

Mobilitäts- und Verkehrswende unverzichtbar – und auch möglich!



Prof. Dr. Klaus J. Beckmann

Eine Mobilitäts- und Verkehrswende ist zwingende Voraussetzung für eine zukunftsfähige, d.h. nachhaltige Stadtentwicklung. Veränderte Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung – vor allem auch hinsichtlich grundlegender Mega-Trends – eröffnen derzeit zur Mobilitäts- und Verkehrswende in Städten und Regionen ein weites nutzbares „Zeitfenster“. Demografische Ent-

wicklungen mit teils unterschiedlichen quantitativen Veränderungen (Schrumpfung, Stagnation, Wachstum), mit Alterung, Zunahme des Anteils von Bürgern mit Migrationshintergrund und Veränderungen der Haushaltsstrukturen wie auch der Lebensstile bedeuten qualitativ und quantitativ veränderte Mobilitätsbedarfe. Die Anforderungen der Energiewende und des Klimaschutzes bedeuten veränderte Rahmensetzungen für den Bau von Verkehrsanlagen, für Fahrzeuge und Verkehrsabwicklung.

Die dynamische Digitalisierung von Wirtschaft, Gesellschaft, sozialer Kommunikation, Infrastrukturen sowie von Verkehr – bis hin zur Entwicklung von automatischen bzw. autonomen Fahrzeugen – eröffnet neue Gestaltungsmöglichkeiten von wirtschaftlichem und gesellschaftlichem Austausch, von Siedlungs- und Verkehrssystem(en). In diesem Rahmen ergeben sich vielfältige stützende Faktoren für die Entwicklung einer „Smart City/Smart Region“ mit einer integrierten „Smart Mobility“. Individuelle Mobilitätsbedarfe werden frühzeitiger und verlässlicher erkannt, Transportangebote bedarfsgerechter, effizienter und ressourcensparsamer bereitgestellt.

Technische und organisatorische Innovationen nutzen

In Verkehrssystemen erfolgen wechselseitig technische und soziale Innovationen. Besonders bedeutsame technologische Entwicklungsstränge sind derzeit

- Antriebstechniken wie Elektro-Pkw, Hybrid-Pkw, Hybrid-Liefer-Fahrzeuge, aber auch hybride Elektro-Zweiräder, die mit Batteriestrom und Muskelkraft betrieben werden (Pedelec, E-Bike u.a.),
- automatisierte Betriebs- und Steuerungstechniken von Fahrzeugen wie Brems-, Spurführungs-, Einpark-Assistenten, aber vor allem auch stufenweise verstärkte automatisch gesteuerte Fahrzeuge mit Detektionstechniken,

Car-to-Infrastructure-Kommunikation, Car-to-Car-Kommunikation usw.,

- Überlegungen zum Einsatz von „Drohnen“, d.h. unbemannten Luftfahrzeugen in niedriger Höhe zur flächenhaften Belieferung.

Inter- und multimodale Verkehrsverhaltensweisen, d.h. der intelligente Wechsel zwischen Verkehrsmitteln auf einem Weg bzw. die intelligente Wahl von Verkehrsmitteln für unterschiedliche Wege, gewinnen immer mehr an Bedeutung. Die Wahlmöglichkeiten werden zunehmend erweitert durch Sharing-Angebote, d.h. standortfestes und free-floating Car-Sharing wie auch Bike-Sharing. Die in naher und weiterer Zukunft zu erwartenden Angebote von teil- bzw. voll-automatisierten Fahrzeugen – sowohl im bisher zu wenig reflektierten Bereich des öffentlichen Verkehrs (Eisenbahnen, S-/U-Bahnen, Stadt- und Straßenbahnen, aber auch [Klein-] Busse) als auch im Pkw-Verkehr – eröffnen stark erweiterte Wahlmöglichkeiten. Individueller und öffentlicher Verkehr wachsen zusammen: So wird der öffentliche Verkehr durch Kleinbusse und den Einsatz von Pkw, die individuell bestellt und zeitlich befristet im Sinne von Sharing-Fahrzeugen genutzt werden können, „individualisiert“. Car-Sharing-Fahrzeuge bedeuten eine „Kollektivierung“ der Einzel-Fahrzeuge.

Strategische Verkehrsplanung als Voraussetzung

Die Ausgestaltung von städtischen und regionalen Verkehrssystemen durch Mobilitäts-/Verkehrsentwicklungskonzepte oder durch Strategic Urban Mobility Plans (SUMP) führt zu einer Stärkung der Nahraummobilität, zu einer Förderung des nicht-motorisierten Verkehrs und des teilindividualisierten öffentlichen Verkehrs. Dies eröffnet vor allem Möglichkeiten zu funktionalen und gestalterischen Aufwertungen von Straßenräumen durch Umgestaltung und/oder Rückbau wie auch zu Aufwertungen von Quartieren. Maßnahmen des Verkehrs-, Parkraum- und Mobilitätsmanagements sind wichtige integrierte Maßnahmenkonzepte, die zunehmend durch ordnungsbehördliche Regelungen wie „Umweltzonen“ und – eventuell zukünftig – „Blaue Zonen“, flächenhafte Geschwindigkeitsbeschränkungen und vor allem vermehrte Kostenanlastungen (z.B. „City-Maut“) ergänzt werden.

Prof. Dr. Klaus J. Beckmann

KJB.Kom – Kommunalforschung, Beratung, Moderation und Kommunikation, Berlin