



Formen und Konzepte der Mobilität und der Kampf um die urbane Fläche

Der Diskurs um die Zukunft der Mobilität ist durch eine steigende Mobilitätsnachfrage vor dem Hintergrund wachsenden Wohlstands in Deutschland geprägt, sodass einerseits technologische andererseits Lösungen durch gesellschaftlichen Wandel und Adaption notwendig sind. Die Lebensstandards sind durch das starke Wirtschaftswachstum des letzten Jahrzehnts enorm gestiegen, was sich im immer härter geführten Kampf um städtische Flächen niederschlägt – nicht nur in der Mobilität, sondern auch in anderen Lebensbereichen (bspw. Wohnen, Gewerbe oder Naherholung).

Die verfügbaren Flächen sind endlich. Selbst die Corona-Pandemie und deren Folgen sowie der Klimawandel werden an dieser Feststellung nur geringfügig etwas ändern können. Speziell in wachsenden Ballungsräumen, wie beispielsweise der Metropolregion Stuttgart, steigt der Flächennutzungsdruck un-aufhörlich. Deshalb sind entscheidende Weichenstellungen in den kommenden Jahren vorzunehmen: Welche Flächen müssen wir in

unseren Städten zukünftig in welcher Größenordnung welchen Verkehrsträgern zur Verfügung stellen, um einerseits das menschliche Mobilitätsbedürfnis zu befriedigen und andererseits die Lebensqualität unserer Städte zu erhalten oder zu verbessern? Es braucht also den stadtplanerischen Kontext, um aktuelle und zukünftige Fragestellungen der Mobilität zu diskutieren.

CITY-LOGISTIK

Die Anzahl der Onlinebestellungen nimmt stetig zu, haltende Lieferfahrzeuge prägen das Stadtbild, prekäre Arbeitsbedingungen der Zustellenden sind die Regel: Kommunen versuchen diese Probleme mit City-Logistik-Konzepten zu adressieren. Um diese erfolgreich zu erarbeiten und umzusetzen, müssen zunächst alle relevanten Akteure – wie Kommune, Empfängerinnen und Empfänger, Ver-

sender und Dienstleister – eine gemeinsame Zielvorstellung entwickeln. Bereits dies stellt im ökonomischen, ökologischen und urbanen Spannungsfeld eine größere Herausforderung dar. Zudem sind kleinräumige Daten im Bereich des Lieferverkehrs nur bei den jeweiligen Dienstleistern vorhanden, werden hier aber gemeinhin nicht zentralisiert und konsolidiert, um schlüssige Handlungsempfehlungen abzuleiten. Vielfach wird versucht, die Zustellung auf der letzten Meile auf Lastenräder zu verlegen. Hier zeigen sich vielversprechende Ansätze, das Thema muss allerdings breiter, mit einem Bündel organisatorischer Maßnahmen adressiert werden. Egal ob es sich um Engpässe an Lieferzonen, einen Mangel an stationären Abholmöglichkeiten oder die nächste Amazon-Bestellung der Leserschaft handelt: das Themenfeld der City-Logistik wird die Gesellschaft mit seinen großen Wachstumsraten in den kommenden Jahren in Atem halten.

RADVERKEHRSPANUNUNG

Großer Handlungsdruck besteht nicht zuletzt aufgrund des seit Jahren boomenden Pedelec-Absatzes auch beim nächsten Thema: der Radverkehrsplanung. Bereits ohne monetäre oder politische Unterstützung – und schon vor der Corona-Pandemie – erfreuten sich Fahrräder, Pedelecs und weitere Modelle wie beispielsweise Lastenräder einer steigenden Beliebtheit in der Bevölkerung. Die zunehmende Anzahl an mit dem Rad zurückgelegten Wegen, zudem noch mit höherer mittlerer Durchschnittsgeschwindigkeit, höherem Durchschnittsalter der Nutzerinnen und Nutzer und teilweise größerer Grundflächen (Lastenräder) stoßen auf die Mutlosigkeit, dem Automobil Flächen zu entziehen, stockende Radwegeplanungen und einen schlechten infrastrukturellen Zustand der Radwege. Aus Sicht des Flächenverbrauchs je Nutzerin oder Nutzer sind Fahrräder deutlich effizienter, als es ein Kraftfahrzeug – unabhängig der Antriebsart – sein kann. Besser schneidet nur noch der Fußverkehr ab. Trotzdem muss der Radverkehr für entsprechend gesicherten Straßenraum im fließenden Verkehr, für sichere Abstellmöglichkeiten im öffentlichen (beispielsweise am Bahnhof) als auch privaten Raum (beispielsweise im Wohnquartier) kämpfen – und bekommt zudem durch Elektroller Konkurrenz auf seiner bereits jetzt schon knapp bemessenen Fläche.

Speziell für Pendlerinnen und Pendler werden aktuell Planungen für lückenlose, barrierefreie

und interkommunale Radschnellwege vorangetrieben, um eine attraktive Alternative zum Motorisierten Individualverkehr (MIV) zu bieten. Diese Rahmenbedingungen erhöhen nicht zuletzt die Rolle des Mobilitätsmanagements bei betrieblicher Mobilität, um unabhängiger von beispielsweise Dienstwägen agieren zu können. Seit einiger Zeit wird hier verstärkt mit sogenannten Mobilitätsbudgets gearbeitet, d.h. ein Unternehmen stellt seinen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern ein zu definierendes Budget (in Euro, in kg/CO₂ oder in Kilometern) zur Verfügung, um seine dienstlichen und eventuell auch privaten Fahrten von Tür zu Tür zurückzulegen. Die konkrete Umsetzung bleibt den Mitarbeitenden überlassen. Die Folge ist eine intensivere Auseinandersetzung mit dem Thema Mobilität bei gleichzeitiger Zunahme an individueller Flexibilität. Zentrales Element bei Themen des Mobilitätsmanagements ist stets das Aktivieren und Informieren – welche Möglichkeiten gibt es, wie kann ich diese nutzen und welche Vorteile habe ich davon?

GEMEINSCHAFTSVERKEHRE

Pendlerinnen und Pendler, deren Start oder Ziel im ländlichen Raum liegt, nutzen häufig einen Pkw, um zu ihrem Arbeitsplatz zu gelangen. Dies wird auch im Mobilitätsmanagement durch die Nutzung eines Dienstwagens bei entsprechender Regelung ermöglicht. Die Unterschiede zwischen urbanem und ländlichem Raum sind im Bereich der Mobilität allerdings enorm. Große Entfernungen, die nur mit dem motorisierten Individualverkehr zurückzulegen sind, sowie ein fehlender oder defizitärer ÖPNV, der nur Stoßzeiten bedient, resultieren in einer Mobilitätslücke, die zum Beispiel durch Gemeinschaftsverkehre abgedeckt werden kann. Hierzu können Bürgerbusse, Bürgerrufautos, Taxen oder soziale Fahrdienste zählen, die entweder auf festen Routen zu festen Zeiten oder nur im Bedarfsfall bereitgestellt werden – die aber alle zu einem großen Teil auf ehrenamtlichem Engagement beruhen. Weitere Konzepte wie Mitfahrbänke, Mitfahr-Apps oder auch Gemeinschafts-Apps für kleinere Siedlungen versuchen, mithilfe der Möglichkeiten der Digitalisierung, solche Ergänzungsangebote in allen Bevölkerungsschichten zu etablieren.

Die bereits vorgestellten Themenfelder sind keineswegs „neu“ – lediglich ihr gesellschaftlicher Stellenwert hat sich gewandelt. Technische Innovationen führen indes nicht zwin-



**M.SC.
KARSTEN
HAGER**

Geograph, Geschäftsführung
Institut Stadt | Mobilität | Energie (ISME)



**M.SC.
MANFRED
SCHMID**

Wirtschaftsingenieur (Stoffstrom-
manager), Geschäftsführung ISME



**PROF. DR.
WOLFGANG
RID**

Professor für Stadt- und Regional-
ökonomie FH Erfurt, wissenschaftliche
Leitung ISME

gend zu Verbesserungen des Status Quo, weshalb eine Wirkungsüberprüfung in echten sozialen Umgebungen, wie beispielsweise in sogenannten Reallaboren nötig ist. Aktuell wird häufig das autonome Fahren als übergeordnete Lösung proklamiert. Hier besteht wissenschaftlicher Konsens, dass auch autonom fahrende Fahrzeuge nur dann zu Verbesserungen der Mobilität bei gleichzeitiger Verringerung des Flächenbedarfs in Städten beitragen können, wenn autonome Fahrzeuge geteilt genutzt werden, weshalb eine rechtlich bindende Nutzung dieser Innovation nötig ist. Werden autonome Fahrzeuge wie heute Pkw nutzergebunden eingesetzt, wird die Auslastung unserer Straßen in den urbanen Räumen weiter ansteigen. Ein weiteres ungeklärtes Problem ist: wo sollen die autonomen Fahrzeuge, sofern diese nicht in Nutzung sind, abgestellt werden? Ebenfalls keine Antwort gibt es derzeit auf die Frage, welche Auswirkungen eine komplette Marktdurchdringung des autonomen Fahrens auf den vorzuhaltenden Parkraum in Wohnquartieren und damit auch die Wohnungswirtschaft hätte. Ist dieser noch notwendig? Steht dieser größtenteils leer? Kann er dann anders genutzt werden?

LUFTMOBILITÄT

Wenn die zweidimensionale Fläche im urbanen Raum zu knapp wird, wird häufig vertikal nachverdichtet. Diese dritte Dimension kann potenziell auch für die Mobilität genutzt werden – aber sind UAS (unmanned aircraft systems) als Bestandteil der Luftmobilität wirklich eine Lösung der Verkehrsprobleme in den Städten? Ebenso verhält es sich mit Paketdrohnen, die Lieferungen direkt bei Endkunden am Fenster abliefern werden. Eine breite Nutzung von UAS in diesen Zusammenhängen würde auch den Himmel der Städte dauerhaft beeinträchtigen – ganz zu schweigen von technischen und rechtlichen Problemen, wie beispielsweise der Flugsicherheit, Datenschutz und Privatsphäre. Ebenfalls müssten Start- und Landezonen für die UAS bereitgehalten werden. Bei speziellen Einsatzzwecken hingegen, wie beispielsweise der Gebäudeinspektion oder Schadstoffmessungen, können UAS durchaus sinnvoll eingesetzt werden.

DER UMBAU DER STÄDTE

Unabhängig von der Art der Fortbewegung muss der Gesellschaft eines bewusst sein: wir diskutieren den Umbau der Städte. Die europäische Stadt von heute ist zum größten Teil bereits fertig gebaut, das heißt, wir müssen

neue sinnvolle Mobilitätssysteme in ein komplexes bestehendes System Stadt integrieren – und dabei Klimaneutralität, Nutzungskonkurrenzen, Aufenthaltsqualität, Grün- und Wasserflächen, historisches Erbe, heterogene Stadtstrukturen und – vor allem – den Menschen und seinen menschlichen Maßstab mit-

ten als Umsetzer, für alle Bürgerinnen und Bürger als Gestalter und Betroffene zugleich. Vor unserer Gesellschaft stehen daher umfangreiche Abwägungs- und Aushandlungsprozesse, deren sukzessive Umsetzung vielen als Einschnitt erscheinen wird. Wichtig ist hierbei aber, Verständnis für die Standpunkte aller



einander in Einklang bringen. Dabei ist der öffentliche Raum zunehmend auch als Ressource zu betrachten, mit der verantwortungsvoll umzugehen ist. Eine Mammutaufgabe für die Zukunft – für die Politik als Rahmen- und Strukturgeber, für Stadtplaner und Architek-

beteiligten Parteien aufzubringen – und so fruchtbare und zielführende Diskussionen zu ermöglichen und nicht in ideologische Gräben zu verfallen, wie dies beispielsweise beim Tempolimit auf Autobahnen seit Jahren passiert.