



Paul Bickelbacher

# Kompakte Dichte, urbane Mischung und lebendige öffentliche Räume

**Basis für Nahmobilität und attraktiven öffentlichen Verkehr**



Die Mobilität bestimmte schon immer die Entwicklung unserer Städte – die dann gebaute Realität hatte dann wiederum starken Einfluss auf den Verkehr. Ein Übriges taten städtebauliche Leitbilder – dies zeigt sich in den kompakten und gemischten mittelalterlichen Städten, die auf das Zufußgehen zugeschnitten waren. Mit dem Bau der ersten Schienenverkehrsmittel konnte eine bandartige Entwicklung erfolgen: Das Fahrrad und schließlich die massenhafte Verbreitung des Automobils ermöglichten eine ungehemmte flächenhafte Ausdehnung von Städten bis hin zur suburbanen Zersiedelung. Die in der Charta von Athen propagierte Trennung der Funktionen Wohnen und Arbeiten verstärkte den Trend zu längeren Wegen, die zunehmend mit dem Kfz zurückgelegt wurden.

Los Angeles wurde kürzlich bei einem Vergleich als Stadt mit den meisten Staus gekürt, obwohl Jahrzehnte lang Unsummen in Stadtautobahnen investiert wurden. In diesem Beitrag wird es deswegen darum gehen, welche Trends und Rahmenbedingungen für eine zukunftsfähige Bewältigung der Mobilität zu erwarten sind und wie Städte mit einer auf Nahmobilität und ÖV-Ausbau basierten Strategie sowohl die Mobilität ihrer Bürgerinnen und Bürger sichern als auch deren Lebensqualität verbessern können.

## Trend zur Reurbanisierung

Seit mehreren Jahren erleben wir einen Trend zurück in die Stadt, eine Phase der Urbanisierung. Dies wird unterstützt durch Programme zur Verkehrsberuhigung in Innenstadtrandbereichen in den achtziger Jahren, durch autoreduzierte Innenstadtkonzepte mit Auflagen für mehr Wohnnutzung und durch den Boom des Radverkehrs. Die Charta von Leipzig gilt als neues Leitbild für die urbane Stadt. Der amerikanische Immobilienforscher Chris Leinberger stellte schon 2009 im Rahmen der Walk-21-Konferenz in New York seine Beobachtungen vor, dass in amerikanischen Fernsehserien zunehmend städtische Milieus als Kulisse dienten und damit ein Wandel vom „driveable suburban“ zum „walkable urban“ selbst im Autoland USA vollzogen wurde. Untersuchungen der Technischen Universität München belegen, dass Wohnungssuchende in München zuerst in der Innenstadt und innenstadtnahen Bereichen suchen und erst wenn diese zu teuer sind, bzw. das Preis-Leistungs-Verhältnis nicht passt, nach draußen gehen – aber immer großen Wert auf eine gute ÖV-Anbindung legen. In der Region München ist in den letzten zehn Jahren die Kernstadt etwa doppelt so stark gewachsen wie das Umland. Die Reurbanisierung unterstützt die Priorität der Innenent-

wicklung und stellt zusammen mit einer noch einzufordern- den erhöhten Kostenwahrheit beim Verkehr eine gute Basis für einen zukunftsfähigeren Verkehr dar.

## Die Liebe zum Auto nimmt ab – Car Sharing ist auf dem Vormarsch

Junge Erwachsene in Städten setzen für ihre Mobilität immer weniger auf das Auto. Dies betrifft sowohl den Führerschein und den Kfz-Besitz als auch die Nutzung. Relativ umfassend belegte dies eine Studie des von BMW finanzierten Instituts für Mobilitätsforschung (ifmo). Sie zeigt auch, dass junge Menschen ein geringeres Markenbewusstsein haben und das Auto eher als Gebrauchsgegenstand sehen. Dies stützt die These von Weert Canzler, der sagt, wir werden zukünftig vermehrt Autos nutzen, die wir nicht besitzen, und Autos besitzen, die wir nicht bzw. nur für den Sonntagsausflug nutzen (z.B. Oldtimer, Cabrio). Unbestritten ist die zunehmende Nutzung des Car-Sharings, sowohl des stationären Car-Sharings der traditionellen Anbieter als auch des Free-Floating-Car-Sharings der Automobilhersteller. Für das stationäre Car-Sharing ist es erwiesen, dass dessen Nutzer deutlich klima- und stadtverträglicher unterwegs sind. Aber auch das Free-Floating-Car-Sharing dürfte die Verringerung des privaten Kfz-Besitzes entscheidend unterstützen und wer kein eigenes Auto besitzt, fährt deutlich seltener.

## Der Wachstumsdruck erfordert eine Verkehrswende

Die deutschen Großstädte verzeichnen derzeit einen erheblichen anhaltenden Zuzug. Während z.B. München in den Jahren bis zur Jahrtausendwende eher an Bevölkerung verlor oder stagnierte, sieht sich die Stadt nun mit einem erheblichen Zuzug von ca. 25.000 Einwohnern jährlich konfrontiert. Die Prognosen bis zum Jahr 2030, die vermutlich noch nach oben



korrigiert werden müssen, sehen München dann bei 1,72 Mio. Einwohnern. Das ist nicht nur eine Herausforderung für das Wohnen, sondern auch für die Mobilität. In der letzten umfassenden Untersuchung „Mobilität in Deutschland“ (MiD) für München (MidMUC) wurden für die Verkehrsmittelnutzung folgende Anteile für die von den Münchnerinnen und Münchnern zurückgelegten Wege festgestellt:

- 28% zu Fuß,
- 14% mit dem Rad,
- 21% Öffentlicher Verkehr,
- 27% Pkw als Selbstfahrer,
- 10% Mitfahrer (MiDMUC 2008).

Wenn die Verkehrsmittelnutzung so bliebe wie, würden sich allein aufgrund der Einwohnerentwicklung die ca. 1,3 Mio. Kfz-Fahrten der Münchnerinnen und Münchner um 300.000 pro Tag im Zeitraum von 2008 bis 2030 erhöhen. Das ist zu viel angesichts des kaum mehr erweiterbaren Straßennetzes und der permanenten Grenzwertüberschreitungen bei den Stickoxiden. Wenn die Landeshauptstadt München sich vornimmt, die Zahl der Kfz-Fahrten pro Tag zumindest zu deckeln und der Anteil der Wege zu Fuß konstant bliebe, käme auf den Öffentlichen Verkehr und auf den Radverkehr eine Zunahme um beinahe 50% zu. Ein ehrgeizigeres Ziel, wie es Wien oder Zürich verfolgen und wie es in etwa das vom Stadtrat der Landeshauptstadt München übernommene Bürgerbegehren zur Luftreinhaltung „Sauba sog i“ festlegt, wenn man es bis 2030 fortschreibt, ist eine Reduktion der Wege im Motorisierten Individualverkehr auf 20%. In diesem Fall müssten – bei wiederum gleichbleibendem Fußwegeanteil – der Rad- und der Öffentliche Verkehr 80% mehr Fahrten bewältigen (s. Abb. 1, Mobilitätsszenario Lebenswertes München).

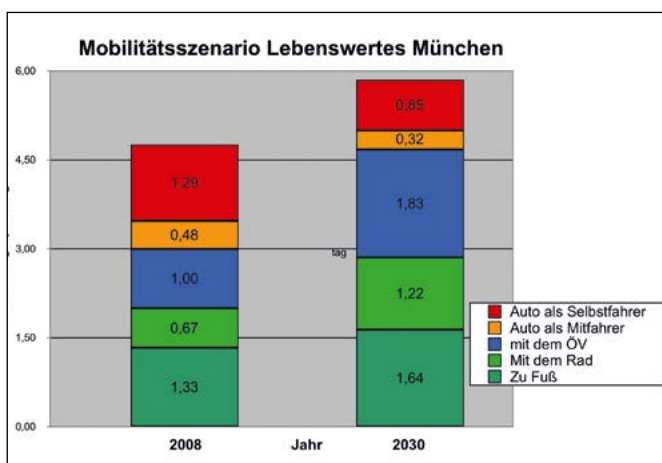


Abb. 1: Mobilitätsszenario Lebenswertes München. (Quelle: eigene Grafik und Berechnungen)

## Qualifizierte Nachverdichtung und Verkehrsflächen als Flächenpotenziale für Freiraum und Wohnen

Angesichts der sich ändernden Wohnpräferenzen und der Tatsache, dass der Flächenbedarf von Einfamilienhäusern für

die Bewältigung des Zuzugs nicht darstellbar ist und sich die meisten Bürgerinnen und Bürger die Preise u.a. angesichts explodierender Bodenpreise auch nicht leisten könnten, ist eine kompakte Bauweise geboten. In vielen Stadtbereichen können noch erhebliche Potenziale zur Nachverdichtung gehoben werden, die mit einer Verbesserung der stadträumlichen Qualität und der infrastrukturellen Versorgung verknüpft werden sollten, um die Akzeptanz der ansässigen Bevölkerung zu erhöhen. Möglich ist eine solche qualifizierte Nachverdichtung allerdings meist nur, wenn größere Bestände in einer Hand sind, bevorzugt in der Hand kommunaler Wohnbaugesellschaften. Häufigster Kritikpunkt der Nachbarn sind weniger die zusätzlichen Wohnungen als vielmehr der dadurch befürchtete Kfz-Verkehr. Hinzu kommt, dass der Bau von Tiefgaragen häufig größere Einschnitte in den Baumbestand erfordert als der Bau der Wohnungen. Ein dankbares Flächenpotenzial für Wohnungsbau und Freiflächen sind auch bestehende Verkehrsflächen wie Garagenhöfe, Parkplätze und überdimensionierte Fahrbahnen. Auch dies spricht für eine Verkehrswende und Anpassungen der Stellplatzpflicht, verknüpft mit entsprechenden wohnstandortbezogenen Mobilitätskonzepten mit der gemeinsamen Nutzung von Car-Sharing-Autos, übertragbaren ÖV-Tickets, Lastenrädern und Pedelecs.

## Nahmobilität als Schlüssel zum Erfolg

Die Förderung der Nahmobilität ist in einer wachsenden Stadt dringend geboten. Nahmobilität bezeichnet kurze Wege, die meist zu Fuß und mit dem Rad, aber auch mit Inline-Skates, dem Roller oder im Rollstuhl zurückgelegt werden können. Nahmobilität ist einfach, flächeneffizient, bewegungsfördernd (und damit gesund), bezahlbar sowie klima- und umweltfreundlich. Sie kann schon früh als Kind und noch im hohen Alter eigenständig ausgeübt werden. Sie ist eine Voraussetzung für lebendige Orte und stärkt die lokale Wirtschaft. Verwandte Begriffe sind Basismobilität, aktive Mobilität, Langsamverkehr, nichtmotorisierter Verkehr, die auch die Mobilität zu Fuß und mit dem Rad im Fokus haben, aber andere Schwerpunkte setzen. Mehr Wege zu Fuß und mit dem Rad im Wohnumfeld vermeiden Kfz-Verkehr und sind damit ein wichtiger Baustein in einem integrierten und zukunftsfähigen Verkehrssystem.

Nahmobilität ist nicht umsonst zu haben – zu oft wird sie leider nur in Sonntagsreden bemüht. Hinsichtlich der derzeit bereits realisierten Nahmobilität unterscheiden sich die Stadtquartiere bzw. Stadtbezirke erheblich. In München sind die Maxvorstädter Spitzenreiter, die 2008 63% ihrer täglichen Wege zu Fuß oder mit dem Rad zurücklegten, gefolgt von den Bewohnern der Bezirke Altstadt-Lehel (56%), Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt und Haidhausen (beide 53%). Schlusslicht waren die am Stadtrand gelegenen Bezirke Moosach, Trudering-Riem und Feldmoching-Hasenbergl mit jeweils 32% der Wege, die zu Fuß und mit dem Rad zurückgelegt wurden (MiDMUC 2008, s. Abb. 2 Verkehrsmittelwahl in den Münchner Stadtbezirken).

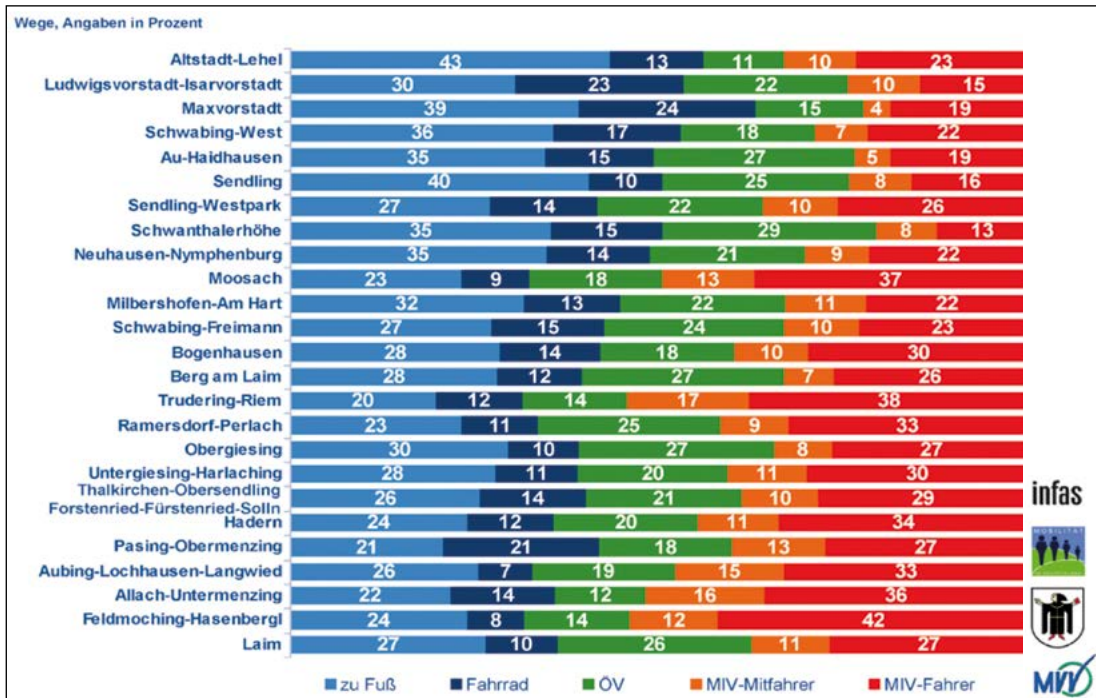


Abb. 2: Verkehrsmittelwahl in den Münchner Stadtbezirken (Quelle: MiDMUC 2010, S. 22)

## Die Stadt der kurzen Wege

Eine gelungene Förderung der Nahmobilität fußt auf drei Säulen, nämlich auf der Stadt der kurzen Wege, auf attraktiven öffentlichen Räumen und auf einer komfortablen Wegeinfrastruktur. Kompakte, also dichte, Stadtquartiere mit einer urbanen Mischung sorgen für eine Erreichbarkeit vieler Ziele auf kurzem Wege. Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Erledigungen, sich erholen und Freunde treffen sind auf kurzem Wege möglich. In einer differenzierten und spezialisierten Gesellschaft werden zwar nur wenige im Quartier wohnen und arbeiten können. Wege zur Arbeit und Ausbildung machen aber auch nur ca. 20% unserer täglichen Wege aus, während die Verkehrszwecke Freizeit, Einkauf und private Erledigungen ca. 70% umfassen (MIDMUC 2008). Die Förderung der Nahmobilität erfordert als Basis also eine entsprechende Stadtentwicklungs- und Stadtplanung, insbesondere für das Zufußgehen. Während sich kompakte Dichte bei Investoren wegen höherer Gewinne zunehmender Beliebtheit erfreut, bedarf es bei der funktionalen Mischung wegen baurechtlicher Komplexität, Störeinwirkung auf das Wohnen und aus Vermarktungsgründen (Verkauf von Wohnungen, Vermietung an Gewerbe) häufig noch erheblicher Anstrengungen und entsprechender Festlegungen der Nichtwohnnutzungen und höherer Stockwerkshöhen im Erdgeschoss im Bebauungsplan. Im französischen Viertel in Tübingen wurde dies so konsequent wie selten umgesetzt. Das Verständnis hierfür ist auf einem guten Wege, aber viele Jahrzehnte entwickelten sich die Quartiere eher zu monofunktionalen – und häufig monotonen – Quartieren, wie einführend erwähnt und z.B. von Feldtkeller kritisiert. Die qualifizierte Nachverdichtung ist hier eine Chance zur Stadtreparatur und zur Förderung der Nahmobilität.

## Attraktiver Öffentlicher Raum

Zufußgehen und Radfahren machen eine Stadt lebendig. Gerade das Zufußgehen reagiert aber sehr sensibel auf das Umfeld. Abwechslungsreiche Fassaden, belebte Erdgeschosszonen, die in den Straßenraum hinein wirken, eine Begrünung durch Straßenbäume sowie eine spannende Abfolge von Straßen und Plätzen machen den öffentlichen Raum attraktiv. Ein solches Umfeld führt dazu,

dass die Distanzen von Wegen zu Fuß eher unterschätzt werden, während sie in monotonen Straßenräumen eher überschätzt werden. Städtebau, Architektur und Straßenraum/Platzgestaltung sind der zweite Baustein für eine erfolgreiche Förderung der Nahmobilität. Die bereits erwähnte erforderliche Nutzungsmischung sorgt nicht nur für kurze Wege, sondern wirkt in Form von Nicht-Wohnnutzungen belebend auf den Straßenraum. Es genügt allerdings auch nicht, attraktive öffentliche Räume zu bauen. Sie müssen auch gepflegt, gereinigt und ggf. gemanagt werden, z.B. durch das Unterbinden von Falschparkern etc.

## Sichere und komfortable Wegeinfrastruktur

Nahmobilität braucht gute Beläge und Platz. Ein ausreichend breiter Gehsteig setzt sich zusammen aus der Vorzone zum Gebäude, der eigentlichen Gehbahn und dem Übergangsbereich zur Fahrbahn. In der Vorzone stehen die Stühle der Cafés und Warenauslagen und hier ist Platz zum Stehenbleiben, um Schaufenster zu betrachten. Gehbahn: In bedeutenden Geschäftsstraßen sollten sich zwei jeweils nebeneinander gehende Personen begegnen können, das ist bei 4 m Breite komfortabel möglich. Richtung Fahrbahn gibt es einen Bereich, in dem die Verkehrsschilder stehen oder evtl. Fahrräder abgestellt werden können. Die Mindestbreite von Gehsteigen sollte entsprechend den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen 2,5 m betragen (komfortable Begegnung von zwei Personen). Am komfortabelsten sind Fußgängerzonen und verkehrsberuhigte Bereiche, in denen der gesamte Straßenraum für das Zufußgehen zur Verfügung steht.



Der Radverkehr gehört in der Regel auf die Fahrbahn. Bei Geschwindigkeiten über 30 km/h und höherer Verkehrsbelastung sind dort eigene Bereiche in Form von Schutz- oder Radstreifen sinnvoll, bei starkem Schwerverkehr und wenigen Querstraßen eher ein baulicher Radweg. Angesichts der heutigen Anforderungen durch die Zunahme des Radverkehrs, die Zunahme der Geschwindigkeiten und der damit zunehmenden Geschwindigkeitsdifferenzen ist es wichtig, dass sowohl auf einem Radstreifen als auch auf einem Radweg komfortables Überholen möglich ist.

Neben breiten Wegen ist ein sicheres Queren von Fahrbahnen wichtig, das allseits gute Sichtbeziehungen erfordert. Hierbei helfen beim Fußverkehr vorgezogene Gehsteige (sogenannte Gehwegnasen), Zebrastreifen, Mittelinseln und an viel befahrenen Straßen Ampeln, bei den die Grünzeiten gut bemessen sind. Flächenhaftes Queren kann durch eine durchgezogene Mittelinsel erleichtert werden. Eine „Begegnungszone“ nach Schweizer Vorbild mit Vortritt für Fußgängerinnen und Fußgänger, wie sie auch Frankreich, Belgien und Österreich eingeführt haben, gönnt uns das Bundesverkehrsministerium in Deutschland leider noch nicht. Für den Radverkehr sind Kreuzungen und Einmündungen die neuralgischen Punkte, an denen sich die Unfälle häufen. Markierte Furten, aufgeweitete Fahrradstreifen und ggf. gesonderte Warteflächen für das Linksabbiegen sowie eine gesonderte Signalisierung bei Ampeln sind hilfreich.

## Attraktiver Öffentlicher Verkehr

Für längere Distanzen und mobilitätseingeschränkte Bürgerinnen und Bürger benötigen wir einen attraktiven ÖV mit städtebaulich integrierten und barrierefrei erreichbaren Haltestellen, dichten Takten, modernen Fahrzeugen und attraktiven Tarifen. Ein gutes Vorbild sind die französischen Städte, die ihr Stadtbahn-/Straßenbahnsystem ausgebaut und modernisiert bzw. wieder eingeführt haben. Mit dem Bau des Verkehrssystems haben sie systematisch Stadtentwicklungsplanung betrieben und gleichzeitig den Straßenraum attraktiv gestaltet. Der Bau von Stadt-/Straßenbahnen kostet pro Kilometer ca. 10–15 Mio. Euro im Gegensatz zu ca. 100–150 Mio. Euro pro Kilometer U-Bahn. Die oben geforderte kompakte Dichte, die auch im Rahmen von Nachverdichtung qualifiziert werden kann, ist mit ihrem Fahrgastpotenzial eine wesentliche Basis für dichte Takte. Die Nutzungsmischung begünstigt nicht nur kurze Wege, sondern auch eine gleichmäßigere Auslastung des Öffentlichen Verkehrs in beiden Richtungen. Parkraumbewirtschaftung und ggf. zukünftig eine City-Maut oder besser ein verursachergerechtes kilometerabhängiges Road-Pricing unterstützen die Nutzung des Öffentlichen Verkehrs und könnten dessen Finanzierung unterstützen. Flat-Rate-Tarife mit preisgünstigen Jahresabos wie z.B. das 365-EUR-Ticket in Wien und Vorarlberg erleichtern und vereinfachen die Nutzung des ÖV. Die ideale Verknüpfung zwischen suburbanen Stadt- und Vorortbereichen und kompakt-urbanen Innen-

stadtvierteln ist die Kombination Fahrrad und Öffentlicher Verkehr (Bike+Ride). In suburbanen Bereichen sind dichte Takte im Öffentlichen Verkehr nämlich weder ökologisch noch wirtschaftlich sinnvoll. Hier sollte das Rad den Einzugsbereich der Schnellbahnstationen vom 600 m-Radius für Fußgänger auf einen 3.000 m-Radius für Fahrräder erweitern. Voraussetzung sind die entsprechende Wege-Infrastruktur und Abstellmöglichkeiten am Bahnhof. Ein attraktiver Öffentlicher Verkehr ist eine wesentliche Basis für autolose Lebensstile, die der gesamten Stadtentwicklung zugute kommen, weil sie Platz sparen und damit die urbane Dichte fördern und durch mehr Fuß- und Radverkehr und mehr Aktivitäten vor Ort lebendige Quartiere fördern.

## Empfehlungen für die Wohnungswirtschaft

Wohnanlagen sollten als Teil des Quartiers betrachtet werden und direkte kurze Wege und Durchgänge ermöglichen. Eine kompakte Dichte und sorgfältige Nutzungsmischung mit Bereitstellung der Nahversorgung vermeidet Kfz-Verkehr und sorgt für attraktive Wege zu Fuß. Wohnstandortbezogenes Mobilitätsmanagement verringert den Bedarf an Kfz-Stellplätzen. Dies spart Kosten und lässt Raum für andere Nutzungen. Die Zahl der Fahrradstellplätze soll dagegen großzügig bemessen und gut erreichbar sein, um die Nahmobilität zu fördern.

Paul Bickelbacher

Stadt- und Verkehrsplaner SRL, seit 2008 Stadtrat der Landeshauptstadt München

## Quellen:

Bickelbacher, Paul (2014): Nahmobilität als Schlüssel zum Erfolg – Das Beispiel München; in: Mager, Thomas J.: Mobilität für die Stadt der Zukunft – Kommt nach der Energie- nun die Verkehrswende, S. 33-51, ksv-Verlag.

Feldtkeller, Andreas/Holzapfel, Helmut (1999): Beiträge zu einem neuen Städtebau. Kassel, Universität Gesamthochschule Kassel (auch publiziert als Serie in der Frankfurter Rundschau).

FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) (2014): Hinweise zur Nahmobilität – Strategien zur Stärkung des nichtmotorisierten Verkehrs auf Quartiers- und Ortsebene.

Institut für Mobilitätsforschung (ifmo) (2011): Mobilität junger Menschen im Wandel – multimodaler und weiblicher, München.

Krug, Henning (2006): Räumliche Wahlmöglichkeiten als Effizienzkriterium für Siedlung und Verkehr, Dissertation, Kassel.

MIDMUC (2010): Mobilität in Deutschland – Alltagsverkehr in München, im Münchner Umland und im MVV-Verbindungsraum, LH München Referat für Stadtplanung und Bauordnung/MVV.