



Mobilität 21 Vielfalt ist Trumpf

Vielfalt ist Trumpf: Am Hauptbahnhof verknüpfen sich große Bahn und Straßenbahn, Bus, Taxen, Pkws, Rad- und Fußverkehr. Kurze Wege beim Verkehrsträgerwechsel sind essentiell für eine hohe Attraktivität.

Foto: Stefan Vockrodt

Die Geschichte der Mobilität ist eine Geschichte der Beschleunigung, immer längere Wege können in immer kürzerer Zeit zurückgelegt werden. Zugleich verbringen wir immer mehr Zeit unterwegs – kann eine Entschleunigung uns wieder mehr Zeit für wichtige Dinge verschaffen?

Menschen waren schon immer hochmobil. Unsere Urahnen wanderten (zweimal!) aus Afrika aus und verbreiteten sich jedes Jahr ein Stückchen weiter über die ganze Welt. Was in der Steinzeit noch zu Fuß mit einer Geschwindigkeit von (auf die Ausbreitung der Menschheit bezogen) knapp einem Kilometer pro Jahr vor sich ging, hat sich in den folgenden Jahrtausenden beschleunigt. Nutztiere wie Rinder oder Ziegen halfen, Lasten auf Karren und

Schlitten zu ziehen, später ermöglichten Pferde als Reittiere eine höhere Mobilität. Über Flüsse und Meere ging es per Floß oder Boot, anfangs mit Paddeln und Rudern, später dann bequem mit dem Wind. So blieb es bis zur Industrialisierung. War (bequemes) Reisen vorher immer auch das Privileg einer begüterten Oberschicht, die armen Leute waren wenn, zu Fuß (als Migranten oder Wandergesellen) unterwegs, so erlaubte die Entwicklung und Ausbreitung der Eisenbahn

völlig neue Arten von Mobilität: Die Menschen begannen, über weitere Entfernungen zu pendeln und auch zu reisen.

„Mit der Industrialisierung beginnt die große Beschleunigung. Zug, Auto und Flugzeug erlauben immer größere Strecken in immer kürzerer Zeit zurückzulegen.“

Den nächsten Entwicklungsschritt bot das Auto (und später das Flugzeug). Nun standen – anfangs wieder nur einer begüterten Oberschicht – schnelle und flexible, da nicht an Bahngleise und Fahrpläne gebundene Fahrzeuge zur Verfügung, der Mensch wurde „auto-mobil“. Und das Flugzeug erlaubt Reisen in kurzer Zeit über weite Strecken. Doch dieser Fortschritt hat seinen Preis: Der Verbrauch an fossilen Brennstoffen bringt riesige Mengen uralten, toten Kohlenstoffs zurück in die äußeren Sphären der Erde, die große Masse an Autos verstopft Straßen, Dörfer und Städte, große Flächen müssen

für eine Infrastruktur versiegelt werden, die vor allem nur einem dient: dem Stillstand. Ein durchschnittlicher Pkw steht rund 23 Stunden am Tag irgendwo herum. Hier stößt er zwar keine Abgase aus, aber er belegt Platz, der auf versiegeltem Boden liegt.

Unsere Wege

Verkehrsplaner machen oft den Fehler, sich auf eine Mobilitätstechnologie zu beschränken. Man setzt Autos gegen Fußgänger, Straßenbahnen gegen Fahrräder und nur sehr selten versucht man, die Gesamtkette der Wege zu beachten. Denn diese bestehen immer aus dem Fußweg von der Wohnung zum Verkehrsmittel (dem Fahrrad im Keller, dem Auto in der Garage oder der Haltestelle), die folgende Fahrt zum Ziel und dem Fußweg in das Ziel selbst.

Besonders in Städten und Ballungsräumen nimmt die Zeit, die Menschen für ihre Wege von einem Ort zum anderen brauchen, permanent zu. Doch schaut man näher hin, zeigt sich, dass die Mehrzahl unserer Wege sich in einem Radius bewegt, der noch gut zu Fuß oder per Rad zu bewältigen ist. Dennoch legen viele Leute auch diese Wege mit dem Auto zurück. Die Zeit, die sie durch Fahren zu sparen glauben, brauchen sie dann zur Parkplatzsuche, oft weiter vom Ziel entfernt, als nötig.

Die Wiederentdeckung der eigenen Füße

Laut VCD wird derzeit immerhin jeder vierte Weg in deutschen Städten zu Fuß zurückgelegt. In Braunschweig heißt das aber auch, immer wieder für längere Zeit an Kreuzungen oder Überwegen benachteiligt warten zu müssen, denn die Ampelphasen dieser Stadt sind auf die Pkws zugeschnitten. Fußgänger müssen hier flink sein (wo gibt es denn sonst die 3-Sekunden-Grünphase?) und jedes Mal hetzen, wollen sie die rote Ampel nicht ignorieren und die Lücken zwischen den Autos nutzen. Abgesehen von der Gefahr, der man sich so aussetzt (die meisten Unfälle mit Fußgängerbeteiligung entstehen durch Fehlverhalten der Autofahrer!) ist man im Nahbereich zu Fuß oft schneller als mit anderen Verkehrsträgern: Das Auto braucht einen Parkplatz, das Fahrrad will sicher abgestellt werden und Haltestellen sind oft nicht ganz nah am Ziel. Doch Fußwege sind schmal, wo sie dies nicht sind, oft mit Werbetafeln, Pkws oder

anderen Störständen versperrt, und man ist heute ständig gezwungen, auf querfahrende Autos oder wilde Radler zu achten, anstatt zu flanieren, das Wetter zu genießen (falls dafür geeignet) oder sich in Gedanken zu verlieren ... Und auch in den Fußgängerzonen muss man jederzeit auf der Hut vor Lkws, Taxen oder sonstigen nicht zu Fuß gehenden Verkehrsteilnehmern sein, die für sich das Recht des Stärkeren in Anspruch nehmen.

„Fußgänger sind in der Stadtplanung heute noch immer ein Störfaktor“

Es ist leider wahr, der Flaneur, der zu Fuß Gehende ist ein unberechenbarer Störfaktor für all jene, die nur einen ordentlich gerichteten Verkehrsfluss kennen. Dementsprechend wird – ganz entgegen der Bedeutung und dem Anteil der Fußwege an den Gesamtwegen – der fußläufige Verkehr in Planungen sträflich vernachlässigt; gilt es Radwege zu planen, landen die immer noch häufig auf ohnehin zu schmalen Gehsteigen, Bordsteine müssen permanent überwunden werden (für Leute, die nicht mehr so gut zu Fuß sind, eine Zumutung) und und und.

Shared Space – Gleichberechtigung schafft mehr Raum für alle

Dabei gibt es längst erprobte und bewährte Konzepte, die der Vielfalt, in der wir uns heute fortbewegen, gerecht werden. Shared Space heißt eines dieser Konzepte, in Braunschweig beispielhaft am Frankfurter Platz realisiert. Hier gibt es keine getrennten Fahrbahnen, Radwege oder Fußwege mehr, jeder ist gleichberechtigt und gleichwertig und der Stärkere muss langsamer fahren. Und oh Wunder, es funktioniert, ohne Staus, Vollbremsungen, Brüllen, Hupen oder sonstigen Verkehrskrawall. Unfälle sind auch seltener geworden, seit der Platz umgestaltet wurde. Ein wesentliches Merkmal ist die drastische Geschwindigkeitsreduktion der Autos, die dennoch nicht länger brauchen.

Man sollte weiter denken, denn die Mobilität der Zukunft wird mehr elektromobil sein, und das klassische Auto funktioniert (Tesla zum Trotz) so nicht gut. E-Bikes, Segways, das sind diese Stehroller, und andere platzsparende Träger kommen hinzu. Ferngesteuerte, vollautomatische Autos (als Taxen?) sind keine Science Fiction mehr, werden sie entschleunigt, bieten sie mehr Sicherheit und

im Ortsverkehr macht sich die reduzierte Geschwindigkeit kaum in verlängerter Reisezeit bemerkbar. Man sollte ernsthaft über Tempo 30 in der Stadt, den Rückbau überdimensionierter Straßen und angepasste Verkehrsführung nachdenken. Denn die Verkehrsfragen sind nur ein Problem im modernen Städtebau, eine integrative Sichtweise ist notwendig, um die Probleme wachsender und alternder Städte (und Gemeinden) lösen zu können. Viele Wege führen zum Ziel, und es gibt vielfältige Möglichkeiten, sie zu nutzen. Machen wir sie möglich.

Stefan Vockrodt

Webtipps



Die Seite www.zukunft-mobilitaet.net bietet einen Blog rund um das Thema Mobilität, erstellt von Martin Randelhoff.

Besonders mit der Mobilität im ländlichen Raum und dem demografischen Wandel befasst sich die Seite www.hackenporschezo.de, die lohnenswerte Ansätze für eine neue Nahmobilität vorstellt.

Auf der Seite www.mobilitaet-in-deutschland.de/ kann die Studie „Mobilität in Deutschland“ eingesehen werden.