

#### 16. **Ausblick: Zukunft der urbanen Mobilität**

**Prof. Dr. Barbara Lenz**

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt DLR, Institut für Verkehrsforschung

Über die Hälfte der Bevölkerung Deutschlands lebt heute in Agglomerationsräumen. Die meisten großen Unternehmen haben ihre Zentralen in den großen Städten. Die Zufriedenheit der Menschen und der Erfolg der Unternehmen hängen maßgeblich von der Funktionsfähigkeit dieser Städte und städtischen Regionen ab. Diese ist aber nur dann gewährleistet, wenn die Mobilität von Menschen und Gütern gesichert ist. Aufgrund der mannigfaltigen ökonomischen, sozialen und ökologischen Randbedingungen und Zwänge ist die Sicherung der Mobilität in den Städten eine besondere Herausforderung.

Wie so oft, wenn es um die Mobilität der Zukunft geht, gilt es dabei für Politik und Forschung, quantitative ebenso wie qualitative Entwicklungen abzuschätzen und mögliche erwünschte und unerwünschte Effekte in die Betrachtung mit einzubeziehen.

Betrachten wir zunächst die quantitative Seite der Entwicklung, dann stellen wir fest, dass für den Personenverkehr bereits seit einiger Zeit eine Verlangsamung der Entwicklung erwartet wird, auf regionaler Ebene kommt es teilweise schon heute zu einer Stagnation oder sogar zu einem Rückgang der Nachfrage. Vor dem Hintergrund des demographischen Wandels, der Verknappung fossiler Energieträger und der unbedingten Notwendigkeit, dem Klimawandel durch die Reduktion von Treibhausgasen zu begegnen, sind solche Erwartungen durchaus plausibel. Denn zum altersbedingten Nachlassen der Verkehrsnachfrage addieren sich steigende Kosten durch die anderen genannten Aspekte.

Im Gegensatz dazu wird das Wachstum des städtischen Wirtschaftsverkehrs weitergehen, auch dann, wenn es gelingen sollte, die Versorgungsfunktion, aber auch Arbeitsplätze wieder stärker von der Peripherie in die Stadt hineinzuholen. Um eine weitere Reduzierung von Schadstoffausstoß und Lärm zu erreichen, wird es verstärkter Anstrengungen bedürfen hinsichtlich der Entwicklung und Umsetzung neuer Logistik-Konzepte sowie der Einführung neuer Technologien.

Im Hinblick auf qualitative Entwicklungen ist festzustellen, dass – zumindest aus heutiger Sicht – weder mit einem grundsätzlichen Umbau der Stadt selbst noch ihrer Verkehrssysteme zu rechnen ist. Zumindest gibt es weder in der Forschung noch in der Politik dazu ernstzunehmende Strategien oder gar Pläne. Die Zukunft der urbanen Mobilität wird vielmehr von Zielsetzungen geleitet sein, wie sie in der Leipzig Charta vom Mai 2007 festgelegt sind. Dort steht die Stadt als Lebensraum im Mittelpunkt und dementsprechend wird eine integrierte Stadtentwicklung gefordert, nicht zuletzt um qualitätvolle öffentliche Räume herzustellen und zu sichern. Dies soll

Hand in Hand gehen mit der Modernisierung der Infrastrukturnetze und der Steigerung der Energieeffizienz und getragen werden von einem Stadtverkehr, der gleichzeitig leistungsstark und preisgünstig ist.

Die Beiträge der Konferenz haben aufgezeigt, an welcher Stelle wesentliche Entwicklungen in der urbanen Mobilität, im Stadtverkehr zu erwarten sind:

- In fahrzeugtechnischer Hinsicht wird es weiterhin zu zahlreichen inkrementellen Innovationen kommen, die vor allem auf die Reduzierung der Umweltbelastung und Erhöhung der Sicherheit von Fahrgästen und Verkehrsteilnehmern ganz allgemein ausgerichtet sein werden. Vergleichbare Entwicklungen wird es auch im Wirtschaftsverkehr geben.
- Basierend auf hoch entwickelten Informations- und Kommunikationstechnologien wird nicht nur die Verkehrssicherheit verbessert, sondern es werden sich ganz neue Möglichkeiten auftun, Verkehre zu lenken und ggf. auch zu verdichten, in nicht allzu weit entfernter Zukunft vielleicht auch durch das fahrerlose Individualfahrzeug.
- Informations- und Kommunikationstechnologien werden auch dafür sorgen, dass Verkehrsteilnehmer in eine neue Form des Umgangs mit ganz unterschiedlichen Fortbewegungsmöglichkeiten eintreten können. Als sog „Multimodale“, d.h. als Verkehrsteilnehmer, die ihre Verkehrsmittelwahl zweck- und situationsabhängig treffen, werden sie vor allem weniger häufig das Auto nutzen.
- Multimodales Verhalten, d.h. situations- und zweckorientierte Verkehrsmittelwahl, bildet die Schnittstelle zu dem wahrscheinlich wichtigsten Beitrag zur Befriedigung individueller Mobilitätsansprüche, nämlich der Entwicklung neuer Mobilitätskonzepte, die breiten Bevölkerungsgruppen zur Verfügung stehen und von diesen auch genutzt werden. Im Vordergrund steht dabei die Nutzung des jeweils optimalen Verkehrsmittels, auch unter Einbeziehung nicht-motorisierter Verkehrsmittel.
- Analog dazu wird es eine Weiterentwicklung von City-Logistik-Konzepten geben. Hauptsächliches Ziel wird hier die Verkehrsvermeidung verbunden mit Kosteneinsparungen und die Reduktion der Umweltbelastung in den Städten sein. Wir werden uns vielleicht eines Tages fragen müssen, ob die Nutzung vorhandener oder bereits abgebauter innerstädtischer Bahnanlagen als Schnittstelle zum Straßentransport nicht wieder als Alternativen zum reinen Straßentransport genutzt werden sollen.

Auf den ersten Blick mag es scheinen, als werde sich der städtische Verkehr auf längere Sicht einfach weiterhin so entwickeln, wie wir dies bislang kennengelernt haben. Nichts Neues also?

Tatsächlich sieht es so aus, als bilde die momentane Phase der Krise und vielleicht auch des Umbruchs eine Art Katalysator für die Entwicklung, vor allem aber die Umsetzung neuer Ideen und Konzepte von städtischer Mobilität. Multimodale und intermodale Konzepte, in denen auch Individualverkehrsmittel wie das Fahrrad einen festen Platz bekommen, haben Konjunktur wie selten zuvor. Zusätzlich getrieben wird dies durch das Thema „Elektromobilität“ und die Hoffnung,

damit einen besonders großen Schritt in Richtung mehr Nachhaltigkeit des Verkehrs machen zu können. Dabei erfolgt auch eine Rückbesinnung auf die Stadt nicht nur als Ort, an dem Verkehr stattfindet, sondern auch auf Städte und Regionen als Akteure bei der Gestaltung des Verkehrs. Dementsprechend kommt den Städten und Regionen auch im Rahmen der Projektförderung im zweiten Konjunkturpaket eine wichtige Bedeutung zu.

Fest steht: Die Sicherung der Mobilität wird auch in der Zukunft eine zentrale Aufgabe der Agglomerationen und Städte sein, in denen sich – auch in Deutschland – die Bevölkerung weiter konzentrieren wird. Für die Funktionsfähigkeit der Städte wird es unerlässlich sein, neben technischen Lösungen zur Verbesserung des Mobilitätsmanagements neue Mobilitätskonzepte zu entwerfen, in denen auch der nicht-motorisierte Verkehr wieder stärker zur Geltung kommt und Mobilität für alle bezahlbar bleibt. Für die Städte und Regionen wird dies einerseits bedeuten, die Integration von Raum- und Verkehrsplanung noch deutlich mehr Bedeutung als bisher beizumessen. Die Auswirkungen einer Siedlungsentwicklung, die das Ziel verkehrssparsame Strukturen zu schaffen, nicht konsequent verfolgt, können im Nachhinein nur noch schwer durch verkehrliche Maßnahmen und Planungen noch aufgehoben werden. Andererseits wird es notwendig sein, mit neuen Konzepten die Bandbreite an Mobilitätsoptionen auszudehnen und damit gleichzeitig die Qualität des städtischen Raumes zu erhöhen.

Die Konferenz hat den Versuch unternommen, wesentliche Elemente der zu erwartenden Entwicklung zu beschreiben und vor allem Lösungsansätze einer nachhaltigen Mobilität – angelehnt an die Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt aus dem Jahr 2007 – kritisch zu diskutieren. Einmal mehr ist dabei deutlich geworden, dass es nicht das eine umfassende Rezept zur Sicherung der urbanen Mobilität geben wird, sondern es darauf ankommen wird, städtischen und städtebaulichen Anforderungen sowie den Bedürfnissen der „Stadtnutzer“ – ob Einwohner, Unternehmen oder Besucher – durch die *Integration* von Stadt- und Verkehrsplanung gerecht zu werden. Die Fortschritte in der technischen Entwicklung können dabei jenseits ihrer unterstützenden Funktion die Rolle einer treibenden Kraft auch auf der konzeptionellen Ebene übernehmen.