



## **Stellungnahme des ADFC Kreisverbands Regensburg zum EU-Grünbuch „Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt“**

Das von der Europäischen Kommission, Generaldirektion Energie und Verkehr vorgelegte Grünbuch versucht eines der Hauptprobleme heutiger Städte zu benennen und zu analysieren: den Verkehr. Dabei greift die Analyse jedoch zu kurz, da sie davon ausgeht, dass Verkehr die Ursache ist und nicht die Folge.

Verkehr, d.h. der hohe, bisweilen immer noch steigende Aufwand für Verkehrsleistungen ist die Folge von verfehlter Raumplanung und urbaner Fehlentwicklungen der letzten 50 Jahre. Die Städte setzten während dieser Zeit auf einen kontinuierlichen Ausbau einer Hochleistungs- und Hochgeschwindigkeitsinfrastruktur insbesondere für den motorisierten Individualverkehr (MIV). Dieser Ausbau war sehr kosten- und flächenintensiv und verschlingt im Unterhalt immense Summen, die in anderen Bereichen der Gesellschaftsentwicklung fehlen.

In der Konsequenz stellte sich eine lange Zeit gewünschte und geförderte weitgehende Motorisierung der Bevölkerung ein, die den Menschen die mühelose Überbrückung größerer Entfernungen erlaubt. Dadurch wurde es möglich, dass sich eine Separierung einzelner Lebensbereiche wie Arbeiten, Wohnen, Einkaufen usw. herausgebildet hat, die wiederum von den Städten gezielt vorangetrieben wurde. Die Konzentration von Funktionen in urbanen Zentren hatte weitreichende Folgen auf den ländlichen Raum, dem so im Laufe der Zeit viele Einrichtungen (Schulen, Behörden, Einzelhandel usw.) verloren gingen.

Diese Entwicklung hatte somit zur Folge, dass sich die einstmals in kurzer Laufentfernung befindlichen Zielpunkte des täglichen Lebens soweit voneinander weg bewegt haben, dass für die meisten Menschen die zumutbare Distanz zum Erreichen dieser Ziele aus eigener Kraft weit überschritten war. Öffentlicher Nahverkehr war wegen der fortgeschrittenen Motorisierung der Bevölkerung unbedeutend und wurde entweder nicht oder nur halbherzig durchgeführt. Entlang sogenannter Entwicklungsachsen entstanden (und entstehen immer noch) wachsende Schlafsiedlungen, die keine weiteren Einrichtungen für die Bedürfnisse der Bewohner bereit stellen bzw. bereit stellen können. Diese Bürger fahren daher wiederum wegen fehlender oder unzureichender ÖPNV-Verbindungen zumeist mit dem eigenen Pkw in die Städte, die in punktuell konzentrierter Form Funktionen für räumlich weit ausgedehnte Regionen anbieten.

Der Grundtenor des Dokumentes ist, dass in Zukunft die Mobilität zunehmen werde und die Menschen intelligentere Lösungen innerhalb des Systems Verkehr erwarten. Diese Annahme ist jedoch grundfalsch. Der Aufwand, den ein Mensch in den letzten



Jahrhunderten für seine Fortbewegung betrieben hat, ist während dieser Zeit nahezu gleich geblieben. Der Mensch ist bereit, etwa 60 bis 90 Minuten pro Tag für seine Fortbewegung zu investieren. Durch die Motorisierung sind lediglich Geschwindigkeit und Strecke gestiegen. Genaugenommen ist die Mobilität des Menschen sogar gesunken, da der Aufwand, den er betreiben muss (Autokauf, Finanzierung, Kraftstoff, Unterhalt, Parkplatz usw.), immens hoch ist, ohne jedoch die Anzahl der Zielwege (seit Jahrhunderten etwa drei pro Tag) zu erhöhen.

Wirklich intelligente Mobilität ist eine Mobilität, die es dem Menschen erlaubt, seine Wege aus eigener Kraft oder zumindest mit minimaler Fremdenergie zurückzulegen. Eine Mobilität, die einen immer weiter zunehmenden Aufwand an Verkehrsleistung und technischen Systemen erfordert, kann bestenfalls als ineffizient, allerdings mit gutem Recht auch als verantwortungslos bezeichnet werden. Die öffentlichen Verwaltungen auf allen Ebenen bis hin zur Europäischen Kommission sind gefordert, Rahmenbedingungen zu realisieren, die es den Bürgern erlauben, eine nach obiger Definition „intelligente“ Mobilität auszuüben.

Das Grünbuch ignoriert all dies genauso wie die Tatsache, dass durch Neu- und Ausbau von Verkehrsflächen für den MIV dieser erst entsteht bzw. weiter wächst. Die Kommunen induzieren auf diese Weise zusätzliche Fahrten mit dem Kfz auf Kosten anderer Verkehrsträger wie zu Fuß gehen, Radfahren und die Benutzung des ÖPNV. Die vom Grünbuch vorgeschlagenen Lösungsansätze wie etwa ein „intelligenter“ Nahverkehr werden das Problem zusätzlichen Aufwands zur Überbrückung räumlich immer weiter auseinander liegender Ziele nicht lösen können. Einzig eine am menschlichen Maß orientierte Städte- und Raumplanung vermag eine nachhaltige Reduzierung der problematischen Folgen der Fehlentwicklungen der letzten Dekaden zu bewirken.

Weder der Ausbau von Infrastruktur rund um den MIV noch die Einführung sogenannter „grüner“ Antriebssysteme und deren Kraftstoffe können das Problem der Zersiedelung und des Flächenverbrauchs nachhaltig lösen. Einzig die Rückbesinnung und Rückführung auf menschliche Maßstäbe kann den Menschen in den Städten ihren Lebensraum, der heute vor allem zur Abwicklungsfläche für MIV geworden ist, wieder zurückgeben. Ein Großteil des öffentlichen städtischen Raumes ist zur unbetretbaren Zone für nichtmotorisierte Menschen deklariert worden. Hier kann z.B. das Konzept des (auch als EU-Projekt geförderten) "Shared Space" neue überraschende Lösungsansätze bieten, die von Planern und Politikern, von Autofahrern und Nichtmotorisierten gleichermaßen ein Umdenken fordert, das mehr auf Miteinander statt auf Separierung und Beharren auf vermeintlichen Rechten setzt.

Eigenständige Radverkehrs-Trassen, abseits des MIV sind eine unabdingbare Voraussetzung für die Förderung des Radverkehrs. Eine Bevorzugung des abgas- und lärmfreien Radfahrens in den Städten ist – wo immer möglich – mit aller Entschlossenheit anzugehen. Bewachte Abstellstationen für Fahrräder mit integrierten



Serviceleistungen werden den Radverkehrsanteil in den Städten deutlich erhöhen. Vorrang des ÖPNV und des Radverkehrs an Knotenpunkten vor dem MIV wird Menschen in ihrer Verkehrsmittelwahl neue Perspektiven öffnen. Kostenlose und bequeme Mitnahme von Rädern in allen öffentlichen Verkehrsmitteln ist nur eine Möglichkeit, integrierte Beförderungsmodalitäten zu schaffen, die zugleich umwelt- und ressourcenschonend sind und gleichermaßen geeignet, den öffentlichen Raum vom Problem MIV zu entlasten. Zügiger Rückbau überdimensionierter Verkehrsflächen für den MIV wird mehr Platz für Radfahrer und Fußgänger, aber auch den Bürgern mehr Lebensraum im verdichteten urbanen Umfeld schaffen.

Diese Maßnahmen sind nur ein kleiner Querschnitt dessen, was der ADFC seit Jahren fordert und mit seinen engagierten Mitgliedern auf den verschiedenen Ebenen der öffentlichen Verwaltung kommuniziert. Den Planern und Politikern in den Kommunen ist mit einem Grünbuch zur urbanen Mobilität endlich ein Leitfaden an die Hand zu geben, mit dem sie von überholten Paradigmen wie der kostenintensiven einseitigen und fast ausschließlichen Förderung von MIV-Maßnahmen weggeholt und zu einer Entwicklung ermutigt werden hin zu einer lebenswerten Stadt für Menschen und nicht für Maschinen.

März 2008

für den Vorstand des ADFC Kreisverband Regensburg

Peter Ziegler, Dr. Klaus Wörle