Rückgrat für die Mobilität. Der öffentliche Nahverkehr bleibt auch in Zukunft der Garant, dass Mobilität in Stadt und Land funktioniert – umweltschonend und bezahlbar für die Fahrgäste. Die Erwartungen an Mobilität ändern sich. Mobilität soll stadtverträglich und umweltfreundlich sein. Mobilität soll multimodal und digital vernetzt sein. Mobilität muss mit den Instrumenten der Stadtentwicklungsplanung und der Verkehrsplanung gesteuert werden. Verkehrsplanung darf dabei nicht auf ein Gemeindegebiet beschränkt sein, sondern muss über Grenzen hinaus denken“, sagt der stellvertretende Vorsitzende des Bayerischen Städtetags, Augsburgs Oberbürgermeister Dr. Kurt Gribl. Regionen müssen mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sein, kurze Reisezeiten und gute Umsteigemöglichkeiten erleichtern das Pendeln. Dadurch können strukturschwächere Regionen Einwohner halten. Je besser erreichbar ländliche Räume sind, desto geringer ist die Neigung zum Wegzug in Ballungszentren. Damit lässt sich der Zuzugsdruck auf Verdichtungsräume wie München, Ingolstadt, Augsburg, Nürnberg und Regensburg lindern.

Die vielfältigen Erwartungen an Umweltschutz und Lärmschutz, die Bedürfnisse von Pendlern und Wirtschaft müssen auf einen Nenner gebracht werden. Gribl: **„Der öffentliche Raum ist knapp – für eine effizientere Nutzung müssen auch neue digitale Techniken eingesetzt werden. Der Ausbau der E-Mobilität, die Chancen des automatisierten Fahrens und neuer digitaler Möglichkeiten für Carsharing dürfen über Jahrzehnte bewährte Verkehrsmittel nicht aus dem Blick geraten lassen: Ohne den öffentlichen Nahverkehr wären unsere Städte schon längst dem Verkehrsinfarkt erlegen.“** Der öffentliche Nahverkehr muss Vorrang erhalten, Fußgänger und Radfahrer müssen mehr Raum bekommen. Ein Auto braucht mehr Raum als ein Fahrrad oder ein Fußgänger, 25 Fahrgäste im Bus brauchen weniger Fläche als 25 Fahrer, die jeweils in einem Auto sitzen. Die Zunahme des Autoverkehrs muss gebremst werden. Gribl: **„Wir lieben unsere Autos und diese Liebe lässt uns gern die Augen vor den Folgen übermäßiger Automobilisierung verschließen. Das frühere Leitbild der**

autogerechten Stadt ist überholt. Individualverkehr und öffentlicher Nahverkehr müssen in einem ausgewogenen Verhältnis stehen.“ Dichtere Takte im Nahverkehr, engere Verknüpfungen in Verkehrsverbänden sorgen für größere Anreize, um vom Auto umzusteigen.

Die Stärke des öffentlichen Nahverkehrs liegt dort, wo viele Menschen auf engem Raum zusammen leben, sich beim Pendeln regelmäßig auf den gleichen Verkehrsachsen bewegen. Hier können Ziele gebündelt werden, Platz gespart werden, Lärm und Schadstoffe reduziert werden. Kraftstoffverbrauch und Energieaufwand pro Fahrgast sind im öffentlichen Nahverkehr geringer als im Autoverkehr. Gribl: **„Ein dichtes Angebot im öffentlichen Nahverkehr verbessert die Lebensqualität in den Städten. Der ökologische Vorteil von öffentlichem Nahverkehr gegenüber individuellem Autoverkehr muss ausgebaut werden.“** Es geht um den Ausbau von Schienennetzen und Busspuren, grüne Wellen für Bus und Straßenbahn, die Verdichtung des öffentlichen Nahverkehrsangebots und effizientere Fahrzeugflotten mit stärkerer Nutzung von Elektromobilität mit regenerativer Energie und Hybridtechnik.

Im Nahverkehr konnten in den letzten Jahren Fortschritte erzielt werden: Es gibt einen dichteren Takt im Fern- und Nahverkehr der Bahn, bei S-Bahn, U-Bahn und bei Buslinien. Die Verkehrsverbände sind enger zusammengewachsen. Verknüpfungen zwischen dem Fern- und Nahverkehr werden ausgebaut. In den Innenstädten wird mehr Raum für Fußgänger geschaffen, Radwege werden gebaut, immer mehr Berufspendler nutzen das Fahrrad. Gribl: **„Diese Anstrengungen müssen wir weiter verfolgen. Bauen wir Bewährtes weiter aus mit Verbesserungen in größeren Verkehrsverbänden und vernetzten Fahrplänen. Die Zukunft liegt im vernünftigen Mix an unterschiedlichen Verkehrsmitteln.“** Verknüpfte Leitsysteme geben überregionale Fahrgastinformationen über Apps mit Live-Daten. Dynamische Fahrgast-Informationen an Haltestellen, in Bussen und Bahnen erleichtern das Umsteigen. Leicht verständliche Tarife mit übergreifenden Ticket-Systemen, elektronischen Tickets und unkomplizierten Buchungsmöglichkeiten machen den Nahverkehr attraktiver. Bessere Umsteigemöglichkeiten, Park and Ride, Park and Bike, attraktive barrierefreie Bahnhöfe und Haltestellen knüpfen neue Möglichkeiten zur Mobilität. Solche Verbesserungen lassen sich nur mit weiteren Investitionen erreichen. Gribl: **„Bund und Freistaat müssen deutlich mehr als bisher in die Verkehrsinfrastruktur und den öffentlichen Nahverkehr investieren. Für die Bundesebene stellt sich diese Aufgabe in der nächsten Legislaturperiode. Der Freistaat signalisiert mit den Bemühungen um Luftreinhaltung in unseren Städten Bereitschaft, die Förderung des öffentlichen Nahverkehrs besser auszustatten.“**

- 2 -