

Mobilität und Verkehrswege in Deutschland

Dr. Henning Schöpke



© HannaMartysheva/Moment

Vor einigen Jahren lagen zahlreiche Containerschiffe in den Außenbereichen der Häfen vor Anker, weil sie nicht mehr benötigt wurden. In den letzten Jahren stieg die Nachfrage nach großen Schiffen, weil die Fracht- und Energiekosten enorm angestiegen waren. Wie lange braucht man noch die riesigen Containerschiffe? Lohnt sich der Ausbau der Elbe? Der Verkehr überlastet die Innenstädte. Der Bahnverkehr leidet unter fehlenden Trassen. Wird sich die Mobilität so wandeln, dass die Städte das Verkehrsproblem in den Griff bekommen und Bahnreisende Zugverspätungen nicht mehr nur belächeln, weil sie üblich sind?

Die Bundesregierung will die Mehreinnahmen durch die Mautreform „verkehrsübergreifend“ für Mobilität vor allem im Straßen- und Bahnverkehr verwenden. Eine Hoffnung nur für die nachfolgende Generation?

Mobilität und Verkehrswege in Deutschland

Oberstufe

Dr. Henning Schöpke

Hinweise	1
M1–M3: Die deutsche Verkehrsinfrastruktur	9
M4–M6: Stadtverkehr	15
M7–M10: Autoverkehr in München	18
M11, M12: Die Elbvertiefung	26
M13–M18: Der Bahnverkehr in Deutschland	31
Lösungsvorschläge	37

Die Schülerinnen und Schüler lernen:

- Ansätze einer gesellschaftsfreundlichen städtischen Verkehrsplanung
- die Bedeutung der Verkehrsträger zu wertschätzen
- sich den Wandel der Mobilität bewusst zu machen
- Missstände anhand von Karikaturen erkennen
- frühere Pressemeldungen aktuell zu hinterfragen
- Planungsprozesse und Prognosen zu bewerten
- tagespolitisches Allgemeinwissen zu testen

Kompetenzprofil:

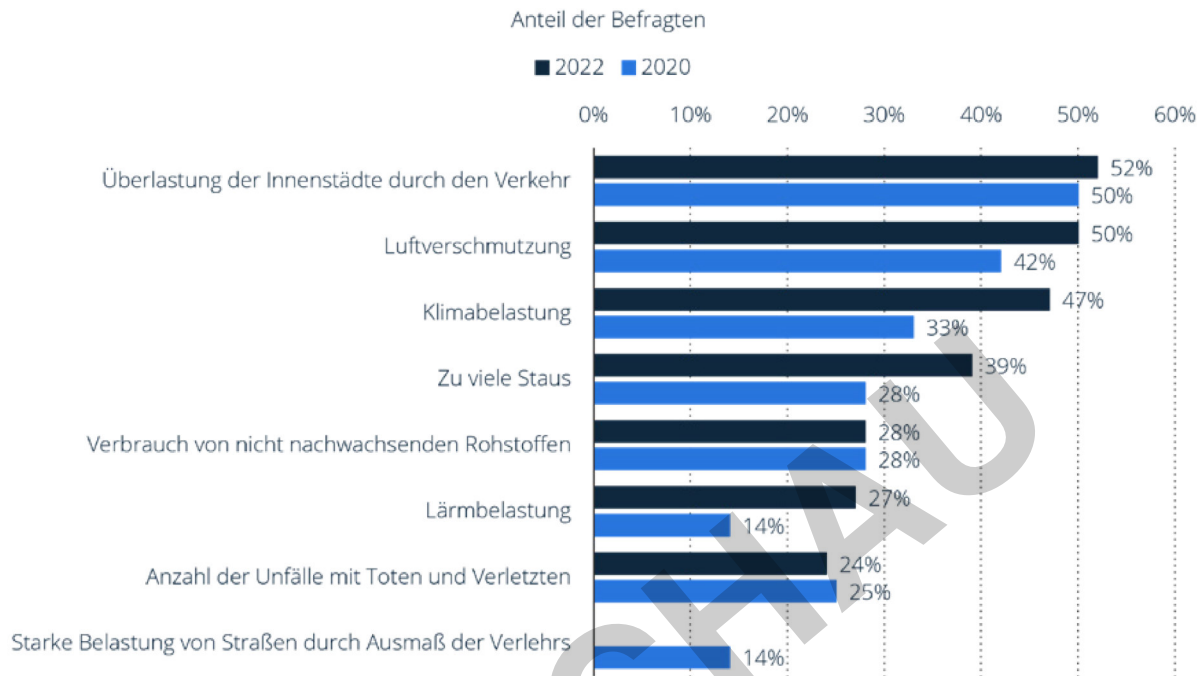
Sachkompetenz	Video auswerten, Inhalte strukturieren, Argumente formulieren, Kernaussagen filtern, Maßnahmen zusammenstellen, Ziele zusammenfassen, Sachverhalte und Entwicklungen erklären, Argumente gegenüberstellen, Zahlen vergleichen
Methodenkompetenz	Karikaturen interpretieren, Mindmap erstellen, im Internet relevante Informationen von vertrauenswürdigen Quellen recherchieren, Medien verknüpfen, Karten auswerten
Urteilskompetenz	Aussagen von Karikaturen bewerten, eine Rangfolge begründen, Verkehrsmittelwahl diskutieren, Maßnahmen hinterfragen, Pressemeldung überprüfen, Argumente formulieren
Handlungskompetenz	Änderungsvorschläge formulieren und mit fachlichem Wissen begründen

Fachübergreifende Aspekte:

- Politik:* Verkehrsplanung, Finanzierung, Städtebau, kontroverse Ansicht von Gericht und Politik
- Sozialkunde:* Verhalten im Verkehr, Verständnis für Verkehrsplanung, Einsicht in die Notwendigkeit einer geänderten Mobilität
- Umwelt:* Elbvertiefung und ihre Folgen, Schadstoffemissionen, gefährdete endemische Pflanzen
- Wirtschaft:* wassergebundene Wirtschaft, Transportwesen, Diversifizierung der Verkehrsträgeraufgaben

Was sind Ihrer Meinung nach die größten Probleme, die durch Verkehr verursacht werden?

M4



Quelle: TÜV-Verband, Diagramm: Statista

Hinweise zur Umfrage: Deutschland; 2020 und 2022; 16–75 Jahre; 1.000 Befragte; repräsentativ; Veröffentlichungsdatum Mai 2022

Da die Grenzwerte vor allem in Stuttgart wegen der Talkesselage oft überschritten werden, ist es verständlich, wenn ein Politiker des Bundeslandes Baden-Württemberg durchgesetzt hat, dass Messstellen dort eingerichtet werden, wo repräsentative Werte ermittelt werden und nicht dort, wo möglichst hohe Werte angezeigt werden, die dann zu einschneidenden Verkehrsmaßnahmen führen würden. So gibt es Zweifel an der Auswahl der Messstellen in Stuttgart am Neckartor und in Reutlingen am Ledergraben. Wo befinden sich geeignete Messstellen? In Wohnbereichen oder an Straßen?

Die EU-Kommission will mithilfe von Messstellen prüfen, ob Vertragsverletzungen wegen chronischen Überschreitens der Grenzwerte für Luftschadstoffe vorliegen. In Deutschland hatte die EU-Kommission Überschreitungen in 26 sogenannten Luftqualitätsgebieten moniert. Besonders betroffen sind große Städte wie Berlin, München, Hamburg, Köln, Stuttgart und Düsseldorf.

2020: Die Münchner Altstadt soll weitgehend autofrei werden

2019 hat der Münchner Stadtrat weitere Schritte des auf mehrere Jahre angelegten Projekts „autofreie Altstadt“ beschlossen und seit 2020 weiter forciert. Die Sendlinger Straße wurde Fußgängerzone; es sollen weitere Altstadtbereiche autofrei werden, um dort die Aufenthaltsqualität deutlich zu steigern. Für Radfahrer und Fußgänger sind Verbesserungen geplant. Mit dem Bau des Altstadt-Radrings wurde begonnen. Der Boulevard Sonnenstraße wird weiter geprüft. Die Erweiterung der Fußgängerzone wird geprüft. Lieferverkehr und öffentlicher Nahverkehr sollen jedoch möglich bleiben. Die Dienerstraße soll für den privaten Autoverkehr gesperrt werden. An anderer Stelle sind die Stellplätze zu reduzieren. In der „Blauen Zone“ werden die Parkgebühren erhöht und die Parkdauer begrenzt.

Aufgaben (M7)

1. Fassen Sie die Reaktion des Stadtrates im Jahr 2020 in einem Katalog „Verkehrssteuerung in der Münchner Innenstadt“ zusammen und hinterfragen Sie die Maßnahmen.
2. Nehmen Sie zu den Maßnahmen Stellung und bauen Sie Änderungsvorschläge ein.

4. Gibt der Bund den Ländern mehr Geld, damit diese weiter die Regionalzüge und S-Bahnen bestellen und bezahlen können?

Der Bund blieb mit der aktuell angekündigten Erhöhung der Regionalisierungsmittel deutlich hinter der Forderung der Länder zurück. Die Länder fordern mehr Geld vom Bund für den SPNV, um das Angebot aufrechterhalten und ausbauen zu können. Um Abbestellungen von Zügen im Jahr 2023 zu verhindern, stellt der Freistaat nun mehr als 62 Millionen Euro aus Landesmitteln zusätzlich zu den Regionalisierungsmitteln für den SPNV bereit.

Der Eisenbahnbetrieb leidet aktuell unter Preissteigerungen, die so stark sind wie nie zuvor in den vergangenen Jahrzehnten, zum Beispiel bei Energie und Material, sowie unter Personalmangel. Zudem lässt der kostensenkende Effekt von Vergabeverfahren im Wettbewerb weiter nach. Der Bund ist in der Pflicht, den Ländern ausreichend Geld für den SPNV zu geben, um den Weiterbetrieb der Verkehrsleistungen im SPNV zu gewährleisten.

5. Wie hat sich der Schienennahverkehr – speziell das S-Bahn-Angebot in Bayern und in München in den letzten Jahren verändert?

Die wesentlichen Änderungen waren Kapazitätsausweitungen durch den Einsatz längerer Züge sowie Fahrplanausweitungen an Tagesrandlagen (früher Morgen, abends, Wochenende, nachts). In den Hauptverkehrszeiten ist eine Ausweitung häufig aufgrund der bereits voll ausgelasteten Infrastruktur nicht mehr möglich.

6. Der Bund übertrug den Ländern vor ca. 20 Jahren die Zuständigkeit für den regionalen Schienenverkehr und beteiligte sich an den Kosten. Eine Erfolgsgeschichte?

Die Erfolgsgeschichte des SPNV in den vergangenen Jahrzehnten ist hauptsächlich den regionalen Zuständigkeiten und der damit verbundenen Ausschreibungspolitik zu verdanken. Die Zuständigkeit der Länder ist auch nach wie vor sinnvoll. Entscheidend ist heute aber mehr denn je eine ausreichende Finanzierung seitens des Bundes mit langfristiger Planungssicherheit für die Länder.

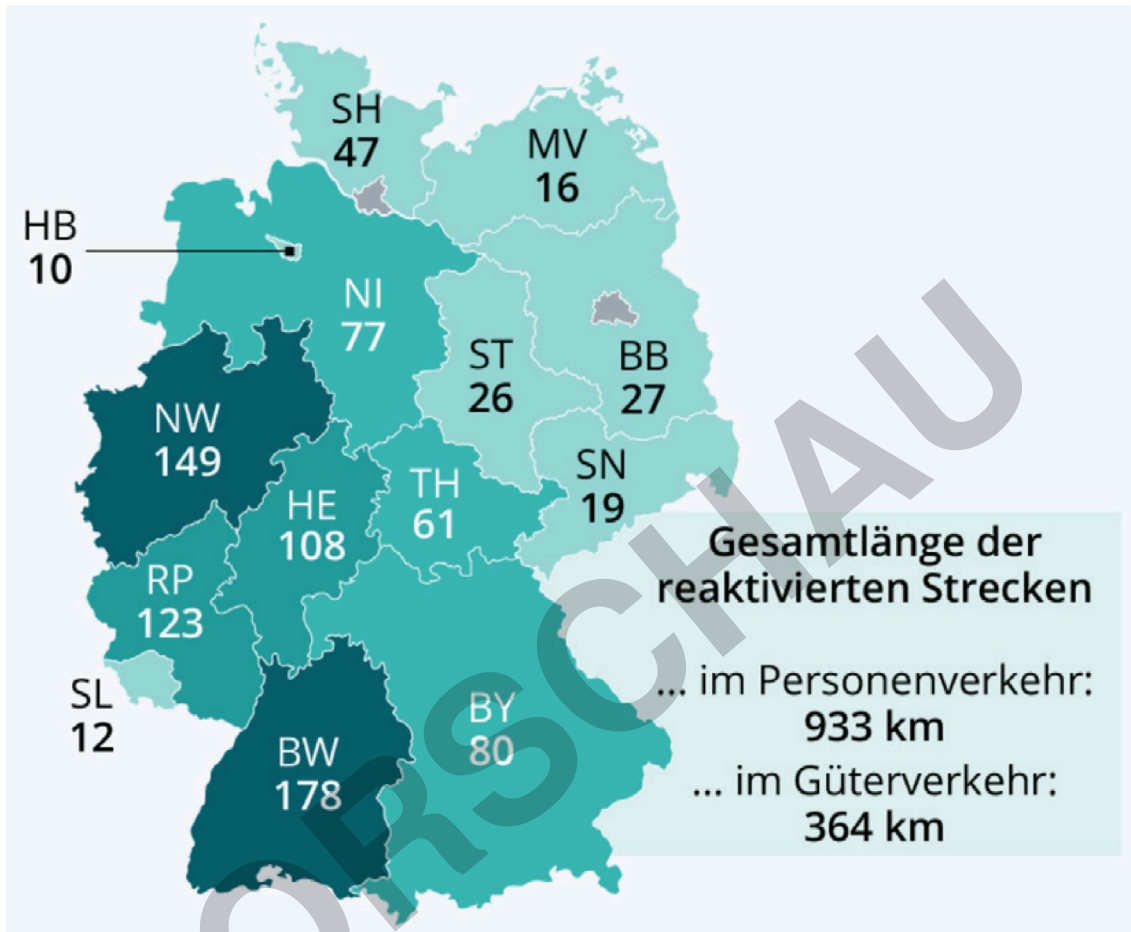
Autorentext

Aufgabe (M9)

1. Formulieren Sie die Erkenntnisse, zu denen Sie bei der Auswertung des Interviews gelangt sind.
2. Formulieren Sie Konsequenzen für die zukünftige Verkehrsplanung, die sich aus den Antworten des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr ergeben.

M14 Comeback der Schiene?

Länge der reaktivierten Eisenbahnstrecken im Personenverkehr in Deutschland seit 1994 (in km)



Quelle: Allianz pro Schiene, Grafik: Statista

933 km Schienentrassen des Personenverkehrs wurden in Deutschland in den vergangenen 26 Jahren **reaktiviert** und über 3.600 km Strecken des Schienenpersonennahverkehrs **stillgelegt**. Vor allem in ländlichen und dünn besiedelten Regionen hat die Deutsche Bahn zunehmend Strecken aufgegeben. Dabei ist zu beachten, dass zu reaktivierende geplante Strecken den Personenverkehr betreffen. Das heißt, die Trasse kann bisher weiterhin vom Güterverkehr genutzt worden sein. Politiker fordern, Bahntrassen müssten wegen des Klimaschutzes sowie der sozialen und ökologischen Nachhaltigkeit als Alternative zum Straßen- und Flugverkehr ausgebaut werden. Die Deutsche Bahn will in den kommenden Jahren 20 weitere Strecken mit einer Länge von 245 km für den Bahnbetrieb reaktivieren und künftig keine Streckeninfrastruktur mehr stilllegen. Seit der Bahnreform Mitte der 1990er Jahre sind die Bundesländer für die Organisation des Schienenpersonennahverkehrs zuständig.

Aufgabe 3

Die Antwort wird wesentlich von der Entfernung des Wohnorts von der Bildungseinrichtung bzw. der Frage abhängen, ob die Lernenden einen Führerschein besitzen. Da Bildungseinrichtungen in der Regel sehr gut an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden sind, sollte ÖPNV den Hauptanteil der Fortbewegungsmittel einnehmen. Auch Fahrräder werden einen großen Anteil einnehmen sowie das Auto.

An dieser Stelle kann diskutiert werden, wie sinnvoll das Pendeln mit dem Autor zur Bildungseinrichtung ist. Was sind die Gründe, warum dieses Verkehrsmittel genutzt wird, und gibt es nachhaltigere Möglichkeiten, wie z. B. ein Umstieg auf andere Verkehrsmittel oder das Einrichten einer Fahrgemeinschaft.

Aufgabe 4

Es gibt drei Farben, die ausdrücken, welcher Schadstoffklasse ein Fahrzeug zugeordnet wird. Die grüne zeigt die beste Klasse an, rot die schlechteste. Mit einer roten Plakette darf in keiner Stadt in Deutschland mehr in die Innenstadt gefahren werden. Für gelb gibt es aktuell nur eine Ausnahme – Neu-Ulm. Damit lässt sich sagen, dass die grüne Plakette Voraussetzung für das Befahren der Umweltzonen ist.

Das Erstellungsdatum der Karikatur von Gerhard Mester ist unbekannt.

Hier wird gezeigt, wie ein Auto in die Umweltzone fährt. Ein Spaziergänger und sein Hund am Straßenrand werden von den Autoabgasen krank. Der Mann muss sich übergeben. Neben dem Straßenschild fällt ein Vogel herunter. Mit erhobenem Zeigefinger rechtfertigt sich der Autofahrer: „Ich habe eine Plakette!“. Laut Straßenschild ist die Einfahrt in die Umweltzone allen Autos mit einer Plakette gestattet, auch denen, die eine rote Plakette und somit ein Auto mit hohem Schadstoffausstoß besitzen. Kritisiert wird hier die erlaubte Einfahrt in eine Umweltzone, die die Umwelt und auch die dort lebenden Menschen schützen soll, der Schadstoffausstoß aber immer noch gesundheitsschädlich ist. Hier sollten demnach strengere Regeln gelten. Interessant zu wissen ist, bei welcher Höhe an Schadstoffen welche Farbe vergeben wird und was die aktuelle Forschung sagt, wie viel Schadstoffe eher unbedenklich sind. Und nur weil es erlaubt ist, ist es nicht die beste Lösung. Die Politik braucht sehr lange, um Entscheidungen zu treffen und neue Regelungen festzulegen. Hier werden Kompromisse geschlossen, die die größten Zustimmungen aus der Bevölkerung/Wählerschaft erhalten, aber nicht unbedingt die Empfehlung der Wissenschaft widerspiegeln.

M7

Aufgabe 1

Die Altstadt soll erst in mehreren Schritten und längerfristig autofrei werden. Zunächst wird eine Straße in eine Fußgängerzone umgewidmet. Weitere Bereiche werden auto-