



© Burkhard Horn

Mobilitäts- und Verkehrswende in ‘kleinen’ Großstädten – Hinweise zu Strategie und Umsetzung

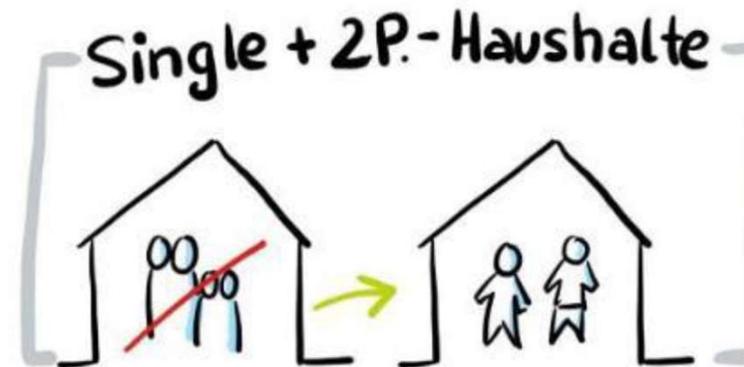
Forum Mobilität: Stadt für Menschen – neue Wege im ÖPNV
Göttingen, 15.11.2021

Ausgangsfragen...

- In welchem Kontext steht die urbane Mobilitäts- und Verkehrswende?
- Was sind die konkreten Herausforderungen für die Städte?
 - Wo steht Göttingen, wo stehen wir generell?
 - Wo muss es hingehen?

► ***Es geht nicht um das „ob“ sondern um das „wie“.***

Der übergeordnete Kontext: Ökonomie und Soziales...

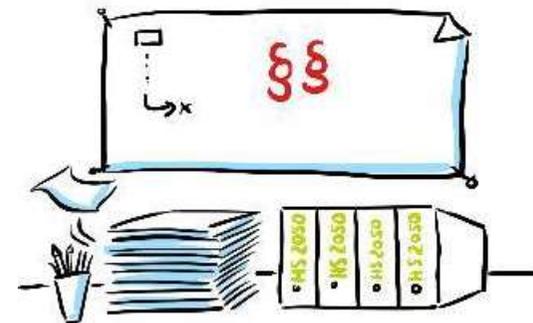
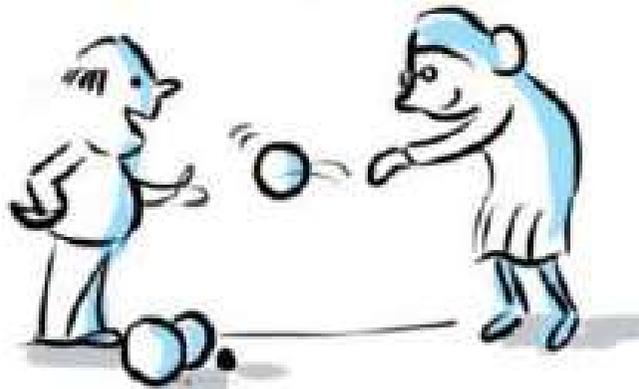
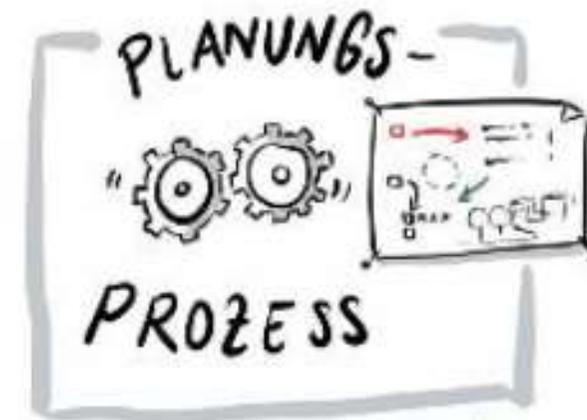
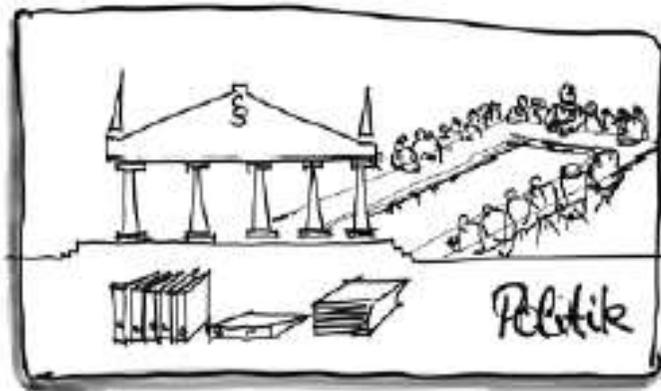


Der übergeordnete Kontext: Raumstrukturen, Digitalisierung, Umwelt...



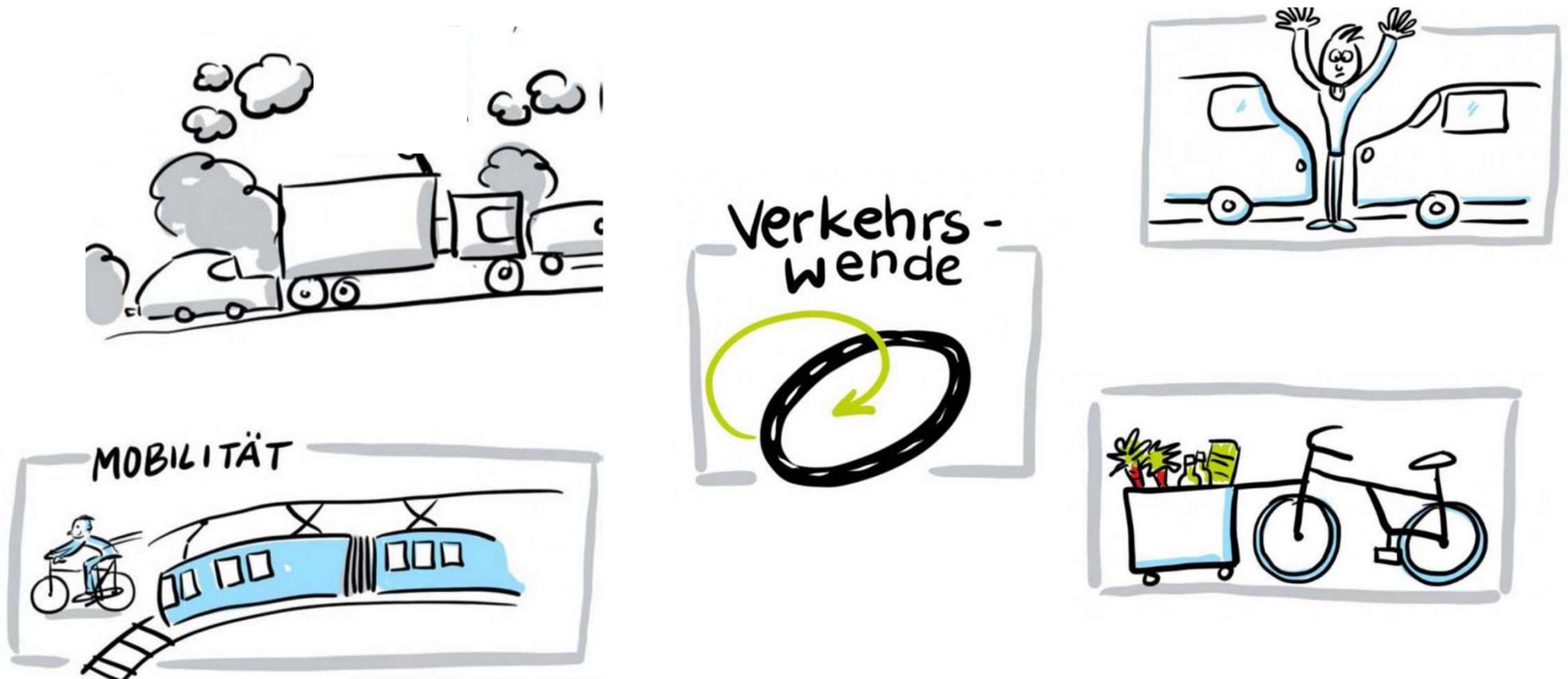
© www.waschatelier.de

Der übergeordnete Kontext: Strukturen und Governance...



© www.waschatelier.de

... und mittendrin: Verkehr und Mobilität



1. Zwischenfazit: Worum geht es also?

- Bei der urbanen Mobilitäts- und Verkehrswende geht es weit mehr als Klimaschutz.
- Es gibt keine einfachen Rezepte, denn...
 - ... die Kommunen sind Teil eines komplexen Geflechts aus Zuständigkeiten und übergeordneten Rahmenbedingungen (Europa/Bund/Länder/Kommunen, Finanzierung, Rechtsrahmen etc.),
 - ... jede Stadt ist anders und hat ihre spezifischen lokalen Rahmenbedingungen (politisch, ökonomisch, sozial, räumlich...),
 - ... die Positionen und Erwartungshaltungen der unterschiedlichen Beteiligten (Politik, Verwaltung, Stakeholder, Wissenschaft, Zivilgesellschaft etc.) sind einzubeziehen,
 - ... jede Stadt ist auch Teil einer Region mit vielfältigen Wechselbeziehungen, die das Mobilitätsgeschehen stark beeinflussen.
- Der Wandel braucht einen breiten öffentlichen Diskurs, nachhaltige Prozesse und integrierte Lösungen – der öffentliche Raum ist der Ort, wo der Wandel sichtbar wird.
- ▶ ... nachhaltiger Erfolg bedeutet einen Spagat zwischen Ambition und Pragmatismus

Worüber reden wir: kleine und große Städte...

Bamberg



Dresden



© Burkhard Horn

Worüber reden wir: breite und schmale Straßen...

Berlin (Friedrichshain)



Berlin (Kreuzberg)



© Burkhard Horn

Worüber reden wir: alte und neue Ansprüche...

Münster



Berlin (Friedrichshain)



© Burkhard Horn

Worüber reden wir: nicht beliebig vermehrbaren Platz...



© Burkhard Horn

Worüber reden wir: die digitale Revolution...

„Wagen, hol schon mal den Harry“



Automatisierte und autonome Fahrzeuge bergen sowohl Chancen als auch Risiken für den Stadtverkehr.



© Agora Verkehrswende

Worüber reden wir: wachsende Ungeduld...



© <https://volksentscheid-fahrrad.de>

"Fridays for future" lädt zur Demo:

Radler fordern Verkehrswende

23.08.19 - 19:00



Alt und Jung auf einer gemeinsamen Mission: Die Teilnehmer der Fahrrad-Demo setzen sich für eine Verkehrswende ein. © DAHM

Soest - Wenn Wünsche wahr werden: Am Freitagmittag zogen gut 200 Demonstranten auf Fahrrädern um und durch die Soester Innenstadt. An allen Kreuzungen und Ampeln hatten sie Vorfahrt. Für gut eine Stunde erfüllte sich damit eine wichtige Forderung der Initiatoren dieser „Fridays for future“-Demo: eine Verkehrswende in Soest.

Quelle: <https://www.soester-anzeiger.de/lokales/soest/soester-fridays-future-gruppe-laedt-demo-radler-fordern-verkehrswende-12939832.html>

21. Aug. 2019 16:07

Lars Laute

Bundesbürger für Verkehrswende mit Rad und öffentlichem Nahverkehr



Aktivisten demonstrieren auf der Neuköllner Sonnenallee für die Verkehrswende. Bild: Jörg Carstensen/dpa

Die Mehrheit der Bundesbürger ist laut einer Umfrage für eine Verkehrswende mit mehr Fahrrädern und öffentlichem Nahverkehr. Nach einer Studie von Wirtschafts- und

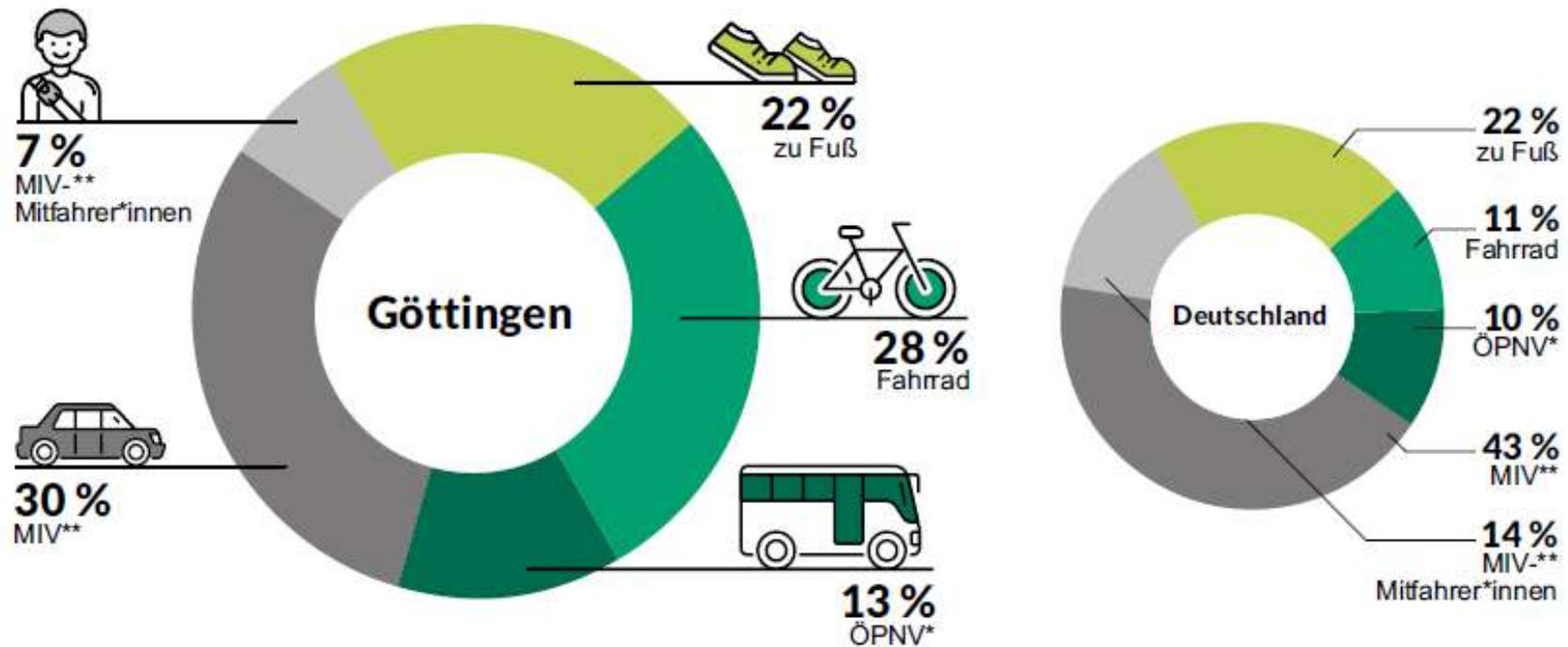
Quelle: <https://www.tagesspiegel.de/sport/liveblog/tagesspiegel-fahrradblog-monday-for-future-mit-dem-rad-zum-urlaubsort/19996818.html>

... mit z. T. absurden Auswirkungen



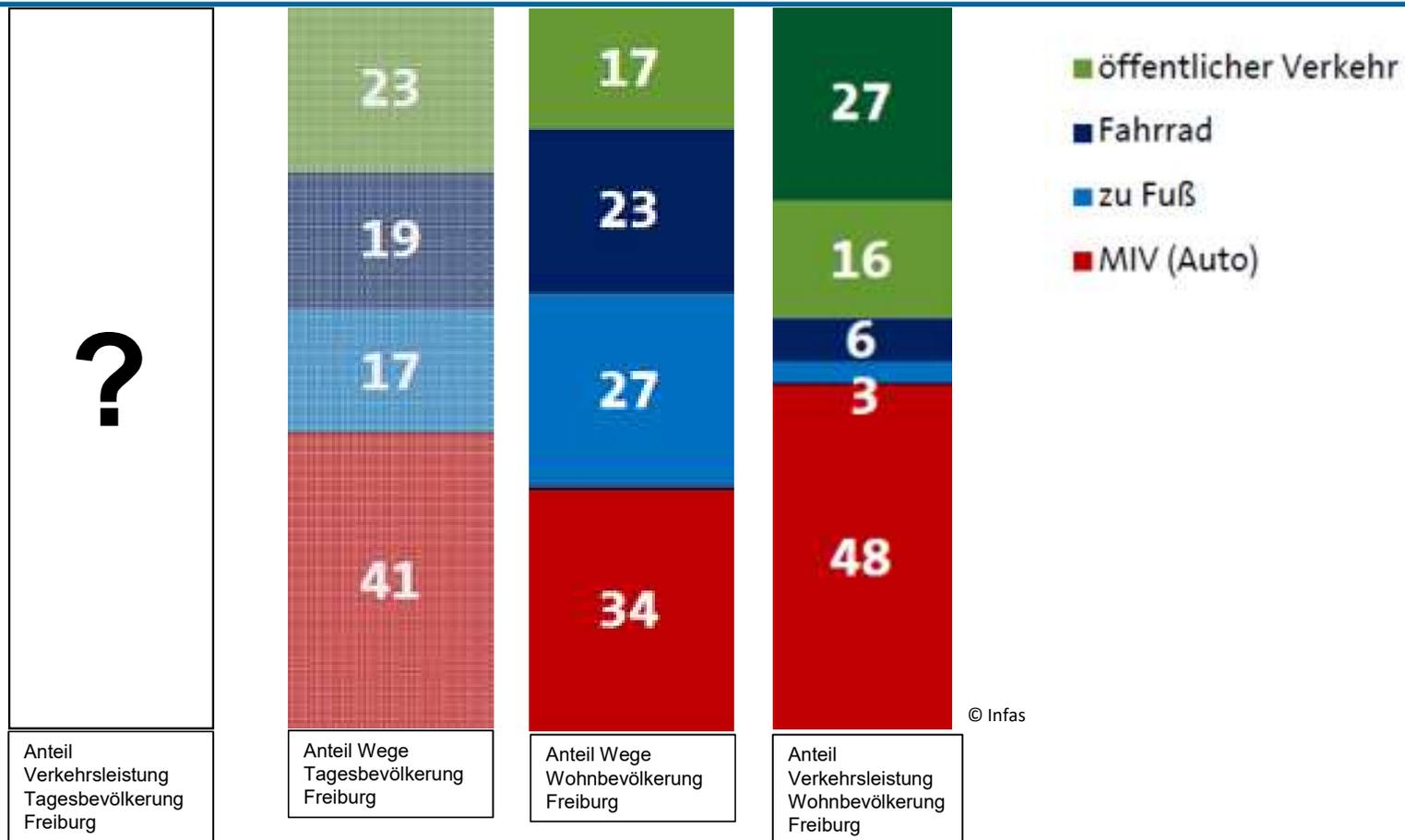
Quelle: <https://www.rbb24.de/panorama/beitrag/2018/08/zick-zack-radweg-kommt-weg-berlin-steglitz.html>

Wo stehen wir? Auf den ersten Blick gar nicht schlecht...



*ÖPNV: Öffentlicher Personennahverkehr
**MIV: Motorisierter Individualverkehr

Das ist aber nur die halbe Wahrheit...



2. Zwischenfazit: Wie weit sind wir?

- Es ist offenbar immer noch ein sehr langer Weg bis zu spürbaren und sichtbaren Veränderungen – warum?
- Wir sind noch weit von einem gesellschaftlichen Konsens in Bezug auf eine Mobilitäts- und Verkehrswende entfernt – wie kann man den erreichen?
- Wir haben eine Vielzahl von Herausforderungen, aber keine gemeinsame positive Vision – wie lässt sich das ändern?
- Bei der Mobilitäts- und Verkehrswende geht es vor allem um lebenswerte Städte – wie erweitern wir den Fokus der Diskussion über den Klimaschutz hinaus?
- Der Wandel betrifft viele Handlungsfelder, die weiterhin eher sektoral bespielt werden – wie wird daraus konsistente und nachhaltige Politik auf den unterschiedlichen Ebenen?
- Stadt und Region sind hinsichtlich Mobilität und Verkehr häufig immer noch zwei Welten – wie lässt sich das ändern?

Was brauchen wir: gesamtstädtische Strategien

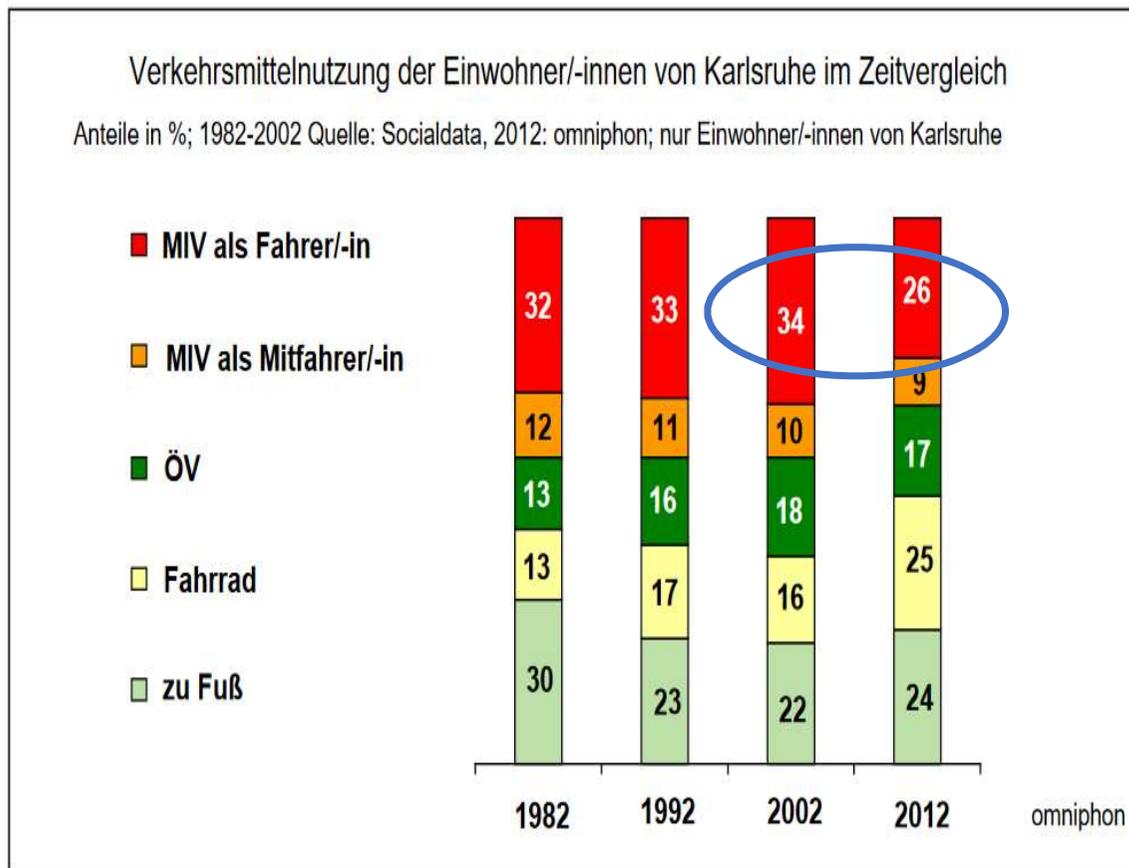


Masterplan Darmstadt 2030+

- Integrierte Betrachtung und Verzahnung verschiedener Politik- und Handlungsfelder
- Umfassendes paralleles Beteiligungsverfahren mit unterschiedlichen Formaten
- Von der gesamtstädtischen bis zur Quartiersebene
- Sicherstellung des regionalen Bezugs
- Mit dem Prozess verknüpfte Bearbeitung eines Mobilitätskonzepts

© Burkhard Horn

Was brauchen wir: konsistente Politik vor Ort



Was brauchen wir: umsetzungsorientierte Rahmenplanungen



Was brauchen wir: „push“ und „pull“ – Regulierung und Angebot...



<https://www.freiburg.de/pb/907354.html>

© Burkhard Horn

Was brauchen wir: integriert geplante und gebaute Straßenräume

Speyer



Duisburg



© Burkhard Horn

Was brauchen wir: Radverkehrsförderung ohne Scheuklappen

Göttingen



© Stadt Göttingen

Was brauchen wir: Mut zu ergebnisoffenen Experimenten

Kassel



© Burkhard Horn

Was brauchen wir: Wandel, der schnell sichtbar wird

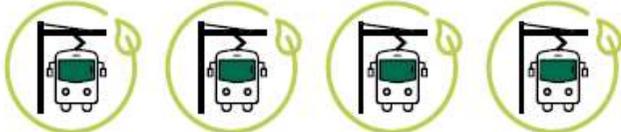
Fürth



© Burkhard Horn

Was brauchen wir: Innovation im ÖPNV...

2032: 100 % E-Mobilität
der Göttinger Busflotte



Diverse E-Ladestationen
mit insgesamt 300 Kilowatt



emissionsfrei
mit dem Stadtbus



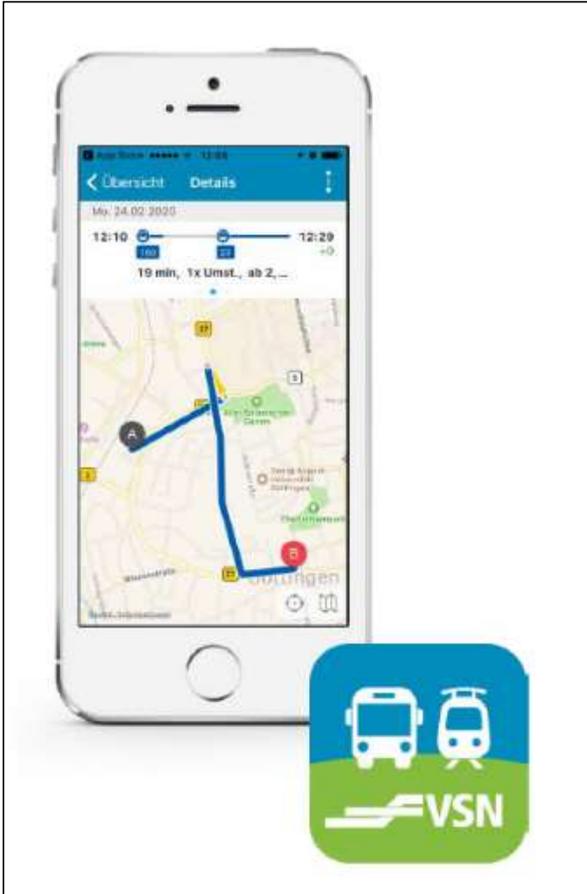
kurze Ladezeit
für 50km Fahrstrecke



**Einfach.
Günstig.
Fair.**

Bezahl' nur die Luftlinie.

einfach, günstig, fair



The smartphone screen shows a navigation app interface with a map, a route highlighted in blue, and a VSN logo in the bottom right corner. The VSN logo features two bus icons and the text 'VSN'.

... aber auch ein attraktives Angebot in Stadt und Region



© GöVB/ZVSN

- Stärkerer Fokus beim Angebotsausbau auf äußere Stadtbereiche, Gewerbegebiete, Tangentialverbindungen etc.
- Verbesserung intermodaler Angebote vor allem in der Region, verstärkte Einbeziehung der Potenziale von E-Bikes, E-Rollern u. a., mit Testen (und ggf. Verstetigen) von unterschiedlichen Sharing- und Pooling-angeboten
- Bestmögliche Nutzung der Potenziale der Schiene (im Dialog mit dem Land als SPNV-Aufgabenträger)
- Begleitende regulierende Maßnahmen (ÖV-Bevorrechtigung an LSA etc.)
- Strategie zur Stärkung der regionalen ÖPNV-Strukturen
- Auskömmliche Finanzierung

Was brauchen wir: integrierte Siedlungsentwicklung

Freiburg



© Stadt Freiburg/Dietrich Untertrifaller Architekten

Paderborn



© Stadt Paderborn/Karres en Brands

Was brauchen wir: klimawandelresiliente Infrastrukturen



© <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/wohnen/klimawandel-schwammstadt-als-strategie-gegen-hochwasser-16338538/berlin-im-juli-2017-16340767.html> / Imago

Was brauchen wir: Qualität im planerischen Alltag



Stadtgestaltungsbeirat Bamberg



© Stadt Bamberg

Was brauchen wir: weniger Polarisierung – mehr Diskurs



Quelle: <https://www.berliner-zeitung.de/berlin/streit-um-verkehrswende-berlins-radfahrer-sind-enttaeuscht-vom-senat-und-der-koalition-31331314>

- „Schwarz“ und „weiß“ setzen sich in der öffentlichen Wahrnehmung meist durch, „Grautöne“ gehen unter
- Den Forderungen und Ansprüchen der „anderen Seite“ nicht sofort die Legitimität absprechen, sondern sich damit auseinandersetzen
- Die Akteure müssen aus ihren „Blasen“ herauskommen – auch die, die die Verkehrswende vorantreiben wollen (das betrifft auch die Problematik Stadt/Region/ländlicher Raum)
- Die Verkehrswende kann sich eigentlich keine offenkundigen bzw. objektiven Verlierer leisten

Fazit und Ausblick: Ist die Mobilitätswende in Sicht?

- Es ist nicht alles neu, über das wir heute reden – weder bei Stadtentwicklung und Städtebau noch bei Mobilität und Verkehr: Wir können auf vielen guten Ideen aufbauen – aber wir brauchen mehr politische Konsequenz und Konsistenz beim Handeln.
- „You can’t disrupt the city“ (Gehl Architects): Veränderung von Stadt ist ein Prozess und braucht Zeit – auch wenn wir glauben, sie nicht zu haben.
- Jede Stadt ist anders: Von anderen Städten lernen ist wichtig – aber genau hinschauen, kein bloßes „copy and paste“. Was für die Berliner City passt, kann für Göttingen irrelevant sein.
- Es braucht „political leadership“ (das zeigt z. B. Paris) mit klarer Priorisierung von Maßnahmen, das stärkt Glaubwürdigkeit und Akzeptanz.
- Die „Governance“-Strukturen müssen passen – von integrierten Einheiten für Stadtentwicklung und Mobilität bis zu den passenden Ressourcen und Kompetenzen.
- Die Stadtgrenzen dürfen keine planerischen Grenzen sein – Verkehrswende funktioniert nur im regionalen Zusammenhang.

Fazit und Ausblick: Ist die Mobilitätswende in Sicht?

- In den Kommunen spielt die Musik – aber andere Akteure beeinflussen den Rahmen erheblich. Die Städte benötigen passende Rahmenbedingungen bei Regulierung und Finanzierung. Doch die Kommunen dürfen nicht warten. Sie können schon jetzt viel tun – wenn sie nur wollen.
- Die Verkehrs- und Mobilitätswende in den Städten ist weit mehr als Verkehrs- und Klimapolitik – sie braucht ein integriertes Zusammenwirken unterschiedlicher Politikfelder.
- Dazu gehören fundierte, realistische, gleichwohl ambitionierte Rahmenplanungen (VEP, SUMP o. ä.), in Bezug auf die Ressourcen (Personal, Finanzen) ausreichend abgesichert.
- Die Gestaltung der Mobilität wird immer ein ortsbezogener Aushandlungsprozess verschiedener Interessen und Bedürfnisse sein, er muss sich einer Rückkehr zum sektoralen Planen oder einem einseitigen Technologiefokus widersetzen.
- Es braucht akzeptanzfördernde Planungs- und Beteiligungsprozesse, die auch das Verhalten adressieren, Perfektionismus und zu hohe Erwartungshaltungen müssen vermieden werden.
- Am Ende steht immer ein Kompromiss im Sinne der Funktionsfähigkeit der Stadt – und ein Kompromiss ist erstmal nichts Schlechtes.



© Burkhard Horn

**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**

*„Der beste Weg, die
Zukunft vorherzusagen,
ist sie aktiv zu gestalten.“
(Alan Kay)*

Kontakt: b.horn@burkhardhorn.de