

Verkehrswende

Liebe Leserinnen und Leser,

lange haben es Fachleute vorhergesagt, kontinuierlich wurden Lippenbekenntnisse abgegeben. Ernsthaft politisch reagiert wurde bislang kaum. Jetzt tritt jedoch das Unvermeidliche ein und Mängel der Verkehrsentwicklung können nicht einfach weiter schöngeredet werden. In Ermangelung konkreter Steuerungsinstrumente für eine verträgliche Verkehrsentwicklung dienen die Grenzwerte der Immissionsbelastung nun als einzig verbindliche Größe und als Ersatz für sinnfälligere Kriterien. Über die Einseitigkeit und Kompromisslosigkeit dieser inzwischen juristischen Auseinandersetzung mag sich manch einer ärgern, zu wundern braucht man sich darüber nicht.

Es funktioniert einfach nicht, wenn der Lobby der Freude-am-Fahren- und Vorsprung-durch-Technik-Fraktion immer nachgegeben und der Stadtraum einseitig für Automobile vorgehalten wird. Natürlich ist es attraktiver, einen der im Jahr 2008 geschaffenen 1.200 Parkplätze einer Einkaufsmall im Stadtzentrum für 50 Cent die Stunde in Anspruch zu nehmen, als mit dem ÖPNV (Einzelfahrt 2,80 €) in die Innenstadt zu kommen (Hannover). Das bzw. die eigenen Autos stehen ja sowieso vor der Tür und den Platz hierfür gibt es in Ermangelung eines effektiven Parkraummanagements umsonst.

Auch wenn die Gestaltungsmöglichkeiten, die der Regulierungsrahmen den Kommunen bietet, dringend nachgebessert werden müssen, zeigt das Positionspapier des Deutschen Städtetages zur Verkehrswende (Nachhaltige städtische Mobilität für alle – Agenda für eine Verkehrswende aus kommunaler Sicht, Juni 2018), dass es eine Vielzahl verkehrsplanerischer Steuerungsinstrumente für eine nachhaltige Entwicklung unserer Städte gibt. Nur handeln die Städte nicht konsequent danach, und Herrn Dedy, dem Hauptgeschäftsführer des Städtetages, ist in seiner Aussage zu widersprechen, dass jetzt nur die Automobilindustrie und technische Verbesserungen an den Autos gefordert seien, da die Städte selbst alles täten, um Fahrverbote zu vermeiden.

Dem ist nicht so, und in den meisten Städten gibt es hier Versäumnisse. So wurden vor 10 Jahren Umweltzonen eingeführt, für die von vornherein klar war, dass sie das NO₂-Problem nicht lösen würden (siehe dazu das Editorial der Novemberausgabe 2008 dieser Zeitschrift). Für die Hotspots der Immissionsbelastung wurden die intelligente Verkehrssteuerung an Lichtsignalanlagen oder sonstige wunderbare Verfahren propagiert. Mit guter Verkehrstechnik lassen sich vorhandene Kapazitäten besser nutzen, Überlastungen lassen sich damit jedoch sicherlich nicht lösen. Ärgerlich ist, dass wir auf Dauer unsere Reputation als Fachleute verspielen, wenn immer wieder neue intelligente Steuerungsverfahren als Ersatz für verkehrsplanerische und infrastrukturelle Defizite angeboten werden.



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

Leiter des Instituts für
Verkehr und Stadtbauwesen an der
Technischen Universität Braunschweig
Mitglied des Wissenschaftlichen Beirats
dieser Zeitschrift

Und welchen Beitrag zur Reduzierung des Autoverkehrs und zur Verkehrswende können neue Verkehrsdienstleistungen erbringen? Viele gehen davon aus, dass ein individualisiertes Mobilitätsangebot den Autobesitz und die Fahrtenhäufigkeit mit dem Pkw reduzieren wird. Was zunächst plausibel klingt, erweist sich in der Realität als Irrtum. Lediglich 9 % der Uber-Nutzer haben in den USA ihr eigenes Fahrzeug wegen besonders intensiver Nutzung des Fahrdienstes abgegeben. Uber-Fahrzeuge haben jedoch nur in 64 % (Los Angeles) bzw. 55 % (Seattle) ihrer zurückgelegten Fahrstrecke einen Passagier an Bord. Rund 40 % der Verkehrsleistung der neuen Mobilitätsdienstleister sind also Leerfahrten und damit zusätzlicher Kfz-Verkehr. Die Fahrten, die dabei auf Kosten des ÖPNV gehen, sind noch gar nicht berücksichtigt.

Welche Handlungsoptionen bleiben, wenn man die Vision der Verkehrswende ernst nimmt? Das Positionspapier des Deutschen Städtetages zeigt hierzu machbare und wirksame Ansätze auf: mehr ÖPNV mit einer Ausweitung und qualitativen Verbesserung des Angebotes und vor allem Neuzuweisung von Flächen zugunsten des Umweltverbundes. Dies geht einher mit Beschränkungen und einer kreativen Nutzung des vorhandenen Regulierungsrahmens. Natürlich müssten auch die StVO und die zugehörige Verwaltungsvorschrift grundlegend überarbeitet werden. Partielle Lockerungen der Bedingungen für die Anordnung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen in § 45 StVO sind ggf. gut gemeint. Eigentlich war jedoch absehbar, dass mit dieser „Öffnung“ ein Flickenteppich an lokalen Sonderregelungen entsteht, der zu einem neuen Schilderwald führt und im Sinne der Gefahrenwarnung und Akzeptanz von Geschwindigkeitsbegrenzungen vollkommen kontraproduktiv ist. Wenn es die Politik auf Bundes- und Länderebene tatsächlich ernst mit der Verkehrswende meint, müsste sie in dieser Beziehung Aktivität und nicht nur Aktionismus entfalten und den Regulierungsrahmen den Anforderungen einer neuen umweltgerechten Mobilität grundsätzlich anpassen.

Bleibt zu hoffen, dass die klaren Vorgaben durch die europäischen Richtlinien sowie die fortlaufenden Messungen von Schadstoffimmissionen trotz allen Aktionismus' zu einer aufrichtigeren Verkehrspolitik führen und damit einen Beitrag zu einer wirklichen Verkehrswende leisten.

Ihr
Bernhard Friedrich