

Schwerpunkt

Stadtentwicklung und Verkehr

Editorial

Mobilität zur Problemlösung oder Problemerzeugung
 Prof. Dr. Hermann Knoflacher, Technische Universität Wien



Stadtentwicklung

Stadtentwicklung und Verkehr –
 zwischen Frustration, Innovation und Hoffnung 3
 Prof. Dr. Heiner Monheim, Universität Trier

Auto-Mobilität und Nachhaltigkeit –
 Trends, Szenarien, Perspektiven 10
 Dr. Jörg Adolf, Deutsche Shell, Hamburg

Wer hat Angst vor der schrumpfenden Stadt?
 Ausgewählte Befunde und Strategieempfehlungen
 zum Umgang von Kommunen mit Verkehr und
 demografischer Schrumpfung 15
 Frank Fiedler, Dirk Ohm, IVAS Ingenieurbüro, Dresden

Integrierte Verkehrsentwicklungsplanung:
 zwischen Politik, Wirtschaft und Bürger gefangen? 19
 Andreas Schmitz, PGN – Planungsgruppe Nord, Kassel

Morgen kommt der Bus!
 Mobilitätsangebote für den ländlichen Raum? 23
 Dr. Frank Schröter, Technische Universität Braunschweig

Autofrei Wohnen – Städtebau ohne Autos als
 Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilitätskultur 27
 Markus Heller, autofrei leben! e.V., Berlin

Umsteuern in die postfossile Mobilität. Die Chancen
 nutzen für Mobilitätsvielfalt in Stadt und Region! 31
 Gerd Würdemann, BBR – Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Bonn

Umweltzone oder Bürokratiezone – das Ende vom Lied?
 Ein Beitrag zur Diskussion aus Sicht des Deutschen
 Industrie- und Handelskammertags 36
 Dr. Hermann Hüwels, Deutscher Industrie- und Handelskammertag,
 Brüssel/Berlin

Umweltzonen – Eine Chance für wieder
 lebenswertere Städte. Ein Beitrag zur Diskussion
 aus Sicht des Deutschen Umwelthilfe e.V. 37
 Jürgen Resch, Deutsche Umwelthilfe e.V., Radolfzell

Der Lärm ist kartiert – und nun?
 Von der Lärmkarte zum Lärmaktionsplan 39
 Christian Popp, LÄRMKONTOR GmbH, Hamburg

Psychologie des Mobilitätsverhaltens 43
 Prof. Dr. Bernd Schlag, Dr. Jens Schade, Technische Universität Dresden

Lebensstile und Mobilität 48
 Sebastian Beck, vhw e.V., Berlin
 Wolfgang Plöger, Sinus Sociovision GmbH, Heidelberg

Wie nehme ich die Öffentlichkeit mit?
 Bürgerbeteiligung in der Verkehrsplanung 52
 Margit Bonacker, konsalt GmbH, Hamburg



Nachrichten

Fachliteratur 55



WohnungsMarktEntwicklung

Die regionale Beschäftigungsentwicklung
 der letzten beiden Jahre 56
 Bernd Hallenberg, vhw e.V., Berlin



Prof. Hermann Knoflacher

**Mobilität zur
 Problemlösung
 oder Problemer-
 zeugung**

Im 19. und 20. Jahrhundert hat sich der Begriff Mobilität immer stärker auf die physische Bewegung von Gütern und schließlich von Personen mit Hilfe technischer Verkehrsmittel reduziert und dabei im

wahrsten Sinn des Wortes auch den Boden unter den Füßen verloren. Bewegte große Objekte haben schon immer die Aufmerksamkeit auf sich gezogen, versprochen sie doch eine Befreiung von der Mühsal körperlicher Ortsveränderungen. Die Nutzung fossiler Energie in verschiedener Form und Übertragung auf Räder oder die Schubkraft von Triebwerken löste wie vermutlich kaum eine andere Entwicklung das Versprechen nach technischen Wundern zunächst ein. Auf der Grundlage dieser mythischen Wahrnehmung äußerer aber auch innerer Vorgänge im Menschen entstanden nahezu unbegrenzte Erwartungen. Güter konnten rascher verteilt und bezogen werden, die Freiheit des Einzelnen überstieg mit dem Auto bald jene der Kommune, deren administrative Reichweite an den Verwaltungsgrenzen endet. Wer sich schnell bewegte, hatte zunächst enorme Vorteile. Geschwindigkeit war noch nie so mühelos und billig wie im 20. Jahrhundert.

Wer sich schnell bewegt, kann nicht gleichzeitig scharf denken. Was für den Einzelnen zutrifft, ist leider auch für die Gesellschaft und die Wissenschaft gültig. Technische Mobilität wurde als eine Art Naturgesetz angenommen, ohne über deren Ursachen nachzudenken. Nun ist aber die Ursache jeder physischen Mobilität der Mangel am Ausgangspunkt, den man am Ziel zu befriedigen trachtet. Jede Bewegung ist daher mit einem Zweck verbunden. Die Analyse zeigt auch, dass sich durch die Motorisierung und technische Mobilität die Zwecke nicht verändert haben. Sie bestehen nach wie vor aus Arbeit, Einkauf, Sozialkontakten, Freizeitaktivitäten, dienstlichen Erledigungen, Ausbildung – so wie bei unseren, nach herkömmlicher Auffassung, „immobilen Vorfahren“. Die Zahl der Wege ist praktisch gleich geblieben, abgesehen von einem leichten Anstieg, der nur indirekt auf die technische Mobilität zurückzuführen ist. Im realen System können wir daher von einer Konstanz der Wegezahl ausgehen – es gibt kein Mobilitätswachstum. Wenn eine Form der Mobilität wächst, nehmen andere Formen ab. Dass der Anteil des Autoverkehrs exponentiell zunimmt, ist nur eine Folge der einseitigen Strukturveränderungen zu dessen Gunsten. Fahrbahnen haben die ehemaligen öffentlichen Räume zerstört und alle anderen Formen der Mobilität unattraktiv gemacht. Der Zunahme des Autoverkehrs steht daher eine Abnahme siedlungsverträglicher nachhaltiger Mobilitätsformen gegenüber. Diese sind zwar indi-

viduell weniger lustvoll wie derzeit noch das Autofahren, haben aber den Vorteil, dass sie sozial, ökonomisch und ökologisch verträglicher sind.

Da Mobilität energiegesteuert wird, unterliegt sie auch diesen Gesetzen. Ein Ergebnis davon ist, dass im Verkehrssystem keine Zeiteinsparung durch Geschwindigkeitserhöhung entsteht. Steigt die Geschwindigkeit, ändern sich die Reiseweiten und damit auch die menschengemachten Strukturen. Dies ist insbesondere sichtbar an der unkontrollierten Zersiedlung im Wohnen und in der Wirtschaft durch ebenso unkontrollierte Zentralisierung bei gleichzeitiger Vernichtung lokaler Strukturen. Der Preis dafür: eine riesige Erhöhung des Mobilitätsaufwandes an Kilometern und Erdöl sowie Probleme, die das Format der derzeitigen Politik übersteigen.

Traditionelle Experten im Verkehrswesen beherrschen nicht die Mobilität, sondern werden von der Automobilität beherrscht – wie ebenso die Politiker. Das Ergebnis sind nicht nur die erschreckenden Unfallzahlen im Autoverkehr – wenn man neben den Unfalltoten noch die indirekt Getöteten durch Abgase und Lärm hinzuzählt – sondern auch die sichtbar werdenden Folgen im Sozialsystem sowie der Beitrag des Autoverkehrs zu den Problemen des Klimawandels. Mit Zeitverzögerung wird die Rückseite der Mobilitätsentwicklung immer deutlicher sichtbar.

In Unkenntnis der Wirkungszusammenhänge wurde jahrzehntelang der Fließverkehr behandelt, obwohl die Lösung in der Organisation des Parkraumes liegt, die immer noch nach einer Vorschrift von 1939 – der Reichsgaragenordnung – in Unkenntnis der Folgen praktiziert wird. Die exponentiell steigenden Probleme in verschiedenen Bereichen sind ein Beweis dafür, dass uns die physische Mobilität entglitten ist, weil die geistige Mobilität dieser Entfesselung vorübergehend billiger fossiler Energie in allen Disziplinen des Verkehrswesens nicht gewachsen war.



O. Univ. Prof. DI Dr. Hermann Knoflacher
Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik,
Technische Universität Wien

Vorankündigung:

vhw Verbandstag 2008 zum Thema

„Engagementpolitik als Voraussetzung für Bürgergesellschaft“

am 18. und 19. September 2008 in Berlin

Veranstaltungsort:
Kalkscheune · Johannisstraße 2 · 10117 Berlin

Fachtagung Stadtentwicklung und Verkehr

am 21. und 22. April 2008 in Stuttgart – Filderstadt

Fast möchte man annehmen, dass „Stadtentwicklung und Verkehr“ schon naturgemäß so eng miteinander verzahnt sind, dass gemeinsame Strategien, Synergien und Planungen nicht explizit thematisiert werden müssten. Dennoch sieht der Alltag vielfach anders aus: Die einen kümmern sich um die Stadtentwicklung, die Anderen um das Verkehrsgeschehen – und wer sich um beides bemüht, legt sich am Ende mit allen an... ???

Mit der diesjährigen Fachtagung in Filderstadt möchte der vhw den Grundstein für den langfristigen Erfahrungsaustausch unterschiedlicher Akteure legen. Unter dem Motto **„Mensch & Verkehr“** stehen aktuelle Entwicklungen und Forschungsbefunde, verkehrspsychologische Gesichtspunkte, Lebensstile und Bürgerbeteiligung im Mittelpunkt des ersten Veranstaltungstages.

Am zweiten Tag werden **„Verkehr & Umwelt“** in den Fokus gerückt; zentrale Themen sind hier zum einen Grundlagen der Umweltprüfung und des Verkehrslärms – aber auch die aktuellen Schritte: Umweltzonen und Lärmaktionspläne. Perspektivische Einstiegs-Vorträge und Podiumsgespräche mit Gästen runden das Bild ab. Viele Autoren der vorliegenden Zeitschrift können Sie in Filderstadt zudem live erleben.

Die Fachtagung „Stadtentwicklung und Verkehr“ soll künftig einmal jährlich aktuelle Brennpunkte beleuchten, ein Forum für den Praxis-Austausch bieten und alle Akteure in die Debatte einbeziehen.

Veranstaltungsort:

Filharmonie - Kultur- und Kongresszentrum Filderstadt
Tübinger Straße 40
70794 Filderstadt-Bernhausen

Teilnahmegebühren:

Teilnahme nur am ersten Tag (21. April):
245,00 € (Mitglieder des vhw) / 295,00 € (übrige Gäste)
Teilnahme nur am zweiten Tag (22. April):
245,00 € (Mitglieder des vhw) / 295,00 € (übrige Gäste)
Teilnahme an beiden Tagen (21. und 22. April):
395,00 € (Mitglieder des vhw) / 495,00 € (übrige Gäste)

Weitere Informationen und Anmeldung unter:
030/390 473 -25 oder www.vhw.de