

Vorschläge zur Verbesserung des ÖPNV in Heilbronn



Lokale Agenda 21

Arbeitskreis Mobilität

E-Mail: ak.mobilitaet@agenda21-hn.de

Kontakt: Roland Arnold

23. Oktober 2017

Inhalt

1. Zusammenfassung.....	3
2. Einleitung	4
3. Verbesserungsmöglichkeiten im ÖPNV in Heilbronn	7
3.1. Netzausbau	7
3.2. Takt verdichten.....	9
3.3. Betriebszeiten verlängern.....	9
3.4. Tarife vereinfachen.....	10
3.5. Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit erhöhen	10
3.6. Servicequalität erhöhen.....	11
3.7. ÖPNV bei Raum- und Bauplanung mitdenken	11
3.8. Arbeitgeber bei ÖPNV-Planungen einbeziehen	12
3.9. Gemeinsame Planungen der Stadt und des Landkreises	12
3.10. Geringere Attraktivität für MIV	13
3.11. Fahrzeuge umweltfreundlich gestalten.....	13
4. Literaturverzeichnis	14
5. Mitwirkende	14
6. Anhang: Beispiele für Möglichkeiten in einer Großstadt.....	15

1. Zusammenfassung

Die Analyse des ÖPNV in Heilbronn durch die Teilnehmer an den fünf Veranstaltungen der Lokale Agenda21 Heilbronn zur Zukunft eines erfolgreichen ÖPNV in Heilbronn hat Schwächen und Stärken aufgezeigt.

Als wesentliche Barriere für eine vermehrte Nutzung des ÖPNV haben sich das Liniennetz, sowie die Bedien- und die Taktzeiten herausgestellt. Der Einstieg in die Nutzung des ÖPNV kann durch einen verbesserten Service wesentlich gefördert werden.

Es gilt vor allen Dingen an diesen Punkten zu arbeiten, um den ÖPNV attraktiver zu gestalten und damit Nutzer vom motorisierten Individualverkehr vermehrt zum Umstieg auf den ÖPNV zu veranlassen. Dabei kommt es nicht auf den gänzlichen Verzicht auf die Nutzung von Privat-PKW an, sondern darauf, den ÖPNV zusammen mit anderen umweltfreundlichen Mobilitätsarten immer dann zu nutzen, wenn er objektiv Vorteile bietet.

Die wesentlichen Punkte der Verbesserung sind in den nachfolgenden Kapiteln erläutert.

Neben den unmittelbaren Verbesserungsmöglichkeiten gibt es auch wichtige übergeordnete Punkte, die die Organisation des ÖPNV betreffen und deshalb nur durch die Entscheidungsträger in Verwaltung und Politik gelöst werden können.

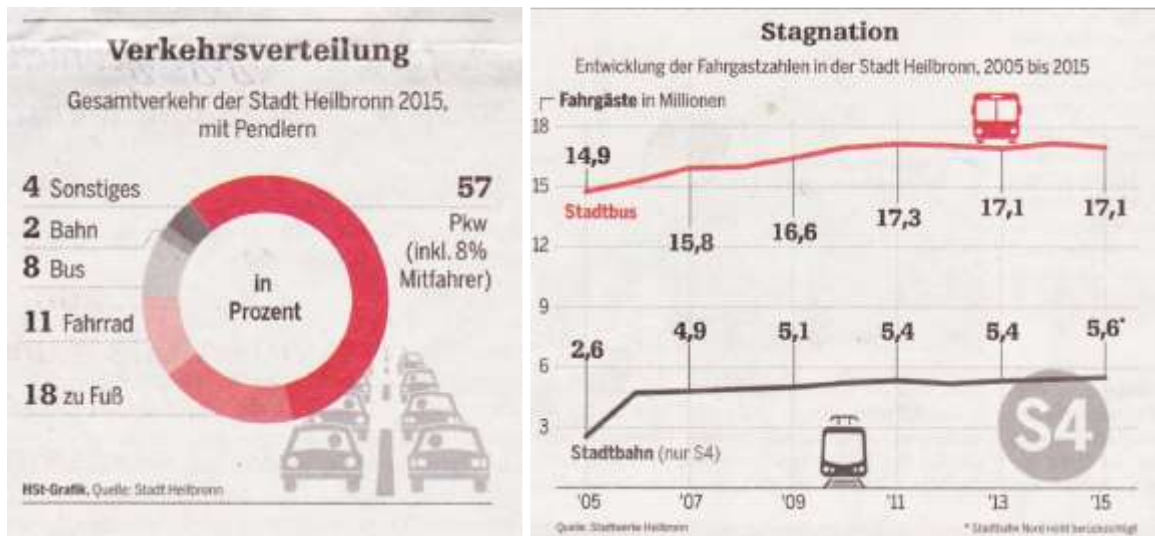
Die Vorgaben durch die Politik über den Nahverkehrsplan sollten geändert bzw. angepasst werden, um eine modernere und attraktivere Gestaltung des ÖPNV zu erreichen.

Auch die Ausgestaltung der Aufgaben und Befugnisse des HNV sind zu verbessern.

Mit den vorliegenden Arbeitsergebnissen möchte die Lokale Agenda 21 Heilbronn auch einen Beitrag zum Mobilitätskonzept 2030 der Stadt Heilbronn leisten und eine breite öffentliche Diskussion über die Verbesserung e des ÖPNV anregen.

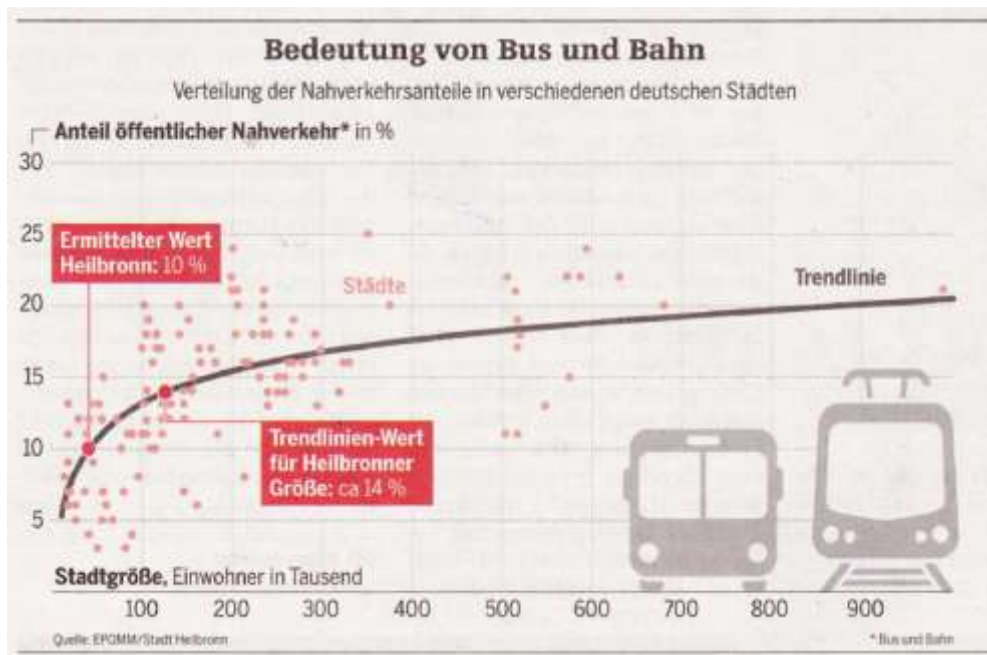
2. Einleitung

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) als Teil des Umweltverbundes stagniert in Heilbronn in Bezug auf die beförderten Personen seit Jahren



Quelle: Heilbronner Stimme vom 6.12.2016

Der Anteil des ÖPNV am Modal-Split ist mit 10% im Vergleich zum Durchschnitt ähnlich großer Städte mit 13% zu niedrig.



Quelle: Heilbronner Stimme vom 6.12.2016

Gleichzeitig nimmt der Bestand an PKW im Stadt- und Landkreis seit Jahren deutlich zu.

Verbesserungen im ÖPNV von Heilbronn



Quelle: Heilbronner Stimme vom 6.12.2016

Maßgebend für Bedienqualitäten des ÖPNV in Heilbronn sind die Vorgaben des Nahverkehrsplanes von 2013.

Das Stadtbusnetz umfasst eine Linienlänge von 235 km, mit einer Gesamtleistung von 3,37 Mio. Nutzwagenkilometer und 17,1 Mio. beförderte Personen. Das Stadtbahnnetz umfasst in Heilbronn eine Linienlänge von 7 km, mit einer Gesamtleistung von über 318000 Betriebskilometer und ca. 5,6 Mio. beförderte Personen (2015).

Als Resultat der Gesamtentwicklung gibt es auf vielen innerstädtischen Hauptstraßen Staus in der morgendlichen und abendlichen Rushhour und die Luftqualität an der innerstädtischen Messstelle des Landesamtes zeigt alarmierende Grenzwertüberschreitungen in Bezug auf NO_x. Am Klinikum Gesundbrunnen gibt es Parkplatznot. Deshalb werden Forderungen nach mehr Parkraum im Bereich des Klinikgeländes erhoben. An anderen Stellen stehen Wünsche nach mehr Straßen im Vordergrund, um Staus zu vermeiden

Verbesserungen im ÖPNV von Heilbronn

In Heilbronn gibt es 10 Stadtbuslinien (davon 2 Berufsverkehrslinien), zwei Nachtbuslinien, zwei Frühbuslinien und eine Ausflugsbuslinie.

1. Linie 1: ca. 15%
2. Linie 5: ca. 4% Berufsverkehrslinie
3. Linie 8: ca. 2% Berufsverkehrslinie
4. Linie 10: ca. 12%
5. Linie 11: ca. 7%
6. Linie 12: ca. 11%
7. Linie 13: unter 1% Kleinbus
8. Linie 3x: ca. 18%
9. Linie 4x: ca. 7%
10. Linie 6x: ca. 24% (stärkste Linie)

Bis Ende 2018 erstellt die Stadtverwaltung in einem Beteiligungsprozess ein Mobilitätskonzept „Heilbronn 2030“, das alle Verkehre umfassen soll.

Aus diesen Gründen veranstaltete der Arbeitskreis Mobilität der Lokalen Agenda21 Heilbronn fünf offene Workshops mit folgenden Zielen:

- Erhöhung des Anteils Umweltverbund am Gesamtverkehr
- Erreichung der Klimaziele der Stadt Heilbronn
- Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität in der Stadt
- Reduzierung des Lärms in der Stadt

Die Workshops wurden zwischen März und Juli 2017 an 5 Abenden in der VHS im Deutschhof durchgeführt. Durchschnittlich nahmen daran 14 Personen teil.

1. Workshop (März): Stärken –Schwächen-Analyse
2. Workshop (April): Analyse des Istangebotes und Bewertung
3. Workshop (Mai): Handlungsfelder und Verbesserungsmöglichkeiten
4. Workshop (Juni): Ausarbeitung der Verbesserungsmöglichkeiten und Bewertung
5. Workshop (Juli): übergeordnete Maßnahmen und Prioritäten

3. Verbesserungsmöglichkeiten im ÖPNV in Heilbronn

Aus den Themenbereichen wurden für die attraktivere Gestaltung des ÖPNV in Heilbronn die folgenden elf Handlungsfelder für wesentlich erachtet.

- Netzausbau verbessern
- Takt verdichten
- Betriebszeiten verlängern
- Tarife vereinfachen
- Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit erhöhen
- Servicequalität verbessern
- ÖPNV-Belange bei Raum- und Bauplanung beachten
- Arbeitgeber bei ÖPNV-Planungen einbeziehen
- Gemeinsame ÖPNV-Planungen der Stadt und des Landkreises
- Attraktivität für MIV verringern
- Busse umweltfreundlich gestalten

Eine Stärkung des Umweltverbundes führt zu mehr Klimaschutz, besserer Luftqualität und weniger Lärm in Heilbronn und auch dem Umland. Auch die Flächeninanspruchnahme sinkt.

3.1. Netzausbau

Das heutige Netz ist weitgehend sternlinienförmig angeordnet und alle Busse und Stadtbahnen fahren über den Knotenpunkt Allee/Kaiserstraße./Moltkestraße. Alle am Stadtrand liegenden Ziele sind im Wesentlichen nur über die Stadtmitte erreichbar, was zu unattraktiven langen Fahrzeiten führt.

Ziele und Quellen sind daher in der Regel nur über die Stadtmitte erreichbar, was es für viele Menschen unattraktiv macht, den Bus zu nutzen.

Im Heilbronner Stadtgebiet sind die Busse und die Stadtbahn nur unzureichend vernetzt. Außer an der Harmonie und zwischen Bahnhof und Allee gibt es keine kurzen Übergangswege. Die meisten S-Bahnhaltestellen werden vom Stadtbus nicht bedient.

Daher ergeben sich folgende Verbesserungsvorschläge, die aus Sicht der Teilnehmer wesentlich zur Steigerung der Attraktivität beitragen können:

- Einführung von Tangentiallinien, die die Stadtränder miteinander verbinden, z.B. von Herbert Hoover-Str. über Max-Planck-Str nach Böckingen und über Neckargartacher Str. zum Klinikum. Auch der Anschluss des Gewerbegebietes Böllinger Höfe ist nicht optimal.
- Schaffung von Umsteigepunkte in den Stadtteilen mit Anschlussgarantie in die Hauptverkehrsrichtung, z.B. Sonnenbrunnen, Charlottenstr./Max-Planck-Str, Oststr./Moltkestr., S-Bahn Pfühlpark, S-Bahn Theater, Frankenbach am Kreisverkehr Würzburger Straße
- Die Haltestellen sollten im, Stadtgebiet einschließlich Stadtteilen nicht weiter als 400 bis 500m (realer Weg, nicht Luftlinie) von der Wohnbebauung entfernt sein.
- Die Stadtbahn als Rückgrat des ÖPNV in Heilbronn etablieren, da dieses Verkehrsmittel am leistungsfähigsten ist. Die Busse sollten direkt an die Stadtbahn geführt werden, z.B. Linie 1 oder 11 an die Haltestelle Pfühlpark und die Linie 60 am Sonnenbrunnen
- Verstärkungsfahrten der Stadtbahn zwischen Hauptbahnhof und Neckarsulm sowie Pfühlpark und Neckarsulm, da dies als Straßenbahnbetrieb unter der Verantwortung der Stadtwerke HN erfolgen könnte
- Ausbau des Schienennetzes in Richtung Sontheim, Schozach- und Bottwartal und Zabergäu
- Gemeinsamer Verkehr und gemeinsames Liniennetz mit dem Landkreis, mindestens im Großraum Heilbronn mindestens einschließlich Leingarten, Neckarsulm, Weinsberg
- Planung über die Stadtgrenzen hinaus, um z.B. Linien zu schaffen, die Bahnhöfe wie Leingarten oder Neckarsulm mit Zielen in Heilbronn verbinden und den innerstädtischen Verkehr bedienen, z.B. Linie vom Bahnhof Neckarsulm zum Klinikum, oder von Kirchhausen über Böllinger Höfe zum Bahnhof NSU oder Bahnhof Leingarten-Frankenbach-Böllinger Höfe

- Pro Linie sollten nur ein Ziel und ein eindeutiger Weg definiert sein, damit die Routenkennzeichnung für alle leicht erkennbar ist.

3.2. Takt verdichten

Eine Abstimmung des/der Takt(e) und der Verknüpfungen muss mit allen ÖPNV-Beteiligten (Stadtbus, S-Bahn, Regiobusse) gemeinsam erfolgen. Die Takte müssen kompatibel sein und sich an einer Zehnerteilung der Stunde (1h, 30Min., 20 Min., 10 Min.) orientieren.

Es wird ein Grundtakt von 10 Minuten empfohlen. Dieser sollte nach und nach auf allen Linien eingeführt werden, die derzeit im 15-Min.-Takt fahren. Keine Linie sollte unterhalb eines Taktes von 30 Minuten fahren. Dies gilt auch für die Abendlinien und sollte v.a. einer Verbesserung des Anschlusses der Außenbezirke dienen.

Umsteigezeiten und Wartezeiten bei Verspätungen müssen für alle gemeinsam geregelt werden.

3.3. Betriebszeiten verlängern

Künftige Betriebszeiten sollten sein:

- Schwachlastzeit am Morgen: von 04:30 bis 06:00 Uhr
- Volllastzeiten: von 06.00 Uhr bis 20.30 Uhr
- Abendlastzeiten: Von 20.30 Uhr bis 00:30 Uhr
- Danach jeden Wochentag ein Nachtbus
- Freitag und Samstag mindestens 2 bis 3 Nachtbusse.

3.4. Tarife vereinfachen

Es sollte das Ziel sein, eine fahrscheinlose Nutzung des ÖPNV (nicht identisch mit kostenlos) zu erreichen. So könnten beispielsweise e-Tickets oder Fahrscheine auf Smartphones die seitherigen Stempelkarten oder Einzelfahrscheine ersetzen.

Die Benutzung des ÖPNV in Heilbronn könnte mittel- bis langfristig sowohl fahrscheinlos als entgeltlos erfolgen, d.h. es werden für die ÖPNV-Benutzer keine Kosten je Fahrstrecke/Zeitabschnitt erhoben, sondern die Nutzung wird über Umlagen finanziert (z.B. Mobilitätsabgabe je Bürger, Unternehmensabgaben, Grundsteuererhöhung, Anteil an erhöhtem kommunalem Steueraufkommen u.a. – als Kombination). Diese Finanzierung sollte in Kombination mit anderen Maßnahmen wie z.B.

- Parkraumbewirtschaftung (Teuerung, Reduzierung Fläche)
- City-Maut
- Straßen“rückbau“ (Fahrspuren entfallen zugunsten des ÖPNV)
- Park & Ride an den Außenlagen der Stadt oder in Nachbargemeinden

erfolgen. Notwendig ist, dass dies auch im Landkreis umgesetzt wird, um eine entsprechende Wirkung zu erzielen.

Die entgeltlose Nutzung des ÖPNV sollte für alle Nutzer gelten (nicht nur für Einwohner) um auch für Touristen attraktiv zu sein und einen einfachen Zugang zur umweltfreundlichen Mobilität möglich zu machen.

3.5. Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit erhöhen

Eine Erhöhung der Zuverlässigkeit des ÖPNV ist zwingend notwendig, um die Akzeptanz zu erhöhen. Folgende Maßnahmen können dies unterstützen:

- Stauabbau durch Verbesserung der Ampelschaltungen für Busse und/oder weitere Busspuren
- Vermehrt Verlagerung des ÖPNV auf die Schiene, auch innerstädtisch
- Weniger Durchmesserlinien, um Verspätungen besser auffangen zu können
- Umsteigepunkte mit Anschlussgarantie, nicht nur in der Innenstadt, sondern auch in den Stadtteilen

3.6. Servicequalität erhöhen

Der Einstieg in die Nutzung des ÖPNV ist die schwierigste, aber auch wichtigste Phase. Alles ist zunächst fremd und man kennt sich nicht aus. Das beginnt damit, dass der potenzielle Nutzer nicht weiß, wohin welche Linie an einer bestimmten Haltestelle fährt. Die nächste Hürde ist der Fahrscheinkauf und die Frage nach dem Namen der Haltestelle, an der man aussteigen muss. Hier kann ein guter Service von entscheidender Bedeutung für die weitere Nutzung des ÖPNV sein.

Service umfasst alle Dienstleistungen, die den Fahrgästen des ÖPNV nutzt:

- die Ausstattung von Haltestellen von Bussen und Bahnen sowie
- die Innenausstattung von Bussen und Bahnen
- die Information von Fahrgästen im Hinblick auf Fahrpläne (Haltestellenbezeichnung, Liniennummern, in der Linie folgende Haltestellen, Takte, Fahrzeiten, Tarife)
- Die Information der Fahrgäste im Hinblick auf Verspätungen und Betriebsstörungen
- Verkauf und Beratung in den Verkaufsstellen
- Infomaterial (schriftlich sowie im Internet)
- Werbung für die Nutzung des ÖPNV
- Die Auskunftsfreundlichkeit der Fahrer und ihre Hilfsbereitschaft

Durch ein Bündel optimal aufeinander abgestimmter Maßnahmen zur Verbesserung des Services kann eine hohe Wirksamkeit erreicht werden.

3.7. ÖPNV bei Raum- und Bauplanung mitdenken

Zukünftig sollten Wohn- und Gewerbegebiete entlang der ÖPNV-Achsen entwickelt werden, um einen attraktiven ÖPNV anbieten zu können.

Bei Baugenehmigungen sollten keine Stellplätze gefordert werden, und das Stellplatzangebot im öffentlichen Raum reduziert werden.

3.8. Arbeitgeber bei ÖPNV-Planungen einbeziehen

Wenn ein attraktiver ÖPNV angeboten wird, können Firmen auf zahlreiche Mitarbeiterparkplätze verzichten und dadurch Investitionskosten einsparen. Im Gegenzug sollten sie sich an der Finanzierung des ÖPNV beteiligen, durch

- Übernahme von Planungs- und Investitionskosten,
- laufende Beiträge zum ÖPNV,
- Unterstützung des Jobtickets.

Durch eine strikte Parkraumbewirtschaftung und Umwandlung von öffentlichen Parkplätzen in Anwohnerparkplätze sollten Arbeitnehmer mehr und mehr veranlasst werden, den Umweltverbund auf dem Weg zur Arbeit zu nehmen. Zusammen mit den o.g. Maßnahmen sollte dies mittelfristig für Arbeitnehmer preiswerter und komfortabler sein, als im eigenen Auto zu fahren.

3.9. Gemeinsame Planungen der Stadt und des Landkreises

Eine übergeordnete Planung aller ÖPNV-Verkehre im Großraum Heilbronn und eine Linienverzahnung ist Grundlage für mehr Akzeptanz und höherer Verfügbarkeit bei mehr oder weniger gleichen Kosten. Die Regiobusse bedienen heute fast nicht den innerstädtischen Verkehr und sind auch nicht an die Stadtbahn bzw. die Stadtbusse innerhalb der Stadt angebunden. Ebenso fehlt eine Planung über die Grenzen des Stadtkreises Heilbronn hinaus, zusammen mit dem Landkreis und den Verkehrsanbietern.

Zur verbesserten Planung und Umsetzung bedarf es in Heilbronn eines Amtes für Mobilität, das alle Belange der Mobilität und alle dazugehörigen Verkehre aus einer Hand organisiert (siehe Beispiel aus Basel). Idealerweise gibt es im Landkreis ein entsprechendes Pendant, um auch dort die Planungen und Umsetzungen schneller und zielgerichteter zu organisieren.

3.10. Geringere Attraktivität für MIV

Durch eine strikte Parkraumbewirtschaftung v.a. in der Innenstadt sollen mehr Menschen den ÖPNV nutzen.

Innerhalb des Ringes Oststraße-Südstraße-Karlsruher Str. Neckarkanal-Neckarbogen-Mannheimer Str.- Bahnlinie Hohenlohebahn- Nordstr. sollte nur noch Anwohnerparken erlaubt sein.

Die Parkgebühren in den Parkhäusern werden schrittweise erhöht.

Eine Ausweitung der Parkraumüberwachung durch das Ordnungsamt führt zu mehr Einnahmen, die in den Ausbau des ÖPNV fließen. Es sollte eine Angleichung der Bußgelder für Schwarzfahren und Falschparken angestrebt werden, da beide Vergehen als gleichartig angesehen werden.

3.11. Fahrzeuge umweltfreundlich gestalten

Die Fahrzeuge der Stadtwerke und der Regiobusse sollten ab sofort auf umweltfreundliche Antriebe umgestellt werden. Da ein Bus 15 bis 20 Jahre im Einsatz ist, wird die Umrüstungsphase entsprechend lange dauern. Deshalb sollte hierbei mit guten Beispiel sofort begonnen werden.

4. Literaturverzeichnis

Heilbronner Stimme (06.12.2016)

Nahverkehrsplan Heilbronn von 2013 auf heilbronn.de

Gesamtbericht der Stadt Heilbronn über den ÖPNV 2015 (September 2016) auf heilbronn.de

5. Mitwirkende

An dieser Ausarbeitung haben u. a. mitgewirkt (in alphabetischer Reihenfolge):

Uwe Ahrens

Roland Arnold

Ulrich Baumann

Hasso Ehinger

Klaus Fischer

6. Anhang: Beispiele für Möglichkeiten in einer Großstadt

Beispiel 1: München (Quelle süddeutsche Zeitung online)

<http://www.sueddeutsche.de/muenchen/neue-serie-sz-utopie-wie-waere-es-wenn-in-muenchen-keine-autos-mehr-fahren-wuerden-1.3507943>

Beispiel 2: Wien (Quelle Wirtschaftswoche vom 02. Mai 2016)

Weg vom Auto

Wie Wien per Masterplan zur smarten Stadt wird

Wirtschaftswoche vom 02. Mai 2016
von [Dieter Dürand](#)

Mit einem klugen Ausbau von Vierteln und Verkehrssystemen zeigt Wien, wie smarte, moderne Verkehrsplanung aussieht.

Die österreichische Hauptstadt Wien brummt und wächst. Allein vergangenes Jahr zog die 1,8 Millionen-Einwohner-Metropole 43.000 neue Bewohner und Hunderte Betriebe an. Geht es so weiter, knackt sie schon 2030 die Zwei-Millionen-Marke.

Doch trotz des Booms schaffen die Wiener ein kleines Wunder: Es fahren immer weniger Autos auf ihren Straßen und der Energieverbrauch pro Kopf sinkt, zugleich steigt der Wohlstand.

Wie kann das gehen? Hat Wien die Zauberformel für eine sozial und ökologisch verträgliche Urbanisierung gefunden, die weltweit gesucht wird?

Gerade erst hat der indisch-amerikanische Politikwissenschaftler Parag Khanna in einer Studie aufgezeigt, dass vor allem die Megacities und weniger die Staaten selbst die globale Entwicklung dieses Jahrhunderts dominieren: als Wirtschaftsmotoren und Technologielabors. In den USA etwa erwirtschaften die Großräume um Boston, New York, Washington und Los Angeles allein schon ein Drittel des Bruttoinlandprodukts. Zugleich bedrohen die Städte extrem das Weltklima. Sie erwärmen die Erde mit Abstand am krassesten, weil sie laut Vereinter Nationen (UN) mehr als 80 Prozent aller Treibhausgase emittieren.

Wien also zeigt, dass die Metropolen, einst Wiegen der Zivilisation, erneut Geburtsstätte sein können - dieses Mal für ein grünes Jahrhundert. Der Erfolg ist kein Zufall, sondern Ergebnis einer Smart-City-Strategie, die der Stadtrat vor zwei Jahren abgesegnet hat. Sie könnte zur Blaupause für viele andere europäische Städte werden, denen ein Gesamtkonzept noch fehlt.

Drei Säulen haben Wiens Politiker definiert: Radikale Ressourcenschonung, hohe, sozial ausgewogene Lebensqualität sowie die Entwicklung und den produktiven Einsatz von neuen Technologien. Erst in diesem Dreiklang, ist Bürgermeister Michael Häupl überzeugt, bekommt die nachhaltige Stadtplanung Ziel und Richtung. Die Protagonisten der Kapitale denken dabei in Lokale Agenda21 Heilbronn | AK Mobilität | Kirchbrunnenstraße 12 | 74072 Heilbronn |

langen Linien und übergeordneten Zusammenhänge, wie ein Blick auf zukunftsweisende Projekte zeigt.

Verkehr: Raus mit den Autos Wiens Planer verdrängen den motorisierten Individualverkehr nicht - wie andere Städte - einfach plump mit Verboten und indem sie die Autobesitzer drangsalieren, sondern sie werben mit überzeugenden Alternativen für den Umstieg auf Busse, Bahn, Fahrrad oder die eigenen Füße.

Die U-Bahnen verkehren zu Stoßzeiten im Zwei-Minuten-Takt. Die Nutzung des öffentlichen Verkehrsnetzes ist unschlagbar günstig. Eine Jahreskarte kostet 365 Euro, also ein Euro pro Tag. Wo immer es geht, werden Fahr-, Abbiege- und Parkstreifen zu großzügigen und sicheren Fahrrad- und Fußgängerwegen umgebaut. Zudem konzipieren die Planer alte und neue Quartiere oder Grätzl, wie es in Wien heißt, so, dass Wohnung, Job, Arzt, Park, Läden und Freizeitangebote möglichst um die Ecke liegen. Denn wo die Wege kurz und sicher sind, das ergaben Befragungen, gehen die Fußgänger bereitwillig doppelt so lange Distanzen wie in Vierteln, in denen der Autoverkehr dominiert.

Die Ansätze tragen Früchte. Nur mehr ein gutes Viertel der Wiener quälen sich im eigenen Pkw durch die Donaustadt – ein im europäischen Vergleich unschlagbar niedriger Wert. Und die Verantwortlichen wollen noch besser werden. Den Schlüssel sieht Reinhard Birke, Geschäftsführer der Upstream – Next Level Mobility, in einer bedarfsgerechten, zentral vernetzten Mobilität, jederzeit auf Abruf bereitgestellt.

Die Tochter der Wiener Stadtwerke Holding startet dafür gerade dieser Tage mit „Wien mobil“ eine in Europa einzigartige Verkehrsplattform, die auch für private Anbieter offen ist. Jeder Wiener kann per kostenloser App sehen, welche Verkehrsangebote jeweils in seiner Nähe zur Verfügung stehen: ob Bus, U-Bahn, Taxi, Car-Sharing-Fahrzeug oder E-Bike. Er kann vergleichen, welches Verkehrsmittel ihn am schnellsten und zu welchem Preis an seinen Zielort bringt. Und er kann über die das kleine Computerprogramm Fahrpläne abrufen, buchen und bezahlen.

Erstmals haben überdies Unternehmen mit einem großen Fuhrpark, deren Fahrzeuge oft für Stunden ungenutzt herumstehen, die Möglichkeit, diese zu vermieten und so Zusatzeinnahmen zu erzielen. „70 Prozent der neu angemeldeten Autos in Wien gehören Firmen“, sagt Birke. „Die wollen wir einbeziehen.“ Er kann sich auch vorstellen, dass etwa Supermarktketten ihren Kunden über die Plattform Mobilität für ihre Einkäufe anbieten. Am Ende, sinniert Birke, zahlen Wiens Bürger pauschal monatlich 200 oder 300 Euro dafür, dass sie immer das gerade passende Verkehrsmittel zur Hand haben.

Energie: Solarkraftwerke in Bürgerhand Weniger Autofahrten spielen auch eine zentrale Rolle in Wiens Anspruch, den Energieverbrauch bis 2050 um 40 Prozent zu reduzieren. Zügiges Dämmen der Gebäude und die Umstellung der Straßenbeleuchtung auf Elektrizität sparende LED sind weitere Maßnahmen. Vor allem aber sollen sich bestehende Viertel und Neubaugebiete so weit wie möglich mit Strom und Wärme versorgen, die direkt vor Ort gewonnen wird. Abwärme aus Industriebetrieben und Rechenzentren, die bisher ungenutzt in die Atmosphäre entwich, wird nun zum Heizen verwendet. Die Wärme des Erdreichs unter der Stadt soll angezapft werden; Hausbesitzern, die überschüssigen Strom

aus Fotovoltaikanlagen in einer Batterie speichern, zahlt die Stadt 500 Euro je Kilowattstunde Ladekapazität dazu.

Im neu entstehenden Stadtteil Aspern, wo in wenigen Jahren mehr als 20 000 Einwohner rund um einen künstlichen See leben werden und ebenso viele Jobs entstehen sollen, testen Forscher, Stadtwerke, Netzbetreiber und Industriekonzerne wie [Siemens](#) erstmals mit realen Daten aus Zehntausenden Sensoren die grüne Energiezukunft. Wie müssen solare Dachkraftwerke, Wärmepumpen, Speicher und Bewohner zusammen spielen, damit das regenerative Energieangebot effektiv genutzt wird und die Kosten möglichst gering bleiben? Die Kosten-Nutzen-Analysen sollen in die Bauordnung eingehen und nach und nach für die ganze Stadt verbindlich werden.

Damit sich jeder Wiener an der Energiewende beteiligen und von ihr profitieren kann, hat die Stadt die Möglichkeit geschaffen, in den Bau grüner Erzeugungsanlagen zu investieren. 18 Bürger-Solarkraftwerke und zwei Bürger-Windparks sind verteilt auf die Stadt schon entstanden. Mit gut 90 Megawatt leisten sie fast so viel wie ein kleines Kohlekraftwerk. Bürgermeister Häupl schätzt vor allem die symbolische Bedeutung und freut sich, dass „die Beteiligungen immer innerhalb weniger Minuten vergriffen waren“.

Partizipation: Digitale Agenda im Rathaus Die Bürger in die Entwicklung der Stadt einbeziehen, das ist Häupl in jeder Hinsicht wichtig. Die städtische IT hat den Auftrag, den Kontakt zur Verwaltung auf elektronischen Weg möglichst einfach zu machen. Egal ob sie Vorschläge einreichen, den Parkausweis verlängern, ein Schlagloch melden oder ein Gewerbe anmelden wollen. „Die Daten sollen laufen, nicht die Menschen“, sagt Häupl.

Weil bereits rund ein Viertel aller Online-Zugriffe über mobile Endgeräte wie das Smartphone erfolgen, erarbeitet die Stadt unentwegt neue App-Lösungen, angelehnt an die Wünsche der Bürger: von einer Übersicht über öffentliche WCs über aktuelle Veranstaltungen im Viertel bis zu Informationen für Unternehmen über geeignete Standorte. Fix und einfach soll es gehen.

Die Stadt will ihren Datenschatz aber auch für die wirtschaftliche Entwicklung und eine effizientere Verwaltung heben. So könnten Start-ups auf Basis aktueller Verkehrsinformationen und Straßenpläne zum Beispiel Apps vertreiben, die Autofahrer zu freien Parkplätzen lotsen. Die Ämter selbst könnten etwa Geodaten von Satellitenaufnahmen nutzen, um die Routen für den Winterdienst der Streufahrzeuge zu optimieren, den Zustand der städtischen Bäume zu kontrollieren oder zu ermitteln, wann ein Straßenbelag erneuert werden muss. Alles vom Computer aus. „Wir haben noch viele Ideen“, sagt Bürgermeister Häupl, „und sind selbst mitgerissen von der Aufbruchstimmung.“