

Verkehrsrückgang als Chance für das Klima Bundesweiter Umwelt- und Verkehrs-Kongress in Stuttgart

In Deutschland ist seit Jahren eine Stagnation bzw. sogar ein leichter Rückgang des motorisierten Individualverkehrs feststellbar. Experten sehen im demografischen Wandel die Chance für einen Klimawandel auch im Verkehrsbereich. Anfang März trafen sich zum 16. Bundesweiten Umwelt- und Verkehrs-Kongress (BUVKO) in Stuttgart etwa 200 Wissenschaftler, Mitarbeiter aus Verwaltungen, sowie Vertreter von Verbänden, Parteien und Umweltinitiativen, um die Auswirkungen der alternden und schrumpfenden Bevölkerung auf die Mobilität zu analysieren und Maßnahmen vorzuschlagen. Hier finden Sie ausgewählte Referate. (Sprache: de)

Weitere Informationen:

Bundesweiter Umwelt- und Verkehrs-Kongress (BUVKO)

www.buvko.de/

La réduction du trafic: une chance pour le climat Congrès national sur l'environnement et le trafic, à Stuttgart (D)

En Allemagne, l'on assiste, depuis quelques années, à une stagnation, voire un léger recul du trafic motorisé privé. Les experts voient dans l'évolution démographique qui expliquerait en partie ce phénomène, une chance pour le climat. Au début mars 2007, près de 200 spécialistes, collaborateurs d'administrations, d'associations et de partis politiques se sont réunis à Stuttgart, dans le cadre du 16^e Congrès allemand sur l'environnement et le trafic (BUVKO), afin d'analyser l'impact du vieillissement de la population sur la mobilité. (langue: allemand)

Pour plus d'informations:

Bundesweiter Umwelt- und Verkehrs-Kongress (BUVKO)

www.buvko.de/

17.04.2007

<http://www.mobilservice.ch>

Mobilservice Redaktion: Andreas Blumenstein und Julian Baker
c/o Büro für Mobilität AG
Hirschengraben 2 | 3011 Bern | Tel.: +41 (0)31 311 93 63

redaktion@mobilservice.ch

Mobilservice Administration: Ursula Gertsch
c/o Rundum-mobil
Buchholzstrasse 7a | 3604 Thun | Tel.: +41 (0)33 334 00 25

info@mobilservice.ch

Abschluss-Presseerklärung

Demografischer Wandel und Verkehrsrückgang als Chance für das Klima!

Die globalen Temperaturen steigen, die Einwohnerzahlen vieler Städte und Regionen hierzulande schrumpfen. Eigentlich eine gute Voraussetzung, dass Deutschland seinen Beitrag zum Klimaschutz leisten kann, denn weniger Menschen sollten weniger Energie benötigen. Das gilt für den Verkehrsbereich jedoch nicht automatisch! Der 16. Bundesweite Umwelt- und Verkehrs-Kongress hat Lösungen für ein besseres Klima angeboten und gezeigt, wie das Ziel "Verkehrsrückgang" gleichzeitig als Chance für die Bevölkerung, die Ressourcen und das Klima genutzt werden kann.

Anfang März trafen sich zum 16. Bundesweiten Umwelt- und Verkehrs-Kongress (BUVKO) in Stuttgart etwa 200 Wissenschaftler, Mitarbeiter aus Verwaltungen, sowie Vertreter von Verbänden, Parteien und Umweltinitiativen, um die Auswirkungen der alternden und schrumpfenden Bevölkerung auf die Mobilität zu analysieren und Maßnahmen vorzuschlagen.

In Deutschland ist seit Jahren Stagnation bzw. sogar ein leichter Rückgang des motorisierten Individualverkehrs feststellbar. Experten sehen im demografischen Wandel die Chance für einen Klimawandel auch im Verkehrsbereich. Diese Chance müsse jedoch auch genutzt werden, anderenfalls bestünde die Gefahr, dass "der Mensch geht, aber der Verkehr bleibt."

Die künftige Verkehrsmittelwahl der Senioren

Die Hälfte der Senioren verfügt heute über einen Pkw. Das ist doppelt so viel wie noch vor 20 Jahren. Zwar wird die Pkw-Nutzung auch in Zukunft mit dem Renteneintritt abnehmen, aber in geringerem Maße, prognostiziert das Institut für Verkehrswesen der Universität Karlsruhe. Bei Senioren, die zuvor Teilzeitbeschäftigte waren, stiege die Mobilität sogar bei Renteneintritt. Jedoch gelte es, so der Verkehrswissenschaftler Peter Ottmann, zu berücksichtigen: "Die Rentner der Zukunft besitzen zwar einen Führerschein, aber nicht unbedingt ein Auto." Die Politik darf also auf keinen Fall darauf setzen, für Senioren nur noch Pkw-Infrastruktur bereitzustellen.

Die Mobilität älterer Menschen sichern

Die Sicherung von Auto unabhängiger Mobilität von Senioren setzt eine Veränderung des Blickwinkels bei Planern und Entscheidern voraus. Gefragt seien nicht Einzellösungen, vielmehr müssten kommunale Mobilitätssicherungspläne aufgestellt werden, die ganzheitliche Planungen berücksichtigen, so Dirk Boenke vom Fachzentrum Verkehr der Universität Wuppertal. Die Erkenntnisse eines soeben abgeschlossenen Projektes zur Verbesserung der Nahmobilität älterer Menschen fasst der Experte so zusammen: "Verkehrsabläufe verlangsamen, Verkehrsvorgänge begreifbar und Verkehrsräume sichtbarer machen." Die Berücksichtigung dieser Grundsätze ergebe ein "Design für Alle", welches im Hinblick auf unterschiedliche Bedürfnisse und verfügbare Ressourcen Mindestkriterien für eine altengerechte und barrierefreie Planung vorsieht.

ÖPNV auf dem Land in Gefahr

In vielen Regionen stellt der Schülerverkehr das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs dar. Wegen sinkender Schülerzahlen ist das bereits jetzt oft minimale Angebot des ÖPNV in schrumpfenden ländlichen Räumen in Gefahr. Zwar wird in begrenztem Maß der Rückgang der ÖPNV-Nachfrage durch den Schülerverkehr aufgrund der zu erwartenden Zentralisierung der Schulen aufgefangen, wobei dieser Effekt aber nicht ausreichen wird, um die Verluste des ÖPNV auszugleichen. Rainer Hamann, ein Praktiker aus dem ÖPNV-Bereich, forderte daher, "die Schule im Dorf zu lassen".

Personenkreise, die sich kein eigenes Auto leisten können, dürfen nicht von der Mobilität ausgeschlossen werden. Schließlich werden wegen der wachsenden Zahl von Senioren immer mehr Menschen körperlich nicht in der Lage sein ein Auto zu fahren. Der ÖPNV muss sich für diese Personengruppe öffnen, wobei zu bedenken ist, dass spezielle Angebote für Senioren gleichermaßen allen Kunden zugute kommen. "Es geht um den Erhalt der Lebensqualität durch Gewährleistung von Mobilität. Gefragt ist bezahlbare, begreifbare, handhabbare, vernetzte Mobilitätsvielfalt," fasst Rainer Hamann seine Erkenntnisse zusammen.

Straßennetz: Bestandserhaltung vor Neubau

Mehrere Referenten warnten davor, das Straßennetz immer weiter auszubauen. Schon jetzt seien die Kosten zur Erhaltung der Straßen immens hoch. In Zukunft müssten weniger Menschen als heute ein noch größeres Straßennetz finanzieren, wenn man nicht jetzt einen Straßenbau-Stopp ausspreche und die so freigewordenen Mittel u.a. in den Bestandserhalt umschichte. Schließlich werde vielen Straßen in Zukunft generell die Daseinsberechtigung abhanden kommen, da sie von zu wenig Fahrzeugen genutzt werden würden.

(C) 2004 - Alle Rechte vorbehalten

[Diese Seite drucken](#)