

Die autofreundliche Stadt war gestern

Mobilität sieht überall anders aus. Um diese nachhaltig zu gestalten, spielen die lokalen Gegebenheiten eine wesentliche Rolle.

Von **Ole Oberste Berghaus** und **Nicolas Koch**

Weniger Autos, mehr Fußgänger, Fahrradfahrer und Straßenbahnen. Mit dieser einfachen Formel lässt sich viel erreichen. Doch was einfach klingt, ist vor Ort komplex.

Nachhaltige Mobilität ist in aller Munde, doch was bedeutet dieses „Buzzword“? Und was bringt es Städten? Zur ersten Frage: Nachhaltig in diesem Sinne bezeichnet die kosteneffiziente, klimafreundliche und komfortable Beförderung, barrierefrei und ohne viele Wechsel der Verkehrsträger. Zur zweiten Frage: Die Städte stellen sich strategisch gut für die Zukunft auf – attraktiv für Bürger sowie Umwelt und gleichzeitig den rechtlichen Vorgaben an die Grenzwerte für z.B. Stickstoffdioxid entsprechend.

Inwieweit Städte nachhaltig agieren wollen, hängt von den Schwerpunktsetzungen und Strategien der jeweiligen Stadt ab. Das ist im Endeffekt lokalpolitisch zu diskutieren und zu entscheiden. Fest steht: Aus globaler Perspektive wird die Abmilderung des Klimawandels nur gelingen, wenn Kommunen ihre Mobilität neu – und nachhaltig – aufstellen. Das Ziel sind klimafreundliche Mobilitätslösungen, die wenig Platz benötigen und über die alle Nutzer schnell und bequem an ihr Ziel kommen. So einfach dies klingt, so schwierig ist der Weg dahin. Denn die Gegebenheiten vor Ort sind individuell und können – genauso wie die Lösungen – nicht verallgemeinert werden: Wer verursacht eigentlich die Verkehrsströme vor Ort – Pendler, Durchgangsverkehr, Busverkehre, Lieferverkehre oder Lkw auf der Langstrecke? Auch ein naher Hafen oder eine Autobahn können Einflussfaktoren sein. Aus lokaler Perspektive sind die Ansatzpunkte

also vielfältig. Städte sind daher gut beraten, in einem ersten Schritt eine möglichst genaue Analyse der Verkehrssituation durchzuführen. Oft hilft ein aufmerksames Auge auf die örtlichen Verkehre und eine entsprechende Erhebung von Verkehrs- und Mobilitätsdaten, um auf dieser Grundlage maßgeschneiderte Maßnahmen hin zu einer klimafreundlichen Mobilität anstoßen zu können.

Herausforderung Lieferverkehr

Die zunehmende Digitalisierung bietet enorme Potentiale, Verkehrswege zu analysieren und im Anschluss effizienter und effektiver zu nutzen. Denn aufgrund der Konsumverlagerung in das Internet und der stark anwachsenden Logistikströme müssen Alternativen gefunden werden – insbesondere im innerstädtischen Raum lassen historische Bebauungen keinen Platz für den Ausbau von Verkehrswegen. In den Stadtgebieten könnten beispielsweise dezentrale Paketstationen gezielt von außerstädtischen Logistik-Hubs mit Elektrofahrzeugen bestückt werden. Bei einer direkten Zulieferung können auf der letzten Meile, von der Paketstation zum Kunden, Elektrolastenräder eingesetzt werden.

Intelligente Verkehrssysteme (IVS) erlauben beispielsweise eine Optimierung von Busfahrrouten. Die Erhebung solcher Daten gehört zum Standard der meisten Verkehrsanbieter. Sie kann vermehrt dazu genutzt werden, die Angebote des ÖPNV in den Städten für die Nutzer attraktiver zu machen.

Damit wäre eines der Ziele nachhaltiger Mobilität erreicht, dass nämlich der Individualverkehr einen geringeren Anteil am Verkehr einnimmt, während dagegen mehr Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad oder auch mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zurückgelegt werden. Dies ist vor allem für Städte, in denen Pendler wesentliche Verkehrsverursacher sind, relevant. Sie werden

anstreben, möglichst viel Individualverkehr auf den ÖPNV umzulenken. Ganz klassisch wird in den Kommunen dabei zunächst an eine höhere Taktung sowie ggf. auch den Neubau von S-Bahn- oder Bahnlinien gedacht.

Ein noch relativ junges Instrument der Verkehrsunterstützung sind sogenannte „Mobilitätsstationen“. Diese können in Wohngebieten aus wenigen überdachten Fahrradständern, einer elektronischen Luftpumpe und einer beleuchteten Bus- und Taxihaltestelle bestehen sowie an einem nahe gelegenen Bahnhof als Fahrradparkhaus mit Radreparaturwerkstatt Gestalt annehmen. An dieser Stelle lohnt sich ein Blick zu unseren Nachbarn: In Dänemark und Schweden sind diese Mobilitätsstationen schon vielerorts flächendeckend im Einsatz (zum Beispiel in Kopenhagen, Lund, Malmö).

Radverkehr stärken

Um die Anzahl der Fahrradfahrer zu erhöhen, sind Mobilitätsstationen ein möglicher Baustein. Auch weitere Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs erscheinen offensichtlich; die städtische Realität sieht vielerorts gleichwohl anders aus: So sollten Fahrradwege ohne Barrieren und stets befahrbar sein, sich in einem guten Zustand befinden und regelmäßig gereinigt bzw. im Winter von Schnee befreit werden. Des Weiteren ist für die Akzeptanz der Fahrradwege wichtig, dass insbesondere die Kreuzungsbereiche, an denen es regelmäßig zu Unfällen kommt, sicher gestaltet sind. Neben der Stärkung des Radverkehrs in den Städten können noch andere Maßnahmen greifen, die das Automobil zur unattraktiven Alternative machen, wie zum Beispiel Fußgängerzonen, Spielstraßen, Umbau von Parkplätzen in Radwege etc. Auch Netze von Einbahnstraßen haben sich als wirksam erwiesen und erlauben gleichzeitig die Erreichbarkeit der Liegenschaften.

Für Städte, in denen Verkehrsträger wie zum Beispiel Busse, Lkw oder auch Binnenschiffe hohe Luftbelastungen erzeugen, ist die (Teil-)Elektrifizierung des Verkehrs die naheliege und sinnvolle Lösung. Kommunen sollten hier mit gutem Beispiel vorangehen und beispielsweise die kommunalen Flotten auf Fahrzeuge mit (Hybrid-)Elektroantrieb umstellen. Doch auch auf privatwirtschaftliche Fahrzeuge wie Lastkraftwagen oder Schiffe haben Kommunen durchaus Einfluss: Denn nur, wenn – beispielsweise in Häfen – entsprechende Infrastrukturen, wie Umschlaganlagen des kombinierten Verkehrs, Landstromanlagen oder Stromaggregate vorgehalten werden, hat die Privatwirtschaft die Option, dem guten Beispiel zu folgen.

Natürlich erfordert der Umstieg auf eine nachhaltige Mobilität mit hier nur beispielhaft dargestellten Maßnahmen erhebliche Investitionen für die Kommunen. Insbeson-

dere finanzschwächere Städte stehen damit vor allein kaum zu bewältigenden Herausforderungen. Da die nachhaltige Mobilität aber eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe ist – Stichwort Klimawandel –, erhalten die Kommunen sowohl von den Bundesländern als auch vom Bund und der EU finanzielle Unterstützung (vgl. Kasten unten).

Klar ist bei all dem: Die übergeordneten föderalen Ebenen können den Kommunen unter die Arme greifen. Wie genau die Mobilität vor Ort aussehen soll, um den lokalen Bedürfnissen zu entsprechen, müssen aber die Stadt- und Kreisverwaltungen gemeinsam mit der Lokalpolitik entscheiden. ◀

Ole Oberste Berghaus ist Consultant, Nicolas Koch ist Senior Consultant bei PD – Berater der öffentlichen Hand GmbH in Berlin.

info@pd-g.de

Förderprogramme für eine nachhaltige Mobilität

- Elektrifizierung des Verkehrs
- Verbessern von Logistikkonzepten und Bündelung von Verkehrsströmen
- Förderrichtlinie Elektromobilität (BMVI)
- Kommunale Klimaschutzmodellprojekte/Nationale Klimaschutzinitiative (BMU)
- Förderprogramm Elektro-Mobil (BMW i)
- Nationale Klimaschutzinitiative (BMU)
- Förderprogramm Erneuerbar-Mobil (BMU)
- Umschlaganlagen des kombinierten Verkehrs (BMVI)
- Förderrichtlinie zur Anschaffung von Elektrobussen im ÖPNV (BMU)
- Förderung des Radverkehrs
- Kleinserien-Richtlinie – Fördermodul 5: Schwerlastenfahrräder/Nationale Klimaschutzinitiative (NKI) (BMU)
- Kommunalrichtlinie/NKI (BMU)
- Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme
- Bundeswettbewerb „Klimaschutz durch Radverkehr“/Nationale Klimaschutzinitiative (BMU)
- Förderrichtlinie Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme (BMVI)
- Finanzhilfen Radschnellwege (BMVI)
- Nachrüstung von Dieselnbussen im ÖPNV
- Umweltbonus (Kaufprämie für E-Fahrzeuge)
- Förderrichtlinie Nachrüstung von Dieselnbussen im ÖPNV mit Abgasnachbehandlungssystemen (BMVI)
- Umweltbonus (BMW i)

Quelle: BMVI.