

Time to act!

Chancen der Re-Urbanisierung auch für die Gestaltung einer neuen Verkehrspolitik nutzen



Tilman Bracher

Den Kommunen eröffnet sich aufgrund ihrer demografischen, sozialen und ökonomischen Entwicklung eine doppelte Chance. Einerseits bietet die Nutzung frei gewordener Gewerbe- und Bahnflächen sowie neuer Konzepte der Innenentwicklung die Möglichkeit, Jahrzehnte der Stadtfucht zu beenden und die Attraktivität der Kernstädte zu stärken. Andererseits erlaubt der schwindende Neu- und Ausbaubedarf der kommunalen Verkehrsinfrastruktur die Neugestaltung verkehrspolitischer Prioritäten. In den Kommunen bietet sich daher nach Jahrzehnten der Stadtfucht wieder eine Chance für die urbane europäische Stadt mit ihrer Vielfalt und Dichte.

Bevölkerungsabnahme, Migrationsprozesse und Überalterung werden die Wanderungsbewegungen in die Mittel- und Großstädte sowie in verdichtete Innenstadtlagen verstärken. Die Pkw-Mobilität wird trotz des zunehmenden Führerscheinbesitzes alter Menschen kaum noch steigen, da insbesondere hochbetagte Senioren nicht mehr so viel fahren wie jüngere Jahrgänge, zudem verändern sich die Lebensstile. Zwar dürfte die Zahl der Pkws noch etwas zunehmen. Da jedoch Mobilität mit steigenden Energiepreisen immer teurer wird, wird das jahrzehntelange Wachstum des innerstädtischen Pkw-Verkehrs enden. Vielerorts belegen Verkehrszählungen bereits, dass die Pkw-Verkehrsmengen auf innerstädtischen Straßen stagnieren oder zurückgehen.

Auch vom steigenden Straßengüterverkehr werden die meisten Kern- und Innenstädte kaum noch betroffen sein, da es in Städten aufgrund einer verkehrssensitiven Bauleitplanung zu weiteren Verlagerungen des Schwerverkehrs an den Stadtrand, auf Autobahnen und ausgebaute Bundesstraßen kommt.

Innovative Verfahren der Verkehrssteuerung führen zudem zur Verbesserung des Verkehrsablaufs im vorhandenen Straßennetz. Weil die veränderte Nachfrage räumlich und zeitlich flexibler geworden ist, reichen die vorhandenen Kapazitäten durch den Abbau von Spitzen und die verbesserte Steuerung weitgehend aus.

Damit endet auch in den Kernstädten die Notwendigkeit, das Straßennetz noch deutlich zu erweitern.

Gleichzeitig steigt der Handlungsdruck im Klimaschutz: zur CO₂-Reduktion werden kurz- oder mittelfristig auch Maßnahmen im Verkehrsbereich erforderlich sein.

Städte als Lebensraum, Straßen als Aufenthaltsraum

Der demografische Wandel rückt nicht nur die veränderten Anforderungen an Wohnungen, Wohnumfeld, Infrastruktureinrichtungen und Verkehrssysteme für ältere Menschen in den Blick. Trotz der nach wie vor erkennbaren Stadtfucht werden in der Bevölkerung die Optionen des urbanen Lebens positiver und die Einschränkungen ländlicher Standorte negativer empfunden als in der Vergangenheit. Bewohner ländlicher Standorte profitieren zwar von niedrigeren Grundstückspreisen, überproportional steigende Mobilitäts- und Energiekosten werden jedoch zur zunehmenden Belastung. Angesichts niedriger Geburtenzahlen setzen immer mehr Städte auch auf eine kinder- und familienfreundliche Entwicklung. Beim Werben um die Zielgruppe der Familien stehen die Kommunen im Wettbewerb untereinander. Für junge Familien und Fachkräfte ist Familienfreundlichkeit zum Standortfaktor geworden. Die täglichen Abläufe in Familien mit Kindern werden durch die Verhältnisse auf den Straßen und im Wohnumfeld beeinflusst und sind deshalb auch bei der Stadtentwicklung und Verkehrsplanung zu berücksichtigen. Erwachsene behüten und bewahren die Kinder aus Angst vor Verkehr und Übergriffen. Stadtkinder lernen deshalb oft erst viel zu spät selbstständig zu Fuß und mit dem Fahrrad unterwegs zu sein. In vielen Familien bestimmt deshalb das „Mama-Taxi“ den Tagesablauf.

Die kommunalen Straßen haben stadtgestalterische, stadttechnische, ökologische, soziale und kulturelle Funktionen. In älteren Stadtgebieten gehören Straßen oft zu den wenigen Freiflächen, die Raum für Bäume und andere Vegetation bieten, welche zur Regulierung des Stadt- und Mikroklimas erforderlich sind. In den Städten sind Straßen

neben Plätzen und Parkanlagen wichtige öffentliche Räume. Je nach Art der Nutzung der angrenzenden Gebäude und der Frequentierung durch Passanten haben Straßen damit auch Aufenthalts- und Öffentlichkeitsfunktionen.

Anordnung und Abstände der Bebauung von Stadtstraßen prägen das Bild einer Stadt. Durch die neue Richtlinie für Stadtstraßen (RASt 06) wird eine ausgewogene Berücksichtigung aller Nutzungsansprüche an den Straßenraum unterstützt. Neben Lage, Funktion und Verkehrsbelastungen gehören dazu Flächennutzung und Siedlungsstruktur, städtebaulich-historische Qualitäten sowie die Lage in ökologisch bedeutsamen Grün- und Freiraumsystemen. Aus städtebaulichen Gründen kann es geboten sein, den Kfz-Verkehr in einer Straße zu begrenzen, beispielsweise wenn die zur Verfügung stehenden Flächen nicht ausreichen, um im Straßenraum die Ansprüche des Kfz-Verkehrs angemessen zu befriedigen oder die aus dem Kfz-Verkehr resultierenden Immissionen für die Umfeldnutzungen zu hoch sind.

In den vergangenen Jahrzehnten wurden die kommunalen Verkehrsinfrastrukturen aufgrund der Förderkulisse zwar stetig ausgebaut, Instandhaltung und Unterhaltung kamen aber häufig zu kurz. In den ostdeutschen, auch in vielen westdeutschen Kommunen, sind Fuß- und Radwege in einem schlechten Zustand. Vielerorts sind schadhafte, teilweise noch unbefestigte oder schlecht entwässerte Nebenstraßen und unansehnliche Plätze Schandflecke im Stadtbild.

Damit der innerstädtische öffentliche Raum nicht mehr im bisherigen Umfang zum Parken von Pkws benötigt wird, wird ein verstärkter Bau öffentlicher Quartiersgaragen in den von Parkdruck betroffenen Wohngebieten erforderlich sein.

Weil die Rolle der Kernstädte für die Bevölkerung des Umlands weiter steigt, gewinnt auch der ÖPNV als Rückgrat für die Stadt-Umland-Verflechtungen an Bedeutung. Attraktive Angebote erfordern ein finanzielles Engagement der öffentlichen Hand! Überörtliche Pendler- und Besucherströme in die Kernstädte sind nur dann ohne Auto zu leisten, wenn der ÖPNV auch die Rand- und Wohnbereiche sowie die Orte im Umland gut erschließt.

Handlungsspielräume der Verkehrsentwicklung

Befreit vom Damoklesschwert des Verkehrskollapses und dem Druck, Neu- und Aus-

baumaßnahmen durchzusetzen, erhält auch die Verkehrspolitik der Kommunen den notwendigen finanziellen und personellen Spielraum, um Straßen und Städte attraktiver zu gestalten und neue Strategien zur Vermeidung und Verlagerung von Kfz-Verkehr zu entwickeln und umzusetzen.

Sind Kommunen und Bürger auch bereit dazu? Die hohe Nachfrage nach den vom Difu im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans angebotenen Schulungsveranstaltungen der Fahrradakademie zur Qualitätssicherung der Radverkehrsinfrastruktur belegen das große Interesse der Kommunen, sich bislang sekundären Themen anzunehmen. In Deutschland überraschte, wie breit die politische Zustimmung zur Einführung der City-Maut in Stockholm war und die Entschlossenheit, mit der London mit einer ehrgeizigen umweltpolitischen Begründung Mautgebühren und weitreichende Lkw-Fahrbeschränkungen auf- und ausgebaut, den ÖPNV aufwertet und begonnen hat, auch den Radverkehr durch ein ambitioniertes Investitionsprogramm mit 500 Millionen Pfund zu fördern.

Time to act

Es gilt, die Siedlungs- und Standortpolitik konsequent auf die Kernstadt und die Netze des öffentlichen Verkehrs auszurichten, fußläufige Angebote zur Nahversorgung einzuplanen und für Bahnhöfe und weiterführende Schulen den zum Radfahren geeigneten Radius von zwei bis drei Kilometern zu berücksichtigen.

Prioritäten der Verkehrsplanung sollten auf die Sanierung und stadtverträgliche Umgestaltung von Gehwegen, Plätzen und Straßen zur Steigerung der Attraktivität im Wohnumfeld gesetzt werden, auf verbesserte Straßenverhältnisse für Kinder und Senioren als Fußgänger, die Aufwertung des Radverkehrs, die Errichtung von Quartiersgaragen und die notwendige verstärkte Förderung des ÖPNV.

Die Kommunen dürfen jetzt die Chancen der Re-Urbanisierung nicht verstreichen lassen – auch durch neue Prioritätensetzungen in der Verkehrspolitik. Länder und Bund sind aufgerufen, die Förderkulisse für Erneuerungsmaßnahmen und Verkehrsmanagement zu erweitern. Der Rückzug des Bundes aus der unmittelbaren Förderung kommunaler Projekte (das „Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden“, GVFG, läuft bis 2019 aus) erfordert eine Neuorientierung der Förderkulisse für die im Bereich der Verkehrsinfrastruktur weitgehend von Zuwendungen abhängigen Kommunen.

Tipps zum Weiterlesen

- Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen, RASt 06 – Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Köln 2006.
- Michael Reidenbach, Tilman Bracher u.a., Der kommunale Investitionsbedarf 2006–2020, Hg. Difu, Berlin 2008 (in Vorbereitung).
- Max Bohnet, Jens-Martin Gutsche, Axel Menze: Verkehrliche Wirkung unterschiedlicher Siedlungsmuster. Modellhafte Abschätzungen am Beispiel der Region Hannover, ECTL Working Paper 31, Hg. TU Hamburg-Harburg, 2006.
- Sven Oeltze, Tilman Bracher u.a., Mobilität 2050. Szenarien der Mobilitätsentwicklung unter Berücksichtigung von Siedlungsstrukturen bis 2050, Hg. Difu, Berlin 2007.

Dipl.-Volksw. Tilman Bracher
Telefon: 030/39001-260
E-Mail: bracher@difu.de