

Interview

„Urbanisierung und Digitalisierung sind eine Chance für den ÖPNV“

Wie können mehr Frauen dazu bewegt werden, eine Karriere in MINT-Berufen der Mobilitätsbranche einzuschlagen? Das Projekt „MINTeinander im digitalen Wandel – Mobilität braucht Frauen“ hat sich zum Ziel gesetzt, mit einer High-Level-Konferenz zum Themenfeld „Gender und Mobilität“ die Attraktivität der Branche für Frauen sichtbarer zu machen.^[1] Unter den Teilnehmerinnen ist **Susanne Henckel**, Geschäftsführerin Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg und Präsidentin der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger im Schienenpersonennahverkehr. Im Interview spricht sie über den sinkenden Stellenwert des Autos, lebenswerte Städte und zukunftsfähige Mobilitätskonzepte.



Foto: VBB/Die Fotografen

Was ist Ihr schönstes Mobilitätserlebnis?

Der morgendliche Fußweg ins Büro. Wenn die Stadt noch fast schläft und die Straßen noch nicht so voll sind, kann man in Berlin nachvollziehen, was früher mit dem Begriff „flanieren“ gemeint war, eine andere positive Bezeichnung für das Zu-Fuß-Gehen. Für mich ist das eine noch immer unterschätzte Mobilitätsart, die mit wunderbaren Erlebnissen verbunden ist und prima zum Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) passt.

In der Stadt der Zukunft spielt die Erreichbarkeit der Orte vielleicht eine noch größere Rolle als heute. Was kann, was muss der Öffentliche Personennahverkehr dafür leisten?

Die Menschen wollen schnell, zuverlässig und komfortabel an ihr Ziel kommen. Dafür muss der ÖPNV attraktive Verbindungen, eine hohe Taktung, faire Ticketangebote und eine smarte Vernetzung der Verkehrsmittel anbieten – und natürlich am besten auch einen Sitzplatz, vor allem auf längeren Pendlerstrecken, wie wir sie in der Metropolregion häufiger haben. Das ist bekannt und bereits in der Stadt der Gegenwart eine Notwendigkeit.

Für die Zukunft müssen wir daran arbeiten, dass die Infrastruktur leistungsfähig und zuverlässig funktioniert. Das ist zwar wenig sichtbar, aber umso wertvoller, wenn wir aufgrund der verstärkten Nutzung der Öffentlichen die Mobilitätsangebote weiter ausbauen und besser vernetzen wollen. Gleichzeitig benötigen wir aber auch Hebel, die den Autoverkehr begrenzen (Push und Pull).

Kurzum: Die Städte der Zukunft lebenswert zu gestalten und Mobilität umweltverträglich zu organisieren, stellt bereits heute die zentrale Herausforderung der Stadtplanung dar. Die Instrumente sind da. Jetzt braucht es auch den Mut, in die Umsetzung zu kommen.

Wie sieht für Sie eine ideale Zusammenarbeit mit Stadtplanern aus?

Verkehrs- und Stadtplaner wollen das Gleiche, nämlich lebenswerte Städte, kurze Wege, gute Verbindungen und hohe Aufenthaltsqualität entwickeln. Hier stehen wir aktuell vor großen Herausforderungen. Mobilitätsverhalten und Stadtraumgestaltung wandeln sich und die großen Metropolregionen haben hohen Handlungsdruck. Dennoch gibt es fast keine schnellen Lösungen, denn in den hoch verdichteten Räumen kommen Infrastrukturplanungen nur langsam voran. Das muss dringend auf den Prüfstand und die Vernetzung von

Regional- und Verkehrsplanung lange im Voraus stattfinden. Planungsbeschleunigung, stabile Finanzierungsgrundlagen, aber auch konkrete Umverteilungen im Stadtraum (wie zum Beispiel Wohnungsbau statt Parkraum an attraktiven S-Bahn-Stationen) sind wichtige Schritte und konkrete Möglichkeiten der Zusammenarbeit.

Die Menschen wünschen sich kurze Wege zur Arbeit, zum Einkaufen, zu den Kulturangeboten. Was muss sich ändern, damit dies für möglichst viele erreicht werden kann?

Es geht vor allem um eine optimierte Reisekette. Wer außerhalb im Grünen wohnt, nimmt auch gerne die Anfahrt zur Theateraufführung in Kauf – möchte aber verständlicherweise beim Umstieg nicht 30 Minuten auf die nächste Regionalbahn auf einem zugigen Bahnsteig ohne Sitzgelegenheiten warten. Deshalb brauchen wir in der ÖPNV-Branche ganzheitliche Konzepte.

Die Themen sind bekannt: Erhöhung der Kapazitäten auf der Schiene, in den Fahrzeugen und Bahnhöfen, Umsetzung des Deutschland-Takts für eine nahtlose Taktung der Regionalbahn- und Fernverkehrszüge, Ausbau der Infrastruktur, Vernetzung der Verkehrsmittel und Förderung von Innovationen. Da geht es um intermodales Routing und digitale Tarife, Mobilitätsplattformen und Sharing auf der letzten Meile – dann werden die Wege im öffentlichen Verkehr automatisch kurz und komfortabel (und sind es übrigens auch heute schon an vielen Stellen). Und dann geht es noch darum,

das Zu-Fuß-Gehen aufzuwerten. Der heutige Maßstab, alles an der PKW-Erreichbarkeit zu orientieren, wird sich ändern müssen. Öffentlicher Verkehr und kurze Fußwege passen bei einer guten Erreichbarkeit von Stationen und Haltestellen hervorragend zusammen.

Die Generation Y (also die junge Generation) möchte sich nicht auf ein Transportmittel festlegen, sondern aus der ganzen Vielfalt auswählen. Die U-Bahn gehört genauso dazu wie das Auto mit und ohne Car-Sharing, das E-Bike oder auch das normale Fahrrad. Sehen Sie darin eher eine Bedrohung oder eine Chance für den Öffentlichen Personennahverkehr?

Studien zeigen, dass die Wichtigkeit des Statussymbols Auto für die jüngeren Generationen abnimmt. Gleichzeitig wird die Zeit, die Menschen in Staus verbringen, jedes Jahr länger. Da wollen viele einfach nicht mehr mitmachen. Dafür ist die Zeit zu schade und für die Fitness und Gesundheit sind das doch komplett negative Aspekte.



*Die Mobilität
der Zukunft ist
emissionsfrei,
smart vernetzt
und komfortabel*



[1] Das Projekt „MINTeinander im digitalen Wandel – Mobilität braucht Frauen“ wird im Rahmen der Förderlinie „Erfolg mit MINT – Neue Chancen für Frauen“ aus Mitteln des Bundesministeriums für Bildung und Forschung unter dem Förderkennzeichen 01FP1728 gefördert. Die High-Level-Konferenz wird im Rahmen des Projekts von der Allianz pro Schiene e.V. konzipiert und durchgeführt, einem Bündnis aus 23 Non-Profit-Organisationen und über 150 Unternehmen aus der gesamten Eisenbahnbranche, das sich für den Erfolg des umweltfreundlichen Schienenverkehrs in Deutschland einsetzt.

Der Trend geht zudem klar Richtung Urbanisierung und Digitalisierung. Ich sehe da ausdrücklich die Chance für den ÖPNV! Längst fahren nicht mehr nur diejenigen, die sich kein eigenes Auto leisten können, mit den Öffentlichen. In Ballungsgebieten ist es einfach praktischer und für Pendlerinnen und Pendler viel komfortabler, sich chauffieren zu lassen und die Zeit für andere Dinge zu nutzen, als hinter dem Lenkrad zu sitzen.

Die Schiene ist und bleibt dabei als starkes Massentransportmittel das Rückgrat einer echten Verkehrswende. Ergänzt um ausgebaute Kapazitäten und die Vernetzung aller öffentlichen Verkehre können wir den ÖPNV als attraktive Alternative zum eigenen Auto positionieren – die auch noch Spaß machen kann, wenn ich zum Beispiel an die neuen Bikes und Roller denke.

Wie sieht die Mobilität der Zukunft für Sie aus?

Emissionsfrei, smart vernetzt und komfortabel für die Fahrgäste. Die Menschen werden immer mobiler – und das ist gut so! Angesichts von Luftschadstoffen, Dauerstaus in Innenstädten und immer weiteren Pendlerstrecken müssen wir den ÖPNV als Alternative zum eigenen Auto eben dringend weiter stärken: die Schiene als emissionsarmes Massentransportmittel, Sharing-Alternativen für die letzte Meile (auch außerhalb der städtischen Trendbezirke), schnelle Verbindungen. Natürlich kombiniert mit dichter Taktung und einfachen Tarifen, jederzeit per innovativer App buchbar und inklusive digitaler Auslastungssteuerung... da fällt mir vieles ein.

Im Ergebnis erlaubt die nachhaltige Mobilität von morgen den Verzicht auf das eigene Auto (zumindest in den Ballungsgebieten), lebenswertere Innenstädte

und die flexible Verknüpfung der Lebens-, Arbeits- und Freizeitbereiche der Menschen durch einen attraktiven ÖPNV.

Was würden Sie als Erstes tun, wenn Sie Verkehrsministerin wären?

Den Deutschland-Takt als zentrales Projekt des Bundes zur Stärkung der Schiene voranbringen. Ich würde rasch in die Konkretisierung gehen und noch in diesem Jahr mit den Knotenausbauten an den Bahnhöfen starten. Abschaffen würde ich dagegen das Dienstwagenprivileg. Statt staatlich geförderter vereinfachter Nutzung des Individualverkehrs wäre die Einführung eines persönlichen Mobilitätsbudgets, etwa auf Basis der Bahncard 100, die Chance für zentrale Entscheiderinnen und Entscheider, eigene Erfahrungen mit der bereits bestehenden Vielfalt alternativer Mobilitätsangebote im ÖV und Umweltverbund zu machen.

Warum braucht Mobilität mehr Frauen?

Mehr als die Hälfte der Fahrgäste im ÖPNV sind weiblich. Da ist es natürlich dringend an der Zeit, dass auch mehr Frauen auf Entscheidungsebene in der Mobilitätsbranche mitreden – und Teams ganz allgemein vielfältiger werden. Unsere Branche ist spannend, gerade in den nächsten Jahren können wir die Zukunft der Mobilität in unserem Land maßgeblich gestalten und die Weichen stellen für eine echte Verkehrswende. Beste Voraussetzungen für attraktive (Schiene-)Jobs, auch und gerade für Frauen! ■

Das Interview führte die Allianz pro Schiene. Verwendung mit freundlicher Genehmigung