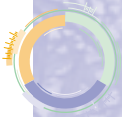


Dritter Eckpunkt - Die Wirtschaft der ÖPNV bringt wirtschaftlichen Nutzen



- Die Verkehrskosten sind in dünn besiedelten, ausufernden Städten wesentlich höher. In den Städten der Industrienationen, die eine durchschnittliche oder hohe Dichte aufweisen und in denen die Hälfte aller täglich anfallenden Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln, mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt werden, schlagen die Verkehrskosten, die der Gemeinschaft entstehen, mit 5 bis 7 % des BIP zu Buche. In ausufernden Städten steigt dieser Anteil auf 15 %, und in den Entwicklungsländern, wo die Siedlungsdichte gering und der Pkw-Bestand in Bezug auf das Pro-Kopf-Einkommen vergleichsweise hoch ist, kann er sogar bei über 25 % liegen. Dicht besiedelte und kompakt gebaute Städte sind überall am wirtschaftlichsten.
- Eine unzureichende Infrastruktur und Staus senken die Produktivität und die wirtschaftliche Dynamik eines Landes und verursachen der Gesellschaft höhere Verkehrskosten. Zudem haben sie erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt. Die Verkehrsstaus nehmen in allen städtischen Gebieten zu und haben messbare Auswirkungen auf die Wirtschaft. Die Staukosten belaufen sich heute in Europa (15 Mitgliedstaaten) auf 2 % des BIP bzw. auf _ 120 Milliarden.
- Da die externen Kosten des Verkehrs nicht offen erkennbar sind, wird ganz klar in den Pkw-Verkehr investiert, was zu höheren langfristigen Kosten für die Gemeinschaft führt. Eine gerechte Gebührenpolitik und gerechte Regelungen sind für die Entwicklung des Sektors in allen Ländern von größter Bedeutung.
- Der ÖPNV sorgt für Beschäftigung und schafft dabei 2- bis 3-mal mehr Arbeitsplätze als der Individualverkehr. Zudem ist er für alle Menschen gerechter.

Die UITP gibt folgende Empfehlungen:

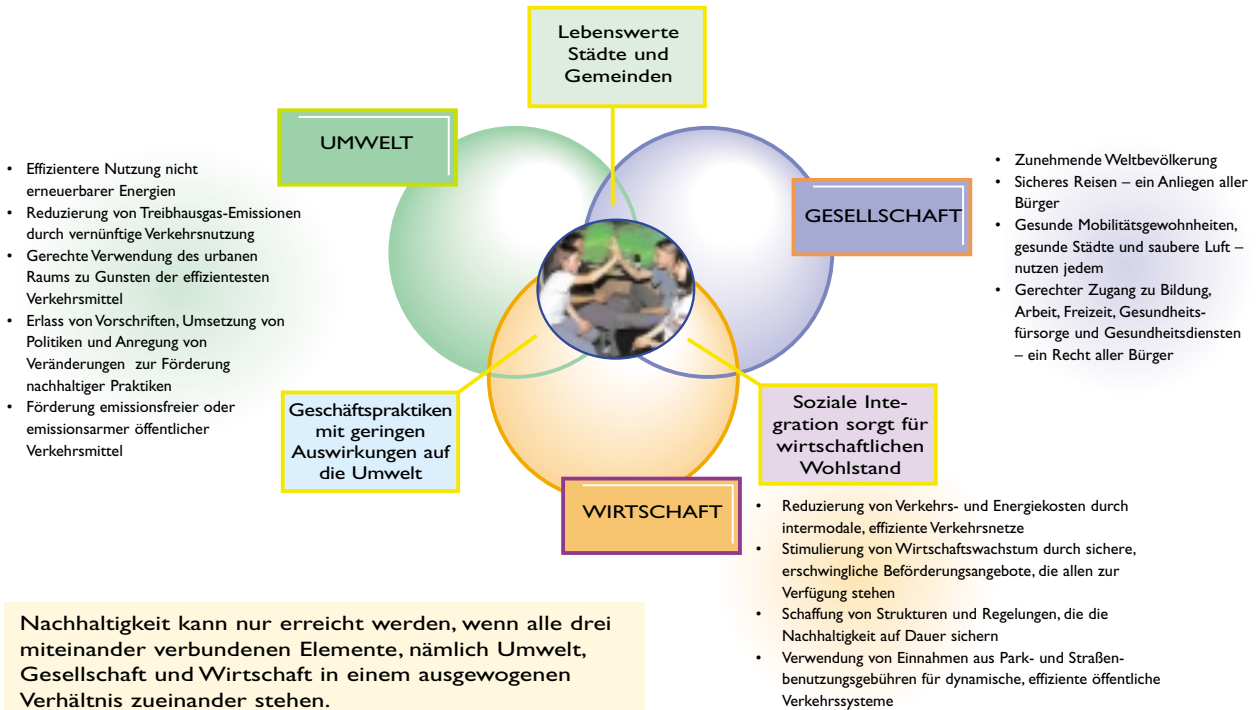
- Es sollten Verkehrspolitiken entwickelt werden, die eine optimale Ausnutzung der wirtschaftlichen Ressourcen gewährleisten. Raumplanung und Verkehrspolitik sollten aufeinander abgestimmt sein, um eine Ausuferung des städtischen Gebiets und den daraus resultierenden Anstieg der Verkehrsausgaben zu vermeiden. Die Schaffung dichter Siedlungsgebiete mit guten öffentlichen Verkehrssystemen in Verbindung mit Parkeinschränkungen und städtischen Straßenbenutzungsgebühren bieten die wirtschaftlichsten Lösungen.
- Es sollte ein urbaner Lebensstil propagiert werden, der auf eine nachhaltige Mobilität ausgerichtet ist. Außerdem sollten öffentliche Verkehrsnetze entwickelt werden, in die auch die nicht-motorisierten Fortbewegungsarten (Radfahren, Zufußgehen) integriert sind. Städte, in denen der Umweltverbund im Vordergrund steht, geben weniger Geld für den Verkehr aus und zeichnen sich zudem durch eine nachhaltigere Entwicklung aus.
- Die Regierungen sollten Steuervorteile gewähren und Anreize schaffen, um damit nachhaltige Verfahrensweisen und nachhaltige Beschaffungspolitiken, die etwa auf den Kauf umweltschonender und effizienter Fahrzeuge von hohem technologischen Niveau setzen, zu belohnen.
- Das Ziel sollte ein „Nullwachstum im Verkehr“ sowie die Festlegung einer Gebühr für die Pkw-Benutzung sein (inklusive Parkraumpolitik und Straßenbenutzungsgebühren), um die übermäßige Benutzung des privaten Pkws in der Stadt zu zügeln. Die Tarife für die öffentlichen Verkehrsmittel sollten so bemessen sein, dass sie die Bereitstellung eines qualitativ hochwertigen Beförderungsangebots erlauben, dass sie aber auch attraktiv genug sind, um Kraftfahrer zum Umsteigen auf den ÖPNV zu bewegen.
- Einkünfte aus Park- und Straßenbenutzungsgebühren sowie Beiträge, die von Wirtschaftsakteuren gezahlt werden, die von der guten Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz profitieren (z.B. Bauträger, Arbeitgeber usw.) sollten zur Förderung des ÖPNV verwendet werden.
- Der Zubringerverkehr und die informellen Verkehrsangebote in den Städten der Entwicklungsländer sollte strukturiert und geregelt werden, um die Mobilität zu verbessern und allen Bürgern, darunter insbesondere den einkommensschwachen und benachteiligten Mitgliedern der Gesellschaft den Zugang zu sicheren und erschwinglichen Verkehrsangeboten zu erleichtern.

Dieses Papier wurde von der UITP-Arbeitsgruppe für nachhaltige Entwicklung ausgearbeitet. Eine vollständige Fassung der Broschüre mit dem Titel „Ticket to the future - Three Stops to Sustainable Mobility“ steht auf der UITP-Website (www.uitp.com) zum Download zur Verfügung.

Ticket to the future

Drei Eckpunkte einer Nachhaltigen Mobilität

Das Konzept einer nachhaltigen Mobilität



Ein Eckstein der nachhaltigen Entwicklung

Ein nachhaltiges Verkehrssystem ist ein Aspekt der globalen Nachhaltigkeit und beinhaltet die Befriedigung der gegenwärtigen Bedürfnisse, ohne dass dabei die Möglichkeiten künftiger Generationen beeinträchtigt werden, ihrerseits ihre Bedürfnisse zu befriedigen.

Ein nachhaltiges Verkehrssystem:

- ermöglicht den einzelnen Bürgern und den Gesellschaften die Befriedigung der grundlegenden Bedürfnisse hinsichtlich des sicheren Zugangs zu Gütern, Arbeit, Bildung, Freizeit und Informationen. Es tut dies in einer Weise, die mit der menschlichen Gesundheit und dem Schutz des Ökosystems vereinbar ist und die der Generationengerechtigkeit Rechnung trägt;
- ist bezahlbar, arbeitet effizient, bietet im Rahmen einer nahtlosen Intermodalität die Wahl zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln und unterstützt eine dynamische Wirtschaft;
- beschränkt die Emissionen und Abfallmengen auf ein Maß, das das Absorptionsvermögen der Erde nicht übersteigt, es reduziert den Verbrauch nicht erneuerbarer Energien, den Flächenbedarf und die Lärmerzeugung auf ein Mindestmaß und sorgt dafür, dass seine Komponenten in möglichst großem Umfang wiederverwertet und recycelt werden.

Der Verkehrssektor ist für die künftigen Fortschritte im Wirtschafts-, Sozial- und Umweltbereich von entscheidender Bedeutung. Es ist die Pflicht aller Mobilitätsakteure, hierbei nachhaltigere Verfahrensweisen zu fördern. Die Regierungen und die gesamte Wirtschaft müssen sich zu Politiken und Programmen verpflichten, die die gegenwärtigen Entwicklungen im Bereich der Mobilität positiv beeinflussen und die unsere derzeitigen Konsum- und Produktionsgewohnheiten grundlegend verändern.

Eine nachhaltige Mobilität ist umweltpolitisch solide, sozial gerecht und in wirtschaftlicher Hinsicht machbar, und der ÖPNV leistet in all diesen drei Bereichen einen großen Beitrag. Der öffentliche Nahverkehr ist Teil einer jeden Lösung und ein dynamischer Akteur, der die nachhaltige Zukunft der Städte unterstützt. Die UITP, ihre Mitglieder und der öffentliche Verkehrssektor insgesamt nehmen diese Herausforderung an und setzen mit der Unterzeichnung der UITP-Charta für eine nachhaltige Entwicklung ein Zeichen für das Engagement, zu dem sie sich verpflichtet haben.

Erster Eckpunkt - Gesellschaft

Städte, Verkehr und Nachhaltigkeit

Mehr Menschen – mehr Nachfrage

- Die Stadtbevölkerung wird in den nächsten 30 Jahren um 27 % wachsen. Da immer mehr Menschen in städtische Gebiete ziehen, wird die Bereitstellung eines nachhaltigen Nahverkehrssystems zu einem Anliegen von höchster Priorität.
- Bis zum Jahr 2030 wird die Zahl der Städte mit mehr als 10 Millionen Einwohnern auf 23 steigen. 18 von ihnen werden in Entwicklungsländern liegen, wo die Städte ohnehin schon unter einer starken Staubbelastung, hohen Unfallquoten sowie starker Luftverschmutzung und Lärmbelastung leiden.
- In vielen Teilen der Welt führt die demographische Entwicklung zu einer älteren Bevölkerung, deren Möglichkeiten zu individueller Mobilität eingeschränkt sind.
- Ein schnelles Netzwerk kommt der wachsenden Nachfrage im Bereich des ÖPNV entgegen.

Mehr Mobilität – mehr Sicherheit

- Die Sicherheit ist ein zentrales Anliegen von Fahrgästen aller Alters- und Gesellschaftsgruppen.
- Es besteht eine direkte Beziehung zwischen der Zahl der Menschen, die im Straßenverkehr zu Tode kommen oder schwere Behinderungen erleiden, und der Zahl der Fahrten, die in einer Gemeinschaft mit dem Auto unternommen werden. Straßenverkehrsunfälle sind in der Gruppe der 15- bis 30-jährigen die Haupttodesursache und haben in vielen Ländern einen Anteil von 40 % an allen Todesfällen, die auf Unfälle zurückzuführen sind.
- Im Durchschnitt ist es 5- bis 10-mal sicherer, öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen (pro Fahrgast x Beförderungsstrecke in km).

Mobilität für alle – mehr Lebensqualität

- Eine hohe Staubbelastung senkt die Effizienz des gesamten Verkehrs und mindert die Zuverlässigkeit und Attraktivität der öffentlichen Verkehrsdienste an der Oberfläche sowie deren Beitrag zur sozialen Integration.
- Unzureichende Verkehrsinfrastrukturen tragen zur weiteren Marginalisierung der minderbemittelten und schwächsten Bevölkerungsgruppen bei, sie machen den gesamten Verkehr weniger sicher und erhöhen das Unfallrisiko für jeden.
- Gesunde Mobilitätsgewohnheiten fangen früh an. Der ÖPNV bringt Unabhängigkeit für alle Bürger, vor allem für Frauen sowie für die jüngeren und älteren Generationen.

Die UITP gibt folgende Empfehlungen:

- Es sollten Strukturen geschaffen werden, die zum einen eine effiziente und integrierte Mobilität auf der Grundlage nachhaltiger Verkehrsmittel fördern und somit zur Senkung der Gesundheitskosten beitragen, die durch Unfälle oder Bewegungsmangel verursacht werden, und die zum anderen junge Menschen dazu anregen, für die Zukunft wünschenswerte Mobilitätsgewohnheiten zu entwickeln.
- Die Entscheidungsprozesse sollten auf internationaler, nationaler und lokaler Ebene erleichtert und verbessert werden, um die Entwicklung geeigneter ressortübergreifender Abteilungen zu ermöglichen, die miteinander kooperieren, sich für kohärente Politiken einsetzen und diese umsetzen.
- Die Städte sollten ihre Verkehrssysteme so planen, dass die bestmögliche Kombination von Verkehrsarten und -diensten erzielt wird, von der eine maximale Zahl von Bürgern profitieren kann. Die Politik sollte eine Veränderung des Konsumverhaltens sowie Investitionen in schnelle und effiziente öffentliche Verkehrsmittel fördern, die allen Bürgern Mobilität bringen.
- Busse und Bahnen sind wesentlich sicherere Verkehrsmittel als der private Pkw, und deshalb sollte ihnen Vorrang gegeben werden. Bessere Bedingungen für Radfahrer und Fußgänger fördern die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel und ergänzen das öffentliche Verkehrsangebot insbesondere auf kurzen Strecken innerhalb städtischer Gebiete.

Zweiter Eckpunkt - Die Umwelt die Zukunft aller Menschen



Verkehr – einer der Haupterzeuger von Treibhausgasen

- Der Klimawandel ist ein globales Problem, bei dem jeder Sektor gefordert ist, zu handeln.
- Der Anteil des Verkehrssektors an der Erzeugung von Treibhausgasen nimmt sowohl in den Entwicklungsländern wie auch in den Industrienationen zu.
- Die Kohlendioxidemissionen, die der ÖPNV verursacht, sind gemessen an der Zahl der beförderten Personen erheblich geringer als beim privaten Pkw.
- Neue Technologien in Verbindung mit einem effizienteren Management von Verkehrsunternehmen unterstützen die Senkung der Umweltauswirkungen.

Luftverschmutzung in Städten – eine häufige Todesursache

- Das Risiko, durch einen Verkehrsunfall zu Tode zu kommen, ist vor allem in den Entwicklungsländern bereits extrem hoch, doch laut WHO (World Health Organisation) sterben jedes Jahr mehr Menschen infolge der verkehrsbedingten Luftverschmutzung als durch Autounfälle.
- Der private Autoverkehr ist nach wie vor der größte Verursacher der verkehrsbedingten Luftverschmutzung. Die öffentlichen Verkehrsmittel erzeugen auf lokaler Ebene, selbst wenn sie nicht voll ausgelastet sind, weniger Schadstoffe als private Pkws.
- Da die Insassenzahl bei Pkws sinkt, sind immer mehr Autos auf den Straßen unterwegs, was trotz saubererer Motortechnologien zu einer Erhöhung der Schadstoffemissionen führt.

ÖPNV – bessere Ausnutzung nicht erneuerbarer Energien

- Der Verkehr hat den größten Anteil am Energieverbrauch und ist nach wie vor in starkem Maße von nicht erneuerbaren fossilen Brennstoffen abhängig. Allerdings nutzt der öffentliche Verkehr in städtischen Gebieten die Energie wesentlich effizienter als der Individualverkehr. Je höher der Verkehrsanteil des ÖPNV ist, desto höher ist auch die Effizienz, die man erzielt.
- Busse oder Bahn nutzen die Energie 3- bis 5-mal effizienter als der Pkw- oder Luftverkehr je Personenkilometer bei voller Auslastung.
- Auch der städtische Raum ist eine begrenzte Ressource und wirkt sich auf die Lebensqualität all jener aus, die in einer Stadt leben und arbeiten. Der ÖPNV nutzt den vorhandenen Raum wesentlich effizienter und trägt somit dazu bei, dass alle Bürger ihre Stadt genießen können.
- Selbst Autos mit niedrigem Verbrauch und ohne Abgase nehmen mehr städtischen Raum ein als der öffentliche Verkehr.

Die UITP gibt folgende Empfehlungen:

- Die gesetzlichen Vorschriften sollten unter Berücksichtigung der sozialen Aspekte einer nachhaltigen Entwicklung dahingehend geändert werden, dass sie im Hinblick auf die Umwelt den maximalen Nutzen erzeugen, ohne dass dabei hohe Belastungen für den öffentlichen oder privaten Sektor entstehen.
- Die Umweltauswirkungen des gesamten Verkehrs sollten durch die Förderung schadstoffarmer und energiesparender Verkehrsmittel wie Eisenbahn und ÖPNV gelindert werden.
- Um die Umweltauswirkungen auf ein Mindestmaß zu senken, muss die Integration aller Verkehrsträger Vorrang haben. Das Ziel ist dabei eine maximale Interoperabilität zwischen privaten und öffentlichen Verkehrsnetzen von hoher Kapazität, was durch Investitionen in die Infrastruktur unterstützt werden muss.
- Der öffentliche Verkehrssektor muss seinerseits Umweltmanagementsysteme einführen, um sicherzustellen, dass er so effizient wie möglich handelt. Die Betreiber und die Industrie müssen in ihren eigenen Tätigkeitsbereichen die besten zur Verfügung stehenden Verfahrensweisen anwenden und sich für die Verwendung saubererer Technologien, für die Senkung der Lärmbelastigung, die Optimierung ihrer Dienste, die Nutzung moderner Technik und neuer Energiequellen einsetzen.
- Schadstoffarme oder gar schadstofffreie Verkehrsmittel (auf lokaler Ebene) wie Stadtbahnen, U-Bahnen oder Elektrofahrzeuge sollten verwendet werden, um in den Innenstädten Verkehrsdienste von hoher Beförderungskapazität zur Verfügung zu stellen. Eigene Fahrwege für öffentliche Verkehrsmittel sowie Zufahrtsbeschränkungen für private Pkws in den Städten verbessern die Sicherheit und die Luftqualität, wovon alle Bürger profitieren.
- Die Erdölindustrie sollte in allen Staaten, vor allem aber in den Entwicklungsländern, schwefelarmen (oder schwefelfreien) Diesel sowie bleifreien Kraftstoff auf den Markt bringen und vertreiben, und zwar zu denselben Konditionen, die heute für herkömmlichen Diesel und verbleiten Kraftstoff gelten.