

Verkehrspolitik

Zeit für einen Paradigmenwechsel

Die Gestaltung der Rahmenbedingungen für Verkehrsplanung sieht sich zunehmend neuen Herausforderungen gegenüber. Knapper werdende Finanzmittel, übergeordnete Rahmenbedingungen und Trends, wie beispielsweise verschärfte EU-Gesetzgebungen oder der demografische Wandel erfordern neue Lösungen im Verkehrsbereich. Durch regionale Unterschiede in der Verkehrsentwicklung sowie lange Planungszeiträume sind kostenintensive Infrastrukturprojekte vielfach nicht mehr wirtschaftlich und auch nicht zielführend. Zudem muss die Verkehrsplanung sich verändernde Nutzerbedürfnisse und technische Entwicklungen (Apps, Sharing-Modelle, Radleihsysteme, E-Mobilität etc.) berücksichtigen. Auch die zur Neige gehenden Ölvorräte fordern einen Wandel in der derzeitigen Verkehrspolitik. Die geplante Umstellung auf E-Mobilität ist in Deutschland im internationalen Vergleich ein halbherziger politischer Versuch, diese Technologie zu etablieren. Während die Verkaufszahlen von Pedelecs – ohne staatliches Engagement – stark ansteigen, sind Elektroautos immer noch seltene Exoten auf deutschen Straßen.

Verkehrspolitische Entscheidungen sind dabei zumeist stark auf den Infrastrukturausbau konzentriert oder Reaktion auf Gerichtsurteile, die umgesetzt werden müssen, insbesondere wenn es um Luftreinhaltung und Lärmvermeidung geht. Für viele Politiker ist es attraktiver, im Beisein der Presse Bänder bei Umgehungsstraßen zu durchschneiden als strategische Planungen oder umweltfreundliche Projekte zu fördern. Insbesondere beim Autoverkehr fürchtet man die Automobilindustrie und die angeblich so autoaffine Wählerschaft. In anderen Ländern ist man da weiter. Im fahrradfreundlichen Kopenhagen wünschen die Politiker sich möglichst viele Radprojekte, da diese meist kostengünstiger ausfallen als Automobil-Projekte und in einer Legislaturperiode umsetzbar sind. Durch die Fokussierung auf Infrastrukturinvestitionen, wobei die Politik meist keine Erhaltungsmaßnahmen, sondern nur Neubauten finanziert, hat sich in den letzten Jahrzehnten ein enormer Reparaturrückstau gebildet. Straßen, Brücken, Tunnel etc. sind marode und den heutigen Anforderungen nicht mehr gewachsen, aber die Kassen sind leer. Eine verkehrsfächen- und kostensparende Planung ist daher bei künftiger Stadtentwicklung unumgänglich.

Alle paar Jahre wird dann – dem aktuellen Zeitgeist folgend – ein Paradigmenwechsel in der Verkehrspolitik gefordert. Von der autoorientierten Politik bis zur umweltfreundlichen Mobilität wird immer wieder versucht, die verkehrliche Entwicklung den aktuellen Trends und Erfordernissen anzupassen. Vielfach ist man sich im Hinblick auf übergeordnete, allgemein zu formulierende Ziele auch einig: eine Reduktion der (vorwiegend auto-)verkehrsbe-

dingten Belastungen wie Schadstoffausstoß und Lärm muss erfolgen. Wie dies genau geschehen kann bzw. bei der Umsetzung konkreter Maßnahmen herrscht aber Uneinigkeit. Zudem gestalten sich die Rahmenbedingungen für die Planung nachhaltiger Verkehrskonzepte oder neuer Angebotsformen schwierig, da bestehende Regelungen veraltet sind und für andere Ziele ausgelegt und entwickelt wurden. Hier fehlt die Flexibilität, diese bedarfsgerecht anzupassen, sodass vielfach Planungen in einem Korsett nicht passender gesetzlicher Formalismen oder Planungsvorgänge auf der Strecke bleiben.



(Fotos: Gertz)

Angesichts dieser Situation vermisst man als Stadt- und Verkehrsplaner schon lange eine zukunftsweisende Verkehrspolitik. Es wird eher reagiert als vorausschauend geplant. Oftmals entscheiden Gerichte über die Entwicklung in der Verkehrsbranche und nicht die Politik. Auf politischen Druck werden rechtlich fragwürdige Gesetze (Maut) mit Blick auf die nächsten Wahlen auf den Weg gebracht. Zukunftsweisende Projekte, Ideen und Ziele sind bisher selten, aber aufgrund knapper Kassen, sich neigender Ressourcen und enormer Abgasprobleme dringend vonnöten. Vor diesem Hintergrund beschäftigt sich dieses Heft mit dem Thema Verkehrspolitik auf den verschiedenen Ebenen. Wird bzw. muss es einen Paradigmenwechsel geben? Gibt es vielleicht sogar schon erste Ansätze, oder wie ist der derzeitige Stand der Verkehrspolitik, wenn es um nachhaltige Entwicklung und zukünftige Herausforderungen geht? Welche Veränderungen bzw. politischen Herangehensweisen wären erforderlich, um die zukünftigen Herausforderungen zu meistern? Wie läuft es in anderen Ländern der EU, kann man von guten Beispielen lernen? Diese Fragestellungen bilden den Schwerpunkt dieser Ausgabe der PLANERIN.

Einen ersten einführenden Überblick zum derzeitigen Stand in das Thema gibt der Artikel von **Carsten Gertz**. Er fordert die Festlegung auf ambitionierte Zielsetzungen

und die schrittweise Umsetzung von Maßnahmen. Es wird gezeigt, wie nicht erfüllte Erwartungen bei bisher propagierten Maßnahmen die Triebfeder für den Wechsel zu neuen Konzepten bildet.

In seinem Artikel „Verkehrspolitik – Eine Farce“ setzt sich **Oliver Schwedes** mit den verkehrsplanerischen und verkehrspolitischen Prozessen der letzten Jahrzehnte auseinander und fordert eine Politisierung der Verkehrspolitik.

Thomas J. Mager versucht in seinem verkehrspolitischen Interview mit **Andreas Knie** die Frage zu klären, ob bzw. wann die Verkehrswende kommt. Aktuelle Trends und Entwicklungen im Verkehrsbereich werden in einem weiten Themenbogen vom Rückzug der Bahn aus der Fläche und dem Siegeszug des Autos, der gesamtdeutschen Verkehrsentwicklung nach der deutschen Einheit über die Auswirkungen des demografischen Wandels auf die Siedlungs- und Verkehrsstruktur, politische und fiskalische Einflüsse der Verkehrsentwicklung, Elektromobilität, Pkw-Maut, Infrastrukturfinanzierung, DB AG bis hin zu digitaler Verkehrsinfrastruktur sowie rechtlichen Entwicklungen im Verkehrsbereich an diskutiert.



Einen Blick aus der nordrhein-westfälischen Landespolitik wirft **Stefan Hochstadt** unter dem Titel Paradigmenwechsel in der Verkehrspolitik – Entscheidung über Verkehrsträger. Er sieht einen Paradigmenwechsel als Notwendigkeit, da die bisherige Verkehrspolitik nicht mehr funktioniert.

Die Verkehrspolitik auf europäischer Ebene wird in zwei Artikeln näher beleuchtet. Dabei zeigt **Michael Cramer**, Mitglied des Europäischen Parlaments und Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr und Tourismus, die wichtigsten verkehrspolitischen Ziele der EU auf und beschreibt bestehende Hemmnisse. An Beispielen aus verschiedenen europäischen Ländern gibt er einen Überblick, wo und mit welchen Maßnahmen die Verkehrswende bereits angegangen wird (u. a. Dänemark, Finnland und Spanien).

Michael Glotz-Richter beschäftigt sich in seinem Artikel mit der EU-Förderpolitik und den geförderten Projekten der städtischen Verkehrsplanung. Wie trägt die EU-Förderung

zur Lösung kommunaler Probleme bei und welche guten Beispiele sind aus EU-Förderprojekten (Kopenhagen, Oslo, Brüssel) entstanden, die auch anderen Kommunen bei der Lösung von Verkehrsproblemen helfen können?

Die Schweizer sind Weltmeister im Bahnfahren und Europameister bei der ÖPNV-Nutzung. **Sarah Gemperle** und **Guido Schoch** zeigen in ihrem Artikel, dass man von den Eidgenossen lernen sollte, und stellen ein erfolgreiches Mobilitätsmodell für die Bevölkerung vor.

Auf kommunaler Ebene geben die Artikel von Paul Bickelbacher und Burkhard Horn Einblicke in die Verkehrspolitik der Städte München und Berlin. **Paul Bickelbacher** beschreibt in seinem Artikel die Situation in kommunalen Parlamenten und die Diskrepanz zwischen beschlossenen Zielplänen oder Strategien und den zu beschließenden konkreten Maßnahmen. Dabei geht er auch auf die übergeordneten Rahmenbedingungen für kommunale Verkehrsplanungen ein. Er schließt den Artikel mit einem 10-Punkte-Plan für integrative Verkehrsentwicklungsplanung, in dem er aufzeigt, was auf kommunaler Ebene zur Förderung nachhaltiger Mobilität erforderlich wäre.

Ob bzw. wie der Paradigmenwechsel in der Bundeshauptstadt Berlin erfolgt ist, zeigt **Burkhard Horn** im zweiten Artikel zur kommunalen Verkehrspolitik auf. Dabei erläutert er, welche Wege Berlin geht und welche Rolle die Stadtentwicklungspläne dabei spielen.

Die nächsten Artikel wenden sich konkreten Herausforderungen und möglichen Instrumenten zur Förderung der Verkehrswende zu.

In ihrem Artikel „Stellplatzsitzung und Parkraumbewirtschaftung – Steuerungsinstrumente einer verkehrsflächen- und kostensparenden Siedlungsplanung“ beschäftigen sich die Autorinnen **Iris Behr** und **Gisela Stete** mit dem Thema Flächenkonkurrenzen im öffentlichen Raum und zeigen die Potenziale einer konsequenten Parkraumbewirtschaftung und einer Veränderung im Umgang mit der Stellplatzpflicht für eine sozial- und umweltverträglichere Mobilität auf.

Mit dem Thema Schrumpfung und erforderlicher Anpassung von Infrastrukturen und Planung an diese Bedingungen setzt sich **Timo Barwisch** auseinander.

Einen Blick auf den Handlungsdruck im Wirtschaftsverkehr der Städte und die wirtschaftspolitische Entwicklung in diesem Verkehrssektor wirft **Tilman Bracher** in seinem Artikel und fordert die Umsetzung flächenbezogener Maßnahmen.

Den Abschluss des Schwerpunktes bildet der Beitrag von **Matthias Frinken** und **Jochen Richard** zur integrierten Innenentwicklung und Lärmschutzpolitik. Der in letzter Zeit wieder einsetzende Trend, zurück in die Innenstädte zu ziehen, stellt Planerinnen und Planer vor neue Herausforderungen. Innenentwicklung ist zwar gewünscht, um eine weitere Zersiedlung zu vermeiden, führt jedoch bei zunehmenden Umweltauflagen zu Konflikten in den Innenstädten.

Elke Gertz, Dipl.-Geogr., SRL, Verkehrsplanung und Mobilitätsberatung, Mitglied der Redaktion PLANERIN, Hamburg

Conny Louen, Dr.-Ing., SRL, Oberingenieurin am Lehrstuhl und Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr (ISB) der RWTH Aachen, Mitglied der Redaktion PLANERIN, Aachen