

Eine Vision für eine neue Mobilität

von Frank Schröter



Fahrräder, Lastenräder und Autos am Sharing Point in der Braunschweiger Nordstadt.

FOTO: FRANK SCHRÖTER

Mobil sein ist anspruchsvoller geworden, höhere Verkehrsstärken, neue Verkehrsmittel, verändertes Anspruchdenken und Gerechtigkeitsfragen führen zu dem Schluss, dass sich etwas ändern sollte. So weit herrscht noch Einigkeit. Wenn es dann aber um die konkrete Frage geht, was sich ändern muss und wer ggf. auf bisherige Privilegien verzichten muss, gehen die Meinungen zum Teil weit auseinander. Der folgende Beitrag soll Ansätze aufzeigen, wie eine ‚Vision Mobilität‘ aussehen könnte und was sich dafür ändern müsste.

Wie sieht eine ‚Vision Mobilität‘ aus? Selbstfahrende/autonome Autos, fliegende Autos, emissionsfreie Autos? Diese Reduktion auf die Technik und die technischen Möglichkeiten greift zu kurz. Die räumliche Wirkung von Autos verändert sich durch diese Konzepte nur unmerklich. Erforderlich sind ein Umdenken und das Hinterfragen von Prioritäten in der Stadt- und Verkehrsplanung.

Die Vision für die Mobilität der Zukunft:

- Mobilität darf nicht erzwungen sein. Um dies umzusetzen, müssen die Nutzungen gut zugeordnet sein (Stadt der kurzen Wege), so dass alle Wege auch ohne Mobilitätshilfsmittel (zu Fuß) zurückgelegt werden können.
- Mobilität sollte nachhaltig sein, also keine/wenig Ressourcen verbrauchen und diese effizient nutzen.
- Mobilität sollte für alle möglich sein. Die Rahmenbedingungen müssen so gestaltet sein, dass niemand aufgrund körperlicher Voraussetzungen ausgeschlossen ist.
- Mobilität sollte nicht zu Einschränkungen/Belastungen führen. Auswirkungen

von Mobilität (Lärm, Schadstoffe, Flächenverbrauch, Unfälle) sollten nicht Lebensräume und -qualität von anderen beeinträchtigen.

Um diese Vision zu realisieren, müssen unsere Städte umgestaltet werden bzw. die Prioritäten in der Raum- und Verkehrsplanung anders gesetzt werden.

Umbau der Stadt

Das entscheidende Problem beim Umbau der Stadt liegt in den begrenzten Flächen. Innerhalb der gebauten Stadt steht nur die Fläche zwischen den Grundstücken zur Verfügung. Folgende Flächenansprüche konkurrieren um diese Fläche:

- Fließender Verkehr (Pkw, ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß),
- Ruhender Verkehr (Parkplätze, Sharing-Angebote, Radabstellanlagen, Sitzbänke)
- Güterverkehr (Lieferzonen, Micro-Hub/Paketstationen),
- Aufenthaltsqualität und Kinderspiel,
- Zusatzflächen für Geschäfte, Cafés/Restaurants, ÖPNV-Haltestellen,

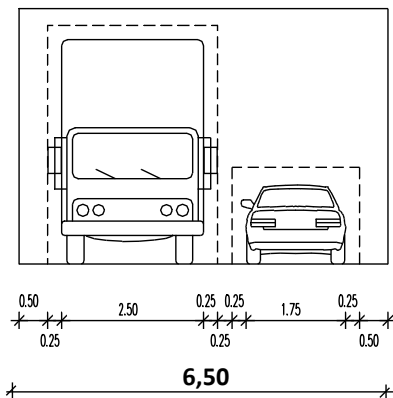
Daseinsgrundfunktionen und Ziel sollte Einfluss auf die Qualität der Mobilität haben. Hierzu ein einfaches Beispiel: Versorgung mit Lebensmitteln ist eine Grundfunktion, die gewährleistet werden muss. Der Nahversorger mit allen erforderlichen Angeboten sollte schnell und einfach erreicht werden (hohe Mobilitätsqualität). Wenn jedoch anstatt des Nahversorgers lieber ein anderer Lebensmittelmarkt (in einer größeren Entfernung) genutzt wird, sollte auch das möglich sein, aber nicht unbedingt in der gleichen Mobilitätsqualität. Diese geringere Mobilitätsqualität kann sich so gestalten, dass Umwege erforderlich sind oder nur geringe Geschwindigkeiten gefahren werden können. Diese Mobilitätswünsche werden gewährleistet, aber nicht mit einer hohen Priorität gegenüber anderen Ansprüchen an den Raum (z.B. Sicherheit, Aufenthaltsqualität, Umweltschutz). Priorität haben hier die Anforderungen der Menschen an lebenswerte Räume, in denen man sich wohl fühlt.

Das kann dann auch dazu führen, dass bestimmte Bereiche autoarm/autofrei sind,

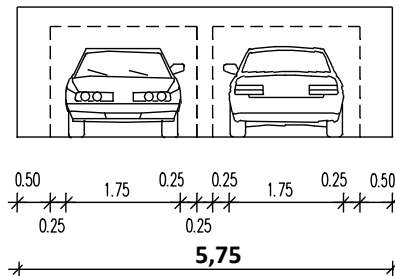
autoarmen Quartieren die Flächen für Pkw drastisch reduziert, beispielsweise durch Sammelgaragen. Wichtig bei der Planung autoarmer/autofreier Quartiere ist die Lage. Wichtige Ziele müssen schnell und einfach zu Fuß und mit dem Fahrrad erreicht werden können. Weiter entfernte Ziele mit dem ÖPNV, wobei hier die kurze Haltestellenentfernung und die ÖPNV-Qualität entscheidend sind.

In autoarmen/autofreien Quartieren sind die Anforderungen von mobilitätseingeschränkten Personen besonders zu beachten. Dies bedeutet Barrierefreiheit, aber auch Ausnahmeregelungen für Schwerbehinderte, die auf das Auto angewiesen sind und direkt bis zum Ziel fahren müssen.

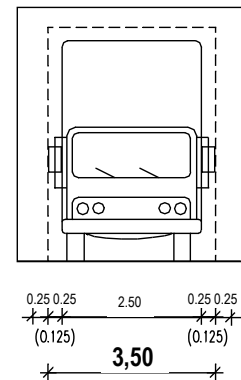
Auch bei den Verkehrsmitteln müssen die Prioritäten hinterfragt werden. Grundsätzlich sollten alle Verkehrsmittel (Pkw, ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß) die gleichen Prioritäten haben. Die Prioritätensetzung, d.h. die höhere Priorisierung der Ansprüche einzelner Verkehrsmittel, sollte sich aus dem räumlichen Zusammenhang ergeben. Eine generelle Be-



Zweirichtungsverkehr
(Begegnung Lkw/Pkw möglich)



Zweirichtungsverkehr
(Begegnung Lkw/Pkw nicht möglich)



Einbahnstraße auch
für Lkw/Bus nutzbar

Flächenbedarf bei unterschiedlichen Begegnungsfällen.

QUELLE: FRANK SCHRÖTER, ZUSAMMENSTELLUNG NACH RAST 06

- Kleinklima und Klimaanpassung (Abkühlung, Versickerung, Begrünung).

In der Konsequenz geht es darum, Prioritäten zu setzen, die sich aus dem Ort, der Nutzung und der erforderlichen Mobilitätsqualität ergeben müssen.

Mobilität hat eine dienende Funktion und sollte nicht Selbstzweck sein. Mobilität dient dazu, Daseinsgrundfunktionen zu nutzen und hierfür Ziele/Orte zu erreichen. Diese Funktion sollte weiterhin gewährleistet werden, aber das Verhältnis zwischen

wenn alle Ziele in diesen Bereichen und von diesen Bereichen mit anderen Verkehrsmitteln erreicht werden können. Ein Prinzip, das die Bevölkerung bereits aus Fußgängerzonen kennt und schätzt. Akzeptanzfördernde/unterstützende Maßnahmen für autoarme/autofreie Bereiche können sein: Miet-Sackkarren und Lastenräder zum Lastentransport und/oder Aufbewahrungssysteme für Gepäck/Einkäufe. Während in autofreien Gebieten die Bewohner*innen vollständig auf das eigene Auto verzichten, werden in

vorzug einzelner Verkehrsmittel, wie derzeit durch gesetzliche Vorgaben beim Pkw, ist nicht mehr zeitgemäß (vgl. dazu auch den Beitrag S. 12 ff in diesem Heft). Hierbei geht es nicht darum, einzelne Verkehrsmittel zu verbieten, es geht nur darum, die Mobilitätsqualität anzupassen.

Konkret bedeutet dies, dass in Wohnstraßen zwar die Erreichbarkeit der Gebäude gewährleistet werden muss, aber nicht, dass man sein Fahrzeug auch direkt vor der Haustür abstellen können muss. Wege von 300

m, die für den Zugang zur ÖPNV-Haltestelle akzeptiert werden, können auch für den Weg zum Pkw akzeptiert werden. Auch durch die Konzentration auf die häufig vorkommenden Begegnungsfälle im Straßenraum und Einbahnstraßenkonzepte lässt sich Fläche für andere Nutzungsansprüche gewinnen. Seltener Begegnungsfälle lassen sich durch Ausweichflächen berücksichtigen. Gerade in Wohnstraßen (ohne ÖPNV) lassen sich hier Flächen für den fließenden Verkehr einsparen (vgl. Grafik S. 5). Durch eine Reduzierung der Geschwindigkeit lassen sich weitere Flächen einsparen.

Generell gelten die Forderungen zum ‚Umbau der Stadt‘ auch für neue Wohngebiete. Hier lässt sich die ‚Vision Mobilität‘ leichter umsetzen, da kaum einschränkende Rahmenbedingungen vorliegen. Ein gutes Beispiel hierfür sind die vorgesehenen verkehrlichen Maßnahmen in der neu geplanten Bahnstadt, wie weiter unten erläutert wird.

Umbau der eigenen Ansprüche

Neben dem Umbau der Stadt müssen wir auch unsere Ansprüche und ihre unveränderte Gültigkeit hinterfragen (siehe hierzu Tabelle S. 7).

Im Wesentlichen geht es um die Frage, wie viel Bequemlichkeit wollen/können wir uns leisten, wenn wir die ‚Vision Mobilität‘ umsetzen wollen!? Wir müssen nicht nur den gebauten Raum verändern, sondern auch das soziale Miteinander.

ÖPNV als Teil der Vision Mobilität

Eine wichtige Rolle bei der ‚Vision Mobilität‘ kommt dem ÖPNV zu, der Mobilitätswünsche umweltverträglich erfüllen kann. Der ÖPNV ermöglicht die Erreichung weiter entfernter Ziele und verbindet Kommunen untereinander. In Verdichtungsräumen mit hoher Nachfrage können mit entsprechenden Maßnahmen auch hohe Anteile am Modal Split (Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsträger) erreicht werden.

Die Stadt Wien wird häufig als Vorbild genannt, mit einem Anteil des öffentlichen Verkehrs (ÖV) von 38 % am Modal Split (vor der Corona-Pandemie). Was hat Wien anders gemacht? Hier sind zu nennen:

- Ausbau des ÖV (96 % aller Einwohner haben eine ÖPNV-Haltestelle in Gehweite),
- Einfaches Tarifsystem (365 Euro-Ticket),
- Integration in die Siedlungsplanung (ÖV-Anschluss vor den ersten Gebäuden),

- Verlässlichkeit (System 24/7, In Tagesrandzeiten nachfrageangepasstes Angebot mit Anruf-Sammel-Taxis und sogenannten Nightlines),
- U-Bahn-Steuer (Dienstnehmerabgabe): Jedes Wiener Unternehmen muss pro Woche und Arbeitnehmer zwei Euro bezahlen. Damit verdient die Stadt rund 60 Mio. Euro jährlich, wobei das Geld zweckgebunden ist an den Ausbau der U-Bahn.

Hinzu kommt, dass in Wien ergänzend die Fahrt mit dem Auto beschwerlicher gemacht wurde. Konsequente Vorfahrt für den ÖPNV, d.h. Pkw warten an Haltestellen, Busspuren/eigene Trassen zur Vorbeifahrt am Stau, Reduktion der Parkplätze, höhere Parkgebühren, mehr Anwohnerparken (mind. 120 EUR/Jahr). Diese ergänzenden Maßnahmen sind erforderlich, da der ÖPNV im direkten Vergleich mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) steht. Reisezeit und Einfachheit der Nutzung sind hierbei entscheidende Aspekte. Um die Chancengleichheit zu erhöhen, muss nicht nur der ÖPNV schneller werden, sondern der konkurrierende MIV muss seine Schnelligkeit verlieren, die durch gesetzliche und gewohn-

WV Peine
Wasserverband Peine

**Trinkwasserversorgung
und Abwasserreinigung**

NACHHALTIG & REGIONAL ENGAGIERT

**Verlässliche Abwasserreinigung
ist gelebter Gewässerschutz!**

Daran erinnert der Welttoilettag.
Unsere erfahrenen Fachkräfte arbeiten
im Dienst von Mensch und Umwelt!

Tel. +49 5171 956-0
www.wvp-online.de

Mitglied der Kommunalen Unternehmen
www.diekommunalenunternehmen.de

WIR BRINGEN DICH HIN *so wie du bist*

STEIG
ein wie
du bist!!

125 Jahre
ELEKTRISCHE

Verkehrsverbund
Region Braunschweig

BSVG

Anspruch	mögliche Alternative
Möglichst ungestörter Verkehrsfluss für Pkw, wodurch Nachteile für andere Verkehrsmittel entstehen.	Hierarchisierung des Straßennetzes, mit einem Prioritätennetz für den motorisierten Individualverkehr (MIV), so werden im untergeordneten Straßennetz Flächen frei.
Kostenfreie Parkplätze im öffentlichen Raum direkt vor der Haustür, wodurch Fläche für andere Nutzungsansprüche fehlt.	Parkplätze auf dem eigenen Grundstück oder konzentriert in Parkdecks, so stehen Flächen für andere Nutzungsansprüche im öffentlichen Raum zur Verfügung.
Lieferung von Paketen direkt bis zur Haustür, wodurch das Wohnumfeld mit Lieferverkehr belastet wird.	Micro-Hub und/oder Paketstationen, so können der Lieferverkehr und die mit ihm verbundenen Beeinträchtigungen reduziert werden.
ÖPNV muss wirtschaftlich sein, wodurch ein Ausbau der Qualität/Leistung unterbleibt.	Der ÖPNV ist eine steuerfinanzierte Daseinsgrundfunktion, weil er Mobilität für alle gewährleistet, so können Leistung und Komfort verbessert werden.

Beispielhafte zu hinterfragende Ansprüche und mögliche Alternativen.

QUELLE: FRANK SCHRÖTER

heitsmäßige Bevorrechtigung existiert. Man spricht von Push und Pull Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV.

Aus Sicht der Verkehrsplanung wurde in Wien vieles richtig gemacht. Kurze Wege zu den Haltestellen durch Ausbau des Netzes. Kurze Taktzeiten, die man sich nicht merken muss, weil ‚sofort‘ ein Fahrzeug kommt. Einfaches Tarifsystem, wodurch keine Nutzungshemmnisse aufgebaut werden. Insbesondere der letzte Punkt ist auch eine erste Erfahrung aus dem 9-Euro-Ticket. Wenn man sich keine Gedanken über den günstigsten Fahrtarif und Tarifzonen machen muss, erhöht das die Bereitschaft, den ÖPNV zu nutzen. Die Höhe der Kosten (9 Euro oder 30 Euro beim 365 Euro-Jahresticket) sind erst in zweiter Linie von Bedeutung.

Was durch das 9-Euro-Ticket aber ebenso deutlich wurde, ist, dass auch das Angebot vorhanden sein muss. Verlässliche Bedienung mit komfortablen Fahrzeugen mindestens zu den Hauptverkehrszeiten.

Im dünnbesiedelten ländlichen Raum ist es für den ÖPNV schwierig, Wünsche (dichtes Netz, hohe Taktichte, 24-h-Betrieb) mit den durch die geringe Nachfrage entstehenden hohen Kosten in Einklang zu bringen. Eine Möglichkeit ist, auf die Eigenverantwortung der Bevölkerung zu setzen. So kann beispielsweise durch Bürgerbusse das noch vorhandene rudimentäre Liniennetz ergänzt werden. Positive Zukunftsperspektiven für einen öffentlichen Personennahverkehr bieten flexible Bedienformen (Abholung an virtuellen Haltestellen, Fahrten nur bei Bedarf) und eventuell in Zukunft das autonome Fahren (keine Personalkosten). Ansätze gibt es auch in der Region Braunschweig, mit dem Flexo-Bus (vgl. dazu den Beitrag auf S. 21 in diesem Heft).



Typische Verkehrssituation zur Hauptverkehrszeit auf deutschen Autobahnen.

FOTO: DEEPBLUE4YOU (ISTOCK.COM)

Umsetzung in Braunschweig

Die Stadt Braunschweig geht mit der Erarbeitung eines Mobilitätsentwicklungsplans, dem Ratsbeschluss zur Förderung des Radverkehrs, Planungen für Radschnellwege und Velorouten sowie dem Stadtbahnausbaukonzept und der ÖPNV-Bevorrechtigung in die richtige Richtung. Ungeklärt sind die Fragen der Parkraumbewirtschaftung (inklusive Kosten, z. B. für Anwohnerparken), Bedeutung einzelner Straßen im Rahmen eines Prioritätennetzes für den MIV und der Umgang mit verkehrlichen Ansprüchen aus dem Umland.

Allerdings geht es in vielen Bereichen nur langsam voran, es dauert zu lange, bis Veränderungen sichtbar werden. Eine Möglichkeit, die Ziele schneller zu erreichen, besteht in der Übernahme/Anpassung erfolgreicher

und erprobter Konzepte aus anderen Kommunen. Nicht alles muss neu entwickelt werden. So gibt es beispielsweise in der Freiburger Bewohnerparkgebührensatzung nicht nur höhere Anwohnerparkgebühren, sondern hier werden auch die Fahrzeugmaße (Länge, Breite, Höhe, Gewicht) als Teil der ‚Parklast‘ berücksichtigt.

Positiv erwähnt werden müssen die verkehrlichen Konzepte für die neue Bahnstadt, die die ‚Vision Mobilität‘ aufgreifen. Quartiersgaragen anstatt Parkplätzen vor der Haustür. Mobilitätsstationen zur Verknüpfung unterschiedlicher Verleihsysteme (Sharing). Gute ÖPNV-Anbindung anstatt breiter Straßen für viel Autoverkehr. Stadtbahn und Bushaltestellen ergänzt durch automatisierte Shuttle-Busse. Brückenbauwerke, um Barriere

ren zu überwinden und kurze Wege zu Fuß und mit dem Fahrrad zu ermöglichen. Raum zum Aufenthalt anstatt Parkplätzen. Ziel ist eine ‚menschenzentrierte Planung‘ der Verkehrsinfrastruktur, so dass lebenswerte und sichere Mobilitätsräume entstehen. Hier bleibt zu wünschen, dass diese Konzepte auch auf andere Baugebiete übertragen und so zum Standard in Braunschweig werden. ◀