

kommunal mobil

Nachhaltige Mobilität – Kommunen trauen sich was, 24. + 25.01.2011, Dessau-Roßlau

Univ.-Prof. Dr.-Ing. Klaus J. Beckmann,
Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH

Nachhaltige Mobilität – Herausforderungen für die Kommunen

Mobilität im Sinne der Gewährleistung und Weiterentwicklung der Teilnahme- und Teilhabemöglichkeiten von Menschen hat für die Städte heute und in Zukunft eine herausragende Bedeutung. Dabei steht die Bereitstellung der Verkehrsangebote (Infrastruktur, Dienste) vermehrt unter Anforderungen wie Energieeffizienz, Umwelt- und Klimaschutz oder Gesundheit. Die Etablierung eines „postfossilen Verkehrs“ hat in diesem Zusammenhang aber auch die veränderten Anforderungen an die Teilhabe und an Verkehrsangebote aufgrund demografischer und ökonomischer Entwicklungen zu beachten.

Die Prinzipien einer nachhaltigen Stadt-, Regional- und Verkehrsentwicklung sind im Grundsatz bekannt: Sicherung der Erreichbarkeit, Gerechtigkeit bei Verkehrsmittelzügen und Erreichbarkeiten, Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse, Gesundheit und Sicherheit, Emissionsreduktionen, Kostenanlastungen („Guiding Principles on Sustainable Transportation“ (OECD, Vancouver 1996)). Sie umfassen außerdem Anforderungen an eine „integrierte Planung“ im Verkehrs- und Siedlungsbereich sowie an die individuelle Bereitschaft zur Übernahme von Verantwortung für eine nachhaltige Entwicklung. Dies führt zum Gestaltungsprinzip „Städte bzw. Regionen der kurzen Wege“ mit Förderung der nichtmotorisierten Erreichbarkeit, Sicherung der ÖPNV-Erreichbarkeit und Gestaltung einer verträglichen motorisierten Erreichbarkeit. Damit fördert nachhaltiger Verkehr die Lebensqualität in Städten und damit deren „Renaissance“. Dazu sind aber Teilnahmemöglichkeiten und wirtschaftliche Austauschprozesse zu entkoppeln von Verkehrsaufwänden und insbesondere von Verkehrsauswirkungen sowie verkehrsbedingten Ressourcenbeanspruchungen.

Die Gestaltungsprinzipien von städtischen und regionalen Verkehren sind dazu grundsätzlich zu verändern – vom „Besitzen individueller Verkehrsmittel“ zur „Benutzung individueller Verkehrsmittel“, von Monomobilität zu Multimobilität und Intermobilität. Dazu bieten Veränderungen der Rahmenbedingungen des Verkehrs wie demografische Veränderungen („Schrumpfung“, „Alterung“, „ethnische Mischung“), Klimaschutz, Finanzierungsengpässe von Infrastrukturen („Erneuerungsstau“), Erreichen bzw. Überschreiten des Peak-Oil, aber auch technologische (Weiter)Entwicklungen wie der individualisierte Elektroverkehr anstoßende und unterstützende Voraussetzungen. Ein sich andeutender Wandel des Verkehrsverhaltens (Dämpfung der Zuwächse an täglichen Verkehrsaufwänden, Abnahme der motorisierten Wege bei den in die Motorisierung hineinwachsenden Altersgruppen) und leicht abnehmende Wertschätzungen eines Pkw-Besitzes – insbesondere auch der jüngeren Altersgruppen – sind Voraussetzungen wie

auch Folge der verstärkten Nachhaltigkeit von städtischen/ regionalen Verkehrssystemen. Urbane Lebensformen sind vor allem auch nichtmotorisierte Lebensformen. Bei genauer Analyse der Alltagsmobilität – insbesondere in Großstädten (ab 100.000 Einwohnern) – zeigt sich, dass „multimodale Alltagserfahrungen“ bei der überwiegenden Mehrzahl der Einwohner vorliegen.

Um diese Effekte zu stabilisieren, sind multimodale Verkehrsangebote, d.h. auch die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel, zu erweitern, sind entsprechende Handhabungen technisch und durch Informationsbereitstellung zu unterstützen und für entsprechendes inter- sowie multimodales Verkehrsverhalten monetäre und nicht-monetäre Anreize zu setzen. Dies beginnt letztlich schon bei der Wohnstandortwahl durch Beratung, bei der Verkehrsmittelausstattung von Haushalten, bei der Wahl bevorzugter und häufiger Tätigkeitenstandorte.

Insgesamt müssen die Handlungskonzepte und –ansätze auf der strategischen wie auch auf der operativen Ebene auf die (individuellen) Ausprägungen der Verkehrs- nachfrage wie auch auf die Gestaltung und das Management der Verkehrsangebote abzielen. Dies betrifft die Gestaltung der Raumstrukturen, die Förderung einer verkehrsparsamen individuellen Nutzung der Raumstruktur durch Information, Beratung, Mobilitätsmanagement gleichermaßen wie die Kostenstrukturen von Raumnutzungen und Verkehrsangeboten. Voraussetzung sind ein Zusammenwirken von Siedlungs- und Standort(entwicklungs)planung, integrierter Verkehrsentwicklungsplanung sowie strategischem Verkehrs- und Mobilitätsmanagement.

Dabei müssen Handlungsansätze auf den Einsatz CO₂-emissionsarmer bzw. CO₂-emissionsfreier Fahrzeuge abzielen, ohne damit undifferenziert „Hype-Tendenzen“ zu folgen. Dies bedeutet, dass Elektroverkehr – als Personenwagen, Lieferfahrzeuge und Zweiräder – gerade für die Städte Chancen darstellt, wenn kontraproduktive Tendenzen insbesondere bei der Markteinführung vermieden werden. Dies betrifft beispielsweise die eher kritisch zu betrachtende Mitnutzung von Sonderfahrstreifen in Städten („Busspuren“). Auch ein Aufbau von Ladestationen als öffentliche Infrastruktur muss kritisch überprüft werden hinsichtlich tatsächlicher Erfordernisse „öffentlicher“ Ladestationen und deren Finanzierung bzw. Refinanzierung.

Nachhaltige Mobilität setzt unter anderem regionales Handeln, eine Integration der Mobilitätsebenen (Standortwahlen, aktionsräumliches Verhalten, Verkehrsverhalten, Verkehrsmittelwahl) sowie der verkehrlichen Handlungsfelder – von Bau und Betrieb bis zu finanziellen Anreizen und Information – voraus. Handlungsprinzipien und Handlungsansätze sind demnach:

- **CO₂-emissionsarme Fahrzeugtechnik und Fahrzeugbetrieb** (Elektrofahrzeuge, optimierte Verbrennungsmotoren; Anreize, öffentliche Beschaffung),
- **intermodales Verkehrsmanagement, Telematik,**
- **Verkehrslenkung durch ökonomische Anreize** („Preise“),
- **Koppelung von Wegen/Fahrten zu Wegeketten,**
- **Steigerung von Fahrzeugbesetzung/-auslastung durch gemeinsame Wege** (Anreize, Begünstigungen),

- **Mobilitätsmanagement, integrierte Mobilitätsdienstleistungen** (Organisation, Management, Information, innovative Dienste,...),
- **Intermodalität** („auf einzelnen Wegen“),
- **Multimodalität** („für verschiedene Mobilitätsaufgaben“),
- **Stärkung von „Nahraumqualitäten“**,
- **innovative personen-, haushalts-, wohnungs- und gebäudebezogenen „technik-gestützte“ Dienste** („Betreuung“, „Überwachung“),
- **Integrierte „Raum-Zeit-Verkehrsplanung“**.