

URBANITÄT STAT(D)T ÖL – Kommunale Planung für die post-fossile Stadt

Nürnberg, 6. Oktober 2011-10-11

Workshop 2: Verkehr und Mobilität

Referent: Dr. Wolfgang Schade

Moderation: Dr. Gerd Rudel

Zusammenfassung der Diskussion

Nach dem einleitenden Vortrag von Wolfgang Schade wurden folgende Aspekte vertieft diskutiert:

- Restriktionen für den MIV sind notwendig, um ein Szenario wie das von Dr. Schade skizzierte umzusetzen. Dazu gehören Tempo-Limits, Parkraumbewirtschaftung (auch Reduktion des Parkraumangebots!) sowie eine spürbare Verteuerung des MIV (z.B. durch City-Maut!).

- Shared Space-Modelle sind zweifellos attraktiv. Sie führen zu einer Reduktion der gefahrenen Geschwindigkeiten (Schrittgeschwindigkeit!), tragen aber andererseits sogar zu einer „Verflüssigung“ des Autoverkehrs bei (keine Staus, kein Parksuchverkehr!). ein bislang ungelöstes Problem ist die Berücksichtigung der berechtigten –Anliegen von sehbehinderten Menschen. Denn Blickbeziehungen sind im Shared Space eine wesentliche Voraussetzung für die gegenseitige Rücksichtnahme. Möglicherweise könnten Leitsysteme für Sehbehinderte im Shared Space-Bereich hier zumindest eine ansatzweise Abhilfe schaffen.

(Zur Shared-Space-Diskussion vgl. Cornelius Bechtler u.a. (Hrsg.): Shared Space. Beispiele und Argumente für lebendige öffentliche Räume, Bielefeld 2010)

- Bei der Umsetzung post-fossiler Mobilitätsmodelle wird darauf zu achten sein, dass vor allem die Vorteile multimodaler Mobilität ohne bzw. mit immer weniger eigenen Autos herausgestellt werden. Dafür gibt es eine Vielzahl von Ansatzpunkten:

- Radnutzung trägt zur individuellen Fitness bei.
- Die Nutzung von Car-Sharing ermöglicht den Zugriff auf eine große Auswahl von unterschiedlichen Automodellen, die für den jeweiligen Zweck „maßgeschneidert“ sind (vom Smart über Kombi- und Lieferfahrzeuge bis hin zum Landrover oder Tesla-Sportwagen...).
- Pedelecs sind bequem und erlauben auch älteren oder nicht mehr so fitten Menschen die Radnutzung.
- Das Problem des Transports schwerer Lasten könnte mit Elektrolieferwägen oder Lastenfahrrädern gelöst werden.

- Genauso wichtig ist es jedoch, die Benutzerfreundlichkeit gerade im ÖPNV weiter zu verbessern. Dazu gehört die Behindertenfreundlichkeit von Fahrzeugen (Niederflur!) und Stationen ebenso wie die Verfügbarkeit des ÖV-Angebots am Abend und an Wochenenden. Auch wenn ein Rund-um-die-Uhr-Betrieb aus wirtschaftlichen Gründen nicht möglich sein wird, so sollte doch ein ÖV-Grundangebot (z.B. mit flexiblen, nachfragegesteuerten Bedarfsangeboten!) gewährleistet werden.

- Ein für die Umsetzung fortschrittlicher Mobilitätskonzepte ungelöstes Problem sind die unterschiedlichen Voraussetzungen in urbanen und ländlichen Räumen. Während in städtischer Umgebung solche Konzepte mit weniger Autoverkehr und multimodaler Mobilität nicht nur wünschenswert, sondern zur Erhaltung urbaner Qualität geradezu unabdingbar sind,

sieht es auf dem Land anders aus: Dort wird das Auto wohl noch auf längere Frist unverzichtbar bleiben. Und diese Situation wird sich durch den demografischen Wandel und die drohende „Entvölkerung“ ganzer Regionen eher noch verschärfen. Lösungsansätze gilt es vor allem zu entwickeln für die Versorgung der dort lebenden Bevölkerung mit Gütern des täglichen Bedarfs sowie für die Gesundheitsversorgung. Nur wenn in diesen Bereichen eine Versorgung gewährleistet ist, ohne notwendigerweise auf ein eigenes Auto angewiesen zu sein, werden sich auch im ländlichen Raum Fortschritte erreichen lassen. Außerdem sollte auch hier eine ÖV-Versorgung mit bedarfsorientierten Angeboten gewährleistet sein. Darüber hinaus wird eine großräumige Steuerung der Siedlungsentwicklung notwendig sein.