

Wohin verkehrt Europa?

Gisela Stete, Stadt- und Verkehrsplanerin, Darmstadt

Mein Beitrag wird sich mit Menschen beschäftigen, die in den Dörfern und Städten Europas leben, wie sie vom Verkehr betroffen sind und welche Anforderungen sie an die Verkehrsumwelt haben. Das Verkehrsaufkommen wird - wie wir gehört haben - durch die EU-Ost-Erweiterung insbesondere in den 10 Beitrittsländern deutlich zunehmen, darüber sind sich alle einig. Nicht so einig sind sich die Beteiligten, wie der Verkehr abwickelt werden kann. Theoretisch bietet sich die Schiene aufgrund ihrer noch vorhandenen hohen Netzdichte z.B. für den Transport von Gütern an, Tatsache ist jedoch, dass der Zuwachs im Güter- und Personenverkehr fast ausschließlich auf der Straße stattfindet.

Die Frage, die sich stellt, ist: Auf welchen Straßen wird dieser Verkehr fließen? In der ersten Folie zusammengestellt sind ausgewählte Kennwerte für die 10 Beitrittsländer (Fläche, Straßen- und Autobahnnetz und die Verkehrstoten)

Wohin verkehrt Europa?

Verkehrsrelevante Kenndaten der EU-Beitrittsländer

Land	Fläche km ²	Straßen km	Autobahnen km	Dichte Autobahnnetz km/1000km ²	Verkehrstote je 100.000 EW
Estland	45.227	52.000	94	2,07	15
Lettland	64.589	70.000	0	0,00	22
Litauen	65.301	77.000	417	6,38	20
Polen	312.685	365.000	400	1,27	14
Tschechische Republik	78.866	128.000	517	6,55	13
Slowakei	49.033	43.000	296	6,04	11
Ungarn	93.030	168.000	448	4,81	12
Slowenien	20.273	20.000	435	21,46	14
Malta	316	2.000	0	0,00	5
Zypern (gesamt)	9.251	11.000	257	27,78	13
Deutschland	357.023	638.000	11.786	33,02	8

Quelle: ADAC, 2004, eigene Berechnungen

Dipl.-Ing. Gisela Stete, Büro für Stadt- und Verkehrsplanung, Darmstadt

Festzustellen ist, dass der Verkehr aufgrund der geringen Dichte des Autobahnnetzes auf dem normalen Straßennetz abgewickelt werden wird, d.h. er wird durch Dörfer und Städte fließen und die Bevölkerung in mehrfacher Hinsicht belasten:

- erhöhtes Sicherheitsrisiko,
 - höhere Lärm- und Schadstoffbelastungen,
 - Förderung einer Verkehrsaufwändigen Siedlungsentwicklung
- um nur 3 Aspekte zu nennen.

Ich möchte mein und Ihr Augenmerk auf 2 Gruppen in der Bevölkerung richten, die davon besonders betroffen sind: Kinder und Jugendliche sowie Seniorinnen und Senioren.

Der Anteil dieser Bevölkerungsgruppen an der Gesamtbevölkerung liegt in Deutschland bei fast 19% für die unter 18-jährigen und bei 24% für die über 60-jährigen, also fast 43% der Bevölkerung. Hier zeichnen sich allerdings deutliche Verschiebungen ab: der Anteil der älteren Menschen an der Gesamtbevölkerung wird zunehmen, der Anteil der Kinder und Jugendlichen wird sich verringern. Die Generation der über 60-jährigen wird zukünftig die stärkste Bevölkerungsgruppe sein. Dies gilt insbesondere für die Länder Westeuropas, möglicherweise zukünftig auch für Osteuropa.

Kinder und ältere Menschen sind im Alltag genauso häufig unterwegs wie der Durchschnitt der Bevölkerung. Bei Kindern ist der Anteil der Mobilen mit bis zu 93% am höchsten. Der Anteil bei den Seniorinnen und Senioren liegt bei durchschnittlich 75%.

Für alle gilt, dass sie besonders angewiesen sind auf Straßenräume, die nicht vom Autoverkehr dominiert sind. Hierzu einige Daten:

Verkehrsmittelnutzung von Kindern (8-15 Jahre) bei ausgewählten Aktivitäten nachmittags

Aktivität \ Verkehrsmittel	Freunde besuchen	Sport	Einkaufen	Musischer Unterricht
Zu Fuß	42,2 %	28,4 %	37,3 %	33,7 %
Fahrrad	34,6 %	33,6 %	33,9 %	24,1 %
ÖPNV	9,5 %	10,6 %	16,1 %	13,5 %
Mitfahrt PKW	13,7 %	27,4 %	12,7 %	28,7 %
Summe	100 %	100 %	100 %	100 %

Quelle: VCD, 1996, eigene Berechnungen

Dipl.-Ing. Gisela Stete, Büro für Stadt- und Verkehrsplanung, Darmstadt

Hauptverkehrsmittel von Kindern sind (noch) die eigenen Füße, dicht gefolgt vom Fahrrad. Erkennbar ist aber auch, dass zu bestimmten Freizeitaktivitäten der Bring- und Holservice der Eltern in etwa gleichem Umfang beansprucht wird. Der hohe Anteil an Wegen, die zu Fuß und mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, deutet auf einen starken Nahraumbezug von Kindern hin. In diesem Zusammenhang ist allerdings festzustellen, dass der Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege und auch der Fahrradwege rückläufig ist zugunsten der Beförderung mit dem Auto. Grund ist - neben den Veränderungen der räumlichen Strukturen mit der Folge weiterer Entfernungen - vor allem die Angst der Eltern vor Verkehrsunfällen. Die Rumpkutschiererei mit dem Auto hat allerdings negative Auswirkungen auf die psychomotorischen und psychosoziale Entwicklung: Bewegungsmangel, Übergewicht, vor allem aber die Einschränkungen einer eigenständigen Mobilität. Dies wiederum führt - das weisen Untersuchungen nach - zu einer erhöhten Unfallgefahr. Ein fataler Kreislauf also.

Nicht nur Kinder, auch ältere Menschen haben eine starke Nahraumorientierung. Die Hauptaktivitäten älterer Menschen gelten dem Einkauf, privaten Erledigungen, vor allem aber der Freizeit zu 37%. Hier liegen die Wegeziele ebenfalls im Stadt-/ Ortsteil bzw. dem Wohnort. Die Verkehrsmittelwahl spiegelt die Nahraumorientierung wider.

Verkehrsmittelnutzung älterer Menschen in der Freizeit

	Zu Fuß	Fahrrad	ÖV	Pkw Selbst-fahrend	Pkw Mitfahrend	Andere
Stadt Bonn	58%	6%	11%	18%	6%	1%
Ländlicher Raum	69%	3%	1%	18%	8%	0%

Quelle: FRAME, Forschungsprojekt Freizeitmobilität älterer Menschen, verschiedene Autoren
Internationales Verkehrswesen (55) 11/2003

Dipl.-Ing. Gisela Stete, Büro für Stadt- und Verkehrsplanung, Darmstadt

Dipl.-Ing. Gisela Stete, Büro für Stadt- und Verkehrsplanung, Darmstadt

Erstaunlich dabei ist, dass auch im ländlichen Raum wo die Bevölkerung und auch ältere

Menschen stärker als in der Stadt motorisiert sind, die eigenen Füße das mit Abstand am häufigsten genutzte Verkehrsmittel sind.

In der nächsten Grafik gegenübergestellt ist die Verkehrsbeteiligungsdauer ausgewählter Gruppen: Kinder zwischen 10-15, Erwachsene zwischen 40-45 (die mit 100 Minuten die höchste Verkehrsbeteiligungsdauer haben) und ältere Menschen zwischen 60-65.

Folie "Dauer der Verkehrsbeteiligung"

Die Orientierung auf den Nahraum bei Kinder und ältere Menschen führt zwar dazu, dass sie sich - bezogen auf die Gesamtzeit - kürzer im Verkehr aufhalten als diejenigen, die über weite Entfernungen pendeln, aber die Aufenthaltszeit zu Fuß und mit dem Fahrrad ist - absolut gesehen - höher als bei der Bevölkerungsgruppe mit der höchsten Verkehrsbeteiligungsdauer überhaupt (40-45 Jahre), die ihrerseits zwei Drittel der Zeit im Auto verbringt.

Abschließend noch ein kurzer Blick auf die Unfallstatistik:

Wohin verkehrt Europa?

Unfälle 2002 in Deutschland

Kinder unter 15 Jahre

	verunglückt	getötet
Zu Fuß	27%	29%
mit Fahrrad	33%	19%
im PKW	35%	48%
sonst.	5%	4%

Quelle: Statistisches Bundesamt

Menschen über 65 Jahre

	verunglückt	getötet
zu Fuß	17%	31%
mit Fahrrad	23%	19%
im PKW	50%	41%
sonst.	10%	9%

Quelle: Statistisches Bundesamt

Dipl.-Ing. Gisela Stete, Büro für Stadt- und Verkehrsplanung, Darmstadt

Kinder und Ältere verunglücken bzw. werden bei Unfällen sehr oft getötet wenn sie zu Fuß und mit dem Fahrrad unterwegs sind, allerdings ist bei Kindern das Tötungsrisiko als Mitfahrende ebenfalls hoch. Vielleicht erinnern sie sich noch an die Zahlen der Verkehrstoten in den Beitrittsländern in der ersten Folie. Diese Statistik könnte eine traurige Verschärfung erfahren, wenn es nicht gelingt, das Verkehrswachstum im motorisierten Verkehr in den Orts- und Stadtstraßen zu zügeln. Dies gilt sowohl hinsichtlich des Umfangs vor allem aber hinsichtlich der Abwicklung.

Das bedeutet sowohl für die neuen Beitrittsländern als auch für die alten EU-Länder:

- Die Qualität von Verkehrs- und Siedlungsstrukturen muss so bemessen werden, dass dem Nahraumbezug eines sehr großen Teils der Bevölkerung Rechnung getragen wird.
- Verkehrsräume sind multimodal, d.h. nicht auf den Autoverkehr fokussiert, zu gestalten, dem nicht-motorisierten Verkehr muss ausreichend Bewegungsfläche eingeräumt werden.
- Im innerörtlichen/ innerstädtischen Bereich sind geschlossene Fuß- und Radverkehrsnetze zu schaffen und die sichere Querbarkeit von Hauptverkehrsstraßen zu gewährleisten.
- Auf innerörtlichen /innerstädtischen Straßen muss der Verkehr entschleunigt werden, d.h. Tempo 30 und Verkehrsberuhigung.

Die EU-Regierungs- und Staatschefs formulierten 2001 in Göteborg:

"Die Gemeinsame Verkehrspolitik sollte sich der Zunahme der Verkehrsüberlastungen und Verschmutzungen annehmen und die Nutzung von umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln fördern." Im Rahmen der Strukturfonds soll die Förderung eines umwelt- und sozialverträglichen Nah- und Regionalverkehrs Priorität eingeräumt werden.

Sie sehen also: Es gibt viel zu tun, packen wir es an.