



**Fahrraddschungel an der Uni – man stelle sich vor, all diese Radler führen Auto ...**  
**Die Pockelsstraße ist ein erfolgreiches Beispiel für eine gelungene Verkehrsberuhigung, davon braucht die Stadt mehr!**

FOTO: STEFAN VOCKRODT

## VERKEHRSWENDE

# Was ist das eigentlich?

Was sind notwendige Maßnahmen für die Verkehrswende? Weniger Autos sowie Parkraum- und Fahrbahnreduzierung bedeuten mehr Platz für alle Verkehrsteilnehmer ohne Auto. Als wichtige Bausteine für eine Umstrukturierung zugunsten dieser, müssen Verkehrsflächen für andere Mobilitätsformen geschaffen werden und der öffentliche Personennahverkehr muss ausgebaut werden.

von Dr. Frank Schröter



**Umnutzung eines Parkstreifens für Radabstellanlagen. So entstehen mehr Räume für Fahrräder und Autos werden gleichzeitig verdrängt.**

FOTO: FRANK SCHRÖTER

**W**enn man wendet, fährt man in eine andere Richtung und genau darum geht es bei der Verkehrswende. Die letzten Jahrzehnte orientierte sich die Stadt- und Verkehrsplanung stark an den Bedürfnissen des Autoverkehrs. Basis hierfür war das Leitbild der „autogerechten Stadt“. Mittlerweile hat man jedoch erkannt, dass weder eine einseitige Ausrichtung auf ein Verkehrsmittel sinnvoll, noch das Ergebnis einer autogerechten Stadtplanung gut für das Leben in der Stadt ist. Ein Richtungswechsel ist erforderlich, Fehlplanungen sollten korrigiert werden und bei der Gestaltung/Organisation des Verkehrs sind andere Schwerpunkte zu setzen. Hierzu müssen die Rahmenbedingungen für den fließenden und ruhenden Verkehr sowie die Gestaltung des Straßenraums verändert werden.

Es geht darum, vermeintliche „Grundrechte“ beziehungsweise „Grundwahrheiten“ zu hinterfragen und neu zu justieren, beispielsweise:

- „Jeder hat ein Recht darauf, dass die Stadt ihm einen (kostenlosen) Parkplatz vor der eigenen Haustür bereithält.“ Im Gegensatz dazu legen die Landesbauordnungen fest, dass Parkplätze auf dem eigenen Grundstück vorzuhalten sind.
- „Wenn mein Auto größer/breiter wird, müssen auch die Parkplätze breiter werden. Ansonsten darf man benachbarte Flächen (Fußweg/Radweg) nutzen.“ Im

Gegensatz dazu legt die Straßenverkehrs-Ordnung fest, dass platzsparend zu parken ist.

- „Die Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Auto ist notwendig, da sonst der Umsatz der Geschäfte massiv zurückgehen würde.“ Im Gegensatz dazu weisen Studien nach, dass bis zu 80 % des Umsatzes im lokalen Einzelhandel nicht von Autofahrern stammt.

Wichtig bei der Verkehrswende ist, dass das Autofahren nicht verboten werden soll, sondern dass qualitätsvolle Mobilitätsalternativen angeboten werden. Gleichzeitig werden Privilegien hinterfragt und Schwerpunkte neu gesetzt. Im Idealfall führt dies dazu, dass das Auto nicht mehr benötigt wird, da alle Mobilitätsbedürfnisse mit anderen Verkehrsmitteln beziehungsweise auf andere Weise befriedigt werden können.

### **Verkehr ganzheitlich betrachten**

Bei der Neujustierung unserer Mobilität kommt es darauf an, den Verkehr als Ganzes zu sehen. Nicht nur den Weg von A nach B, sondern die gesamte Wegeketten, also von A nach B und später nach C und D. Ebenso müssen alle Verkehre betrachtet werden, Güter- und Wirtschaftsverkehr genauso wie Personennahverkehr. Die Verlagerung von Gütern von der Straße auf die Schiene wird bereits lange thematisiert. Aber auch in der Stadt sind umwelt- und nutzungsverträgliche Konzepte zum Transport von Gütern gefragt, beispiels-

weise für die Paketzustellung. Auch hier gibt es Transportalternativen wie Lastenräder, die ebenso im Wirtschaftsverkehr (zum Beispiel für Handwerksbetriebe) eingesetzt werden können. Ein wichtiger Baustein der Verkehrswende ist der öffentliche Personenverkehr (ÖV).

Generell sollen durch die Mischung unterschiedlicher Funktionen (Wohnen/Arbeit/Versorgung/Freizeit) die kurzen Wege zunehmen. Im Rahmen der Nahmobilität werden diese Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Bei der Planung/Umgestaltung von Wohnsiedlungen sind daher die Voraussetzungen für ein qualitativvolles Zufußgehen durch entsprechende Konzepte zu schaffen. Für die restlichen Wege über größere Entfernungen sollen umweltverträgliche Verkehrsmittel genutzt werden. Betrachtet man neben den direkten Umweltwirkungen, wie Luftverschmutzung und Lärm, auch die sonstigen Aspekte, wie Flächen- und Energieverbrauch sowie Sicherheit, so weist der ÖV die geringsten Umweltwirkungen auf. Damit der ÖV wirklich zur Alternative werden kann, muss er bestimmte Qualitäten aufweisen: Taktichte, Verlässlichkeit (Pünktlichkeit, aber auch Rückfahrtgarantie), Schnelligkeit und Bequemlichkeit. Sofern diese Kriterien erfüllt sind, können gegebenenfalls Nachteile im Bereich der Flexibilität ausgeglichen werden, eventuell auch mit dem Bewusstsein umweltfreundlich unterwegs zu sein. Solche Qualitätsstandards müssen langfristig und bindend festgeschrieben werden. Ein Instrument hierfür sind Nahverkehrspläne, in denen Ziele formuliert werden und die als Basis zur vertraglichen Umsetzung (Ausschreibung/Bestellung der Verkehrsleistung) dienen.

### **Pkws reduzieren**

Wenn es durch die Verkehrswende gelingt, die Anzahl der Pkw zu reduzieren, reduziert sich auch der Platz, der zum Abstellen der Pkw benötigt wird. Aufgrund der geringeren Nachfrage können Parkplätze in Wohngebieten, bei Supermärkten, vor Freizeiteinrichtungen und am Arbeitsplatz reduziert werden. Diese Flächen stehen jetzt für andere Nutzungen zur Verfügung (Fußwege, Aufenthaltsflächen, Radabstellanlagen, Handwagensysteme und so weiter). Sollte es gelingen, die Anzahl der Pkw deutlich zu reduzieren, könnten auch Fahrspuren reduziert beziehungsweise ganze Straßen zurückgebaut werden. Aber auch im Vorfeld kann, zum Beispiel mit verkehrsplanerischen Simulationsmodellen untersucht werden, ob die vorhandenen Fahrstreifen tatsächlich alle benö-

tigt werden, oder ob die Fläche für andere Nutzungen zur Verfügung stehen könnte. Ein schönes aktuelles Beispiel ist die Verkehrsuntersuchung zum Hagenmarkt in Braunschweig. Hier wurde nachgewiesen, dass es auch bei der Reduzierung um einen Fahrstreifen nicht zu Verkehrsstaus kommt und der Autoverkehr flüssig abgewickelt werden kann. Die so gewonnene Fläche steht nun für andere Verkehrsmittel (Fahrrad, ÖV) oder für Aufenthaltsfunktionen zur Verfügung.

### **Straßenraum für alle Verkehrsteilnehmer**

Ein weiterer Aspekt der Verkehrswende ist die Möglichkeit, die Gestaltung des Straßenraums neu zu überdenken. Dies betrifft sowohl die Aufteilung der zur Verfügung stehenden Fläche auf die Verkehrsmittel (Fuß, Rad, ÖV, Kfz), als auch die stärkere Berücksichtigung der Aufenthaltsqualität. Der Straßenraum wird nicht nur als Fläche zur Abwicklung des Verkehrs betrachtet, sondern auch als Raum, der wichtige Funktionen im Stadtquartier übernehmen kann: zum Beispiel Kommunikation, Treffpunkt, Spiel. Hierzu werden nicht nur Flächen benötigt, es müssen auch Anforderungen der „neuen“ Funktion beachtet werden. Beispielsweise angenehme Aufenthaltstemperaturen durch klimawirksame Grünflächen sowie Bäume als Sonnen- und Regenschutz. Dass hierbei die Barrierefreiheit beachtet wird, ist mittlerweile fast eine Selbstverständlichkeit. Die Barrierefreiheit ermöglicht nicht nur mobilitätseingeschränkten Personen eine

eigenständige Mobilität, sondern erleichtert allen Verkehrsteilnehmern die Nutzung des Raumes, beispielsweise Fahrstuhl/Rampen anstatt Treppen, die auch bei schweren Koffern oder mit dem Kinderwagen eine Erleichterung sind.

Auch unter idealen Bedingungen für Nahmobilität und ÖV wird es für einen (geringen) Teil der Mobilität die sinnvollste Lösung sein, einen Pkw zu nutzen. Dies wird auch nach vollzogener Verkehrswende weiter möglich sein. Hier kommen dann neue Antriebsmittel zum Einsatz, wie Elektrizität, Wasserstoff oder regenerative Kraftstoffe. Damit wird ein Teil der negativen Umweltwirkungen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) reduziert und auch der MIV wird umweltverträglicher. Des Weiteren sollte der Besetzungsgrad der Pkw erhöht und Gewicht sowie Motorleistung (auf das notwendige Maß) reduziert werden.

Einschränkend muss darauf hingewiesen werden, dass die Verkehrswende auf dem Land, im Gegensatz zur Stadt, schwieriger ist. Die Rahmenbedingungen, wie insbesondere die disperse Bevölkerungsverteilung und weit auseinanderliegende Ziele, erschweren die Verkehrswende. Aber auch für den ländlichen Raum gibt es Ansätze und gute Beispiele, die Hoffnung machen. ◀



[www.boell.de/de/verkehrswende](http://www.boell.de/de/verkehrswende)

Die Heinrich-Böll-Stiftung befasst sich mit der Verkehrswende im Hinblick auf die Aspekte Kommunale Verkehrswende, Zukunft der Automobilität sowie Energiewende im Verkehr im Rahmen von Konferenzen, Gesprächen und Beiträgen.

[www.zeit.de/mobilitaet/2019-05/verkehrswende-mobilitaet-fahrradstadt-berlin-radwege-verkehrsplanung](http://www.zeit.de/mobilitaet/2019-05/verkehrswende-mobilitaet-fahrradstadt-berlin-radwege-verkehrsplanung)

Mehr Rad- und weniger Autoverkehr in Berlin, planerisch unterstützt am Beispiel Kopenhagen.

[www.greenpeace.de/presse/publikationen/verkehrswende-fuer-deutschland](http://www.greenpeace.de/presse/publikationen/verkehrswende-fuer-deutschland)

Greenpeace hat eine Studie zur Verkehrswende in Auftrag gegeben, die zu dem Ergebnis kommt, dass eine bloße Umstellung auf Autos mit Elektroantrieb nicht zielführend ist. Eine Verkehrsreduktion und der Umstieg auf möglichst emissionsarme Fahrzeuge, wo immer möglich, ist unabdingbar.

## **Sonderausstellung „Der mobile Mensch“**

**M**ensch, was bewegt Sie?!  
Laufen Sie noch, oder rollern Sie schon elektrisch? Würden Sie in ein selbstfahrendes Auto einsteigen? Jede unserer Entscheidungen beeinflusst und verändert das Gesamtbild künftiger Mobilität. Die neue Sonderausstellung „Der mobile Mensch – Deine Wege. Deine Entscheidungen. Deine Zukunft.“ im Universum® Bremen regt bewusst zum Nachdenken und Hinterfragen an. Hier erfahren Sie, welche Art von Mobilität zu Ihnen passt, was davon jetzt schon möglich ist und an welchen Ideen gearbeitet wird. Die neue Sonderausstellung läuft bis zum 26. August 2020.

nr