

Urbane Mobilität als System begreifen

Verkehrskonzepte Für die Zukunft städtischer Fortbewegung braucht es Mut und Gestaltungswillen. Kommunen tragen dazu bei, ihre Bürger mit neuen Angeboten vertraut zu machen. Dadurch können Vorbehalte und Berührungsängste abgebaut werden

Katrin Habenschaden, München,
Andreas Herrmann, St. Gallen
& Martin R. Stuchtey, Innsbruck

Wäre es nach den Plänen ihres Erfinders Werner von Siemens gegangen, so hätte die weltweit erste Straßenbahn ihre Jungfernfahrt auf der Friedrichstraße und damit im Herzen Berlins angetreten. Doch Skepsis und Vorbehalte der Anwohnerschaft und der Stadtverwaltung führten dazu, dass die erste »Elektrische Eisenbahn« mit mehrjähriger Verzögerung im Jahr 1881 im Berliner Vorort Lichterfelde in Betrieb ging. So schwierig die ersten Kilometer des neuen Verkehrsmittels waren, so deutlich zeigt sich: Neu aufkommende Mobilitätsformen müssen sich ihren Platz erst erkämpfen.

87 Stunden im Stau | Dies gilt umso mehr für die städtische Mobilität: Denn der Ver-



Automatisiertes Fahren erhöht den Verkehrsfluss. Studien zeigen, dass sich bis zu fünf Mal mehr Fahrzeuge durchsetzen lassen.

kehrsraum in den Ballungsräumen ist voller denn je. Nach Angaben des Statistischen Bundesamtes verbrachten die Autofahrer in Deutschlands Stauhauptstadt München im vergangenen Jahr im Schnitt 87 Stunden mit Warten in Staus. Schätzungen zufolge macht allein der Parkplatzsuchverkehr etwa 30 Prozent des innerstädtischen Verkehrs aus. Und das geht ins Geld: Nach Berechnung des Verkehrsinformationsanbieters

Inrix aus dem Jahr 2017 kostet die Parkplatzsuche die Deutschen mehr als 40 Mrd. Euro im Jahr.

Städtische Mobilität bedeutet heute vor allem steigenden Pkw-Verkehr, großer Flächenbedarf und hohe Schadstoff- und Schallemissionen. Was also tun? Vor dieser Frage stehen derzeit viele Kommunen und regionale Gebietskörperschaften in Deutschland. Dabei lohnt ein Blick ins europäische Ausland: Städte wie Oslo, Kopenhagen, Paris und auch Barcelona haben die Mobilitätsbedürfnisse ihrer Bürgerinnen und Bürger bereits frühzeitig vermessen, auf dieser Grundlage spezifische Zielkonzepte entwickelt und diese über Jahre in der Stadt- und Quartiersplanung konsequent umgesetzt. Ein Erfolgsfaktor all dieser integrierten Konzepte ist, dass sie individuelle und kollektive Mobilität als System begreifen und städtische Mobilität damit neu denken.

So hat sich die Offenheit von Kommunen und städtischen Verkehrsbetrieben gegenüber neuen Mobilitätsanbietern bewährt. Damit ist gemeint, dass Kommunen trotz aller Unsicherheit neue Mobilitätsdienstleister nicht nur als Wettbewerber sehen, die kommunalen Verkehrsbetrieben Kunden abjagen, sondern auch als potenzielle Kooperationspartner, die zur Effizienz eines integrierten Verkehrssystems beitragen können.

Kommunen als Vorreiter | Den Kommunen kommt in mehrfacher Hinsicht eine Vorreiterrolle zu: Sie ermöglichen neuen Mobilitätsanbietern und Forschungseinrichtungen wertvolle Praxiserfahrungen, indem sie mutig den Aufbau von Testräumen vorantreiben. Und sie tragen auf diese Weise dazu bei, Kunden mit neuen Technologien und Mobilitätsangeboten vertraut zu machen. Dadurch können Vorbehalte und Berührungsängste abgebaut werden. Erste Beispiele finden sich viele, so etwa der Quartiersversuch in München, bei dem der vom Gründerzentrum »UnternehmerTUM« initiierte »Digital Hub Mobility« Anwohner für eine begrenzte Zeit ihr Auto abgeben lässt.



Den Verkehr neu denken: Die Straßen werden immer voller und die Verkehrsmittel kämpfen um den beengten Raum.

Bild: upixa/stock.adobe.com

Auch gegenüber der automatisierten und vernetzten Mobilität bestehen derzeit Vorbehalte. Dabei bietet gerade diese Technologie das Potenzial, bestehende Verkehrsflächen effizienter zu nutzen und Emissionen zu reduzieren. Automatisiertes Fahren erhöht den Verkehrsfluss, da Fahrzeuge untereinander und mit der Infrastruktur vernetzt sind. Damit lässt sich der Durchsatz an Autos deutlich steigern: Studien aus Ann Arbor, Michigan, zeigen, dass in einigen Fällen bis zu fünf Mal mehr Fahrzeuge durchgesetzt werden können.

In diesem Kontext ist es auch an der Zeit, dass wir die gängigen ideologischen Vorbe-

halte zurückstellen. Diese verengen die notwendige Diskussion über die städtische Mobilität der Zukunft. Parkplätze zu reduzieren, ist fast schon ein Imperativ in der Planung künftiger Stadtquartiere.

Parkplätze reduzieren | Effektiv ist dies allerdings nur, wenn es gleichzeitig mit der Förderung intermodaler Angebote einhergeht. Anwohner müssen Autos verfügbar haben für Strecken, auf denen diese Sinn ergeben. Und so ist Parkplatzreduktion weniger eine »Anti-Auto-Agenda«, als vielmehr der Plan potenzieller Vordenker intermodaler und damit effizienterer und klimafreundlicherer

Mobilität. Letztlich braucht es für ein integriertes Verkehrssystem nämlich nicht nur Kooperationsbereitschaft und eine integrierte Quartiersplanung, sondern auch Offenheit aller Verkehrsteilnehmer. Im Ergebnis könnte dies dazu führen, dass neue, saubere und sichere Mobilitätsformen nicht am Stadtrand in Betrieb gehen, sondern in der Mitte unserer Städte Fahrt aufnehmen.

Katrin Habenschaden ist zweite Bürgermeisterin in München, Andreas Herrmann ist Professor an der Universität St. Gallen, Martin R. Stuchtey ist Professor an der Universität Innsbruck.