

## Gemischter Verkehr

flexibel, nachhaltig, bürgernah

Regelmäßig steht ein Heft zum Thema Mobilität auf der Liste der Redaktion. Unser Ziel ist es, in Zusammenarbeit mit dem Forum Mensch und Verkehr der SRL neue Aspekte der Verkehrsentwicklung, Verkehrsplanung und der Mobilitätsicherung aufzugreifen. Als wir Anfang des Jahres begannen, Beiträge zu akquirieren, erhofften wir uns spannende Artikel zur Zukunft der Mobilität. Herausgekommen ist eine gemischte Beitragsammlung zu verschiedenen Aspekten von Mobilität, von der Verkehrsentwicklungsplanung über die Smartphone-Mobilität, die Straßenraumgestaltung, die Notwendigkeit einer Flexibilisierung der Mobilitätsangebote in ländlichen Räumen und nicht zuletzt Planungen für Barrierefreiheit in einer Gesellschaft mit zunehmend älter werdenden Menschen. Große Visionen fehlen.

Was aber sind aktuelle Trends, denen es Aufmerksamkeit zu schenken gilt? Beim Betrachten neuerer Veröffentlichungen begegnen der Leserin E-Mobilität, Carsharing, Fahrradförderung, Leihfahrradsysteme – alles eher Rand- oder Sektoralthemen. Integrative Verkehrskonzepte, die schon im Zuge der Aufstellung konsequent mit intermodalen Wegeketten arbeiten und damit versuchen, im Sinne einer klima- und aufenthaltsfreundlicheren Stadt den privaten PKW-Verkehr zu reduzieren, sind bisher auf wenige Städte beschränkt – auch weil es häufig Widerstände der Kommunalpolitiker gegen Restriktionen für den Individualverkehr gibt: Fahrradförderung und neue Radwege ja, aber bitte nicht zu Lasten öffentlicher Stellplätze im Straßenraum.

Ein weiterer Grund für die fehlende Integration dieser Themen ist, dass erhebliche privatwirtschaftliche Interessen im Spiel sind: Beim Thema E-Mobilität die Stromanbieter und die Auto(zuliefer)industrie, Siemens Stadtentwicklung z.B. bei Fragen der Steuerungstechnik, Außenwerbeunternehmen bei den Fahrradverleihsystemen. In den Augen kommunaler Verkehrsplaner regelt Angebot und Nachfrage dann der Markt, ein Planungserfordernis besteht nicht. Schlimmstenfalls entsteht ein Nebeneinander von verschiedenen Anbietern, das sich große Städte wie Berlin, Hamburg, München und vielleicht auch noch Frankfurt leisten können. In „kleineren“ Großstädten wird schon die Frage der Förderung eines Fahrradverleihsystems, das ja automobilen Verkehr einsparen kann, zum Problem. Aber natürlich gibt es inzwischen auch Kommunen, die Ihre Haltung zu den neuen Formen des Verkehrsmittelteilens offensiver formulieren und diese Systeme aktiv in die Planung miteinbeziehen.

In der von Verkehrsminister Dobrindt im Juni 2014 veröffentlichten Verkehrsprognose 2030 wird trotz sinkender Bevölkerungszahlen ein Anstieg des Personen- und Güterverkehrs vorausgesagt. Dementsprechend soll im

Rahmen des Bundesverkehrswegeplans 2015 weiter in die Leistungsfähigkeit von Schiene, Straße und Wasserstraße investiert werden. Wachstum und „weiter so wie bisher“ scheint die Devise zu lauten, die auch von einer aktuellen Prognos-Studie für Shell bestätigt wird. Danach bleibt der private PKW noch auf Jahrzehnte der tragende Pfeiler der Mobilität in Deutschland. Dass heute schon viele Straßenbauämter nicht mehr wissen, wie sie bei Haushaltssicherungskonzepten, Schutzschirmauflagen usw. die bestehende Infrastruktur instand halten sollen, bleibt unberücksichtigt. Schlaglöcher und marode Brücken, die nur noch mit reduzierter Geschwindigkeit befahren werden dürfen, sind alltäglich geworden. Und für den öffentlichen Regional- und Nahverkehr sieht es nicht besser aus. Bund und Länder streiten über die Finanzierungsmittel. Die Regionalisierungsmittel, Zuwendungen aus der Mineralölsteuer, laufen 2014 aus, die GVFG-Mittel für den Ausbau des kommunalen schienengebundenen ÖPNV enden 2019. Was danach kommt ist bisher unklar.

Was wir vermissen, sind komplexe Ansätze einer integrierten Verkehrspolitik und Mobilitätsplanung unter Verknüpfung der Siedlungs- und Verkehrsplanung mit den Klimaschutzzielen und den Zielen zur Begrenzung des Flächenverbrauchs. Sicher ein hoher Anspruch, aber für eine ordentliche Planung unverzichtbar.

Die Beiträge in diesem Heft zeigen jedenfalls, dass wir im Rahmen von Stadt- und Raumplanung zukünftige Mobilität noch ganz anders denken müssen,

- wenn wir die technischen Potenziale smarterer Mobilität besser nutzen wollen,
- dabei die Restriktionen insbesondere für dünnbesiedelte Räume und klamme Kommunen beachten müssen
- und dass der Begriff der Daseinsvorsorge dabei eine hilfreiche Kategorie sein kann.

Was also sind die Themen der Beiträge in diesem Heft? Alle 10-15 Jahre werden Verkehrsentwicklungsplanungen und gesamtstädtische Verkehrsplanungen neu aufgelegt. Hierfür haben wir Beispiele im Heft, die uns Einblicke in aktuelle Planungsprozesse und ihre Schwerpunktsetzungen geben. Der Bericht von **Gunnar Polzin** zeigt das komplexe und aufwendige Verfahren zur Erstellung eines Verkehrsentwicklungsplans, das selbstverständlich nicht ohne ein breites Beteiligungskonzept, und damit auch einen hohen Zeitaufwand der Verwaltung, auskommt.

Göttingen will Klimaschutz und Verkehrsplanung zukünftig integriert behandeln und musste deshalb den im Jahre 2000 aufgestellten Verkehrsentwicklungsplan überarbeiten. **Sören Koss, Jakob Leitner** und **Michael Volpert** zeigen, welche integrierten Handlungsfelder und Initialprojekte formuliert wurden. Nachdem der Plan fachlich und

mit Begleitung eines Beirats erstellt wurde, steht er nun vor dem schwierigen Weg durch die politischen Gremien. Wir sind gespannt, was durchsetzbar ist.

In Konstanz ist für den „Masterplan Mobilität“ das Handlungsfeld Mobilität des Stadtentwicklungsprogramms Ausgangspunkt. Die damit begonnene Dialogkultur sollte hier fortgesetzt werden. **Christine Grüger** und **Gisela Stete**, legen den Schwerpunkt ihres Beitrags auf den dialogischen Prozess mit den Bürgerinnen und Bürgern sowie wichtigen Gruppen aus der Wirtschaft und der Politik.

**Torben Heinemann** berichtet, wie sich der Leipziger Bürgerwettbewerb „Ideen für den Stadtverkehr“ in einen intensiven Partizipationsprozess einordnet und durch diesen unterstützt wird. Die Beteiligung war groß und die Anzahl der Vorschläge für den Wettbewerb unerwartet hoch. Dies könnte dazu führen, solche Wettbewerbe an anderen Orten wiederholen zu wollen. Dem steht allerdings der Aufwand in der Verwaltung bei der Bearbeitung der vielfältigen Vorschläge und Projekte entgegen.

Andere Facette: Das Smartphone ist inzwischen für viele ein fast unverzichtbarer Begleiter des Alltags geworden und führt insbesondere in größeren Städten mit multimodalem Mobilitätsangebot zu Änderungen im Mobilitätsverhalten. **Tim Birkholz** und **Stefan Höffken** beschreiben das sich auf dem Markt rasant etablierende Angebot an „Mobilitäts-Apps“, das dem Nutzer die individuelle Organisation seiner Fortbewegungsmittel und -möglichkeiten erleichtert. Eine Entwicklung, die auf der Kehrseite aber den Verlust von Arbeitsplätzen und die „Entstehung (neuer) Monopolstrukturen“ nach sich zieht.

Andere Facette: **Carsten Gertz** und **Marcus Peter** berichten aus dem Forschungsprojekt €LAN, das sich mit den planerischen Herausforderungen der Energiepreise beschäftigt hat. Für den ländlichen Raum ergeben sich aus den untersuchten Szenarien Nachteile und vermutlich weitere Bevölkerungsverluste, wenn zukünftig durch die Entfernung des Wohnorts vom Arbeitsplatz die Energiepreise das Haushaltsbudget sprengen.

**Moritz Kirchesch** stellt in seinem Beitrag heraus, dass die Erreichbarkeit des ländlichen Raumes und Mobilitätsangebote für alle Altersgruppen ein wesentlicher Faktor der Daseinsvorsorge sind. Der ländliche Raum ist traditionell autodominiert, die dünnbesiedelten Räume sind durch den ÖPNV nicht mehr zu vertretbaren Kosten abzudecken. Er weist auf neue Formen von mobilen Dienstleistungen (Rad- und Mitfahrverkehre) bis zum Einsatz von IUK-Technologien hin und wirbt dafür, diese stärker zu nutzen.

Die immer prekärer werdende Situation des ÖPNV in dünnbesiedelten Regionen führt dazu, dass Projekte gestartet werden, die darauf ausgerichtet sind, die Defizite einzudämmen. **Rolf Alexander**, **Alexander Stark** und **André Wolf** beschreiben die im Rahmen der Regionale 2016 entwickelten Modellprojekte von bedarfsorientierten Angeboten von Schüler- und Bürgerbussen. Durch die Verknüpfung mit Chipkarten lassen sich erhebliche Verbesserungen in der Mobilitätsversorgung erreichen.

Ein ähnliches Thema wird an der Hochschule Ostwestfalen-Lippe erforscht. **Gabriel Flore** und **Oliver Hall** schildern in dem Projekt „elektrisch.mobil.owl“ den Einsatz von Elek-

tromobilität zur Verbreitung alternativer Mobilitätsangebote im ländlichen Raum. Die meisten vorgeschlagenen Maßnahmen sind allerdings nicht an die E-Mobilität gebunden, sondern wären grundsätzlich seit langem machbar, nur werden sie jetzt gefördert. Besonders Interessant für die Umsetzung von E-Mobilität sind Angebote in Kurstädten und im touristischen Bereich.

Den Abschluss zur Mobilität im ländlichen Raum bildet der Beitrag von **Bernd Wolfgang Hawel**, der grundsätzlich an das Thema herangeht und in fünf Leitsätzen zur Mobilität der Zukunft im ländlichen Raum deutlich macht, dass Mobilität und Daseinsvorsorge untrennbar verbunden sind und sein werden. Wird nicht für ausreichende Mobilität im ländlichen Raum gesorgt, stellt sich die Existenzfrage. Und damit auch die Frage, ob nicht der Bewohner selbst die Daseinsvorsorge übernehmen muss, weil staatliche Fürsorge diese nicht mehr leisten kann.

Andere Facette: Barrierefreiheit. Daseinsvorsorge nicht auf regionaler Fläche, sondern kleinräumig, direkt am fußläufigen Alltag. **Uta Bauer** und **Mone Böcker** zeigen am Beispiel der Stadt Glückstadt, dass eine barrierefreie Umwelt machbar ist und auf unterschiedlichsten Wegen verwirklicht oder zumindest angestrebt werden kann. Voraussetzung ist ein breites Verständnis für das, was Barrierefreiheit ist, denn die landläufige Gleichsetzung von „rolligerecht“ mit barrierefrei geht an den möglichen Lösungen vorbei.

Will man das Umsteigen vom Kfz auf andere Mobilitätsangebote fördern, so sind neben Stadtentwicklungsplänen quartiersbezogene Konzepte wichtig. **Christina Bytzek** und **Wolfgang Haller** beschreiben in ihrem Beitrag das Mobilitätskonzept für das Quartier des Neuen Hulsberg-Viertels in Bremen. Das innerstädtische Umnutzungsgebiet wird von Anfang an mit einem weniger autonutzungsorientierten Modal-Split geplant und das Verkehrskonzept auf die anderen Verkehrsträger ausgerichtet. Problem bei solch technisch abgeleiteten Lösungen bleibt, dass in den meisten Bauordnungen immer noch viele Stellplätze nachzuweisen sind und damit die Einschränkung des Autoverkehrs behindert wird.

Der letzte Komplex des Schwerpunkts widmet sich dem Shared Space. **Markus Franke** und **Katalin Saary** erläutern das Prinzip und fordern zum Umdenken auf. Zahlreiche Beispiele beweisen, dass mit Straßenraumgestaltung erhebliche Verbesserungen im Miteinander der Verkehrsteilnehmenden erzielt werden können. **Jürgen Gerlach** zieht eine Zwischenbilanz und kommt dabei nicht nur zu positiven Ergebnissen. Shared Space ist kein Allheilmittel, sondern ein Prinzip, das zum einen verstanden werden muss und das zum anderen in der Umsetzung nicht umsonst zu haben ist. **Wolfgang Aichinger** macht in diesem Zusammenhang deutlich, dass häufig ideologisch an die Dinge herangegangen wird und damit Problemlage und Lösung auseinanderfallen. Hier sind die Verknüpfungen wieder herzustellen, damit eine Straßenraumgestaltung erfolgt, die angenommen wird und damit Probleme lösen kann.

*Rainer Bohne, Berlin; Gabriele Kotzke, Wiesbaden*