

# Die Zukunft der Verkehrsplanung



**Univ.-Prof. Dr.-Ing.  
Bernhard Friedrich**

Leiter des Instituts für  
Verkehr und Stadtbauwesen an der  
Technischen Universität Braunschweig  
Leiter des FGSV-Arbeitsausschusses  
„Verkehrsbeeinflussung innerorts“ (AA 3.3)  
Mitglied des Wissenschaftlichen Beirats  
dieser Zeitschrift

Liebe Leserinnen und Leser,

in politischen Statements geht es häufig um die Zukunft der Mobilität. In der jüngeren Vergangenheit wurde diese Frage meist mit der Einführung neuer Technologien für die Fahrzeuge und deren Antriebe verknüpft. Bei all der medialen Aufmerksamkeit, die neue Mobilitätskonzepte und der Hype um die Elektrotraktion für Straßenfahrzeuge derzeit erfahren, könnte uns Verkehrsplaner das Gefühl beschleichen, dass unser Beitrag in Zukunft nicht mehr benötigt wird. Denn die Botschaft der sich selbst beflügelnden Programm-Initiativen lautet im Unterton, dass mit dem Umstieg auf neue Fahrzeugtechnologien unsere heutigen, mit dem motorisierten Straßenverkehr verbundenen Probleme gelöst wären.

Die Zeit wird zeigen, dass neben den vielen technischen Herausforderungen, die Elektrofahrzeuge mit sich bringen, die bekannten, aber wesentlichen Aufgaben für den Städtebau, die Verkehrsplanung und die Verkehrstechnik Bestand haben werden.

Im Bereich des Städtebaus werden neben den nun aufkommenden Fragen zur Infrastruktur für das Laden der Elektroautos die bestehenden Fragestellungen der Nutzungsaufteilung des öffentlichen Raums relevant bleiben. So bemühen sich Forschung und Entwicklung momentan zwar intensiv um die Antriebstechnik, von umfassenden neuen Fahrzeugkonzepten ist aber nur wenig zu hören. Die neuen E-Autos werden damit bei ähnlicher Masse denselben Platzbedarf haben wie unsere herkömmlichen Kraftfahrzeuge. Die Flächeninanspruchnahme des fließenden und des ruhenden Verkehrs und die Trennwirkung stark befahrener Straßen werden deshalb unverändert bleiben.

Neue Fahrzeugantriebe werden sicherlich auch keinen Einfluss auf die Verkehrsnachfrage im MIV haben. Es könnte im Gegenteil so sein, dass mehr „ökologisch korrekte“ Fahrzeuge in die Städte drängen werden. Die Verkehrsentwicklungsplanung mit einer Ordnung, wie viel Verkehr auf welchen Straßen verträglich bewältigt werden kann, wird deshalb weiterhin erforderlich sein. Bei den vielen Disparitäten, die im städtischen Raum noch bestehen, verbleibt darüber hinaus ein großer Handlungsbedarf für qualitative Verbesserungen.

Mit verbrauchsarmen Verbrennungsmotoren und entsprechender Abgasnachbehandlung sowie der Einführung der Elektrotraktion wird es gelingen, die Schadstoff- und Klimagasemissionen auf ein verträgliches Maß zu begrenzen. In der Übergangszeit werden verkehrstechnische Maßnahmen den wesentlichen Beitrag leisten, lokale Probleme (Hot Spots) zu lösen.

Im Gegensatz zu den Schadstoffemissionen wird der Verkehrslärm durch die Neuerungen der Fahrzeugtechnik nicht ausreichend gemindert werden. Sicherlich werden die Lärmemissionen des Antriebs reduziert, doch bereits ab Tempo 40 wird das Reifen-Fahrbahn-Geräusch dominant. In diesem Zusammenhang müssen verkehrsplanerische Maßnahmen den wesentlichen Beitrag leisten. In der Unverbindlichkeit einiger mir bekannter Lärmaktionspläne, die die größeren Kommunen nun aufstellen mussten, wird dieser mögliche Beitrag leider noch nicht sichtbar. Hier würden ernsthafte Planungsanstrengungen eine nachhaltigere Wirkung entwickeln als die Beliebtheit der Umweltzonen.

Für die Verkehrssicherheit hat die Fahrzeugtechnik bereits in der Vergangenheit wichtige Beiträge geleistet. Es besteht die Hoffnung, dass mit immer „intelligenteren“ Fahrzeugen diese Bilanz weiterhin verbessert werden kann. Daneben wird jedoch im Miteinander zwischen schwachen Verkehrsteilnehmern und dem motorisierten Verkehr vor allem die sichere Gestaltung der Infrastruktur eine Kernaufgabe der Verkehrsplanung und Verkehrstechnik bleiben.

So hoch die Wellen um die Einführung emissionsarmer und intelligenter Fahrzeuge nun auch schlagen mögen, ein Abgesang auf die Planung der Verkehrsinfrastruktur als Daueraufgabe für eine ökonomisch funktionierende und sozial und ökologisch verträgliche Gestaltung unserer Lebensräume wird dies nicht sein. Etwas mehr Ernsthaftigkeit und weniger Verzagtheit bei der Lösung bestehender verkehrsplanerischer Probleme wären andererseits schon notwendig. Denn auch wenn dadurch keine Produkte für die Weltwirtschaft entstehen, für den lebenswerten Standort Deutschland ist dies eine wesentliche Voraussetzung.

Ihr  
Bernhard Friedrich