

WISO

Diskurs

Experten und Dokumentationen
zur Wirtschafts- und Sozialpolitik

Renaissance der Stadt

Durch eine veränderte
Mobilität zu mehr Lebensqualität
im städtischen Raum



Arbeitskreis
Innovative Verkehrspolitik

Zukunft
2020

FRIEDRICH
EBERT
STIFTUNG



Kurzstudie für die Friedrich-Ebert-Stiftung, Bonn

Renaissance der Stadt

Durch eine veränderte
Mobilität zu mehr Lebensqualität
im städtischen Raum

Grischa Bertram / Prof. Dr. Uwe Altröck

Inhalt

Vorbemerkung	3
1 Einleitung	4
2 Auf dem Weg zu einer Renaissance der Stadt?	6
3 Städtischer Verkehr – Entwicklungen und Probleme	10
4 Renaissance der Stadt – Perspektiven für eine neue Mobilität	15
4.1 Leitvorstellung für eine Renaissance städtischer Mobilität und Lebensqualität	15
4.2 Chancen und Risiken einer Renaissance städtischer Mobilität und Lebensqualität	16
4.3 Verkehrspolitik für eine Renaissance städtischer Mobilität und Lebensqualität	17
5 Ausgewählte Städte und ihre Verkehrssysteme – Empfehlungen für eine Renaissance	19
5.1 Hamburg – Metropole in einer Wachstumsregion	20
5.1.1 Beschreibung	20
5.1.2 Auswirkungen und Handlungsempfehlungen	24
5.2 Leipzig – Metropole in einer Schrumpfungsregion	26
5.2.1 Beschreibung	26
5.2.2 Auswirkungen und Handlungsempfehlungen	30
5.3 Karlsruhe – Großstadt in einer Wachstumsregionen	31
5.3.1 Beschreibung	31
5.3.2 Auswirkungen und Handlungsempfehlungen	35
5.4 Kassel – Großstadt in einer Schrumpfungsregionen	36
5.4.1 Beschreibung	36
5.4.2 Auswirkungen und Handlungsempfehlungen	39
5.5 Kempten – Mittelstadt in einer Wachstumsregionen	41
5.5.1 Beschreibung	42
5.5.2 Auswirkungen und Handlungsempfehlungen	44
5.6 Bautzen – Mittelstadt in einer Schrumpfungsregionen	46
5.6.1 Beschreibung	46
5.6.2 Auswirkungen und Handlungsempfehlungen	49
6 Empfehlungen zu Anpassungen in der Verkehrspolitik	52
6.1 Empfehlung für die Verkehrspolitik des Bundes und der Länder	52
6.2 Empfehlungen für die Verkehrspolitik in den Städten	55
7 Zusammenfassung/Ausblick	60
8 Literaturverzeichnis	64
Informationen zu den Autoren	71

Diese Kurzstudie wird von der Abteilung Wirtschafts- und Sozialpolitik der Friedrich-Ebert-Stiftung veröffentlicht. Die Ausführungen und Schlussfolgerungen sind von den Autoren in eigener Verantwortung vorgenommen worden.

Vorbemerkung

Die letzten Jahrzehnte waren durch eine starke Suburbanisierung – dem Umzug von Menschen und Unternehmen aus der Stadt in das städtische Umland – gekennzeichnet. Die damit verbundene Abhängigkeit vom Automobil und der Bedeutungsverlust der Innenstädte beschleunigten den Niedergang des öffentlichen Nahverkehrs. Zugleich führte die steigende Verkehrsleistung des motorisierten Individualverkehrs zu höheren Lärm- und Abgasemissionen und damit zu einer Verringerung der Lebensqualität in den Städten – was wiederum die Suburbanisierung förderte. Die sich in der Folge einstellende Krise der Stadt führte zu ineffizienten Siedlungsstrukturen und zu wachsenden Umwelt- und Verkehrsproblemen. Inzwischen haben sich die Rahmenbedingungen jedoch geändert: Besonders die langfristig steigenden Mobilitätskosten, die zunehmenden Bemühungen zur Vermeidung von Emissionen und die nur begrenzten Infrastrukturinvestitionsmittel machen heute ein Überdenken der bisherigen Verkehrs- und Siedlungsplanung erforderlich.

Das in den letzten Jahren wieder beobachtbare Interesse am Leben und Wohnen in der Stadt ebnet den Weg für eine energieeffiziente Stadt- und Verkehrspolitik mit einer höheren Lebensqualität für die Menschen. Die Gründe dafür liegen in der Wiederentdeckung innenstadtnaher Quartiere von Personen in allen Lebensphasen und in den veränderten Mobilitätsbedarfen dieser zugezogenen Menschen. Die Stadt steht damit vor neuen Herausforderungen, denn es gilt, die veränderten Mobilitätsbedarfe zu befriedigen und zugleich eine höhere Lebensqualität zu ermöglichen. Dies erfordert Anpassungen der Verkehrs- und Siedlungspolitik sowie ein hochwertiges und umfassendes Angebot des öffentlichen Verkehrs. Nur so können die Voraussetzungen für eine stärkere Rückwanderung in die Städte und für eine veränderte städtische Mobilität und damit für eine lebenswerte Stadt geschaffen werden.

Da die Renaissance der Stadt neben dem Wohnen auch weitere städtische Funktionen wie etwa den Einzelhandel, Bürodienstleistungen, Kultur und Freizeit stimuliert, handelt es sich um die „Wiedergeburt“ städtischer Qualitäten. Dies wird von Unternehmen und Bürgern zunehmend als Standortvorteil angesehen und beschleunigt damit die „Rückkehr“ in die Städte.

Aus gesellschaftlicher Perspektive ist diese Entwicklung erstrebenswert, da die kurzen Wege innerhalb von hoch verdichteten Siedlungsgebieten einerseits das Verkehrsaufkommen deutlich reduzieren und andererseits den Verkehr auf die umwelt- und sozialverträglichen Verkehrsträger des Umweltverbundes (Fußgänger, Fahrrad, Bus und Bahn) verlagern. Da es sich gegenwärtig noch nicht um einen stabilen Trend zur Rückkehr in die Städte handelt, sondern um eine wünschenswerte Perspektive, sind gestaltende Eingriffe erforderlich, um einen Wandel zugunsten einer nachhaltigen städtischen und verkehrlichen Entwicklung einzuleiten und zu stützen. Hierfür ist eine gemeinsame politische Zielsetzung von Bund, Ländern und Gemeinden notwendig.

Die vorliegende Studie¹ zeigt, wie diesen Herausforderung begegnet werden kann und was getan werden muss, um diese Chance bestmöglich zu nutzen. Dementsprechend werden wesentliche Handlungsansätze für die Politik anhand einer Reihe von Strategie- und Maßnahmenbündeln aufgezeigt, die eine Renaissance der städtischen Lebensweise und der städtischen Mobilität ermöglichen. Von besonderer Bedeutung ist hierbei die Zusammenführung von Verkehrs- und Siedlungsplanung zu einer integrierten Stadtverkehrspolitik.

René Bormann

Leiter des Arbeitskreises Innovative
Verkehrspolitik

¹ In einem Workshop wurden wichtige Anregungen für die vorliegende Studie erarbeitet. Neben den Autoren des Gutachtens möchte ich mich besonders bei Prof. Dr. Helmut Holzapfel, Universität Kassel, Dr. Ulrich Hatzfeld, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und Joan Mirbach, wissenschaftliche Mitarbeiterin von Sören Bartol, MdB, bedanken.

1. Einleitung

Städte sind „in“: Im Immobilienteil finden sich Artikel zu trendigen Lofts, der „Spiegel“ kürt „Europas coolste Städte“ und ein Warenhauskonzern verspricht „schöner Shoppen in der Stadt“ – Wurden Städte noch vor wenigen Jahren als Auslaufmodell abgeschrieben, werden sie nun regelrecht herbeigeredet. Längst haben auch die Wissenschaft und Politik diesen Trend entdeckt und sprechen von „Reurbanisierung“ und der „Renaissance des Städtischen“.

Noch vor wenigen Jahren war von der „Krise der Stadt“ die Rede und man ging davon aus, dass Städte sich im „Siedlungsbrei“ von Vororten, stark wachsenden Umlandgemeinden und Gewerbegebieten entlang der Autobahnen auflösen könnten. Viele Experten kritisierten diese Entwicklung zwar als nicht effizient, sahen große Umwelt- und Verkehrsprobleme und fürchteten um den sozialen Zusammenhalt. Aber auch bei diesen bestand ein großer Pessimismus, der sich selbst verstärkenden Suburbanisierung, dem Umzug von Menschen und Unternehmen von der Stadt in das städtische Umland, etwas entgegen setzen zu können: „Sobald Sie erstmal ein Rührei in der Pfanne haben, können Sie kein Spiegelei mehr daraus machen“ (Marco Venturi; etwa zit. in Bölling/Sieverts 2005:94).

Dieser Pessimismus scheint zwar verflogen, denn es ist ein erster, wenn auch nicht stabiler Trend zur Rückkehr in die Städte erkennbar. Ein nachhaltiger Wandel der städtischen Entwicklung ist aber noch keineswegs sicher. Damit besteht die Herausforderung, die Reurbanisierungstendenzen weiter zu verstärken. Zudem sehen sich viele Städte derzeit auch ohne einen Zuwachs von Bevölkerung und Funktionen mit erheblichen Verkehrsproblemen konfrontiert. Es stellt sich somit die Frage, wie diesen Problemen begegnet werden kann und welche Folgen die Reurbanisierung für diese Problematik hat.

Mit der vorliegenden Studie widmet sich der Arbeitskreis „Innovative Verkehrspolitik“ der Friedrich-Ebert-Stiftung dieser Thematik. Im Einzelnen sollen dabei folgende Fragen untersucht werden:

- Wie stabil ist der sich gegenwärtig andeutende Reurbanisierungstrend? Welche Auswirkungen sind angesichts der bisherigen Verkehrs- und Siedlungsentwicklung für die städtische Mobilität zu erwarten?
- Besteht parallel zur städtischen Renaissance eine Wiederkehr „urbaner“ Verkehrsträger? Wie kann die Verkehrspolitik diese „Renaissance städtischer Mobilität“ einleiten? Wo ist eine Veränderung gegenüber der gegenwärtigen Politik notwendig?
- Kann eine auf Reurbanisierung ausgelegte Stadtentwicklungspolitik bei einer Verringerung von Verkehrsproblemen helfen? Und kann die Verkehrspolitik zu einer Verstärkung der Reurbanisierung beitragen?

Ausgehend von diesen Fragestellungen wird in Kapitel 2 zunächst der bisherige Erkenntnisstand zur „Renaissance der Stadt“ mit Schwerpunkt auf Bevölkerungsbewegungen dargestellt. Anschließend wird die Wechselwirkung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung untersucht und ein Überblick über aktuelle stadtverkehrspolitische Ansätze gegeben (Kapitel 3). Im darauf folgenden vierten Kapitel werden mögliche Anpassungen der Stadtentwicklungs- und Verkehrspolitik diskutiert. Dabei wird anhand der veränderten Rahmenbedingungen auch die momentane Chance untersucht, sowohl in der Stadt- als auch in der Verkehrsentwicklung einen umfassenden Wandel herbeizuführen, und auf mögliche Probleme eingegangen. Nachfolgend wird der Politikansatz anhand von sechs Fallstudienstädten angewendet und es werden vor Ort bereits bestehende Strategien beschrieben (Kapitel 5). Die sechs Fall-

beispiele sollen dabei helfen, unterschiedliche Ausgangsbedingungen in den Kommunen zu berücksichtigen. Dementsprechend wurden die Beispiele so ausgewählt, dass sechs unterschiedliche Raumtypen betrachtet werden: Dabei werden mit den Metropolen Hamburg und Leipzig, den Großstädten Karlsruhe und Kassel sowie den Mittelstädten Kempten und Bautzen drei verschiedene Stadtgrößen jeweils in Wachstums- und Schrumpfungsregionen untersucht. Anschließend sollen in Kapitel 6 wesentliche Handlungsansätze für die Politik in den Kommunen sowie Bund und Ländern aufgezeigt werden. In Kapitel 7 werden die Ergebnisse der Studie zusammengefasst und ein kurzer Ausblick gegeben.

Methodisch handelt es sich bei dieser Untersuchung um eine Auswertung und Interpretation bestehender Daten und Literatur. Die Studie fokussiert dabei primär auf den Personenverkehr, während der insbesondere aufgrund seiner Auswirkungen ebenfalls relevante Güterverkehr nur am Rande behandelt werden kann.

Die Studie zeigt, dass die bisherigen Reurbanisierungstendenzen noch nicht ausreichen, um die Verkehrsentwicklung maßgeblich zu beeinflussen. In einigen ostdeutschen Groß- und Mittelstädten reicht die Rückwanderung jedoch aus, um das bestehende Nahverkehrssystem zu stützen. In den meisten westdeutschen Städten

hingegen dominiert weiterhin die Randwanderung – wenngleich in deutlich abgeschwächtem Maße. Demnach stehen hier auch weiterhin die durch die Suburbanisierung verursachten Verkehrsprobleme im Vordergrund. Allerdings zeigt sich auch, dass eine Reurbanisierung der Bevölkerung und wesentlicher städtischer Funktionen dabei helfen kann, das Verkehrsaufkommen zu reduzieren und auf die umwelt- und sozialverträgliche Verkehrsträger des so genannten „Umweltverbundes“ (Fuß, Rad, Bus und Bahn) zu verlagern. Dies würde die Lösung bestehender städtischer Probleme im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung unterstützen und somit auch die Lebensqualität erhöhen, so dass eine sich selbst verstärkende Wechselwirkung entstehen könnte. Gleichzeitig erscheint die Ausgangssituation für eine stärkere Reurbanisierung durch eine zunehmende Wertschätzung des „Städtischen“, langfristig steigende Mobilitätskosten und den demografischen Wandel günstig. Es bedarf allerdings einer deutlichen politischen Zielsetzung durch Bund, Länder und Gemeinden. Dementsprechend werden mehrere Strategie- und Maßnahmenbündel aufgezeigt, die bestehende Reurbanisierungstendenzen stärken und eine Trendwende in der Verkehrsentwicklung ermöglichen sollen.

2. Auf dem Weg zu einer Renaissance der Stadt?

Reurbanisierung – oder auch die Renaissance des Städtischen – ist ein Begriff, der für verschiedene Phänomene verwendet wird. Er steht sowohl für die Rückwanderung von denjenigen, die zuvor die Stadt in das Umland verlassen haben, als auch für Konzentrationsprozesse, bei denen die Kernstädte stärker wachsen oder weniger schrumpfen als das Umland. Hierbei bezieht sich diese Entwicklung sowohl auf das Wohnen als auch auf weitere städtische Funktionen wie etwa den Einzelhandel, Bürodienstleistungen, Kultur und Freizeit. Zugleich werden unter dem Begriff die Wiederentdeckung einer „städtischen Lebensart“ und die Wiedergewinnung städtischer Qualitäten verstanden, die zunehmend als Wohn- bzw. Standortvorteil angesehen werden. (Vgl. Siedentop 2008:195) Innerhalb dieser Studie sollen die Begriffe Reurbanisierung und Renaissance der Stadt synonym für diese Phänomene verwendet werden. Mit einer solchen „Wiedergeburt“ oder „Rückkehr“ ist dabei keineswegs die Wiederherstellung eines früheren Zustandes gemeint. Vielmehr werden zentrale Elemente der traditionellen Stadt und ihres Verkehrssystems für die Herstellung von etwas Neuem verwendet.

Nach einer Darstellung der bisher dominierenden Suburbanisierung sollen nachfolgend zunächst wesentliche Anzeichen für eine Renaissance des Wohnens und Arbeitens in der Stadt dargestellt werden. Diese sollen daraufhin anhand statistischer Daten überprüft werden. Schließlich wird die Reurbanisierung als Herausforderung für eine nachhaltige Stadtentwicklung beschrieben.

Suburbanisierung wird zur Einbahnstraße

Jahrzehntelang zogen insbesondere junge Familien von kernstädtischen Wohnlagen (einschließlich der Vorortsiedlungen) in das Umland der Städte (vgl. insg. Brake et al. 2001). Ein ähnlicher

Suburbanisierungstrend war auch für den Einzelhandel zu beobachten. Auf der „Grünen Wiese“ entstand eine Vielzahl von Einkaufszentren, die die Kaufkraft aus der Innenstadt abzogen und damit traditionelle innerstädtische Einkaufslagen in ihrer Existenz bedrohten. Da sich neben dem Handel auch weitere städtische Funktionen und Arbeitsplätze in der Peripherie ansiedelten, wurden die Siedlungsstrukturen in den 1990er Jahren zunehmend polyzentrisch. Diese veränderten Strukturen wurden teilweise sogar als neues Leitbild der Stadtentwicklung diskutiert (Bölling/Sieverts 2005).

Bereits seit Beginn der 1980er Jahre wurden die Auswirkungen der Suburbanisierung sowohl von Fachleuten als auch von Umweltschützern zunehmend als negativ beschrieben. Auf regionaler Ebene wurde etwa die „Zersiedlung“ der Landschaft, vor allem aber das steigende Verkehrsaufkommen und die mit der Zunahme der Fahrtenlänge und -häufigkeit verbundene steigende Belastung durch Lärm und Abgase kritisiert. Weitere Kritikpunkte waren Steuermindereinnahmen der Kernstädte, die weniger effizient genutzte Infrastruktur und die quartiersbezogene soziale Entmischung. (Vgl. etwa BMVBS/BBR 2007)

Urbanes Wohnen: Lebensqualität für immer mehr Menschen

Bereits in den 1980er Jahren entstand ein zunächst begrenztes Milieu der so genannten „neuen Urbaniten“ (Häußermann/Siebel 1987), deren Lebensstil sich am besten in einem städtischen Umfeld führen ließ. Insbesondere Studierende und junge Akademiker gehörten dazu. Aus heutiger Sicht erscheinen sie als Trendsetter, denn durch die Ausdifferenzierung der Lebensstile ist die Gruppe derjenigen Personen, die sich bewusst für ein Leben in der Stadt entscheiden, mittlerweile weitaus vielfältiger geworden. So gehören

nun sogar junge Familien zu den Zuzüglern (vgl. auch insg. Brühl 2005) und vor allem die gehobene Mittelschicht fragt zunehmend innenstadtnahen Wohnraum nach. Entsprechend sind es nicht länger nur die gesellschaftlichen Verlierer, die in die Kernstädte ziehen. Vielmehr ist städtisches Wohnen mittlerweile vor allem in prosperierenden Stadtregionen ein Statussymbol. Zudem wird vermehrt auf die Gruppe der älteren Menschen verwiesen, die nach dem Auszug der Kinder aufgrund des breiten Kultur- und Freizeitangebots einen innerstädtischen Wohnort ihrem bisherigen „Häuschen im Grünen“ vorziehen. Diese so genannten „Empty Nesters“ bilden ein wesentliches Potenzial für einen Bevölkerungszuwachs in den Städten, wenngleich sie bislang vergleichsweise selten umziehen. Trotz der zunehmenden Attraktivität für andere Bevölkerungsgruppen bieten die Städte auch weiterhin Wohnraum für Geringverdiener und Migranten und bleiben das traditionelle Ziel junger Menschen, die für ihre Ausbildung oder den Start ins Berufsleben ihren Wohnort wechseln. (Vgl. Gatzweiler/Schlömer 2008:249–252)

Möglich geworden ist der vermehrte Zuzug, weil sich die bisherigen Ursachen der Stadtfucht deutlich abschwächen: Negative Umwelteinflüsse der Industrie haben erheblich abgenommen und der städtische Wohnungsbestand wurde saniert. Zudem hat auch die Politik reagiert: Auf kommunaler Ebene wurden etwa innerstädtische Entwicklungspotenziale reaktiviert statt neue Eigenheimprogramme aufzulegen. Durch die Bundesregierung wurden Anstrengungen unternommen, die steuerlichen Anreize zur Suburbanisierung zu begrenzen, beispielsweise durch die Kürzung bzw. Abschaffung von Pendlerpauschale² und Eigenheimzulage (Siedentop 2008: 203–205).

Die verschiedenen Bevölkerungsgruppen suchen sich dabei ihre jeweils eigenen Stadtteile, wodurch bestehende Ungleichheiten zwischen armen und reichen Stadtteilen verstärkt werden. Die veränderten Wohnwünsche der Bevölkerung gehen mit einer entsprechenden Bewerbung durch die Immobilienbranche einher. Diese erhofft sich von dem Zuzugstrend in die Stadt bessere Verwertungsmöglichkeiten für den Bestand und Chancen für die Realisierung von Neubauvorhaben in gehobenen Preissegmenten.

Renaissance der städtischen Wirtschaft

„Ab in die Mitte!“ – Mit diesem Slogan³ wird mittlerweile in vielen Bundesländern für eine Stärkung der Innenstädte geworben. Während es dabei vor allem um den Einzelhandel, zum Teil auch um Kultur- und Freizeitnutzungen geht, sind es auch (Büro-)Dienstleistungen, die verstärkt Flächen in den Zentren nachfragen. Vor allen in den Großstädten wurden umfangreich zusätzliche Büroflächen in der Innenstadt geschaffen. War die Schaffung von innerstädtischen Büroimmobilien lange Zeit auf die relativ kleinteilige Integration von einzelnen Neubauten begrenzt, so wurden seit den 1990er Jahren in vielen Großstädten umfangreiche Konversionsprojekte auf zentral gelegenen Brachflächen begonnen. Die Unternehmen der Kreativwirtschaft (Medien, Marketing, Architektur etc.) betreiben hingegen kleinteilige Umnutzungen, da konventionelle Büroflächen in Preis, Lage und Zuschnitt häufig nicht der Nachfrage dieser Branchen entsprechen. Insbesondere in ihrer Gründungsphase erzielen sie deutliche Vorteile aus städtischen Standorten (vgl. Siedentop 2008:201–203).

Im Gegensatz zu dieser vor allem großstädtischen Entwicklung besteht in kleineren

2 Durch das Urteil des Bundesverfassungsgerichts über die Neuregelung der Pendlerpauschale vom 9. Dezember 2008 wurden die Bemühungen der Bundesregierung in diesem Bereich zumindest mittelfristig zurückgenommen. Ob die gerichtliche Entscheidung langfristig zu einer vollständigen Abschaffung führt, ist derzeit ebenso wenig absehbar, wie die Auswirkungen der Entscheidung für das tatsächliche Mobilitätsverhalten. Grundsätzlich ist von einer Stärkung der Suburbanisierungstendenzen auszugehen. Da dies aber von Auswirkungen der Finanzkrise überlagert werden könnte, ist eine eindeutige Abschätzung derzeit kaum möglich.

3 Der Slogan steht dabei für eine Initiative, an der sich neben der jeweiligen Landesregierung zumeist der Städtetag, Einzelhandelsvereinigungen und einzelne Handelskonzerne beteiligen (vgl. Hatzfeld et al. 2006).

Städten zumeist eine geringere Nachfrage nach Büroimmobilien. Auch benötigen längst nicht alle Dienstleistungsunternehmen die Kundennähe, Erschließungsqualitäten und Repräsentanz, die City-Lagen bieten. Dies gilt etwa für unternehmensbezogene Dienstleistungen für das produzierende Gewerbe, deren Standorte häufig in unmittelbarer Nähe zu den Produktionsstätten und Verteilzentren liegen.

In Einkaufszentren und anderen großflächigen Einzelhandelsimmobilien an autogerechten Standorten auf der „Grünen Wiese“ ist heute rund ein Drittel der Gesamtverkaufsfläche zu finden. Trotz einer stagnierenden Kaufkraftentwicklung ist die Randwanderung des Handels mittlerweile auch auf Grund verstärkter Regulierung gebremst. Aus diesem Grund investiert die Einzelhandelsbranche nun wieder verstärkt in traditionelle Geschäftszentren – etwa mit dem Bau großzügiger „City Malls“ (Falk/Dobler 2003:545–588). Gemeinsam mit dem allgemeinen Strukturwandel können diese „integrierten“ Einkaufsgalerien allerdings bestehende Erosionsprozesse im kleinteiligen Einzelhandel verstärken (vgl. Wiezorek 2005, Difu 2006).

Da heute wieder verstärkt das gemeinsame Erleben im Vordergrund steht, haben städtische Kultur- und Freizeitangebote einen erheblichen Bedeutungszuwachs erfahren. Das veränderte Freizeitverhalten der Stadt- und Umlandbewohner, die deutliche Zunahme des Städtetourismus und eine neue Wertschätzung der historischen Bausubstanz haben dazu geführt, dass Aufenthaltsqualität mit „urbanem Flair“ (etwa durch Außen-gastronomie und Stadtmobiliar) zunehmend von Bedeutung ist. Dabei sind Kultur- und Freizeitangebote ein direkter und – als so genannter „weicher“ Standortfaktor – indirekter Wirtschaftsfaktor, der zugleich den Freizeitwert und damit die Lebensqualität der jeweiligen Stadt erheblich steigert. Allerdings nimmt durch die kommerzielle Vermarktung auch die kulturelle Vielfalt der Städte tendenziell ab. Dieser Bedeutungszuwachs des Standorts Innenstadt wird durch verschiedene Formen des City-Marketings, die Schaffung von Freizeitangeboten sowie die gestalterische Aufwertung des Öffentlichen Raums unterstützt.

Trend zur Reurbanisierung in schrumpfenden und wachsenden Regionen

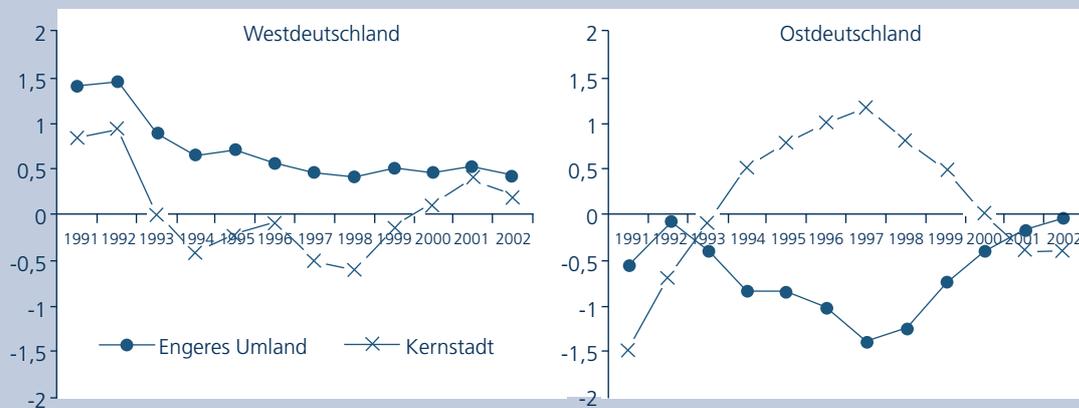
Trotz der beschriebenen Anzeichen gibt es bislang nur wenige empirische Belege für eine Reurbanisierung. Abgesichert ist jedoch eine deutlich geringere Intensität der Randwanderung der Bevölkerung (Gatzweiler/Schlömer 2008:245). Die Raumordnungsprognose 2025 geht noch davon aus, dass ohne eine entsprechende politische Einflussnahme ein verstärkter Rückzug in die Stadt nicht zu erwarten ist (vgl. BBR 2008:6-7).

Insbesondere seit 1990 haben die demografischen und wirtschaftlichen Unterschiede zwischen den Regionen zugenommen. Dieser Trend wird voraussichtlich andauern (BBR 2005), wobei nun auch die Attraktivität einzelner ostdeutscher Regionen deutlicher hervortritt. Entsprechend bestehen auch hinsichtlich der erkennbaren Reurbanisierungstendenzen deutliche Unterschiede zwischen Wachstums- und Schrumpfsregionen, wobei letztere in Ostdeutschland konzentriert sind. In schrumpfenden ostdeutschen Gebieten sind die bislang deutlichsten empirischen Anzeichen für eine städtische Renaissance zu finden. Nach einer extremen Suburbanisierungsphase zwischen 1994 und 1999, besitzen die Kernstädte hier seit 2001 die günstigste Bevölkerungsentwicklung, während ihr suburbanes Umland erstmals Bevölkerungsverluste erlebt. Hingegen konnten die Städte in den alten Bundesländern mit dem Jahrtausendwechsel erstmals wieder Zugewinne aufweisen, dabei blieb der Bevölkerungszuwachs im städtischen Raum jedoch geringer als im suburbanen oder ländlichen Raum. In beiden Landesteilen ist somit seit Ende der 1990er Jahre eine deutliche Abschwächung der Suburbanisierung erkennbar. (Abb. 1; Siedentop 2008:196)

So verzeichnen etwa seit dem Jahr 2000 auch nur mehrere ostdeutsche Groß- und Mittelstädte (Herfert 2002, Köppen 2006) einen Zuzug aus ihrem jeweiligen Umland, der stärker ist als die Fortzüge in diese Gebiete. Diese echte Trendumkehr zeigt sich am deutlichsten dort, wo durch Alterungs- und Schrumpfungsprozesse periphere, dünn besiedelte Räume im weiteren Umland von Kernstädten an Attraktivität verlieren (Siedentop

Abbildung 1:

Jährliche Bevölkerungsveränderung in Kernstädten und ihrem engeren Umland 1990–2003 in Prozent



Quelle: Müller/Siedentop 2004

2008:196, 203-205). Innerhalb der Kernstädte konnten allerdings eher Gebiete am Stadtrand als innerstädtische Quartiere Bevölkerung hinzugewinnen. Auch halten die selektiven Wanderungen und Alterungsprozesse weiterhin an, so dass ein kleinräumiges Nebeneinander wachsender und schrumpfender Bereiche entsteht (Gatzweiler et al. 2006:12–14, BBR 2007, Siedentop/Wiechmann 2007).

Reurbanisierung als Herausforderung für eine nachhaltige Stadtentwicklung

Auch wenn allein die Abschwächung der bisherigen Suburbanisierung beachtlich ist, zeigt sich, dass zwar vielfältige Anzeichen für eine Renaissance der Stadt, aber in den Wanderungstatistiken noch kein umfassender und klarer Reurbanisierungstrend erkennbar ist. Zugleich halten die negativen Auswirkungen der Suburbanisierung weiter an, profitieren die Zentren vieler kleinerer Städte noch nicht vom wirtschaftlichen Strukturwandel und stellt die Stadtwanderung in Schrumpfungregionen eher eine „Landflucht“ dar.

Durch die Veränderungen der Wohn-, Arbeits- und Einkaufsstandorte zu Gunsten der Innenstadt und weiterer kernstädtischer Quartiere führt die Reurbanisierung zu einer kompakteren, effizienteren und umwelt- und sozialverträglicheren Siedlungsweise und damit zu einer neuen städtischen Lebensqualität. Reurbanisierung ist somit weniger ein Trend als vielmehr eine erstrebenswerte Entwicklung. Sie ist eine gesellschaftliche und politische Herausforderung. Für den Reurbanisierungserfolg sind sowohl verschiedene Bevölkerungsgruppen als Stadtbewohner zu gewinnen als auch die Potenziale städtischer Standorte für Unternehmen zu stärken.

In den nachfolgenden Ausführungen zur städtischen Verkehrsentwicklung wird unter anderem deutlich werden, dass sowohl die Begrenzung negativer Auswirkungen des Verkehrs als auch die Eröffnung zusätzlicher Mobilitätschancen wesentliche Instrumente für eine Unterstützung der Reurbanisierung darstellen.

3. Städtischer Verkehr – Entwicklungen und Probleme

Im vorangegangenen Kapitel wurden Anzeichen für eine Renaissance der Städte beschrieben. In ganz ähnlicher Weise bestehen in der Verkehrspolitik und -planung bereits Ansätze für eine Veränderung der Trends, die jedoch bislang nicht überall und nicht ausreichend stark umgesetzt werden. Dies soll im Folgenden dargestellt werden. Dabei wird zunächst kurz die bisherige Entwicklung des städtischen Verkehrs beschrieben, um anschließend auf die Bedeutung der Siedlungsstruktur für den Verkehr eingehen zu können. Nach einem Überblick über die heutige Verkehrspolitik werden abschließend Herausforderungen für den Stadtverkehr zusammengefasst. Dabei werden diese Ausführungen mit den Erkenntnissen zur Stadt- und Raumentwicklung aus Kapitel 2 verknüpft.

Verkehr als „Erzeuger und Zerstörer der Städte“⁴

Städte sind nicht denkbar ohne ein funktionierendes Verkehrssystem und erst die verkehrstechnischen Entwicklungen der Industrialisierung haben Städte in ihrer heutigen Größe und Form überhaupt möglich gemacht. Gleichzeitig wurden die Städte stets der jeweils aktuellen Verkehrstechnik angepasst – nie jedoch in einem vergleichbaren Ausmaß wie durch den autogerechten Umbau ab der Mitte des 20. Jahrhunderts: Straßen wurden verbreitert und neue Trassen in die Stadtstruktur „geschlagen“, Parkplätze und -häuser gebaut. Gleichzeitig entstand eine sich selbst verstärkende Abhängigkeit von einem einzigen Verkehrsträger: Dem Automobil. Dies führte zu einem Bedeutungsverlust bestehender Zentren, was den begonnen Niedergang öffentlicher Verkehrssysteme beschleunigte. Gleichzeitig führten die negativen Auswirkungen der Massenmotorisierung, wie Lärm, Abgase, Unfälle,

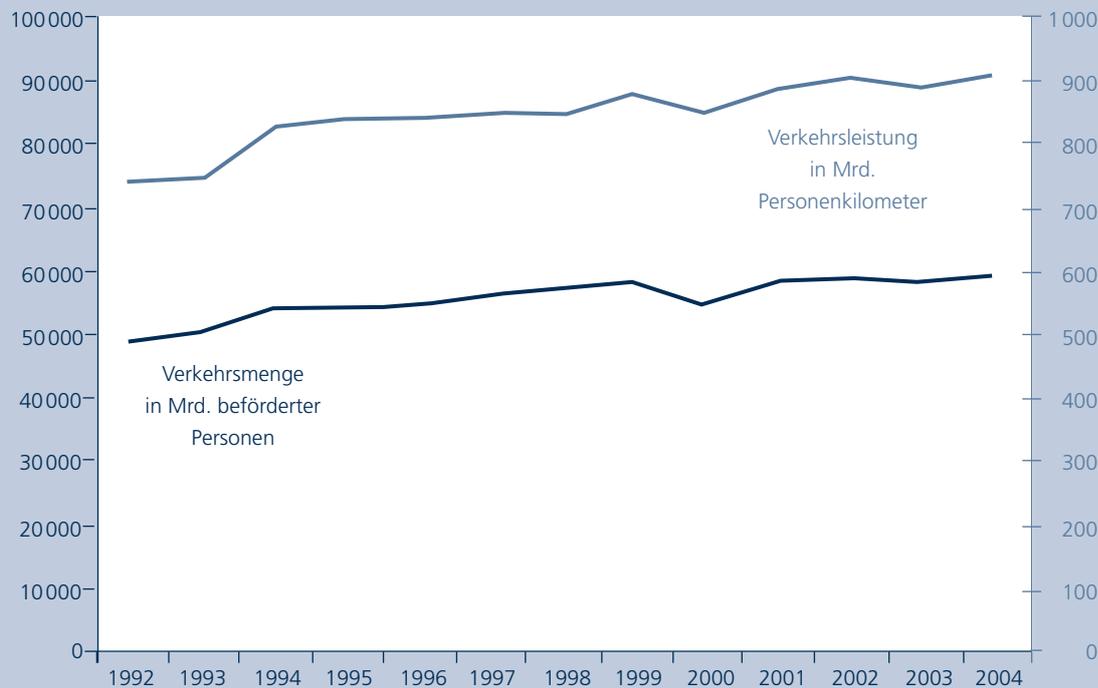
Staus etc., zum einen zu einer Marginalisierung des Fuß- und Radverkehrs, zum anderen zu einer Verstärkung der Stadtfucht von Einwohnern und Arbeitsplätzen. Dabei verstärkte die staatliche Förder- und Steuerpolitik diesen Trend maßgeblich durch die Subventionierung von Pendlerverkehr und Eigenheimbau. (Vgl. insg. Monheim 2008)

Seit den 1970er Jahren wuchs das Problembewusstsein für die Folgen dieser Entwicklung. Neben den Umweltauswirkungen stellte dabei die „Unwirtlichkeit der Städte“ (Mitscherlich 1965) einen wesentlichen Kritikpunkt dar. In vielen Städten wurde deshalb der ÖPNV ausgebaut und es wurden Maßnahmen zur innerörtlichen Verkehrsberuhigung durchgeführt. Auf Bundes- und Landesebene wurden Richtlinien und Förderprogramme verändert und der Vernetzung von Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung größere Bedeutung beigemessen. Die Ausgaben für den Autoverkehr blieben jedoch weiterhin hoch und an seiner generellen Bevorrechtigung wurde nur wenig geändert. Zugleich führte die verstärkte Wahrnehmung der städtischen Verkehrsprobleme dazu, dass immer mehr Betroffene aus der Stadt ins Umland zogen. Selbst erhebliche Investitionen etwa in großstädtische U- und S-Bahnprojekte konnten keinen Umstieg in den ÖPNV bewirken und die Verkehrsleistung und -menge des motorisierten Individualverkehrs (MIV) nahm weiter kontinuierlich zu (Abb. 2). Erfolge zeigten sich allerdings dort, wo es mit Einführung von Verkehrsverbänden gelang, auch „wahlfreie“ Verkehrsteilnehmer für den ÖPNV zu gewinnen. Die innovativen Ansätze zur Förderung des so genannten „Umweltverbundes“⁵ blieben zumeist Experimente, die nur vereinzelt und nicht flächendeckend umgesetzt wurden. Somit wurden auch die Verkehrsprobleme kaum verringert.

4 Vgl. den Aufsatz „Transport – Maker and Breaker of Cities“ (Clark 1958).

5 Der Begriff „Umweltverbund“ geht auf Otto-Zimmermann (1986) zurück und bezeichnet die Gesamtheit der als umweltverträglich geltenden Verkehrsmittel des nicht-motorisierten Verkehrs (Fußgänger und öffentliche oder private Fahrräder) sowie öffentliche Verkehrsmittel (Bahn, Bus und Taxis) und gemeinsam genutzte PKW (Car-Sharing). Er ist somit der Gegenpart zum motorisierten Individualverkehr (MIV).

Abbildung 2:

Entwicklung der Verkehrsleistung und -menge des Motorisierten Individualverkehrs

Quelle: Statistisches Bundesamt 2007:324

In den vergangenen Jahren hat sich diese Innovationskraft zudem deutlich verlangsamt und es wurden weniger neue Projekte im „Umweltverbund“ begonnen. Gemeinsam mit Mittelkürzungen für den ÖPNV bedeutet dies einen Rückschritt in der Verkehrspolitik. Andererseits führten die mit den Benzinpreisen gestiegenen individuellen Mobilitätskosten zu einer deutlichen Veränderung des Verkehrsverhaltens und zu einer Abschwächung der zuvor beständigen Zunahme im Straßenverkehr. So stagnierte der Autoverkehr, während im ÖPNV und Radverkehr deutliche Zuwächse zu beobachten waren. Allerdings scheinen noch viele PKW-Nutzer bereit zu sein, die Verteuerung in Kauf zu nehmen oder sehen keine Alternative zum Automobil. Andere schöpfen durch eine energiesparende Fahrweise zunächst Effizienzpotenziale aus, wodurch sich an den negativen Folgen des Verkehrs für die Städte wenig ändert. Dementsprechend kann nicht davon ausgegangen werden, dass durchgreifende Änderungen allein durch steigende Preise geschehen könnten. (Vgl. UPI 2008)

Auch der bundesweit prognostizierte Bevölkerungsrückgang allein lässt auf Ebene des Gesamtverkehrsaufkommens keine wesentlichen Effekte erwarten, da der Rückgang über einen langen Zeitraum erfolgt (vgl. insg. Jansen 2005:231–235). Nur in Regionen mit einem besonders hohen Bevölkerungsrückgang ist eine Abnahme der Verkehrsmenge zu erwarten. Wesentlich bedeutender sind die Veränderungen der Altersstruktur. Die geringe Anzahl junger Menschen führt zu weniger Ausbildungsverkehr, während die wachsende Zahl Älterer zu mehr Führerscheinbesitzern, aber auch zu einem höheren Anteil derer führt, die auf den ÖPNV angewiesen sind. Hieraus ergeben sich vor allem veränderte Anforderungen an die Qualität des Verkehrs und des Stadtraums. So werden beispielsweise im ÖPNV kurze Wege zu den Haltepunkten und ein flächendeckendes Angebot wichtiger, ebenso der alten- und behindertengerechte Ausbau von Haltestellen und Fahrzeugen.

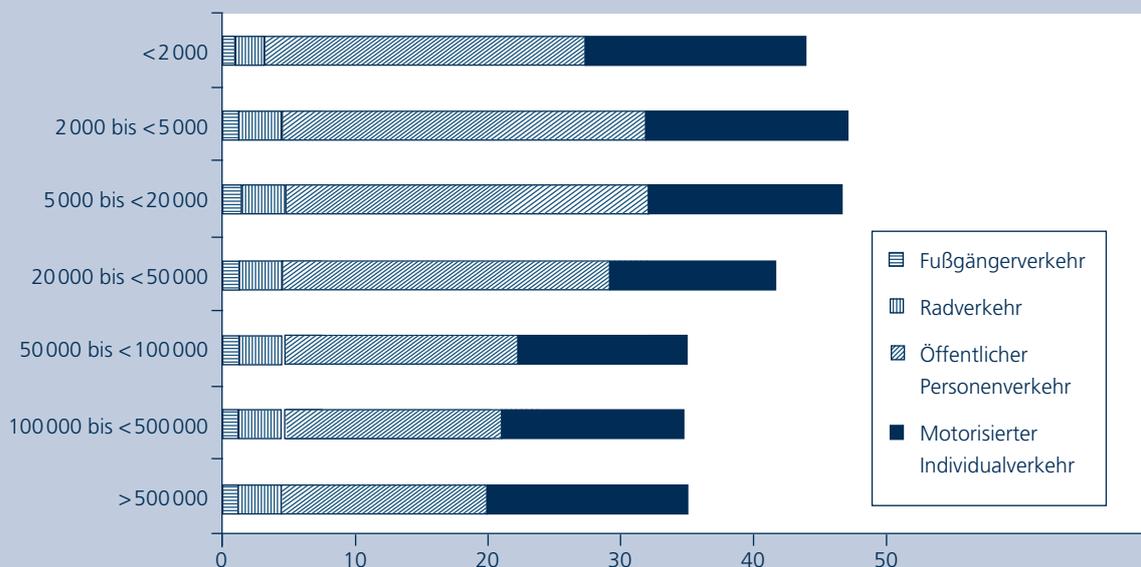
Auswirkungen der Siedlungsstruktur auf das Verkehrsverhalten

Durch die eingangs skizzierte Verkehrs- und Siedlungsentwicklung sind heute erhebliche Unterschiede im Mobilitätsverhalten der Bevölkerung in Abhängigkeit von der Größe ihres Wohnorts und der „Urbanität“ ihres jeweiligen Wohnstandorts festzustellen.⁶ Je größer die Gemeinde und je städtischer die Wohnlage, desto niedriger ist der Motorisierungsgrad der Bevölkerung. Bei der Betrachtung nach Ortsgrößenklassen ist eine deutlich geringere PKW-Anzahl je Einwohner ab einer Stadtgröße von 100.000 Einwohnern festzustellen, die bei Städten über 500.000 Einwohnern erneut deutlich abfällt. Dabei ist der Anteil der Führerscheinbesitzer hier in allen Altersgruppen ebenfalls geringer, was bedeutet, dass in Großstädten viele Menschen vollständig auf eine PKW-Nutzung verzichten. Betrachtet man die Aufteilung des Verkehrsaufkommens nach Verkehrsträgern (Modal Split), ist als Konsequenz eine erheb-

liche Differenzierung zwischen städtischen und nicht-städtischen Wohnstandorten feststellbar. Während Stadtbewohner die meisten Wege mit dem „Umweltverbund“ (63 Prozent Anteil am gesamten Verkehr) zurücklegen, wird von Menschen aus der Vorstadt oder dem eher ländlichen Raum der größte Anteil der Wege durch den motorisierten Individualverkehr (62 Prozent) bewältigt. Allein der Fußverkehrsanteil der Nicht-Städter beträgt mit 23 statt 38 Prozent nur etwa die Hälfte des Anteils in den Städten. Hinzu kommt, dass mit sinkender Gemeindegröße die durchschnittlichen Weglängen steigen. (Abb. 3) Damit wird die ungünstigere Aufteilung der Verkehrsträger der Nicht-Stadtbewohner durch die steigenden Fahrtenlängen noch verschärft. (Vgl. Statistisches Bundesamt 2007:29, 31) Andererseits zeigt sich, dass die kürzesten Wegstrecken im Autoverkehr nicht in den Groß- sondern in den Mittelstädten anfallen. Allgemein ist jedoch darauf hinzuweisen, dass Erwerbsstatus, Einkommen und Alter den Motorisierungsgrad stärker

Abbildung 3:

Spezifische Wegelängen der Verkehrsträger nach Ortgrößenklassen in Kilometer



Quelle: Oeltze et al. 2007:54–56

6 Wesentliche Grundlage für die nachstehenden Ausführungen ist die Untersuchung „Mobilität 2050“ (Oeltze et al. 2007:48-63), bei der wesentliche Kennzahlen der Verkehrsentwicklung nach den politischen Ortsgrößenklassen und drei unterschiedlichen „Urbanitätsklassen“ verglichen wurden. Sie basiert auf Daten der Verkehrserhebung „Mobilität in Deutschland“ (MID) des Bundesministeriums für Verkehr, Bauen und Stadtentwicklung (BMVBS) aus dem Jahr 2002. Die drei Urbanitätsklassen beziehen sich jeweils auf den Wohnstandort der Verkehrsteilnehmer. (Oeltze et al. 2007:48)

beeinflussen als der Wohnstandort. Dies bedeutet auch, dass Personen mit geringem Einkommen zentrenferne Standorte wegen der höheren Mobilitätskosten meiden (vgl. Runge 2005).

Ausgehend von diesen Unterschieden im Verkehrsverhalten sowie den zuvor ausgeführten Veränderungen der Rahmenbedingungen für den Verkehr sind in begrenztem Umfang Voraussagen zur zukünftigen Verkehrsentwicklung möglich. In einer hierzu durchgeführten Prognose des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu; Oeltze et al. 2007) zeigt sich, wie stark diese Entwicklungen von politischen, wirtschaftlichen und individuellen Entscheidungen abhängen. Wird von stark steigenden Kosten, schnellem Subventionsabbau und einer zügigen Reurbanisierung der Wohnbevölkerung ausgegangen, so könnte dies zu einer für den „Umweltverbund“ günstigeren Modal Split-Aufteilung und so zu einer deutlichen Reduzierung der Verkehrsleistung der privaten Haushalte im motorisierten Individualverkehr (minus fünf Prozent bis 2050) führen. Finden diese Veränderungen moderater und langsamer statt, so würden sich die Wohnstandorte in den wachsenden Regionen konzentrieren und hier zu weiterer „Zersiedlung“ führen, während in schrumpfenden ländlichen Regionen Entleerungstendenzen festzustellen wären. Dies würde ein kontinuierliches Wachstum der Verkehrsleistung bedeuten (plus 14 Prozent bis 2050).

Aktueller Stand der Stadtverkehrspolitik

Blickt man ausgehend von der in den vorangegangenen Ausführungen deutlich werdenden Bedeutung politischer Entscheidungen auf die heutige Stadtverkehrspolitik, so werden zwei wesentliche Probleme offenbar: Zum einen ist sie auf Bundesebene durch die Trennung von Stadtentwicklungs- und Verkehrspolitik wenig präsent. Zum anderen ist sie trotz vielfältiger „alternativer“ Ansätze weiterhin stark auto-orientiert und ihr Erfolg bemisst sich zumeist allein an der Leistungsfähigkeit der technischen Infrastruktur.

Die Vermeidung negativer Auswirkungen auf Mensch und Umwelt, aber auch eine sozial und wirtschaftlich nachhaltige Entwicklung der Verkehrsleistung sind seit längerem fester Bestandteil der politischen Rhetorik. In der konkreten

Politikformulierung aber steht weiterhin die Anpassung des Verkehrssystems an prognostizierte Steigerungen der Verkehrszahlen im Vordergrund. Die verkehrspolitischen Ziele der Bundesregierung sehen entsprechend eine effiziente Nutzung der Verkehrswege durch intermodale Verknüpfung und Verkehrslenkung vor. Gleichzeitig wird aber auch ein weiterer Ausbau der Verkehrswege angestrebt (vgl. auch Bundesverkehrswegeplan; BMVBW 2003). Verkehrsvermeidung wird hingegen nur stark eingeschränkt verfolgt (vgl. auch insg. www.bmvbs.de). Die Umwelt- und Klimaschutzziele sollen folglich zum größten Teil durch eine effizientere Fahrzeugtechnik erreicht werden. Die besonderen Anforderungen der Städte sind in den verkehrspolitischen Zielen der Bundesregierung bisher ebenso wenig berücksichtigt wie im Bundesverkehrswegeplan.

Auf der Ebene kommunaler Verkehrsplanung hat sich hingegen die Position einer integrierten Betrachtung stärker durchgesetzt. Dabei wird ein Dreiklang aus Verkehrsvermeidung, der Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsarten sowie einer verträglichen Abwicklung des „notwendigen“ Verkehrs gefordert (vgl. etwa Zegartowski 1997). Gleichwohl hat es in der Umsetzung dieser Zielsetzung nur geringe Veränderungen gegeben, die proklamierte Verkehrswende ist auch auf städtischer Ebene weitgehend ausgeblieben (vgl. etwa Dambach 2006:18).

Die geringe Dynamik bei der Umsetzung des Ziels eines stadtverträglichen Verkehrs könnte sich nunmehr ändern. Mit der Verschärfung von Emissionsgrenzwerten (insbesondere Feinstaub) ist nun das Verkehrssystem in den Vordergrund gerückt. Auch kommt es durch die weitere Zunahme des städtischen Verkehrs vermehrt zu einer Überlastung der Straßen. Die knappen Kassen der öffentlichen Hand lassen jedoch Straßenausbau innerhalb der Städte nur noch selten zu. Zudem konkurrieren Flächen für den ruhenden Verkehr zunehmend mit anderen Verwertungsmöglichkeiten. So hat nicht zuletzt die EU-Kommission die Thematik aufgegriffen. Im Grünbuch „Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt“ werden für einen „flüssigen Verkehr in der Stadt“ Alternativen zur PKW-Nutzung gefordert. Im Wesentlichen wird allerdings auf technische Aspekte eingegangen. Die Siedlungsplanung wird

zwar als Instrument benannt, Hinweise zu städtebaulichen Integration des Verkehrs fehlen hingegen weitgehend. (Kommission der Europäischen Union 2007:4; Vgl. Tünnemann 2008)

Während die EU hier die Initiative ergreift, wird der Verkehr in der Stadtpolitik durch den Bund weiterhin sträflich vernachlässigt, was nur teilweise durch die traditionell kommunale Aufgabenwahrnehmung zu erklären ist. Innerhalb der „Leipzig-Charta für Nachhaltige Stadtentwicklung“ wird städtische Mobilität auf zwei Themen reduziert: Die „Modernisierung der Infrastrukturnetze und Steigerung der Energieeffizienz“ und die „Mobilitätschancen von Bewohnern benachteiligter Stadtquartiere“ (vgl. BMVBS/BBR 2007b). Im Abschnitt über den öffentlichen Raum spielt der Verkehr hingegen keine Rolle (ISW 2008). Auch im Memorandum für eine Nationale Stadtentwicklungspolitik finden sich nur wenige Hinweise auf den Verkehr. Hier gibt es lediglich ein Bekenntnis zur „Stadt der kurzen Wege“ und einer „Bändigung“ des motorisierten Individualverkehrs, um eine hohe Mobilität und nutzbare öffentliche Räume zu gewährleisten. Konkretisiert werden diese Ansätze jedoch nicht. (BMVBS/BBR 2007c)

Herausforderung Stadtverkehr und städtische Mobilität

Dieses Kapitel hat gezeigt, dass die wesentliche Herausforderung für die Stadtverkehrspolitik in den Hinterlassenschaften der Verkehrsentwicklung der vergangenen sechzig Jahre liegt. Sie hat durch eine durchgreifende Massenmotorisierung zu einem Rückgang des Fuß- und Radverkehrs aber auch zu einer Verminderung von Qualität und Quantität des öffentlichen Verkehrs geführt. Die seit den 1970er Jahren erprobten Ansätze

einer „alternativen“ Verkehrspolitik haben bislang nicht zu einer „Verkehrswende“ geführt. Entsprechend wird etwa durch den Bundesverkehrswegeplan 2003 auch weiterhin eine Steigerung des Autoverkehrs erwartet (vgl. Jansen et al. 2005:231, ITP/BVU 2007). Daher besteht die Notwendigkeit, der Verkehrsvermeidung, -verlagerung und -verträglichkeit Priorität einzuräumen, um städtische Mobilität langfristig zu gewährleisten und stadtverträglich auszugestalten. Wenngleich dies primär eine kommunale Aufgabe ist, muss sie auch in die staatliche Verkehrswegeplanung und Stadtentwicklungspolitik integriert werden.

Allerdings wird im unterschiedlichen Verkehrsverhalten von Stadt- und Umlandbewohnern auch der Zusammenhang zwischen Verkehrs- und Siedlungsentwicklung deutlich. So scheiterten innovative Ansätze für einen umwelt- und sozialverträglicheren, effizienteren Stadtverkehr bislang häufig an der anhaltenden Randwanderung der Bevölkerung und war der „Umweltverbund“ für die Umlandbevölkerung keine bequeme Alternative zum Auto. Entsprechend ist auch die zukünftige räumliche Verteilung der Bevölkerung ein wesentlicher Faktor für die Entwicklung des Verkehrsaufkommens. Hinzu kommen die gestiegenen Mobilitätskosten und der demografische Wandel als weitere bedeutende Rahmenbedingungen, die jeweils in erheblichem Maße durch politische Entscheidungen mit geprägt werden. Diese neuen Bedingungen könnten eine Chance für durchgreifende Veränderungen im Mobilitätsverhalten sein, die für viele Verkehrsteilnehmer auch ein Mehr an Lebensqualität bedeuten würde – auch da die Gefährdung Schwächerer durch den Rückgang des Autoverkehrs abnimmt und Pendler weniger Lebenszeit im Stau verlieren.

4. Renaissance der Stadt – Perspektiven für eine neue Mobilität

In den vorangegangenen Kapiteln wurde zum einen die Herausforderung einer Reurbanisierung, zum anderen die Notwendigkeit einer „Verkehrswende“ in den Städten deutlich. Im Folgenden soll daher ein Politikansatz beschrieben werden, der mit den Mitteln einer integrierten Stadt- und Verkehrspolitik eine Renaissance sowohl einer städtischen Mobilität als auch einer urbanen Lebensqualität ermöglicht. Hierfür soll zunächst die Zielsetzung als Leitvorstellung beschrieben, dann das aktuelle Möglichkeitsfenster, aber auch die Risiken einer solchen Politik dargestellt werden. Schließlich werden wesentliche Aspekte der vorgeschlagenen Politik aufgezeigt.

4.1 Leitvorstellung für eine Renaissance städtischer Mobilität und Lebensqualität

Wie ausgeführt hat die Siedlungsentwicklung der vergangenen Jahrzehnte dazu geführt, dass eine städtische Mobilität – also kurze Wege, schnelle Erreichbarkeit, Wahlmöglichkeit zwischen Verkehrsmitteln – häufig nicht mehr möglich ist. Auch deshalb beeinträchtigt der Stadtverkehr mit seinem Lärm sowie seinen Abgasen und Staus vielerorts die städtische Lebensqualität. Die Verknüpfung der Stadt- und Verkehrsplanung zu einer integrierten Politik bietet eine Chance für eine höhere städtische Lebensqualität. Ziel ist eine Stadt, in der der Verkehr im Wesentlichen eine Dienstleistung für die Stadtbewohner erbringt und nicht Selbstzweck auf Kosten der städtischen Qualitäten ist. Diese Leitvorstellung ist mehr als ein Gegenmodell zur vorherrschenden Suburbanisierung – sie ist vielmehr eine Vision, wie der städtische Raum sowie eine urbane Lebensweise und Mobilität in Zukunft aussehen

können. Sie entspricht der traditionellen Form der „Europäischen Stadt“, die unter anderem⁷ folgende Eigenschaften umfasst (vgl. etwa Beckmann 2007, DST 2007, Schott 2008):

- *hohe Dichte*: Durch eine kompakte Bauweise finden viele Menschen sowie ihre Wohn-, Arbeits-, Konsum- und Freizeitorde auf begrenztem Raum Platz.
- *Mischung*: Die Trennung der Funktionen wird weitgehend überwunden. Ebenso leben Menschen aus unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen gemeinsam in einem Quartier.
- *Zentralität*: Trotz der kleinteiligen Mischung bilden sich Zentren von besonderer Bedeutung für die Gesamtstadt oder einen Stadtteil heraus.
- *Öffentlichkeit*: Straßen und Plätze sind öffentlich, was ihre freie Aneignung ermöglicht.

Für die Mobilität der Bewohner bieten diese Eigenschaften zwei wesentliche Vorteile, die eine höhere Lebensqualität ermöglichen: Größere Nähe und geringere Verkehrsbelastung. Die räumliche Nähe ermöglicht kurze Wege und eröffnet vielfältige Optionen für alle notwendigen Erledigungen und gewünschten Kontakte. Neben einer effizienten Erledigung des Alltags bedeutet dies ein schnell erreichbares, vielfältiges Angebot von Konsumgütern und Dienstleistungen wie auch Kultur- und Freizeitmöglichkeiten (vgl. Frehn 2005). Dadurch besteht eine hohe Flexibilität gegenüber den Unsicherheiten des Alltags. Diese „Anpassungsfähigkeit“ (vgl. auch insg. Holzapfel 2003:2-4, Brandt et al. 2004) der Stadt ermöglicht eine komfortable Bewältigung unterschiedlicher Lebenssituationen, zugleich gibt sie auch Raum für Kreativität und das Entstehen neuer wirtschaftlicher Betätigungsfelder.

⁷ Zur „Europäischen Stadt“ gehört aber nicht nur die Kompaktheit, Mischung und städtische Lebensweise als bauliche und erlebbare Eindrücke, sondern insbesondere auch die bürgerliche Gesellschaft, sozialstaatliche Verfasstheit sowie städtische Geschichtlichkeit (Siebel 2005).

Eine kompakte und gemischte Stadt mit klaren Zentren wird gleichzeitig eine Stadt vielfältiger, sozial- und umweltverträglicher Mobilitätschancen. Denn die veränderten städtischen Eigenschaften sowie die stärkere Konzentration der Bevölkerung bieten wesentliche Vorteile für den „Umweltverbund“. Der Rad- und Fußverkehr benötigt kurze Wege und der ÖPNV ist auf eine ausreichend hohe Dichte innerhalb des Einzugsbereichs seiner Haltestellen angewiesen. Die kürzeren Wege und die geringere Abhängigkeit vom ÖPNV führen auch dazu, dass die negativen Auswirkungen des Verkehrs verringert werden. Bislang ist der Autoverkehr ein Hauptgrund für die Entwertung städtischer Quartiere entlang der „Einfallstraßen“. Hingegen sollen die Stadt sowie ihre Straßen und Plätze als Lebensraum wahrgenommen werden, der durch eine angenehme und vielfältig nutzbare Gestaltung eine hohe Aufenthaltsqualität erhält (vgl. Urban Task Force 1999).

4.2 Chancen und Risiken einer Renaissance städtischer Mobilität und Lebensqualität

Eine Renaissance der Stadt zu einem effizienten, anpassungsfähigen und angenehmen Lebensraum wird folglich erst durch eine städtische Mobilität ermöglicht und umgekehrt. Allerdings verhinderten bisher sowohl das Verkehrsverhalten die Wohnstandortwahl als auch die durch diese Präferenzen geprägten politischen Entscheidungen einen solchen Wandel. Im folgenden Abschnitt soll gezeigt werden, dass die Voraussetzungen für positive Veränderungen in der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aktuell wesentlich günstiger sind. Zudem sollen auch mögliche negative Auswirkungen der hier ansonsten positiv beschriebenen Perspektive diskutiert werden.

Eine Chance für die Änderung von Verkehrsverhalten und Wohnstandortwahl

Sowohl eine Abkehr von der Suburbanisierung als auch eine nachhaltigere Mobilität scheinen neuerdings möglich. Zum einen sind Städte in der Wertschätzung von immer mehr Altersgruppen und sozialen Schichten gestiegen. Stadtquartiere

sind nicht länger nur Behausung für diejenigen, die sich den Traum vom „Häuschen im Grünen“ (noch) nicht leisten konnten, sondern werden als Chance für eine andere Freizeitgestaltung begriffen. Zum anderen steigen durch die Verknappung der Rohstoffe und eine zunehmende Internalisierung von Allgemeynkosten die Mobilitätskosten und damit auch die Aufwendungen des suburbanen Wohnens. Wenngleich konjunkturelle Schwankungen und Spekulationen erhebliche Bedeutung für den jeweils aktuellen Benzinpreis haben, so wird die Verknappung langfristig in jedem Fall zu einer Verteuerung führen. Aus ökologischen wie fiskalischen Gründen ist die politische Einsicht gewachsen, die bisherige Subventionierung deutlich zu reduzieren. Damit beeinflussen die vergleichsweise günstigen Kosten des „Umweltverbundes“ die Mobilitätswahl nun stärker: Kurze Wege und die Möglichkeit, nicht auf die Benutzung des Autos angewiesen zu sein, fließen stärker als bisher in individuelle Wohnstandortentscheidungen mit ein. (UPI 2008) Schließlich wird durch den demografischen Wandel der Anteil der Familien an der Haushaltsstruktur geringer. Der wachsende Anteil älterer Menschen lässt die Nachfragepotenziale für städtische Wohnformen steigen und führt zu einer geringeren Attraktivität solcher ländlicher Räume, in denen die Versorgungsqualität der Bevölkerung allgemein abnimmt. (Vgl. Oeltze et al. 2007)

Mögliche Reurbanisierungsprobleme

Trotz der vielen positiven Folgen einer Reurbanisierung soll darauf hingewiesen werden, dass grundsätzlich Probleme entstehen können, wenn die Konzentration der Bevölkerung in den Städten zunimmt. Allerdings sind zu hohe Nutzungsdichten und daraus resultierende niedrige Wohnqualität, Überlastungen von Infrastruktursystemen sowie erhöhte Emissionen bis auf Weiteres nicht zu erwarten. Auch die häufig kritisch angeführte Entmischung unterschiedlicher sozialer Schichten, Milieus und von Menschen verschiedener ethnischer Herkunft in der Stadt wird nicht stärker ausfallen, als dies bei einer anhaltenden Suburbanisierung einkommensstarker Haushalte

zu erwarten wäre (vgl. Heye/Leuthold 2006). Im Gegenteil: Der Zuzug von bisherigen Umlandbewohnern in die Kernstadt ermöglicht eine stärkere soziale Mischung und führt zu besseren Chancen für sozial Benachteiligte. Dies jedoch erfordert die deutliche Formulierung einer entsprechenden Zielsetzung.

Zugleich besteht Sorge um den ländlichen Raum, der durch eine Konzentration der Bevölkerung in den Städten Verlierer der Reurbanisierung werden könnte (vgl. Holzinger 1997). Diesem Argument kann in diesem Rahmen nur entgegengehalten werden, dass der bereits bestehende Trend einer Entleerung bei einer Fortsetzung der Suburbanisierung sogar stärker ausfallen würde (vgl. Oeltze et al. 2007).

4.3 Verkehrspolitik für eine Renaissance städtischer Mobilität und Lebensqualität

Wie aufgezeigt, besteht zurzeit eine besondere Chance, den dargestellten Wandel in der Verkehrs- und Stadtentwicklung einzuleiten. Nachfolgend soll deshalb erörtert werden, wie eine solche kombinierte Strategie aus Verkehrswende und Reurbanisierung gelingen kann. Der beschriebene Politikansatz soll einerseits durch die Konzentration von Bevölkerung und städtischen Funktionen zu einer Verkehrsreduzierung führen. Andererseits verändert er den städtischen Verkehr so, dass die Lebensqualität in den Städten deutlich steigt.

Eine solche Politik soll die bestehende wechselseitige Blockade von Verkehrs- und Stadtentwicklung überwinden. Sie versucht, Synergien zwischen den beiden Bereichen herzustellen, um sowohl Städte als auch Mobilität zukunftsfähig zu machen. Wie in Kapitel 3 gezeigt, haben eben solche Wechselwirkungen zwischen Siedlungserweiterung und dem Ausbau des Verkehrssystems die Entstehung der heutigen Raumstrukturen und das aktuelle Verkehrsverhalten erst möglich gemacht. Auch deshalb braucht es eine ähnliche gemeinsame Anstrengung, um die Trendwende möglich zu machen.

Städtische Mobilität

So wie die Rückkehr der Bevölkerung in die Städte durch die „Renaissance der Stadt“ mit dem Bild der „Europäischen Stadt“ verknüpft ist, braucht es auch eine „Renaissance städtischer Mobilität“ als Leitvorstellung für den Verkehrssektor. Auch hier bietet es sich an, an die Verkehrsträger anzuknüpfen, die schon immer Teil des Stadtverkehrs waren oder in den Städten entstanden sind: Fuß und Rad sowie Bus und Bahn. Und wie bei der „Wiedergeburt“ der Stadt geht auch die „Rückkehr“ zu den traditionellen Verkehrsträgern mit einer technischen Fortentwicklung einher.

Zugleich ist der Stellenwert des Autos deutlich zu reduzieren. Es kommt darauf an, dass für jeden, der nicht täglich mit dem Auto fahren kann oder will, eine Alternative in Form eines günstigeren Verkehrsmittels oder eines effizienteren Wohnstandorts angeboten wird. Dies sollte nicht als Zwang oder Notwendigkeit wahrgenommen werden, sondern als aktive Entscheidung. Zum ÖPNV-Nutzer zu werden heißt so vor allem, ein Mehr an frei verfügbarer Lebenszeit zu besitzen, und in die Stadt zu ziehen bedeutet vor allem zusätzliche Lebensqualität. Dies kann nur dann gelingen, wenn der Umweltverbund Vorrang erhält und dort der Nutzer zum Maß der Dinge wird.

„Verkehrsgerechte“ Stadt

Die dargestellte, neue städtische Mobilität verringert bestehende Einschränkungen städtischer Lebensqualität. Da Autoabgase, Lärm und dergleichen bislang wesentliche Gründe für die Stadtfucht waren, wird aus ihrer Reduzierung auch ein neues Argument für den Lebensraum Stadt. Allerdings muss sich dieser Lebensraum ebenfalls verändern und insbesondere für die bisherigen „Stadtlüchtlinge“ attraktiver werden. Hierbei soll nicht nur die Innenstadt hinzugewinnen, sondern auch die Stadtteilzentren gestärkt werden, damit sie als Nahversorgungsangebote und Quartiersmittelpunkte wahrgenommen werden. Während neue zentrumsnahe Wohn- und Mischgebiete maßgeblich zu einer kompakten

Stadt der kurzen Wege und Zeiten beitragen und deshalb zu unterstützen sind, sind weitere Ausweisungen am Siedlungsrand zu unterbinden.

Ein Fortschreiten der sozialen Entmischung städtischer Räume sowie der Verdrängung bisheriger Mieter aus aufgewerteten Quartieren soll dabei vermieden werden. Gerade wegen der ungleichen Mobilitätschancen dürfen die Wohnstandorte gesellschaftlich benachteiligter Gruppen nicht an den städtischen Rand gedrängt werden. Hier wird die besondere Stärke der gemeinsamen Strategie aus Stadt- und Verkehrsplanung deutlich: Der zumeist als „Umweltverbund“ bezeichnete Verkehrsmix ist auch ein „Sozialverbund“. (Vgl. BMVBS/BBR 2007b) Wird er gestärkt und damit zusätzliche Verkehrsteilnehmer gewonnen, dient dies auch den „Armen, Alten, Auszubildenden und Ausländern“, die bislang die größten Nutzergruppen darstellen. Werden die Hauptstraßen vom Autoverkehr entlastet, profitieren davon insbesondere die Bewohner der günstigen Wohnungen entlang der Verkehrsschneisen. So bekommt „Verkehrsgerechtigkeit“ eine neue Bedeutung als gerechte Verteilung von Mobilitätschancen und Lebensqualität.

Gemeinschaftsaufgabe Renaissance von städtischer Mobilität und Lebensqualität

Im Rahmen ihrer Selbstverwaltung ist jede Kommune prinzipiell in der Lage, alle nötigen Maßnahmen zu treffen, um sowohl ihre städtische Renaissance als auch eine städtische Verkehrswende Wirklichkeit werden zu lassen. Dies ist allerdings häufig nur theoretisch der Fall. Zwar obliegt ihr die Stadt- und Verkehrsplanung und sie ist Bestellerin – häufig sogar Betreiberin – des ÖPNV, besitzt die Verkehrsflächen und Plätze und kann mit privaten Partnern auch umfangreiche Immobilienprojekte verwirklichen. Doch sind die Städte auf Ressourcen und Rahmensetzungen durch den Bund und die Länder angewiesen. Die Kommunen stehen zudem in Konkurrenz, aber auch in verschiedenen Partnerschaften mit umliegenden Städten und Gemeinden und sind auf die Mitwirkung privater Verkehrs- und Immo-

bilienunternehmen einschließlich der Deutschen Bahn angewiesen. Zudem müssen sie die Bedürfnisse ihrer Bewohner, Unternehmen und Interessenvertretungen zu einem gerechten Ausgleich bringen. Kurz: Die beschriebene Strategie zur Förderung der Reurbanisierung setzt eine Gemeinschaftsaufgabe voraus.

Dies erfordert eine eindeutige politische Zielsetzung von Bund und Ländern sowie ein gemeinsames Handeln der Städte mit ihren Partnern aus Wirtschaft und Zivilgesellschaft. Verkehrs- und Stadtplanung müssen gemeinsam konkrete Maßnahmen vorbereiten, die das alltägliche Verkehrsverhalten der Bevölkerung beeinflussen und Angebote für urbanes Wohnen, Arbeiten und Leben schaffen. Diese Lösungen müssen so ausgelegt sein, dass sie nicht nur theoretisch „funktionieren“, sondern dass sie aus einer nutzerzentrierten Perspektive gedacht sind. Dadurch, dass bestehende Zweifel und Aversionen ernst genommen werden, können Hemmnisse und Hindernisse abgebaut werden.

Hierin zeigt sich auch, dass die Gestaltung städtischer Mobilität und die Gewährleistung von Angeboten für die Verkehrsbedürfnisse der Stadtbewohner weiterhin eine kommunale wie auch gesamtstaatliche Aufgabe ist. Dies mag nicht immer auch eine staatliche Organisation oder Erbringung erfordern, stellt aber in jedem Fall ein deutliches Hemmnis für eine Entstaatlichung dar.

Die Verwandlung der Stadt in einen effizienten, anpassungsfähigen und angenehmen Lebensraum wird erst durch eine veränderte städtische Mobilität ermöglicht. Umgekehrt braucht der Umweltverbund eine kompakte Siedlungsstruktur, um gegen das Auto konkurrieren zu können. Um dies zu gewährleisten, bedarf es einer klaren politischen Zielsetzung und der gemeinsamen Anstrengung von Bund, Ländern und Städten sowie weiteren wesentlichen Akteuren der Stadtentwicklung. Ihre zentralen Handlungsfelder findet sie in der Stadt- und Verkehrsplanung. Eine Ausrichtung an allgemeinen Zielen der Umwelt- und Sozialgerechtigkeit ist zwar in der Strategie bereits angelegt, bedarf aber beständiger Überprüfung.

5. Ausgewählte Städte und ihre Verkehrssysteme – Empfehlungen für eine Renaissance

Der beschriebene Politikansatz einer Renaissance von städtischer Mobilität und Lebensqualität soll nun auf seine konkrete Anwendbarkeit in unterschiedlichen Städten überprüft werden und dadurch gleichzeitig praktische Beispiele der Umsetzung geschildert werden. Um raumstrukturelle Unterschiede städtischer Verkehrssysteme zu beachten, sollen dabei drei verschiedene Ortsgrößenklassen betrachtet werden, nämlich Metropolen mit mehr als 500 000 Einwohnern, Großstädte mit über 100 000 und Mittelstädte mit 50 000 bis 100 000 Einwohnern. Hierbei wurde je ein Beispiel aus einer Wachstums- und einer Schrumpfungsregion ausgewählt, weil diese in der jüngeren Vergangenheit, insbesondere bei

Wanderungsbewegungen der Bevölkerung, deutliche Unterschiede aufwiesen (vgl. etwa Siedentop 2008). Die Untersuchung der Fallbeispiele folgt stets dem gleichen Muster: Zunächst wird die Stadt durch eine Darstellung der Bevölkerungsentwicklung, Raum- und Siedlungsstruktur sowie des Verkehrssystems vorgestellt. In einem zweiten Schritt werden aus einer kurzen argumentativen Trendfortschreibung wesentliche Handlungsempfehlungen für eine integrierte Verkehrs- und Stadtentwicklungspolitik dargelegt. Abschließend wird jeweils ein knappes Fazit gezogen. Die folgende Tabelle liefert einen Überblick über die zentralen Daten der Fallbeispiele.

Tabelle:

Ausgewählte Kennzahlen zu den Fallbeispielen

	Hamburg <small>Metropole in einer Wachstumsregion</small>	Leipzig <small>Metropole in einer Schrumpfungsregion</small>	Karlsruhe <small>Großstadt in einer Wachstumsregion</small>	Kassel <small>Großstadt in einer Schrumpfungsregion</small>	Kempten <small>Mittelstadt in einer Wachstumsregion</small>	Bautzen <small>Mittelstadt in einer Schrumpfungsregion</small>
Fläche in Quadratkilometern	755	297	174	107	63	67
Einwohner						
1990	1 630 000	511 000	275 000	194 000	61 800	52 300
2007	1 760 000	510 000	285 000	192 000	62 000	42 100
2020 (Prognose)	1 811 000	520 000	282 000	184 000 **	60 750	39 900
Modal-Split, Anteile in Prozent*						
Fuß- und Radverkehr	38	45	34	32	–	52
Öffentlicher Personenverkehr	19	19	13	14	–	10
Motorisierter Individualverkehr	43	36	53	54	–	38

* Hamburg 2007, Leipzig 1998, Karlsruhe 1997, Kassel 1995 und Bautzen 1994; ** Prognose 2015

Quellen: Siehe Abschnitte 5.1 bis 5.6

Abbildung 4:

Überseequartier in der Hamburger HafenCityQuelle: www.hafencity.com

5.1 Hamburg – Metropole in einer Wachstumsregion

Als eine der am dynamischsten wachsenden Großstädte Deutschlands dient die Freie und Hansestadt Hamburg als Beispiel für eine Metropole in einer Wachstumsregion. Bislang wurden hier etwa mit dem Bau der „HafenCity“ (Abb. 4) erhebliche Anstrengungen unternommen, innerstädtischen Wohnraum für die Zuwanderer zu schaffen. In neuerer Zeit werden diese Reurbanisierungsansätze um Ziele für eine Renaissance des städtischen Verkehrs ergänzt.

5.1.1 Beschreibung

Bevölkerungsentwicklung

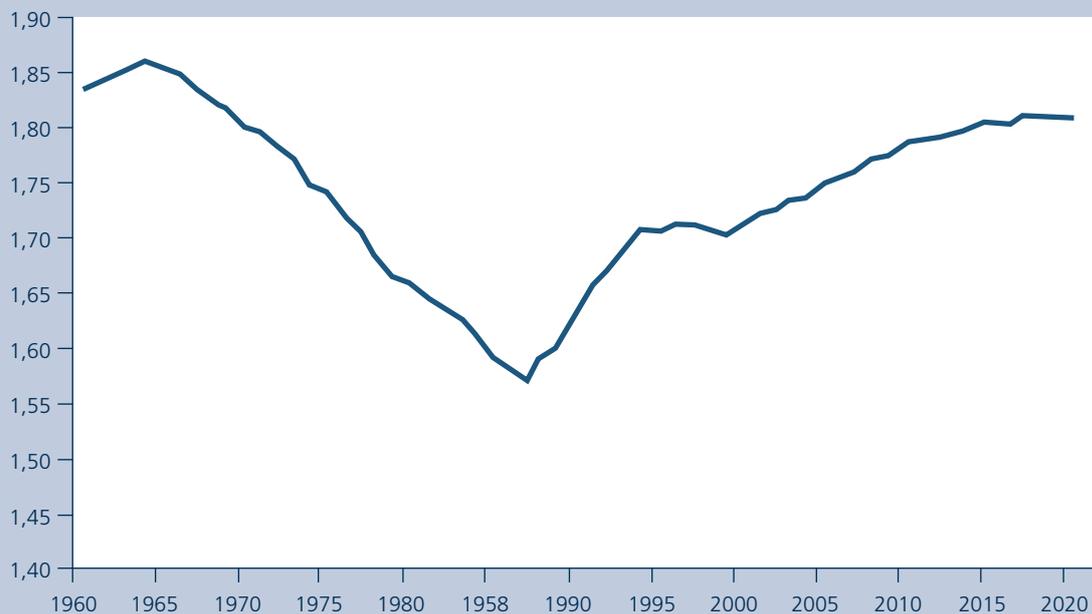
Seit Mitte der 1980er Jahre nimmt die Bevölkerung der Stadt Hamburg mit einer kurzen Phase der Stagnation kontinuierlich zu. Ende 2007 lebten rund 1,75 Millionen Menschen in der Stadt – zehn Prozent mehr als zum Tiefststand von 1986. Hamburg gehört zu den wenigen deutschen Regionen, für die auch in den nächsten Jahren mit einer positiven Bevölkerungsentwicklung von im Saldo 80 000 zusätzlichen Einwohnern bis 2020 gerechnet wird (Abb. 5). Trotz der im Vergleich zu anderen Regionen günstigeren Geburtenzahl beruht die Zunahme in erster Linie auf Zuwanderung aus dem In- und Ausland, während die Stadt auch weiterhin Einwohner an das Umland verliert. (HH 2007a:20–21) Die Altersstrukturentwicklung ist durch einen leichten Rückgang der Zahl der unter 20-Jährigen und eine moderate Zunahme der Zahl der über 65-Jährigen gekennzeichnet. Allerdings wird zukünftig die Altersgruppe der über 80-Jährigen mit knapp 30 Prozent besonders stark steigen. (Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein 2004:3) Differenzierter stellt sich das Bild auf Stadtteil-

ebene dar. Insbesondere die Innenstadt sowie einige südliche Stadtteile haben zwischen 1995 und 2005 Einwohner verloren, während vor allem in weniger dicht besiedelten Gebieten an den Stadträndern und entlang der Grünachsen deutliche Zuwächse verzeichnet wurden (Zukunftsrat Hamburg 2006:1–3).

Raumstruktur und -entwicklung

Hamburg ist Kern einer Metropolregion, zu der auch 13 niedersächsische und schleswig-holsteinische Landkreise gehören. In der Region leben

Abbildung 5:

Einwohner der Freien und Hansestadt Hamburg in Mio., ab 2005 Prognose*

* Vorausschätzung mittlere Variante
Quelle: HH 2007a:21

rund vier Millionen Menschen, davon circa vierzig Prozent in der Kernstadt Hamburg. Die Bedeutung Hamburgs als Zentrum, Handels- und Industriestandort reicht weit über die Metropolregion hinaus. Die Stadt liegt im Schnittpunkt bedeutender transeuropäischer Verkehrsachsen und ist vor allem durch den Hafen eine wichtige Drehscheibe für die internationalen Austauschbeziehungen. (www.metropolregion.hamburg.de) Das Oberzentrum Hamburg ist umgeben von einem Kranz aus nahe gelegenen Mittelzentren. Die nächstgelegenen Oberzentren sind Lüneburg in 50 Kilometern und Lübeck in 70 Kilometern Entfernung.

Siedlungsstruktur und -entwicklung

Ausgehend von dem hoch verdichteten Stadtzentrum erstrecken sich Siedlungsachsen über die Stadtgrenzen hinaus entlang der Hauptverkehrsachsen in das Umland. Die Siedlungsachsen entwickelten sich unter Einbeziehung ehemals eigenständiger Ortschaften vor allem in nördliche Richtung, während das Gebiet südlich der Elbe

stets eine geringere Bedeutung behielt. Die Räume zwischen den Achsen wurden in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts zunehmend be- und damit zersiedelt (Merz 2003:4). Entsprechend des Raumordnungsmodells der „dezentralen Konzentration“ ist die Bildung unterschiedlicher Zentren entlang der Achsen vorgesehen. Sie sollen zur Entlastung der Innenstadt dienen (HH 1999:20).

Eine stadtstrukturelle Besonderheit Hamburgs sind die ausgedehnten innerstädtischen Hafengebiete, an die sich im Süden mit Hamburg-Harburg ein weiterer dichter Siedlungsbereich anschließt. Im Zuge des Strukturwandels sind große Teile des Hafengebietes brach gefallen. Ende der 1990er Jahre setzte unter dem Leitbild der „Wachsenden Stadt“ eine Orientierung der Siedlungsentwicklung auf Innenentwicklung ein, die mit den weiterhin entstehenden Erweiterungsflächen im Umland konkurrierte. Hierbei wurden Brachflächen reaktiviert – vornehmlich im Hafengebiet, aber auch auf anderen altindustriellen Flächen. Das prominenteste Beispiel dafür ist die HafenCity. Auf einer Fläche von 155 Hektar ent-

steht hier in innerstädtischer Lage ein gemischt genutztes Quartier. Das Entwicklungsziel sieht 5 500 Wohnungen für 12 000 Einwohner und Dienstleistungsflächen mit mehr als 40 000 Arbeitsplätzen vor (HafenCity 2008). Ein zweites großes Projekt der Stadtentwicklung der nächsten Jahre ist das im „Räumlichen Leitbild“ formulierte Leitprojekt eines „Sprungs über die Elbe“: Dabei handelt es sich um einen neuen Stadtteil zwischen HafenCity, Wilhelmsburg und dem südlich gelegenen Binnenhafen. Im Fall der Realisierung dieses langfristigen Projektes könnte sich die Fläche der Innenstadt nahezu verdoppeln (HH 2007a:57/58, 2003). Zu Beginn der 1990er Jahre wurden zwei „autofreie“ bzw. „Auto-arme“ Quartiere in innerstädtischer Lage konzipiert und errichtet (BMVBW 2004): Die Wohnsiedlung „Trabrennbahn Farmsen“ (dreißig Hektar, 0,8 Stellplätze pro Wohneinheit) und das Modellprojekt Saarlandstraße im Stadtteil Barmbeck (3,5 Hektar, 0,15 Stellplätze pro Wohneinheit).

Verkehrsstruktur und -entwicklung

Das Straßensystem der Hansestadt ist durch sternförmig auf das Zentrum zulaufende Fernstraßen (Autobahn, Bundesstraßen) gekennzeichnet. Durch Querverbindungen sind diese axialen Straßenzüge zu drei Straßenringen auf der nördlichen Elbseite verbunden. Engstelle ist die notwendige Elbquerung. Diese erfolgt durch je zwei Tunnel und Brücken.

Die Struktur des öffentlichen Nahverkehrs besteht aus dem Netz der sechs Schnell- und neun Regionalverkehrslinien sowie drei U-Bahnen und drei Linien der Eisenbahn-Gesellschaft Altona-Kaltenkirchen-Neumünster (AKN). Das ergänzende Busnetz besitzt eine Vielzahl an MetroBus- und einigen StadtBuslinien mit Anschluss an die Schnellbahnen (www.hvv.de). Auf dem gesamten Netz bestehen enge Umsteigebeziehungen. Der wichtigste Netzknotenpunkt ist der Hauptbahnhof, über den mit Ausnahme der Linien der AKN der gesamte Schienenverkehr verläuft. Verknüpfungsinfrastrukturen an den Haltestellen und Netzknoten („Park & Ride“- und „Bike & Ride“-Angebote) sind vereinzelt vorhanden, sollen aber in den nächsten Jahren zu einem Gesamtsystem ausgebaut werden (HH 2004).

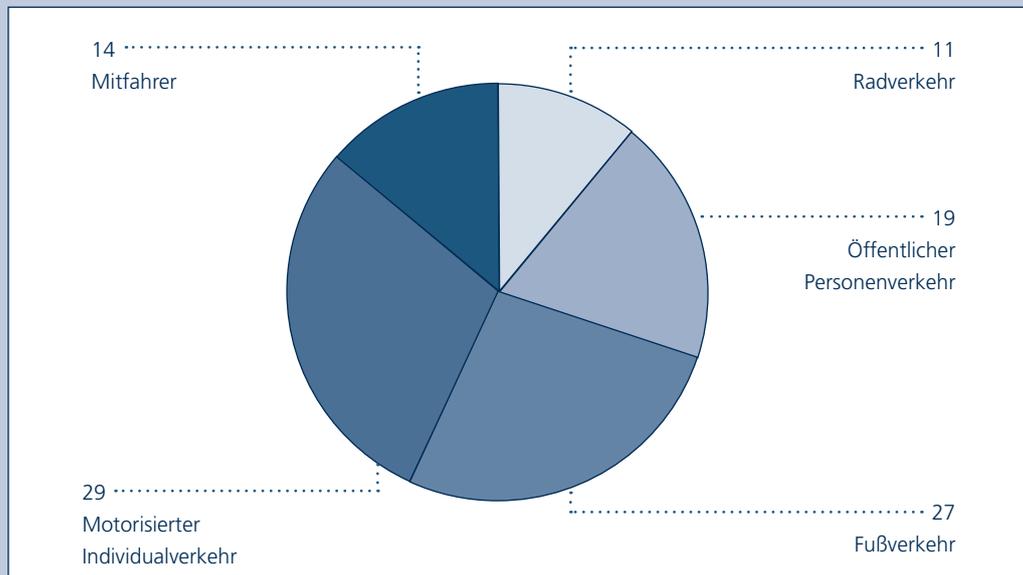
Eine Ergänzung findet das ÖPNV-Netz in einem ausgedehnten Radwegenetz. Inclusive der unabhängig von Straßen geführten Radwege weist das Netz eine Länge von circa 2.000 Kilometern auf, die jedoch teilweise nicht mehr den heutigen Anforderungen genügen (HH 2007a: 143).

Die Anteile des ÖPNV am Gesamtverkehrsaufkommen in der Hansestadt und ihrem Umland unterscheiden sich naturgemäß deutlich. Während er im Umland 2007 nur einen Anteil von sieben Prozent erreicht, entfallen in der Stadt 19 Prozent auf ihn (Abb. 6). Bei weiterhin ständig steigendem Kraftfahrzeugbestand und damit zunehmender Belastung des Straßennetzes (Gemeinsame Landesplanung 2000:61) konnte der öffentliche Nahverkehr seit Mitte der 1980er Jahre steigende Fahrgastzahlen verbuchen. 2007 erreichten sie mit 618 Millionen ihren bisherigen Höchststand (Hamburger Verkehrsverbund 2007).

Bei der zukünftigen Weiterentwicklung dieses Verkehrssystems wird in Hamburg entsprechend seiner Bedeutung als internationaler Handelsplatz und Verkehrsdrehscheibe im Wirtschaftsverkehr dem Ausbau des Straßennetzes eine wichtige Rolle zugedacht. Ein Schlüsselprojekt ist die so genannte „Hafenquerspange“, eine aufgeständerte Verbindung der Autobahnen A7 und A1. (HH 2007a:141,151) Darüber hinaus sollen neue Systeme zur Verkehrstelematik für eine reibungslose Verkehrsabwicklung sorgen (HH 2004).

Im Mittelpunkt der Investitionen in den ÖPNV stehen Maßnahmen zum Ausbau des regionalen und lokalen Schienennetzes. So wurden bereits mehrere S-Bahnlinien verlängert und Schnellbahnlinien eingeführt. Auch werden Bahnhöfe modernisiert und behindertengerecht ausgebaut. Zudem soll ab 2011 eine neue U-Bahnstrecke die HafenCity erschließen (HH 2004). Daneben soll das Bussystem weiterentwickelt werden. Geplant und teilweise bereits in Umsetzung sind der Neu- oder Ausbau von Zentralen Busbahnhöfen zur besseren Verknüpfung von Bus- und S-Bahn-System (HH 2007a:142-143) sowie die Aufwertung von Umsteigeanlagen (etwa Witterungsschutz, Übersichtlichkeit, Fahrgastinfor-

Abbildung 6:

Modal Split der Freien und Hansestadt Hamburg 2007, Anteile in Prozent

Quelle: Hamburger Verkehrsverbund 2007

mationssysteme und Barrierefreiheit; Gemeinsame Landesplanung 2000:63). Ein beispielhaftes Projekt ist die Wiedereinführung der 1978 stillgelegten Straßenbahn – nun in moderner, niederfluriger Form „Stadtbahn“ genannt. Nachdem 2001 bestehende Pläne im Zuge eines Regierungswechsels gestoppt wurden, hat die 2008 gebildete Regierung den Bau vereinbart. Für einen ersten Abschnitt sind derzeit alternative Streckenführungen von der in den 1970er Jahren gebauten Großwohnsiedlung Steilshoop zu verschiedenen U-Bahnhöfen in Untersuchung (HH 2008a). Die ersten Bahnen könnten 2014 verkehren (vgl. auch insg. Rattmann/Schirg 2008).

Für den Radverkehr wurde 2007 eine eigenständige Strategie entwickelt, um einerseits auf eine festgestellte Zunahme des Radverkehrs zu reagieren und andererseits die Fahrradnutzung bis 2015 zu verdoppeln. Erreicht werden soll dies durch einen Ausbau der Fahrradrouten und -parkanlagen, die Etablierung eines Leihfahrradsystems, die Errichtung von Fahrradstationen an geeigneten Bahnhöfen sowie eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit und Mobilitätserziehung

(HH 2007b:2–22). Ein erstes konkretes Projekt ist die begonnene Einrichtung eines Fahrradleihsystems nach Pariser Vorbild mit ortsfesten Leihstationen. „Im ersten Schritt sollen ca. 60 Leihstationen [...] mit rund 1 000 Fahrrädern vor allem in [den inneren Stadtbezirken] angeboten werden. Im zweiten Schritt sieht das System etwa 500 zusätzliche Fahrräder in den hamburgweit am dichtesten bewohnten Stadtteilen [...] vor.“ (HH 2008b)

Ein weiterer Baustein der Verkehrspolitik ist die des „Shared Space“-Ansatzes und das von den Bezirken entwickelte Konzept der „Straße als öffentlichem Raum“ (HH 2008c). Dabei handelt es sich um eine Umgestaltung der Straßenräume unter weitgehender Aufhebung der Trennung der Verkehrsarten. Innerhalb einer „Shared Space“-Zone sind alle Flächen für alle Verkehrsteilnehmer gleichermaßen nutzbar und es gibt weder bestimmte Flächenzuweisungen (Fahrbahn, Bürgersteig, Parkplatz) noch gesonderte Verkehrszeichen außer der generellen Höchstgeschwindigkeit von zwanzig Kilometern pro Stunde. Damit kommt der gegenseitigen Rücksichtnahme

eine besondere Bedeutung zu. (Provincie Fryslân o.J.) Nach Willen der Stadt soll es zukünftig in jedem Stadtteil einen nach den Gesichtspunkten des „*Shared Space*“ gestalteten Straßenraum geben (Meyer 2008).

5.1.2 Auswirkungen und Handlungsempfehlungen

Das bereits seit Mitte der 1980er Jahre anhaltende dynamische Wachstum der Elbmetropole macht erhebliche Investitionen in das Verkehrssystem erforderlich, um sowohl die Nachfrage des Wirtschaftsverkehrs als auch der Bevölkerung in Stadt und Umland zu befriedigen. Allerdings werden erst seit kurzem die Bemühungen um eine stadtverträgliche Verkehrsbewältigung forciert, die insbesondere auch die Lebensqualität der Stadtbewohner erhöhen soll.

Auswirkungen und Zielsetzungen

Die „wachsende Stadt“ Hamburg wird allen Vorausberechnungen nach weiter wachsen. Erst ab 2015 ist eine deutliche Verlangsamung der Wachstumsraten zu erwarten. Die am stärksten wachsende Altersgruppe ist die der Hochbetagten, wengleich auch die Erwerbsbevölkerung weiterhin zunehmen wird. Entsprechend würde ohne eine Wende in der Verkehrs- und Stadtentwicklung der Siedlungsdruck im suburbanen Umland anhalten und auch das Verkehrsaufkommen innerhalb des Autoverkehrs weiter überproportional steigen. Der ÖPNV könnte zwar Zugewinne erwarten, müsste sich aber vor allem auf eine sich verändernde Nachfragestruktur einstellen (weniger Schüler, mehr Hochbetagte).

Eine zentrale Aufgabe in Hamburg besteht darin, das städtische Wachstum von einer nicht nachhaltigen Verkehrsentwicklung zu entkoppeln. Entsprechend gilt es, die politischen Handlungsspielräume für eine Renaissance städtischer Mobilität und Lebensqualität zu nutzen. Ziel ist es daher, den Modal Split-Anteil des „Umweltverbundes“ deutlich zu steigern. Hierzu bedarf es eines ausreichend großen Angebots an innerstädtischem Wohnraum und einer dezentralen Konzentration der Siedlungsstruktur in Verbindung mit den Knotenpunkten des Öffentlichen

Verkehrs. Gleichzeitig muss die Entlastung der Straßen vom Autoverkehr mit einer Steigerung der Aufenthaltsqualität durch zusätzliche Flächen für Fuß- und Radverkehr sowie neue Verweilmöglichkeiten einhergehen. Diese Ziele sind in Hamburg bereits an vielen Stellen Bestandteil von Strategien und Plänen. Daher wird an dieser Stelle vor allem eine Forcierung der diesbezüglichen Anstrengungen empfohlen.

Handlungsempfehlungen

Wie bereits beschrieben, hat die Stadt Hamburg seit kurzem erhebliche Anstrengungen unternommen, um durch Konzepte und die Vorbereitung konkreter Projekte eine stadtverträgliche Verkehrsentwicklung zu fördern. Die wichtigsten Bestandteile hierbei sind der Ausbau des ÖPNVs durch die Einführung eines weiteren leistungsstarken Verkehrsträgers, die Erweiterung des bestehenden schienengebundenen Netzes, die Entwicklung einer umfangreichen Radverkehrsstrategie und die Beförderung von Ansätzen zur Reduzierung der Dominanz von Kraftfahrzeugen im Straßenraum. Darüber hinaus besteht mit dem Leitbild „Wachsende Stadt“ ein Entwicklungskonzept, das durch seine klare Orientierung auf kernstädtisches Wachstum als Reurbanisierungsstrategie angesehen werden kann.

Beim Ausbau des ÖPNV-Netzes sind zwei unterschiedliche Ansätze erkennbar: Der Ausbau des S- und U-Bahnnetzes bedeutet eine Anpassung an einen veränderten Bedarf. Durch die Einführung der „Stadtbahn“ soll hingegen eine zusätzliche Nachfrage erzeugt werden und durch eine verbesserte Anbindung die Stadterneuerung in der Großwohnsiedlung Steilshoop vorangebracht werden. Insbesondere das Vorhaben, drei Jahrzehnte nach ihrer Abschaffung wieder das städtische Verkehrsmittel Straßenbahn einzusetzen, entspricht der Vorstellung einer „Renaissance städtischer Mobilität“. Die „Stadtbahn“ stellt dabei einen angemessenen Kompromiss dar: Sie verfügt über eine höhere Kapazität, besseren Komfort sowie größere Netzunabhängigkeit als Busse und bedeutet gleichzeitig weitaus geringere Investitionen als andere schienengebundene Verkehrsmittel, die gemessen an diesen Kriterien noch einmal besser sind. Für den Erfolg ist

besonders wichtig, dass die „Stadtbahn“ gut mit den weiteren ÖPNV-Angeboten vernetzt wird, insbesondere weil ein Stadtteil-bezogenes Subnetz errichtet werden soll. Durch den Bau weiterer Linien könnte allerdings auch ein innerstädtisches Ergänzungsnetz entstehen, das auch Schnellbuslinien enthalten könnte. Darüber hinaus ist auf eine hohe Haltestellendichte und -nähe zu zentralen Einrichtungen sowie Wohn- und Arbeitsschwerpunkten zu achten. Hierfür wird es notwendig sein, die Bevorrechtigung gegenüber dem motorisierten Verkehr konsequent durchzusetzen und gegebenenfalls auch Haltestellen im Straßenraum einzurichten.

Der Ausbau des S-Bahnnetzes ist dagegen vor allem der anhaltenden Wohnsuburbanisierung geschuldet und dient primär dazu, weitere Pendlerströme auf die Schiene zu verlagern. Durch die erhöhten Wegelängen käme es zu Fahrzeiten jenseits der Attraktivitätsgrenze für die Fahrgäste, wenn nicht gleichzeitig durch Stadtexpresslinien und Regionalbahnen beschleunigte Verbindungen angeboten werden könnten. Der erhebliche Erneuerungsbedarf, der auch im Schienenverkehr besteht (Gemeinsame Landesplanung 2000:62/63), verdeutlicht, in welchem Maße auch hier die Suburbanisierung zu erheblichen Kosten führt.

Eine gute Alternative zur Randwanderung stellt sicher die verstärkte Innenentwicklung auf Hafenbrachen – namentlich die HafenCity – dar. Das Projekt ermöglicht es, einen wesentlichen Teil der in die Region Zuwandernden direkt in die Kernstadt zu lenken und auch Randwanderer zurück zu gewinnen. Dass die Entwicklung der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur hinter der baulichen Entwicklung zurückbleibt, ist insofern negativ, als eine nachträgliche Umgewöhnung der Verkehrsteilnehmer wesentlich schwieriger ist.

Unter den deutschen Großstädten belegte Hamburg den letzten Platz innerhalb des Fahrradklimatests des Allgemeinen Deutschen Fahrrad Clubs (2005). Daher erscheint die nun in Angriff genommene Radverkehrsstrategie mit dem Ziel einer Verdopplung des Radverkehrsanteils ebenso notwendig wie ambitioniert. Neben den Verbesserungen des Wegenetzes sind auch ein Leihsystem und die stärkere Vernetzung mit dem

Öffentlichen Verkehr Teil des Programms. Bei einer konsequenten Umsetzung und einer gelungenen Informationskampagne könnte die Hamburger Strategie ein gutes Vorbild für andere deutsche Großstädte werden.

Die Hinwendung zum Thema „*Shared Space*“ muss in Hamburg trotz einer erheblichen Öffentlichkeitswirkung als ein Experiment angesehen werden, wie es in den vergangenen Jahrzehnten in der Stadtverkehrsplanung viele gab. Problematisch ist die Ausformulierung ortsangepasster Lösungen, die nicht nur der Verkehrsverhinderung dienen dürfen, sondern den jeweils erforderlichen Verkehr zulassen müssen. Die Verlagerung von Busrouten erscheint demnach etwa wenig sinnvoll. Gerade in einer Großstadt erscheint auch fraglich, inwieweit die Ausweisung solcher Zonen nicht eher zu einer weiteren Verkehrsverlagerung auf die ohnehin am stärksten vom Verkehr belasteten Bereiche führt.

Die vielfältigen Ansätze zu einer neuen städtischen Verkehrspolitik erfahren in Hamburg gerade eine Konjunktur und können daher zumeist nur als Ideen in diese Studie eingehen. Sie zeigen aber bereits die Notwendigkeit einer koordinierten Planung und Durchführung der verschiedenen Maßnahmen sowie einer stärkeren Verzahnung mit allgemeinen Stadt- und Regionalentwicklungsstrategien. Neben einer sinnvollen Verknüpfung unterschiedlicher Maßnahmen geht es auch darum, die bereits angedeuteten Möglichkeiten einer „flächendeckenden“ Anwendung zu prüfen, Standorte für Pilotvorhaben zu identifizieren sowie die neue Zielsetzung mit den Bürgern und weiteren lokalen Akteuren zu diskutieren und weiterzuentwickeln. Dies trägt auch dazu bei, die Akzeptanz der Maßnahme zu steigern.

Der erhebliche Umfang der in Hamburg bereits geplanten Maßnahmen, der bei konsequenter Umsetzung noch weiter steigt, macht es in besonderem Maße erforderlich, über Wege der gerechten Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur nachzudenken. Hierzu könnte eine Straßenbenutzungsgebühr im Sinne einer City-Maut dienen, um die Kosten des Ausbaus stadtverträglicher Alternativen nicht deren Nutzern anzulasten.

Das Beispiel Hamburg zeigt, dass sowohl das Thema der städtischen Mobilität als auch die Reurbanisierung der Bevölkerung auch auf städtischer Ebene diskutiert und in konkrete Konzepte und Maßnahmen überführt werden. So bestehen in Hamburg sowohl eine auf Wachstum ausgelegte Stadtentwicklungsstrategie, die insbesondere ehemalige Hafengebiete zu Wohn- und Mischquartieren umwandeln will, als auch ein neuerlicher Innovationsschub im Verkehrssektor. Allerdings sind beide Themen derzeit nur lose miteinander verbunden und vieles bleibt bislang Zukunftsvision. Diese positiven Ansätze müssen gestärkt und ausgedehnt werden. Ob eine solche Politik auch unter den Rahmenbedingungen eines schrumpfenden regionalen Umfeldes möglich ist, soll anhand des nachfolgenden Beispiels gezeigt werden.

5.2 Leipzig – Metropole in einer Schrumpfungregion

Während die meisten deutschen Metropolen zumindest auf regionaler Ebene Bevölkerungswachstum verzeichnen, liegt Leipzig in einem insgesamt schrumpfenden Umfeld und ist daher ein Beispiel für eine Metropole in einer Schrump-

fungsregion. Die hier bereits einsetzende Reurbanisierung bietet Chancen, durch eine integrierte Verkehrs- und Siedlungsentwicklung die in den vergangenen Jahrzehnten entstandenen „Löcher“ in der Stadtstruktur zu schließen. Mit dem Großprojekt des von Stadt- und Regionalbahnen zu nutzenden „City-Tunnels“ (Abb. 7) besteht ein Kristallisationspunkt für den Ausbau des „Umweltverbundes“.

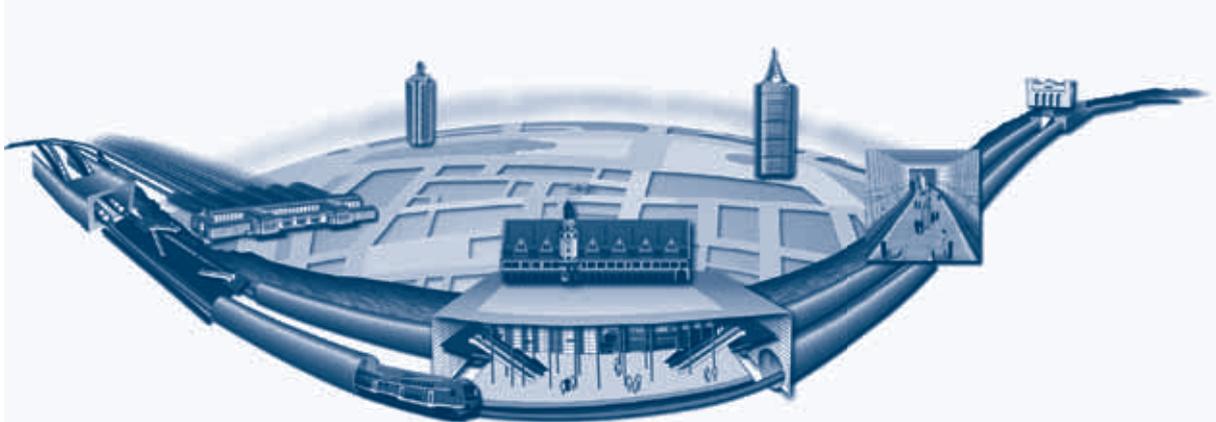
5.2.1 Beschreibung

Bevölkerungsentwicklung

Zwischen 1990 und 2001 verlor die Stadt in ihrer heutigen Umgrenzung circa 64 000 Einwohner. Seit 2001 hingegen ist ausgehend von einem kontinuierlichen Anstieg der Einwohnerzahl eine Trendwende erkennbar. Bis 2007 nahm die Einwohnerzahl wieder um circa 17 000 zu, so dass nun rund 510 000 Menschen in Leipzig wohnen. Die Zunahme beruht auf Wanderungsgewinnen auch aus dem Umland. Als Stadt mit der jüngsten Bevölkerung Sachsens hat Leipzig – trotz steigender Geburtenzahlen seit Mitte der 1990er Jahre – eine erhebliche Alterung der Bevölkerung erlebt, so dass das Durchschnittsalter mit heute rund 44 Jahren etwa 1,5 Jahre über dem der BRD liegt. (Vgl. insg. www.statistik.sachsen.de) Ver-

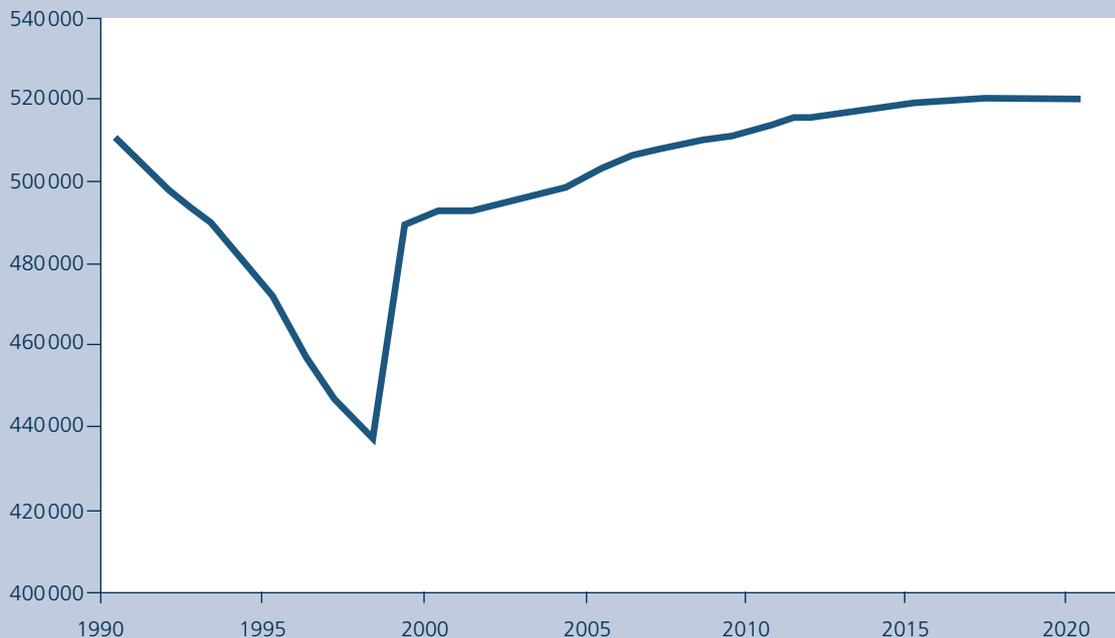
Abbildung 7:

City-Tunnel Leipzig



Quelle: www.citytunnelleipzig.de

Abbildung 8:

Einwohner der Stadt Leipzig, ab 2007 Prognose*

* Bevölkerungsprognose Sachsen (Variante 1)

Quelle: Stadt Leipzig 2007a:8

schiedene Prognosen gehen von Einwohnerzuwächsen bis mindestens 2013 aus. Günstigere Prognosevarianten rechnen auch danach mit Zunahmen auf 520 000 bis 530 000 Einwohner (siehe Abb. 8). Der Anteil der unter 18-Jährigen soll dadurch sogar leicht zunehmen, während man davon ausgeht, dass der Anteil der über 65-Jährigen annähernd konstant bleibt. Der Zuwachs findet dabei vor allem in innerstädtischen oder innenstadtnahen Stadtteilen statt. Hier wird von Einwohnergewinnen von bis zu sechs Prozent ausgegangen, wohingegen die Stadtteile in Randlage und die zuletzt eingemeindeten Stadtteile entweder stagnieren oder sogar schrumpfen. (Vgl. auch insg. Leipzig 2007a)

Raumstruktur und -entwicklung

Das sächsische Oberzentrum Leipzig bildet mit dem circa dreißig Kilometer entfernten Oberzentrum Halle in Sachsen-Anhalt den Ballungsraum Halle-Leipzig. Die nächsten Mittelzentren Schkeuditz im Nordwesten und Markkleeberg im

Süden sind bereits mit dem Stadtgebiet zusammengewachsen. Die ebenfalls an das Stadtgebiet angrenzenden Orte Taucha, Markranstädt, und Zwenkau/Böhlen werden als Grundzentren eingestuft (Regionaler Planungsverband Westsachsen 2008). Im Ballungsgebiet um Leipzig leben insgesamt gut eine Million Menschen. Für das gesamte Gebiet werden mit Ausnahme Leipzigs Bevölkerungsverluste zwischen sechs und 14 Prozent bis 2020 prognostiziert (www.statistik.sachsen.de).

Siedlungsstruktur und -entwicklung

„Die Stadt Leipzig weist aufgrund ihrer relativ hohen Siedlungsdichte, ihrer nutzungsgemischten Altbauquartiere, ihres [kleinteiligen] Zentrengefüges und ihrer historischen Entwicklung als ‚Straßenbahnstadt‘ traditionell eine vergleichsweise verkehrssparsame Raumstruktur auf.“ (Leipzig 2005:13) Das wichtigste bauliche Charakteristikum bilden die ausgedehnten gründerzeitlichen Stadtquartiere mit einer engen Mischung

aus Wohnen und Gewerbe. Bereits seit den 1920er Jahren entstanden großräumige Stadterweiterungen am Stadtrand. Trotzdem werden weiterhin große unbebaute Landschaftsbereiche von städtischen Gebieten umschlossen. Durch neue Ansiedlungen in diesen Bereichen (Gewerbe, Einzelhandel, Wohngebiete) sind zusätzliche Verkehrsströme entstanden. Zugleich wird dadurch die kleinteilige Zentrenstruktur weiter geschwächt (Leipzig 2005:14).

Bedingt durch den wirtschaftlichen Strukturwandel und die großen Bevölkerungsverluste fielen große innerstädtische Flächen brach und es entstanden erhebliche Wohnungsleerstände sowohl im Plattenbau als auch in vielen gründerzeitlichen Quartieren. Dadurch zeigt Leipzig Tendenzen einer „perforierten“ Stadt. Aufgrund immer noch anhaltender Neubautätigkeit von circa tausend Wohneinheiten pro Jahr erwartet Leipzig keinen Rückgang des Wohnungsleerstandes, obwohl die Bevölkerung nun wieder zunimmt und Wohngebäude in großem Umfang abgerissen werden (Leipzig 2007b:8). Der Trend der Suburbanisierung verringert sich in Leipzig zunehmend. So ist seit 2001, wie bereits erwähnt, ein leicht positiver Wanderungssaldo feststellbar (Leipzig 2007a, 2008:10). Das Hauptmotiv der räumlich stark selektiv erfolgenden Zuwanderung war der Arbeitsplatz, gefolgt von der Attraktivität der Stadt und familiären Gründen (Leipzig 2008). Leipzig versucht daher, die Baunachfrage an gut erschlossene Standorte zu lenken (www.leipzig.de), während die bis 2000 ausgewiesenen Flächen einer Überprüfung unterzogen wurden. Insgesamt konnten hierbei nur vierzig Prozent der untersuchten Standorte als geeignet eingestuft werden. Eine Aufhebung oder Umwidmung der Flächenausweisung hat allerdings nur teilweise stattgefunden. (Leipzig 2000:53–60)

Im Rahmen der Stadterneuerung liegt neben dem Rückbau innerhalb der Großwohnsiedlungen ein wesentlicher Schwerpunkt auf der Konsolidierung des gründerzeitlichen Wohnungsbestandes („Neue Gründerzeit“; Leipzig 2000:70). Dadurch konnte hier ein Zuwachs von 40 000 Bewohnern erreicht werden. Allerdings findet aufgrund des entspannten Wohnungsmarktes und der Emissionsbelastung an den Hauptverkehrs-

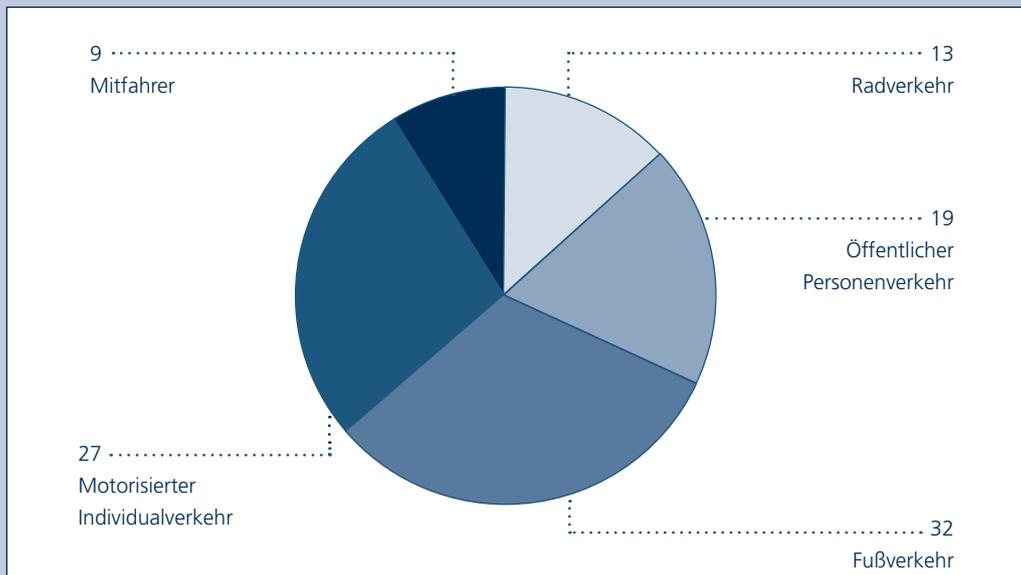
straßen kaum Sanierungstätigkeit statt (Leipzig 2007b:8). Andererseits ist gerade der Erhalt dieser Lagen aufgrund ihrer stadtstrukturellen Bedeutung von großer Wichtigkeit. Große Teile dieser Bebauung stehen jedoch aus den genannten Gründen zur Disposition (Leipzig 2000:78–79).

Verkehrsstruktur und -entwicklung

Der Schwerpunkt des ÖPNVs liegt auf den Systemen Straßenbahn und Bus. Alle 13 Straßenbahnlinien fahren zum Stadtzentrum und erbringen etwa drei Viertel der Verkehrsleistung, während Busse lediglich als Zubringerverkehr dienen. Zusätzlich besteht eine Erschließung durch bislang zwei S-Bahnlinien, während das Umland durch Regionalbahnlinien der Deutschen Bahn angeschlossen wird, die durch 19 Haltestellen im Stadtgebiet teilweise mit S-Bahn-Systemen anderer Städte vergleichbar ist. Allerdings ist häufig ein Umstieg auf Bus oder Straßenbahn erforderlich. (Leipzig 2005:21–22,25) Der größte Teil des Stadtgebiets wird in der Normalverkehrszeit mit Taktfrequenzen von zehn Minuten oder weniger bedient. Daneben existieren Bereiche mit schlechter Anbindung an den ÖPNV. Dabei handelt es sich um Kleinsiedlungen, Gewerbegebiete mit geringer Beschäftigtendichte sowie Siedlungsgebiete in den Außenbezirken (Leipzig 2005:22).

Weitere Defizite in der Verkehrserschließung bestehen in der Netzverknüpfung (Vertaktung und bauliche Gestaltung der Umsteigeknoten), wobei die Verknüpfung von Straßenbahn/Bus und S-Bahn/Regionalverkehr als besonders problematisch eingeschätzt wird (Leipzig 2005:35). Darüber hinaus behindert der Autoverkehr an vielen Stellen den ÖPNV (Leipzig 2004:10). Nach erheblichen Einbrüchen der Fahrgastzahlen in den 1990er Jahren auf Grund zunehmender Motorisierung und Bevölkerungsverlusten nahm der ÖPNV 1998 einen Anteil von circa 17 Prozent des Gesamtverkehrsaufkommens ein (Abb. 9, Leipzig 2005:15). Neuere Zahlen zum Modal Split sind nicht verfügbar. Da es durch ein verbessertes Angebot und verstärkte Öffentlichkeitsarbeit seitdem allerdings gelungen ist, das Fahrgastaufkommen von achtzig Millionen im Jahr 1998 auf über hundert Millionen zu erhöhen (Leipzig

Abbildung 9:

Modal Split der Stadt Leipzig 1998, Anteile in Prozent

Quelle: Leipzig 2004:7

2004:20), kann auch von einem leicht erhöhten ÖPNV-Anteil ausgegangen werden.

Die Nahbereicherschließung der Stadtquartiere wird durch das Radwegenetz ergänzt. Allerdings weisen etwa zwei Drittel des Hauptstraßennetzes keine Radwege auf und an vielen größeren Knoten fehlen Querungshilfen (Leipzig 2004:34). Die Verkehrsqualität für Fußgänger ist durch unzureichende Querungsmöglichkeiten von Straßen eingeschränkt. Zwei Drittel des Hauptverkehrsstraßennetzes weisen darüber hinaus zu geringe Fußwegbreiten auf (Leipzig 2004:31).

Der Kraftfahrzeugverkehr entwertet große Teile der Stadtstruktur, indem er ihre Eignung als innerstädtischen Wohnstandort zunichte macht. Daher verfolgt die Stadt verschiedene Projekte zur Entlastung vom motorisierten Individualverkehr durch Förderung der ÖPNV-Nutzung. Dies geschieht einerseits durch die weitere planerische Konzentration verkehrserzeugender Nutzungen in gut erschlossenen Lagen (Leipzig 2005:35). Hier ist jedoch weiterhin ein deutlicher Zielkonflikt zu bestehenden Wohnwünschen feststellbar (Leipzig 2007b:9). Andererseits soll der ÖPNV

insbesondere im Hinblick auf Bedienzeiten, Angebotsdichte und neue Verbindungen an sich wandelnde Raumstrukturen und Mobilitätsbedürfnisse angepasst werden. Daher gewinnt auch die Einführung flexibler Lösungen (z. B. Anrufsammeltaxen, Rufbus) verstärkt an Bedeutung (Leipzig 2005:35).

Ein besonders ambitioniertes Projekt zum Ausbau des ÖPNVs ist der Bau des City-Tunnels, durch den S- und Regionalbahnzüge zwischen dem Hauptbahnhof nördlich der Innenstadt und dem Bayrischem Bahnhof an ihrem Südrand verkehren sollen. Zudem bestehen in seinem Verlauf zwei weitere S-Bahn-Halte in der Innenstadt. Nach Fertigstellung soll sich der ÖPNV-Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen um drei Prozent erhöhen und so sollen täglich 300 000 Auto-Kilometer vermieden werden. Zugleich soll die verbesserte Verknüpfung der Stadt mit dem Umland die Bedeutung der Innenstadt als regionales Zentrum steigern und es wird insbesondere im Umfeld der Haltestellen eine Aufwertung erwartet (Leipzig 2004:23).

Entsprechend der erheblichen Defizite wird im Leipziger Nahverkehrsplan dem Rad- und Fußverkehr erhebliche Bedeutung zugemessen. Um den Anteil des Radverkehrs wie geplant auf 17 Prozent im Jahr 2015 zu erhöhen (1998: 13 Prozent), soll der Ausbau des Radwegenetzes vorangetrieben und eine bessere Verknüpfung mit dem ÖPNV erreicht werden (Leipzig 2004:34). Für den Fußverkehr sind sowohl Verbesserungen der Bürgersteige als auch des Straßen-unabhängigen Wegenetzes vorgesehen und sollen Querungsbarrieren abgebaut werden. Zudem wurden Tempo-30-Zonen ausgewiesen und ein Konzept für eine „Auto-arme Innenstadt“ erstellt. (Leipzig 2004:31)

5.2.2 *Auswirkungen und Handlungsempfehlungen*

Die weitreichenden demografischen und wirtschaftlichen Veränderungen nach der politischen Wende hatten nicht nur erhebliche Auswirkungen auf die gesamte Stadtentwicklung Leipzigs, sondern führten auch zu einem umfassenden Wandel innerhalb des städtischen Verkehrs. Waren bisher Modernisierung und Anpassung die wesentlichen Aufgaben der Verkehrsplanung, so geht der städtische Nahverkehrsplan heute vor allem auf negative stadtstrukturelle Auswirkungen des Straßenverkehrs und bestehende Defizite des „Umweltverbundes“ ein.

Auswirkungen und Zielsetzungen

Wie beschrieben, stellt Leipzig bereits heute eine jener ostdeutschen Städte dar, die verstärkt das Ziel von Rückwanderern wird. Auch ohne eine dezidierte Reurbanisierungspolitik ist ein Konzentrationsprozess aufgrund steigender Mobilitätskosten und einer sinkenden Qualität der Daseinsvorsorge in vielen Regionen Ostdeutschlands wahrscheinlich. Solange der Zuzug junger Bildungssuchender anhält, bleibt die Altersverteilung in etwa stabil. Dies würde zunächst eine weitere Zunahme des Straßenverkehrs, aber auch eine erhöhte Nachfrage des ÖPNVs durch Zunahme von Menschen in der Ausbildung und im hohen Alter bedeuten. Der Zuzug aus dem Umland würde darüber hinaus zu einer erhöhten Nach-

frage nach suburbanen Wohnstandortqualitäten und entsprechender Neubautätigkeit im Stadtgebiet führen, da die Zuzügler maßgeblich kürzere Wege, aber nicht notwendigerweise urbane Qualitäten wie eine hohe Dichte suchen. Demnach bliebe der Wohnungsleerstand anhaltend hoch und würde dies weiterhin zu „Löchern“ in der Stadt führen. Durch zunehmende Konzentrationsprozesse bei Einzelhandel und Dienstleistungen wären zudem bestehende Kleinzentren gefährdet.

In Leipzig werden derzeit umfangreiche Maßnahmen zur Verbesserung von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr geplant und teilweise bereits realisiert: Das städtische ÖPNV-Netz wird im Zuge des City-Tunnels in Teilen mit dem Regionalverkehr verknüpft, die Anbindung der Siedlungserweiterungen seit 1990 wird verbessert und die Qualität des Rad- und Fußwegenetzes soll sich deutlich erhöhen. Diese Maßnahmen erscheinen sinnvoll, um bestehende Probleme und Defizite abzubauen. Sie stellen aber letztlich nur die Basis für weitere Verbesserungen dar, wie sie für die übrigen Fallbeispiele und in den allgemeinen Handlungsempfehlungen formuliert werden. An dieser Stelle scheint es stattdessen sinnvoll, auf zwei Themen näher einzugehen, für die das Fallbeispiel Leipzig in besonderer Weise fruchtbar erscheint: Zum einen ist für eine positive Verkehrsentwicklung noch stärker als andernorts eine entsprechende Siedlungsplanung notwendig. Zum anderen wird mit dem City-Tunnel ein Großprojekt umgesetzt, in das große Hoffnung für die Verbesserung des ÖPNV gesetzt werden.

Handlungsempfehlungen

In Leipzig reichen verkehrliche Maßnahmen allein nicht aus, um die Qualität des „Umweltverbundes“ deutlich zu verbessern. Denn während an den Stadträndern und im Umland seit 1990 Siedlungsgebiete von erheblichem Ausmaß entstanden sind, zeigen sich in einigen innerstädtischen Gebieten erhebliche Auflösungserscheinungen. Die verringerte Dichte und lückenhafte Flächennutzung beeinträchtigt die Effizienz des ÖPNV. Allerdings ermöglicht die steigende Einwohnerzahl nun eine Wiedernutzung der innerstädtischen „Löcher“. Die durchgeführte Über-

prüfung ausgewiesener Neubauflächen ist hier ein wichtiger erster Schritt, um die Inanspruchnahme von „unverbrauchten“ Flächen zu reduzieren. Darauf aufbauend muss innerstädtisch Wohnraum in unterschiedlichen Qualitäten geschaffen werden, wobei urbane Qualitäten und städtische Dichtewerte anzustreben sind. Ebenso können die in großer Zahl entstandenen Außenbereichszentren planungsrechtlich an einer weiteren Entwicklung gehindert und so die Voraussetzungen für eine mittelfristige Reurbanisierung der Handelsfunktion geschaffen werden.

Mit dem City-Tunnel, der mindestens 571 Millionen Euro kostet (vgl. auch insg. www.citytunnelleipzig.de), erhält Leipzig erstmalig eine U-Bahn und wird der Stadt- und Regionalbahnverkehr weit stärker als bisher zur Erschließung der Innenstadt genutzt. Angesichts der geschilderten Probleme des bestehenden ÖPNV-Systems stellt sich die Frage, ob nicht für einen wesentlich geringeren Betrag ein größerer Nutzen im bestehenden System hätte erreicht werden können. Solche Überlegungen bleiben jedoch theoretisch, da die entsprechenden Mittel in diesem Fall hauptsächlich durch die Europäische Union, den Bund, das Land Sachsen und die Deutsche Bahn getragen werden und für andere Projekte nicht zur Verfügung stehen würden. Der städtische Anteil von rund 12,7 Millionen Euro (vgl. auch insg. Deges 2006) nimmt sich dagegen bescheiden aus. Vielmehr gilt es, das Umbauprojekt und die damit verbundenen Anpassungen in den nachgelagerten ÖPNV-Netzen zu nutzen, um auch hier Verbesserungen und Attraktivitätssteigerungen zu erreichen. Die Eröffnung des City-Tunnels könnte so der Beginn eines neuen Stadtverkehrszeitalters für Leipzig sein: Hierzu würde zum Beispiel ein durch die Verknüpfung mit der „U-Bahn“ neu vertaktetes, dichteres Bus- und Straßennetz mit zusätzlichen, attraktiven Haltestellen und Fahrgastinformationssystemen gehören. Aber auch Car-Sharing-Parkplätze, Radstationen und -wege an allen Haltepunkten sollten vom ersten Tag an zur Verfügung stehen. Doch auch dieses neue Angebot wird umso stärker angenommen, je unattraktiver die Fahrt mit dem Auto ist. Hier bedarf es allerdings einer veränderten Zielsetzung. Wenn der City-Tunnel eine spürbare

Entlastung für die Zufahrts- und Durchfahrtsstraßen bedeutet, sollte der freiwerdende Verkehrsraum in Fuß- und Radwege, Busspuren und attraktive Aufenthaltsbereiche umgewandelt werden.

Leipzig gilt als Paradebeispiel für eine Reurbanisierung der Bevölkerung, obwohl es bei vielen Zuziehenden eher eine Landflucht ist, die sie in die Sachsenmetropole treibt. Damit verbunden ist allerdings auch hier eine Chance, die bisher ungünstigen Rahmenbedingungen von Schrumpfung und wirtschaftlichem Strukturwandel zu überwinden und Stadt- und Verkehrsentwicklung stärker aktiv zu steuern. Das Großprojekt City-Tunnel kann hierfür Katalysator sein, muss dafür aber mit weiteren kleinteiligen Maßnahmen im „Umweltverbund“ und einer Siedlungsplanung kombiniert werden, die zu einer Wiederherstellung städtischer Qualitäten führt. In den nachfolgenden Beispielen sollen Entwicklungen außerhalb der Metropolen betrachtet werden.

5.3 Karlsruhe – Großstadt in einer Wachstumsregionen

Die ehemalige badische Hauptstadt Karlsruhe liegt innerhalb eines prosperierenden Verdichtungsraums und dient als Fallbeispiel für eine Großstadt innerhalb einer Wachstumsregion. Durch die umfangreiche Regionalisierung des schienengebundenen ÖPNV (Abb. 10) ist Karlsruhe bereits heute die „Straßenbahnstadt der Zukunft“.

5.3.1 Beschreibung

Bevölkerungsentwicklung

In den vergangenen acht Jahren hat Karlsruhe durchschnittlich gut 1 000 Einwohner pro Jahr hinzugewonnen, so dass hier im Dezember 2007 rund 285 000 Menschen ihren Hauptwohnsitz hatten (Karlsruhe 2008a). Die Raumplanungsregion Mittlerer Oberrhein, die nicht mit dem Verdichtungsraum identisch ist, hatte zu diesem Zeitpunkt gut eine Million, der Regierungsbezirk Karlsruhe gut 2,7 Millionen Einwohner bei jeweils steigender Tendenz (vgl. auch insg. [31](http://www.statistik-</p>
</div>
<div data-bbox=)

Abbildung 10:

Stadtbahn im Karlsruher Hauptbahnhof

Quelle: Christian Immler, www.wikimedia.org

bw.de). Die Stadt Karlsruhe geht in ihren Bevölkerungsvorausrechnungen davon aus, dass diese Entwicklung zunächst anhalten wird, es ab 2015 aber zu einem leichten Bevölkerungsrückgang kommen wird (Abb. 11). Der Jugendquotient sinkt kontinuierlich, während der Altersquotient steigt. Durch das Bevölkerungswachstum nimmt die Erwerbsbevölkerung zunächst weiter zu und stagniert erst mittelfristig (Karlsruhe 2007a)⁸.

Raumstruktur und -entwicklung

Der Verdichtungsraum Karlsruhe/Pforzheim⁹ besitzt eine ungleich gewichtete bipolare Struktur, in der Karlsruhe das wichtigere der beiden Oberzentren ist. Als eine der letzten großen Stadtneugründungen des europäischen Festlands wurde Karlsruhe zunächst fächerartig in südlicher Richtung erschlossen. Durch Stadtwachstum und Eingemeindungen stellt die Stadt Karlsruhe mittlerweile eine Spange der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Siedlungsbänder der oberrheinischen

Tiefebene dar, wobei die Stadt teilweise mit den angrenzenden Gemeinden verschmolzen ist. Karlsruhe ist daher von einem engen Ring von Mittel- und Unterzentren umgeben. So ist etwa das Mittelzentrum Wörth am Rhein nur acht Kilometer entfernt. Es liegt allerdings westlich des Rheins, der eine natürliche Zäsur in der Raum- und Siedlungsstruktur bildet. Die Landes- und Regionalplanung geht von einer Weiterentwicklung der regionalen Zentren und Achsen aus. Dabei werden Versorgungs- und Infrastrukturangebote in bestehenden Zentren und Entwicklungsfächen für Siedlung und Gewerbe entlang der Schienenstrecken ausgewiesen. (Vgl. NV Karlsruhe 2004)

Siedlungsstruktur und -entwicklung

Neben einem kompakten städtischen Kern gehören zu den 27 Stadtteilen auch mehrere eingemeindete Ortschaften und Siedlungen mit suburbanem Charakter. Die Hauptentwicklungsrich-

8 Das Statistische Landesamt Baden Württemberg rechnet hingegen bereits seit 2006 mit einem leichten Bevölkerungsrückgang. Dieser hat sich allerdings bislang nicht eingestellt. (www.statistik-bw.de)

9 Der Verdichtungsraum ist weder mit der oben genannten Raumplanungsregion Mittlerer Oberrhein noch mit dem Regierungsbezirk Karlsruhe identisch. Da für ihn keine statistischen Daten zur Verfügung stehen, konnten im Abschnitt zur Bevölkerungsentwicklung für ihn keine Werte angegeben werden.

Abbildung 11:

Einwohner der Stadt Karlsruhe, ab 2005 Prognose

Quelle: www.statistik-bw.de

tungen waren lange Zeit der Westen und Osten. Nördlich des Stadtzentrums öffnet sich der Schlosspark hingegen in einen weitgehend un bebauten Landschaftsraum, der westlich und östlich jeweils von einem Siedlungsband entlang der Verkehrsstrassen flankiert wird. Nach Süden werden kompakte Siedlungsstrukturen schnell durch eine verstädterte Landschaft abgelöst. Die nahe gelegenen Ortschaften im Landkreis haben sich zu Siedlungsschwerpunkten für Umlandwanderer entwickelt (vgl. Tenz et al. 2000). Ausgedehnte Industrie- und Gewerbeflächen sind schwerpunktmäßig in Nähe des Rheinhafens und dem weiteren westlichen Stadtgebiet konzentriert. Die Siedlungsentwicklung in der Kernstadt liegt seit einigen Jahren schwerpunktmäßig auf der Aktivierung von Brach- und Konversionsflächen. Jüngere, hervorzuhebende Projekte sind die Umnutzung des „Alten Schlachthofes“ (gemischt genutztes Quartier mit Kulturzentren, Kultur- und Kreativschaffenden sowie Kleingewerbe) sowie das Vorhaben „City Park“ (ehemalige Bahnbrache, 330 000 Quadratmeter Baufläche, 2 800 Wohnun-

gen und Büroflächen bis 2015). Daneben nimmt die Stadtsanierung einen hohen Stellenwert ein.

Im Zuge der positiven Einwohnerentwicklung der Gesamtstadt konnten insbesondere die zentralen Stadtteile der Innenstadt Zuwächse verbuchen. So hat sich deren Einwohnerzahl zwischen 2000 und 2006 um gut 2 500 erhöht. Die Zuzügler geben hierfür vor allem berufliche und private Gründe an. Aber auch eine höhere Lebensqualität, bessere Infrastruktur, die Nähe zum Arbeitsort, zu Bildungseinrichtungen und Einkaufsmöglichkeiten sowie eine bessere Verkehrsanbindung waren für die Wohnstandortwahl entscheidend. (Karlsruhe 2006:8)

Verkehrsstruktur und -entwicklung

Der regionalen Dominanz des Oberzentrums entsprechend ist Karlsruhe wesentlicher Knotenpunkt des Verkehrssystems. Aus allen Richtungen wird das Stadtzentrum über die Trassen des motorisierten Individualverkehrs und des Schienenpersonennahverkehrs mit der Region verbunden. Die umliegenden Zentren sind nur vereinzelt mit

verkehrsbedeutsamen Straßenverbindungen miteinander verknüpft. (Tenz et al. 2000) Durch die fächerförmige Stadtanlage sind das Stadtzentrum und die angrenzenden Stadtquartiere durch ein Straßenraster erschlossen. Dieses System prinzipiell gleich gewichteter Straßen wurde durch einen Innenstadtring und eine von West nach Ost verlaufende Außentangente im südlichen Stadtgebiet ergänzt, die auch die Anbindung zur Autobahn erfüllt. Insbesondere mehrere Ost-West-orientierte Stadtstraßen dienen als Einfallstraßen.

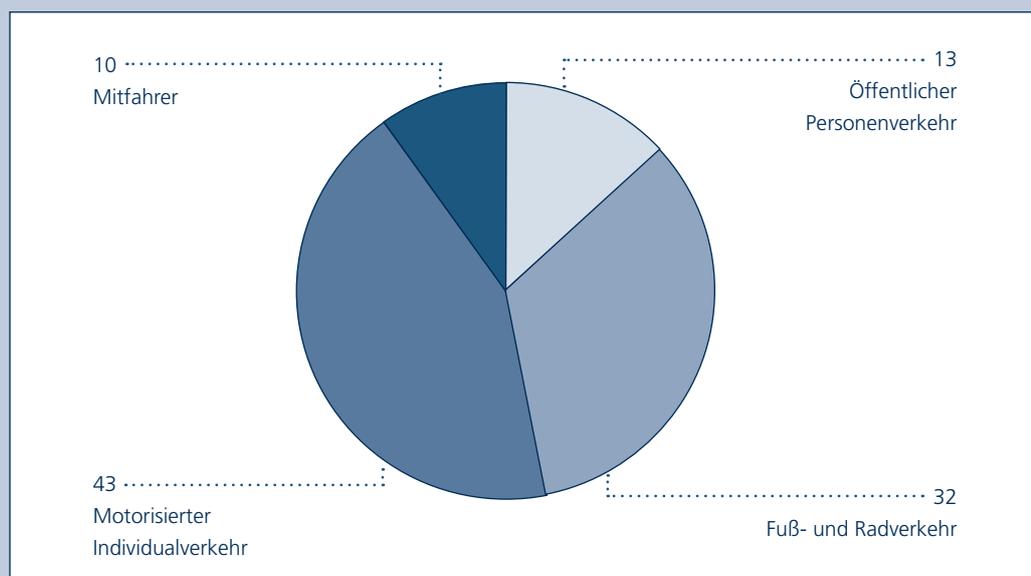
Kern des Nahverkehrsnetzes ist ein kombiniertes Stadt- und Regionalbahnsystem mit insgesamt 18 Linien und rund 300 Kilometern Strecke (KVV 2007). Als „Karlsruher Modell“ wurde hierzu in den 1980er Jahren die Möglichkeit einer umstiegsfreien Zweisystembahn entwickelt und ab 1992 in beispielhafter Weise auf- und ausgebaut. Wesentliche Komponenten des Modells sind die bauliche Verknüpfung der bestehenden Eisen- und Straßenbahnnetze, der Einsatz von Fahrzeugen, die beide Netze nutzen können und die Erhöhung der Haltestellendichte. (Vgl. BMVBS/BBR 2007a:9–10) In der Fläche wird dieses

Schienennetz durch ein Bussystem ergänzt. Die Linien des ÖPNV bündeln sich in der Kaiserstraße, der zentralen Verkehrs- und Geschäftsstraße der Innenstadt. Dies führt zu einer hohen Verkehrsdichte und in Teilbereichen zu Nutzungskonflikten zwischen den Verkehrsarten und mit den sonstigen Nutzungen des Straßenraums (Karlsruhe 2007a). Der Hauptbahnhof ist durch insgesamt sechs Stadtbahnlinien in das Nahverkehrsnetz integriert.

Neben dem ÖPNV besitzt das Rad in Karlsruhe eine große Bedeutung als Verkehrsmittel. Begünstigt wird dies durch ein umfangreich ausgebaut Radwegenetz. Der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen lag in der Stadt im Jahr 2007 bei 16 Prozent (Karlsruhe 2007b). Insbesondere durch Ausbau und eine verbesserte Qualität des ÖPNV wurde dessen Fahrgastaufkommen innerhalb von rund 15 Jahren verfünffacht (BMVBS/BBR 2007a:10). Diese Steigerung ist jedoch in den aktuellsten Zahlen zum Modal Split für das Gebiet des Nachbarschaftsverbandes Karlsruhe aus dem Jahr 1997 nur teilweise enthalten (Abb. 12; vgl. NV Karlsruhe 2004:80).

Abbildung 12:

Modal Split des Nachbarschaftsverbands Karlsruhe 1997, Anteile in Prozent



Quelle: Nachbarschaftsverband Karlsruhe 2004:80

Das Verkehrsgutachten von 1997 empfiehlt für das Gebiet des Nachbarschaftsverbandes eine Konzentration neuer Siedlungsflächen sowie von Infrastruktur- und Versorgungsangeboten vorrangig in Orten mit zentralörtlicher Funktion. Hierbei wurde eine Senkung des Kraftfahrzeugaufkommens am Gesamtverkehrsaufkommen um drei Prozentpunkte bis 2010, eine Steigerung des Anteils des Öffentlichen Verkehrs von 13 auf 16 Prozent sowie eine Steigerung des Anteils von Rad- und Fußverkehr um zwei Prozentpunkte als möglich erachtet. Dementsprechend wird dem Ausbau des ÖPNV, des Radwegenetzes sowie der „Park & Ride“-Plätze weiterhin eine hohe Bedeutung beigemessen. (Karlsruhe 2007b) Zur Entflechtung von Nutzungskonflikten zwischen schienengebundenem ÖPNV, Fuß- und Radverkehr sowie Geschäftsnutzungen soll die Straßenbahn auf einem Teilstück der zentralen innerstädtischen Geschäftsstraße unterirdisch verlegt werden. Zum Bau einer neuen Straßenbahntrasse soll der Autoverkehr auf einer innerstädtischen Hauptverkehrsstraße ebenfalls in einen Tunnel verlegt werden. Beide Projekte werden als „Kombi-Lösung“ betitelt (Karlsruhe 2007c).

Der Radverkehr soll mit einem Zwanzig-Punkte-Programm gefördert werden, das schwerpunktmäßig den Bau neuer Radverbindungen vorsieht. Gleichzeitig beteiligt sich die Stadt zur Senkung der Umweltbelastung durch Staus im Straßenverkehr an einem Verkehrsmanagement-Projekt des Bundeswirtschaftsministeriums. Um das Verkehrssystem der Stadt an die demografische Entwicklung und die Veränderung der Mobilitätsbedürfnisse anzupassen, erarbeitet die Stadt seit Ende 2007 einen „Verkehrsentwicklungsplan 2015“. Das Projekt ist Bestandteil des „Masterplan 2015“ der Stadt Karlsruhe.

5.3.2 Auswirkungen und Handlungsempfehlungen

Als traditionelle Straßenbahnstadt kann Karlsruhe innerhalb der vergangenen zwei Jahrzehnte auf bedeutende Innovationen im ÖPNV zurückblicken. Trotz der „Regionalisierung“ des Stadtbahnnetzes und der damit einhergehenden Aufwertung suburbaner Standorte, hat vor dem Hin-

tergrund von Wachstum und wirtschaftlichem Wohlstand auch die Innenstadt Bevölkerung durch Binnenwanderung hinzugewinnen können.

Auswirkungen und Zielsetzungen

Wie zuvor ausgeführt, werden Karlsruhe und die Region Mittlerer Oberrhein aufgrund ihrer dynamischen Wirtschaftsentwicklung weiterhin zu den Regionen mit zunächst wachsender Einwohnerzahl und mittelfristig stabiler Bevölkerungsentwicklung gehören. Dementsprechend wird hier auch die zunehmende Zahl älterer Menschen nicht unbedingt als eine „Überalterung“ wahrgenommen werden. Für den Verkehrssektor würde dies zunächst ein steigendes Verkehrsaufkommen insbesondere innerhalb des motorisierten Individualverkehrs bedeuten, während im ÖPNV der Rückgang der Schülerbeförderung nur teilweise durch mehr nicht-wahlfreie Senioren kompensiert würde. Auch weiterhin bestünde eine große Nachfrage nach suburbanen, tendenziell durch den ÖPNV unzureichend erschlossenen Wohnstandorten, wodurch auch die Segregation durch zunehmend generationshomogene Wohnstandorte zunehmen könnte.

Allerdings besteht durch eine Fortsetzung der Förderung des „Umweltverbundes“ in Verbindung mit einer städtischen Renaissance die Möglichkeit, diese Entwicklung umzukehren. So ließe sich die Bevölkerungszahl innerstädtischer Quartiere bei stabiler Entwicklung der suburbanen Wohnstandorte steigern und gleichzeitig die Auto-Abhängigkeit im Umland weiter verringern. Dadurch würde der Modal Split-Anteil des „Umweltverbundes“ weiter steigen und könnten Verkehrsflächen als Lebensraum zurückgewonnen werden.

Handlungsempfehlungen

Karlsruhe ist bereits heute eine „Straßenbahnstadt der Zukunft“, die ihr innerstädtisches Netz umfassend mit den regionalen Strecken verbunden hat. Gerade unter Wachstumsbedingungen in der gesamten Region ist diese Verknüpfung wichtig. Ohne gute Verbindungen in die Region könnte auch die Innenstadt ihre regionale Bedeutung kaum festigen. Da das Straßenbahnnetz in

der Innenstadt nicht übermäßig zentralisiert ist, ist es zudem auf ein städtisches Wachstum ausgelegt und kann ggf. noch erweitert werden. Eine wesentliche Aufgabe besteht nun darin zu gewährleisten, dass die Ausweitung des städtischen ÖPNV in die Region nicht zu einem Argument für weitere Suburbanisierung wird. Dies wird insbesondere durch die aktive Bereitstellung zusätzlicher Flächen und sonstiger Nachverdichtungspotenziale in der Innenstadt, an deren Rändern und in Stadtteilzentren mit Entlastungsfunktion sichergestellt. Darüber hinaus erforderliche neue Siedlungs- und Gewerbeflächen sind eng am existierenden Streckennetz zu orientieren. Gegebenenfalls erforderliche zusätzliche Haltepunkte oder Streckenerweiterungen sollten gleichzeitig mit der übrigen Erschließung geschaffen werden.

Da der suburbane Raum auch weiterhin eine große Bedeutung als Wohn- und Gewerbestandort haben wird, wird vorgeschlagen, diese Gebiete in die Reurbanisierungsstrategie einzubeziehen. Wichtig ist, dass der suburbane Wohn- oder Arbeitsort nicht notwendigerweise zur Automobilität führt, die letztlich auch negative Auswirkungen auf das städtische Gebiet hat. Deshalb sollten bestehende suburbane Zentren als Kerne innerhalb des verstädterten Gebiets gestärkt werden. Ein qualifiziertes Netz von Schnellverbindungen zwischen der Innenstadt und den umliegenden Klein-, Mittel- sowie Stadtteilzentren, die gleichzeitig Knotenpunkte für lokale Netze sind, kann dies unterstützen. Gleichzeitig sollten die Radwegeverbindungen ausgebaut, Haltestellen mit Aufbewahrungsmöglichkeiten ausgestattet und ein ergänzendes Leihsystem in der Innenstadt eingerichtet werden.

Trotz der vergleichsweise hohen Haltestellendichte in großen Teilen des städtischen Gebiets wird es mit der steigenden Zahl Hochbetagter auch einen größeren Teil der Bevölkerung geben, der nur unter Schwierigkeiten seine Mobilitätsanforderungen mit Massentransportmitteln wird organisieren können. Hier erscheinen flexible Bediensysteme wie Rufbussysteme oder auch subventionierte Taxifahrten eine sinnvolle Ergänzung.

Karlsruhe ist geprägt durch eine Vielzahl langer und gerader Straßen, die zudem teilweise

recht breit sind. Sie besitzen dadurch eine hohe Barriere- und Trennwirkung und sind in ihrer Aufenthaltsqualität und Nutzbarkeit eingeschränkt. Der Rückgang des Autoverkehrsanteils durch den Netzausbau im ÖPNV bietet die Chance, Straßenraum für andere Nutzungen als den fließenden und stehenden Verkehr zurückzugewinnen. Die Entlastung soll durch bauliche Maßnahmen wie Spurreduzierungen, Begrünung, Platzgestaltungen und Ähnlichem zu einer Erhöhung der Lebensqualität führen (BMVBS 2007a).

Wie viele andere Großstädte wächst das Oberzentrum Karlsruhe mit der umliegenden Region. In den letzten Jahrzehnten wurden allerdings erhebliche Anstrengungen unternommen, das ÖPNV-System in das Umland zu erweitern. Dies führte zu einer zu einer deutlich verbesserten Konkurrenzfähigkeit des ÖPNVs, könnte im negativen Fall aber auch die Fortsetzung der Randwanderung unterstützen. Daher gilt es nun zum einen, die Innenstadt weiter zu stärken, und zusätzlich den „Umweltverbund“ in den Vorortsiedlungen auszubauen. Am nachfolgenden Beispiel Kassel kann unter anderem beobachtet werden, wie eine ähnliche Strategie unter ungünstigeren Rahmenbedingungen angewendet wurde.

5.4 Kassel – Großstadt in einer Schrumpfungregionen

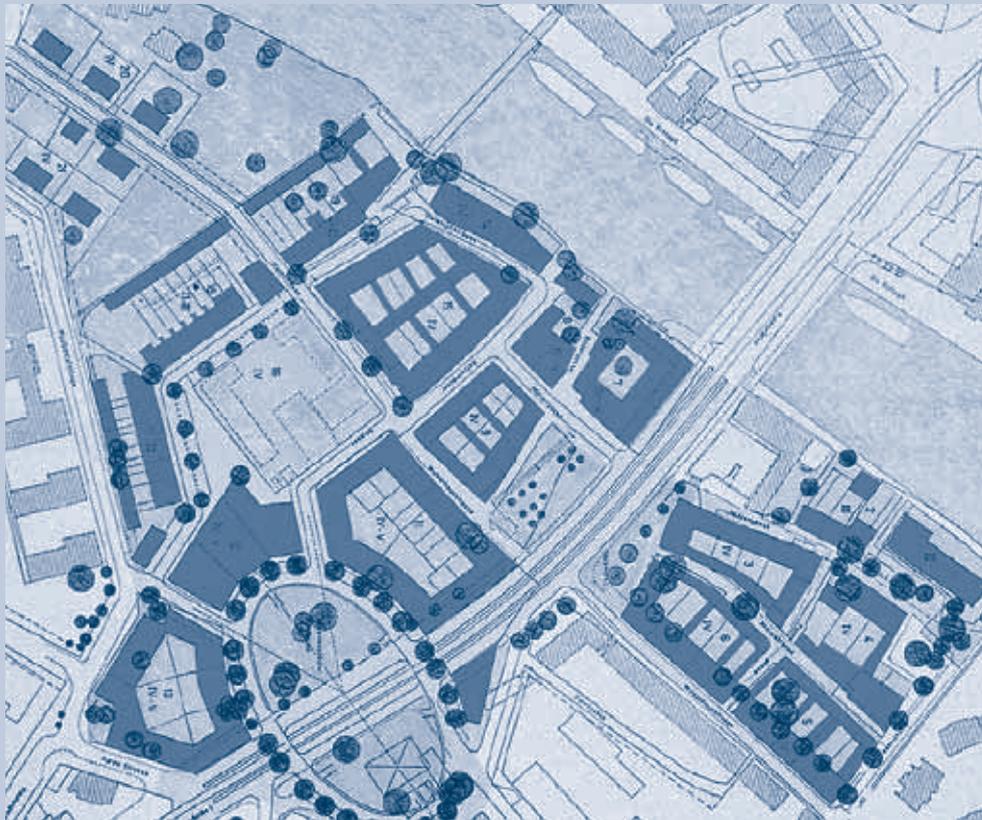
Das nordhessische Oberzentrum Kassel wird hier als Beispiel für eine Großstadt in einer Schrumpfungregion angeführt. In der Stadt, in der viele verkehrstechnische Versuche stattgefunden haben, konkurrieren heute die erste deutsche Car-Sharing-Initiative, ein rationalisiertes Straßennetz und eine vorbildliche Nachverdichtung (Abb. 13) mit einer „autogerechten“ Stadtstruktur aus der Hochphase der Auto-Euphorie.

5.4.1 Beschreibung

Bevölkerungsentwicklung

Nach einer kurzen Wachstumsphase zwischen 1985 und 1993 sinkt die Einwohnerzahl Kassels kontinuierlich, wenn auch mit unterschiedlicher Dynamik. Nach rapiden Rückgängen stagnierte

Abbildung 13:

Kasseler UnterneustadtQuelle: www.peg-kassel.de

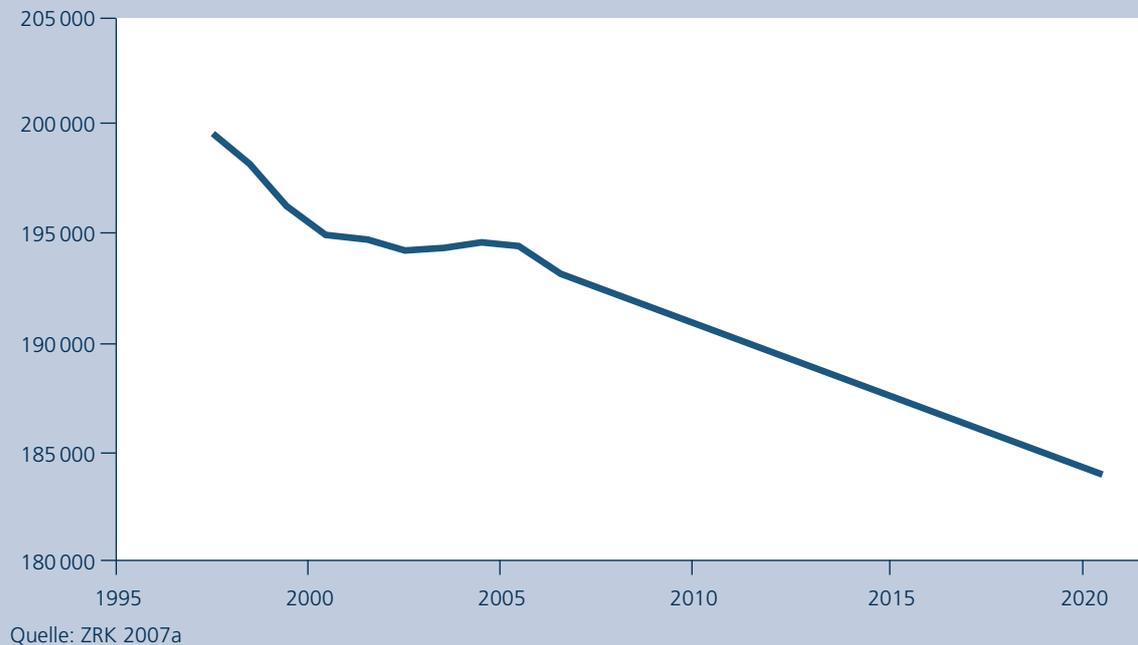
die Einwohnerzahl zwischen 2000 und 2005. Seitdem sinkt die Zahl der Einwohner wieder deutlich und hat Ende des Jahres 2007 mit rund 192.000 Einwohnern etwa das Niveau von 1989 erreicht (Abb. 14; www.hsl.de). Neben einer negativen natürlichen Bevölkerungsentwicklung beruht die Abnahme in erheblichem Umfang auf Verlusten an die Umlandgemeinden. Zwischen 2001 und 2005 konnte durch Ausbildungswanderung allerdings ein insgesamt positives Wanderungssaldo erreicht werden (Kassel 2004, ZRK 2007a:7). Die Prognosen zur Bevölkerungsentwicklung gehen von Einwohnerrückgängen sowohl der Stadt als auch der Region aus. Die Stadt schätzt bis 2014 mit einem Rückgang um zwei bis zehn Prozent. Im Landkreis wird von einem Bevölkerungszuwachs um ein Prozent und für die

gesamte Region Nordhessen von einem Rückgang um 4,5 Prozent bis 2020 ausgegangen. (FEH 2004) In der Altersstruktur sinkt nicht nur der Anteil der unter 20-Jährigen von 18,5 Prozent (2002) auf 16,8 Prozent (2020), sondern auch der Anteil der Erwerbsbevölkerung von 62,3 auf 61,2 Prozent ab.

Raumstruktur und -entwicklung

Das Oberzentrum Kassel liegt im äußersten Norden Hessens an der Grenze zu Niedersachsen. Das nächstgelegene Oberzentrum ist in fünfzig Kilometern Entfernung Göttingen in Südniedersachsen. Die nächstgelegenen Mittelzentren, die Gemeinden Baunatal und Vellmar, sind entlang der Verkehrsachsen mit dem Siedlungskörper Kassels zusammengewachsen. Zusammen mit zehn wei-

Abbildung 14:

Einwohner der Stadt Kassel, ab 2007 Prognose

teren Grundzentren bilden sie den Verdichtungsraum Kassel, in dem insgesamt circa 335 000 Menschen leben (RP Kassel 2006:208).

Siedlungsstruktur und -entwicklung

Prägend für die Stadtstruktur Kassels sind einerseits ein hoher Grünflächenanteil, andererseits aber auch große Verkehrsachsen für den ÖPNV, die im Zentrum durch den modernen Nachkriegswiederaufbau entstanden. Eine kleinteilige Zentrenstruktur im Stadtgebiet hat sich teilweise ausgehend von weiterhin vorhandenen historischen Siedlungskernen entwickelt. Neben der City ist im Zuge des Baus des ICE-Fernbahnhofes „Kassel-Wilhelmshöhe“ in etwa 3,5 Kilometern Entfernung ein zweites größeres Zentrum entstanden. Durch weitere Außenbereichszentren erfuhr das historische Stadtzentrum zum Teil erhebliche Funktionsverluste. Mit der Randwanderung der Industrie sind innerstädtische Areale brach gefallen, die bis heute nur teilweise neu bebaut wurden. Da das Freiflächenangebot innerhalb der

Stadtgrenzen stark begrenzt ist, konzentrierte sich die Siedlungsentwicklung in den vergangenen Jahren auf der Konversion dieser altindustriellen Gebiete sowie ehemaliger Kasernengelände. Ein prominentes Beispiel der Innenentwicklung ist die Wiedererrichtung der im Krieg zerstörten Unterneustadt in fußläufiger Erreichbarkeit der Innenstadt (fünf Hektar, 650 Wohnungen; PEG o.J.). Das gemischt genutzte Quartier wurde im Sinne einer „kritischen Rekonstruktion“ weitgehend auf dem historischen Stadtgrundriss gebaut und dabei auch eine querende Bundesstraße verschmälert. Ein Teilbereich wurde zudem modellhaft als „autofreies“ Quartier entwickelt.

Zur Weiterentwicklung der bestehenden Zentrenstruktur und zur bauleitplanerischen Steuerung des Einzelhandels wurde durch die Stadt Kassel und die Umlandgemeinden der „Kommunale Entwicklungsplan Zentren“ aufgestellt (ZRK 2007c). Außerhalb dort ausgewiesener Zentren sind Einzelhandelsvorhaben nur zulässig, wenn sie der Nahversorgung dienen und keine nega-

tiven Auswirkungen auf die bestehenden Zentren haben. Trotz des Schutzes der Nahversorgung besteht hier in einigen Stadtteilen ein Defizit (ZRK 2007b:56).

In einer Wanderungsmotivbefragung zeigte sich, dass 39 Prozent der Stadt-Umland-Wanderer lieber in der Stadt geblieben wären. Als Wünsche zur Verbesserung des neuen Wohnstandortes wurden eine bessere ÖPNV-Anbindung und eine bessere Nahversorgung genannt. (ZRK/Universität Kassel 2003) Um die Rückwanderung aus dem Umland gezielt zu unterstützen, formuliert das Zukunftsprogramm der Stadt das Ziel, für Rückkehrer Nachkriegswohnquartiere mit kleineren Wohnungen gezielt aufzuwerten (Kassel 2007a:7).

Verkehrsstruktur und -entwicklung

Wesentlicher Schwerpunkt des ÖPNVs ist die Straßenbahn. Diese wird seit 2007 durch das System der auf Bahn- und Straßenbahnschienen gleichermaßen verkehrenden „RegioTram“ als regionalem, schienengebundenem Nahverkehrssystem ergänzt (vgl. Karlsruhe). Auf einem sternförmigen Liniennetz verkehren neun Linien der Straßenbahn und fünf des RegioTram, von denen die allermeisten auf gleicher Strecke durch den innerstädtischen Einkaufsbereich fahren. In diesem Bereich bestehen somit vielfältige Umsteigemöglichkeiten unter den Linien und Verkehrsträgern. Das System des schienengebundenen ÖPNV wird durch ein Busnetz ergänzt, das der Flächenerschließung des Stadtgebietes dient. In Gebieten, in denen keine wirtschaftliche Erschließung mit Bus oder Bahn erreicht werden kann, verkehren zusätzlich Anrufsammeltaxen. Der städtische Nahverkehr ist zudem in Takt und Tarif des Nordhessischen Verkehrsverbands integriert.

Eine Ergänzung des ÖPNV-Angebotes bildet das Car-Sharing-Unternehmen „Stattauto“, das 1991 als bundesweit erste solche Initiative gegründet wurde. An 45 Stellplätzen im Stadtgebiet werden den circa 1 400 Teilnehmern 75 Fahrzeuge angeboten. (www.stattauto.net) Das Radwegenetz weist hingegen Lücken auf, so dass Radfahrer teilweise auch stark befahrene Straßen nutzen müs-

sen. Auch fehlen Querungsmöglichkeiten. Trotz des gut ausgebauten Nahverkehrssystems wird der Stadtverkehr durch den motorisierten Individualverkehr geprägt. Davon direkt nachteilig betroffen sind 35 000 Menschen (18 Prozent), die an Hauptverkehrsstraßen wohnen (ZRK 2002:4). Im Rahmen des Kunstprojektes „8 000 Eichen – Stadtverwaltung statt Stadtverwaltung“ wurden ab 1982 die Straßen und Plätze zwar begrünt, eine Reduzierung der Emissionen allerdings nicht erreicht.

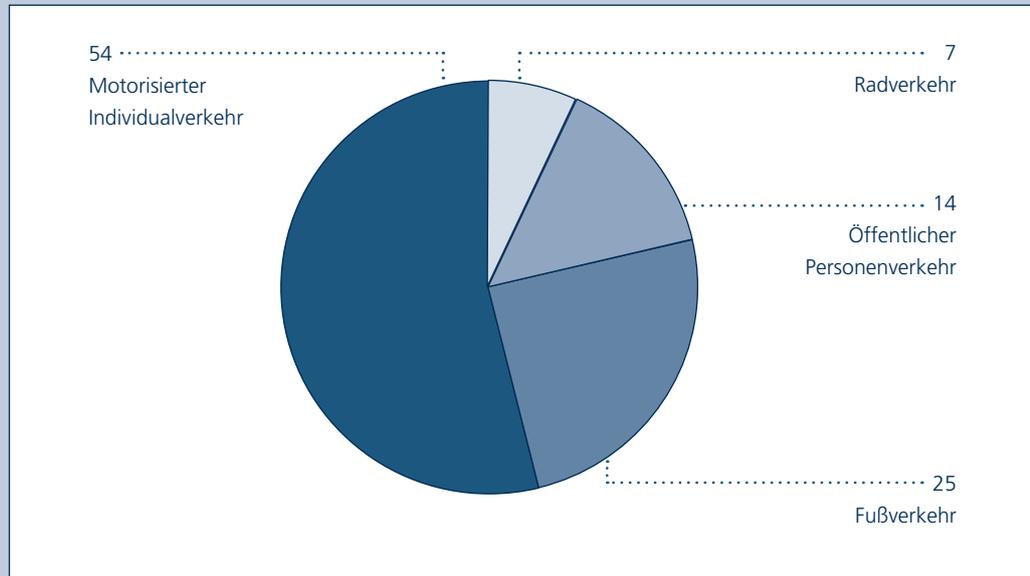
Die in Abbildung 15 dargestellten Daten zum Modal Split stammen aus dem Jahr 1995 (ZRK 2007b:64). Die Verkehrsleistung des ÖPNV nahm jedoch in den vergangenen Jahren kontinuierlich zu: Lag die Anzahl der Personenkilometer pro Einwohner 1995 bei 448 stieg sie bis 2005 auf 582. Im gleichen Zeitraum stieg jedoch auch die Zahl der Kraftfahrzeuge, deren Anzahl pro Einwohner in Kassel allerdings deutlich unter dem hessischen und bundesdeutschen Durchschnitt liegt (Kassel 2007b:10). Eine 1995 prognostizierte erhebliche Zunahme des Autoverkehrsaufkommens fand hingegen nicht statt. Bis 2004 hat sich die Verkehrsbelastung des Straßennetzes kaum verändert. (ZRK 2007b:61) Dementsprechend kann von einer Steigerung des ÖPNV-Anteils im Modal Split ausgegangen werden.

Der Gesamtverkehrsplan zielt auf eine Reduzierung der Belastungen durch den Straßenverkehr und eine Förderung des „Umweltverbundes“ (Fuß/Rad/ÖPNV) ab (ZRK 2007b; vgl. auch 2002: 9–10). Basis hierfür bilden die in Richtung Stadtrand zu erweiternden Straßenbahnlinien sowie ein dichtes und häufig verkehrendes Busnetz. Letzteres soll durch weitere flexible Angebotsformen wie Ruf- und Sammeltaxen ergänzt werden. Das Radwegenetz soll ausgebaut werden.

5.4.2 Auswirkungen und Handlungsempfehlungen

Zusätzlich zu sich abschwächenden Suburbanisierungstendenzen macht sich in Kassel der demografische Wandel für eine westdeutsche Stadt ungewöhnlich stark bemerkbar. Gleichzeitig gibt

Abbildung 15:

Modal Split des Zweckverbands Raum Kassel 1995, Anteile in Prozent

Quelle: nach ZRK 2002:45

es hier auch durch die ortsansässige Fahrzeugbauindustrie und Forschung eine lange Tradition innovativer Ansätze im Verkehrssektor.

Auswirkungen und Zielsetzungen

Wenngleich der Trend der Zuwanderung aus dem weiteren Verflechtungsraum ähnlich wie in vielen ostdeutschen Städten zunehmen wird, bleibt Kassel entsprechend der oben dargestellten Prognosen eine Stadt mit einer zumindest stagnierenden, sehr wahrscheinlich sogar schrumpfenden Bevölkerung. Für den Verkehrssektor würde diese Entwicklung zunächst eine leichte Zunahme im Autoverkehr bedeuten, weil der Anteil der Führerscheinbesitzer bei insgesamt abnehmender Bevölkerung weiterhin steigt. Da innerhalb des Stadtgebiets nur wenige bebaubare Flächen Markt-gerecht zur Verfügung stehen, würden vor allem Umlandgemeinden in verkehrsgünstiger Lage Ziel des Zuzugs aus der weiteren Region. Hierdurch würden die Wegelängen im motorisierten Individualverkehr und ÖPNV weiter steigen. Andererseits würde in weniger attraktiven Siedlungsgebieten der Wohnungsleerstand zunehmen.

Entsprechend der eingangs beschriebenen städtischen Renaissance gilt es daher, die bestehenden Anstrengungen zur Einbindung des suburbanen Umlandes in das städtische ÖPNV-Netz weiter zu verstärken wie auch die innerstädtische Linienführung zu verdichten. Hingegen kann in der sich zunehmend „entleerendem“ weiteren Region nur der Erhalt von Nahverkehrshalten sichergestellt werden. Parallel dazu ist der autogerechte Ausbau der Hauptverkehrsstraßen zu reduzieren, wodurch deutliche Verbesserungen im Fuß- und Radverkehr erreicht werden können. Eine Begrenzung der Siedlungsflächen auf den Bestand sowie ein vielfältiges Wohnungsangebot innerhalb des Stadtgebietes und eine hohe Nutzungsdichte können dies unterstützen. Denn so können auch auf innerstädtischen Brachflächen konkurrenzfähige Wohnstandorte entstehen.

Handlungsempfehlungen

Während andere Städte ihr Straßenbahnnetz reduzierten, wurde dieser Verkehrsträger in Kassel erhalten und bereits ab Mitte der 1980er Jahre ausgebaut. Im Jahr 2007 wurde schließlich ein mit der Karlsruher „Stadtbahn“ vergleichbares

„RegioTram“-Netz geschaffen. Ähnlich wie bei anderen bedeutenden Innovationen innerhalb des städtischen Verkehrssystems (Verkehrsberuhigung, Car-Sharing, Verkehrsverbund), bei denen Kassel eine Pionierrolle einnahm, mangelt es allerdings teilweise an einer ausreichenden Akzeptanz. Zudem wurde anders als in Karlsruhe die Haltstellenanzahl in der weniger dicht besiedelten Region nicht wesentlich erhöht. Schließlich konkurrieren die Innovationen stets mit dem Komfort, den eine in der Nachkriegszeit „autogerecht“ ausgebaute Stadtstruktur dem Autoverkehr bietet

Um das Straßennetz weiter in die Region auszuweiten sollen bestehende Straßennahlinien in die Umlandgemeinden verlängert werden. Hierbei ist auch eine weitere Verknüpfung mit Regionalbahnhöfen möglich. Dass das Straßennetz mit der Linienbündelung in der Innenstadt eine hohe Zentralität aufweist und damit eigentlich auf Stagnation ausgelegt ist, verhindert letztlich auch schnelle Verbindungen zwischen einzelnen Stadtgebieten, die das Straßennetz zum Teil im Fernstraßen-Standard bereithält. Entgegen bestehender Diskussionen ist von einer Verlagerung der Straßenbahn aus der Haupteinkaufsstraße dringend abzuraten. Vielmehr wird eine Ergänzung durch Bus- oder auch Straßennahlinien empfohlen.

Möglich werden solche zusätzlichen Linienführungen nur, wenn die großzügige Raumzuweisung für den motorisierten Individualverkehr zurückgenommen wird. Auch hier besteht mit der umgebauten Leipzigerstraße bereits ein positives Beispiel innerhalb Kassels. Zwar können die Aufenthaltsqualität (Boulevard-Charakter) und die Optimierung für den Radverkehr noch gesteigert werden, doch zeigt sich, dass zum Beispiel eine Straßennahführung und Haltestellenpositionierung innerhalb der Fahrbahnen des motorisierten Individualverkehrs möglich ist, um auch an Engstellen nicht auf durchgehende Rad- und Fußwege verzichten zu müssen. Die Bevorzugung der Straßenbahn auf diesen Streckenabschnitten erhöhte hier durch eine Vergleichmäßigung des Verkehrsflusses sogar die Leistungsfähigkeit der Straße für den Autoverkehr.

Im Radverkehr wurde dagegen bislang eher auf Minimallösungen gesetzt und Radwege trotz schwieriger Topografie auf Fahrbahnen und Nebenstraßen geführt. So belegte Kassel in seiner Größenklasse beim Allgemeinen Deutschen Fahrrad Club (2005) den vorletzten Platz. Die gerade gestartete Imagekampagne für das Radfahren bedarf unterstützender baulicher Maßnahmen, um Sicherheit und Komfort zu erhöhen.

In der Siedlungsentwicklung hat Kassel mit dem Bau der Unterneustadt frühzeitig ein beispielhaftes Projekt begonnen, um sich mit einem besonderen städtischen Angebot vom Umland abzuheben. Mit der baldigen Fertigstellung des Quartiers wird es nötig sein, weitere Nachverdichtungspotenziale zu erschließen. Für die weitere Region Nordhessen wird es bei dem erwarteten Bevölkerungsrückgang notwendig sein, den regionalen ÖPNV als Rückgrat der Siedlungsstruktur zu begreifen. Die Haltepunkte sind dann als dezentrale Konzentrationspunkte innerhalb eines sich teilweise entleerenden Raumes zu verstehen.

Im Vergleich mit anderen Städten wurden in Kassel viele Verkehrsinnovationen früher und zum Teil auch konsequenter umgesetzt. Da dies allerdings bereits für die Schaffung der autogerechten Stadt im Nachkriegswiederaufbau galt, sind auch manche Probleme gravierender als anderswo. Viele „alternative“ Lösungsansätze blieben dagegen bislang Experiment und bedürfen nun einer erheblichen Verstärkung. Hierzu gehört auch die Anpassung der Siedlungsentwicklung an die in der Region rückläufigen Bevölkerungszahlen durch eine Konzentration auf Bestandsflächen. Trotz einer deutlich positiveren regionalen Bevölkerungsentwicklung hat die nun vorgestellte Stadt Kempten hier bereits einige Anstrengungen unternommen.

5.5 Kempten – Mittelstadt in einer Wachstumsregionen

Die über 2.000 Jahre alte Stadt Kempten im Allgäu soll als Beispiel für eine Mittelstadt innerhalb einer Wachstumsregion dienen. Angesichts einer lebendigen und attraktiven Stadtmitte (Abb. 16)

Abbildung 16:

Rathaus der Stadt Kempten

Quelle: Tilman2007, wikimedia.org

besteht hier die Chance, eine umfassende mittelstädtische Renaissance Wirklichkeit werden zu lassen.

5.5.1 Beschreibung*Bevölkerungsentwicklung*

Der Mittelbereich Kempten konnte seit 1990 einen Einwohnerzuwachs von 16,3 Prozent verzeichnen. Der Kern dieser stark wachsenden Region, die kreisfreie Stadt Kempten, stagnierte hingegen bei rund 62 000 Einwohnern (-0,8 Prozent seit 1990; Abb. 17). Grund hierfür ist eine starke Stadt-Umland-Wanderung sowie die Tatsache, dass Zuwanderer aus anderen Regionen direkt ins Umland ziehen. Seit 1995 verzeichnet die Stadt jedoch beständig Wanderungsgewinne von unterschiedlichem Umfang. Die natürliche Bevölkerungsentwicklung ist hingegen von einem Ster-

beüberschuss geprägt. Für die Stadt Kempten wird von einem Einwohnerrückgang um 1,3 Prozent bis 2020 ausgegangen. Für den Landkreis Oberallgäu wird dagegen im gleichen Zeitraum mit einem Zuwachs von nur noch einem Prozent gerechnet, weil vor allem aus den neuen Bundesländern weniger Menschen in den Landkreis zuwandern (Kempten 2007:27–30). Durch Zuzüge von Menschen in der Phase der Familiengründung verfügt das gesamte Allgäu über eine recht junge Bevölkerung. Allerdings ist auch hier eine Wende festzustellen. So führt ein deutlicher Rückgang der Geburtsraten seit Mitte der 1990er Jahre nun zu einem Absinken der Schülerzahlen. (Statistik Bayern 2004)

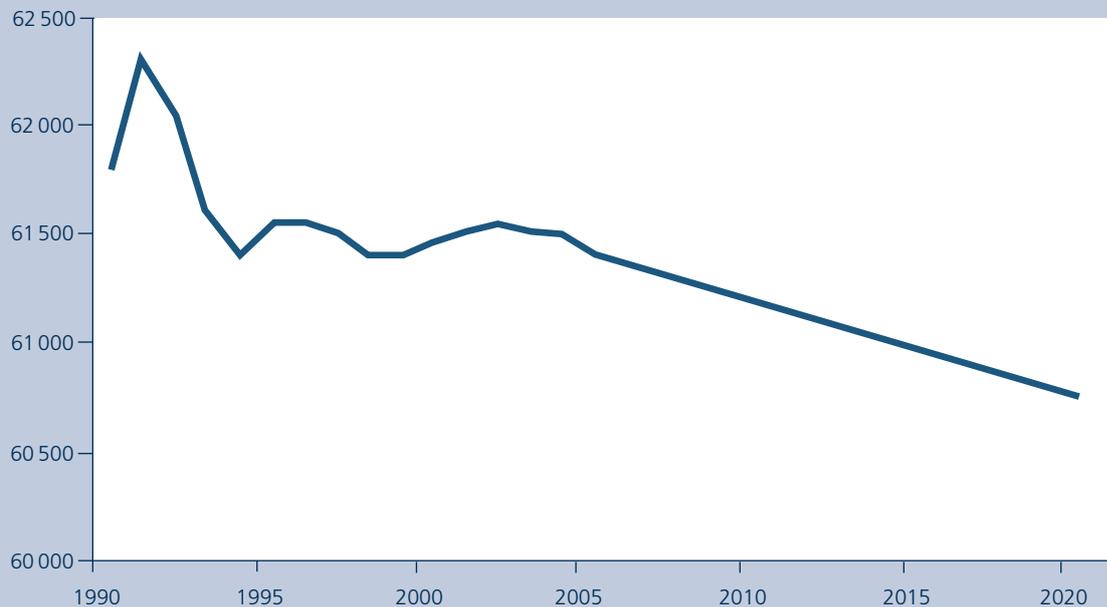
Raumstruktur und -entwicklung

Der Regionalplan der Region Allgäu stuft die im Südwesten Bayerns gelegene kreisfreie Stadt Kempten trotz ihrer geringen Größe als Oberzentrum ein. Die Stadt bildet das Zentrum eines von kleinen Ortschaften geprägten, vergleichsweise dünn besiedelten Landstrichs. Durch den Regionalplan wird das Gebiet als Stadt-Umlandbereich im ländlichen Raum bezeichnet. Das circa 40 Kilometer entfernte Kaufbeuren besitzt den Status eines möglichen Oberzentrums. Die nächstgelegenen Mittelzentren sind Immenstadt in 22 Kilometern, Marktobendorf in 27 Kilometern und Füssen in 46 Kilometern Entfernung. (region.allgaeu.org)

Siedlungsstruktur und -entwicklung

Die Siedlungsstruktur Kemptens ist gekennzeichnet durch die sich entlang der Iller in Nord-Süd-Richtung erstreckende Kernstadt und einzelne von ihr räumlich getrennte Ortsteile und Splittersiedlungen. Ausgehend von einem zentralen, verdichteten Kernbereich vollzog sich die städtebauliche Entwicklung in mehreren Schüben. Neben gründerzeitlichen Stadterweiterungen entstanden in den 1950er und 1970er Jahren neue Stadtteile an der Peripherie der historischen Kernstadt (Kempten 2007:22–24.). Der Wohnungsbau fand in der letzten Dekade sowohl auf Neubauf Flächen, als auch auf Brachflächen sowie auf durch die Verlagerung von Betrieben und Einrichtungen (Bundeswehr, JVA) frei gewordenen Flächen statt.

Abbildung 17:

Einwohner der Stadt Kempten, ab 2005 Prognose

Quelle: Kempten 2007:27

Im gewerblichen Bereich erfolgten erst vor wenigen Jahren größere Flächenausweisungen an Standorten in Autobahnnähe am Stadtrand (Kempten 2007:24). Darüber hinaus bilden die Stabilisierung von sozial schwachen Stadtteilen sowie die Neugestaltung der Innenstadt aktuelle Schwerpunkte der Stadtentwicklung (www.kempten.de). Im Rahmen der Neuaufstellung des Flächennutzungsplanes wird die Stadt 16,7 Hektar Wohnbaufläche von aktuell ausgewiesenen 25 Hektar zurücknehmen (Kempten 2007:75–77).

Ausgehend von einer niedrigen Arbeitslosenquote, einer überdurchschnittlichen Kaufkraft und der oberzentralen Funktion ist die Innenstadt für den Einzelhandel zu einem zunehmend attraktiven Standort geworden (vgl. Nagel/Hemmer 2001). Deutlich wird dies insbesondere an der Ansiedlung eines 23 000 Quadratmeter großen Einkaufszentrums am südlichen Innenstadtrand durch die ECE Projektmanagement GmbH (o.J.) im Jahr 2003. Für einen Gesamteinzugsbereich von rund 322 000 Menschen ist das „Forum Allgäu“ genannte Einkaufszentrum damit ungewöhnlich groß. Dennoch sind kaum Auswir-

kungen auf den sonstigen Einzelhandel innerhalb des Kemptener Zentrums bekannt, der durch die Einführung eines Citymanagements auf die neue Konkurrenz – aber auch die Magnetfunktion des Centers – reagiert hat. (www.cm-kempten.de)

Verkehrsstruktur und -entwicklung

Das Straßenverkehrsnetz ist geprägt durch radial auf das Zentrum zulaufende Hauptverkehrsstraßen, die in einen vierspurig ausgebauten Innenstadtring um die historische Altstadt münden. Durch das westliche Stadtgebiet am Rand der Kernstadt verläuft die Bundesautobahn A7.

Das Netz des ÖPNVs wird durch 13 Stadtbus- und 17 Regionalbuslinien gebildet. Sie werden durch eine Verkehrsgesellschaft bedient, die 1992 aus dem Zusammenschluss von zehn Verkehrsunternehmen entstanden ist, um Tarifsystem, Fahrplan und Streckennetz aufeinander abzustimmen. Alle in und durch Kempten verkehrenden Buslinien fahren die Zentrale Umsteigestelle „ZUM“ im Stadtzentrum an. Dort befinden sich gleichzeitig ein Informationszentrum und ein Servicebüro. Die 85 Busse der Verkehrsgesell-

schaft befördern jährlich circa sieben Millionen Fahrgäste auf drei Millionen Kilometern (www.kempten.de). Das Busnetz wird abends durch ein Anruf-Sammeltaxen-System ersetzt, das auch Haltestellen im Kemptener Umland bedient. Für unter 18-Jährige wurde ein verbilligter Tarif eingeführt. (www.zum-kempten.de) Im Bahnverkehr bildet die Stadt den Knoten von vier Regionalbahnstrecken. Ursprünglich unter dem Aspekt der Verbesserung des Touristischen Angebotes in der Region hat der Landkreis ein ÖPNV-Konzept mit dem Titel „Im Allgäu haben auch die Autos Urlaub“ erarbeitet. Ziel war die bessere Vernetzung des regionalen ÖPNV-Netzes sowie die Schaffung eines attraktiven Preissystems für Pendler, Tagesausflügler und Urlauber. Im Zuge des Projektes steigerte sich die Personenbeförderung einzelner Verkehrsunternehmen um bis zu 200 Prozent (Kempton 2007:138).

Trotz dieser Erfolge im Ausbau des ÖPNV-Netzes besitzt das Auto in Kempten eine überproportional hohe Bedeutung, wenngleich dies aufgrund fehlender Daten nicht durch einen Modal Split-Anteil belegt werden kann. Mit 717 PKW pro 1 000 Einwohner lag der PKW-Besitz 2006 allerdings fast doppelt so hoch wie der Durchschnitt der kreisfreien Städte Bayerns und nur leicht unter dem Landesdurchschnitt (Kempton 2007:139). Die starke Motorisierung wird laut Prognosen weiter signifikant zunehmen. Ein aktuelles Verkehrsprojekt der Stadt ist daher der Bau einer zusätzlichen Iller-Überquerung („Nordspange“) unter Beeinträchtigung eines landschaftlich sensiblen Bereiches (vgl. Bund Naturschutz Bayern 2008).

5.5.2 *Auswirkungen und Handlungsempfehlungen*

Trotz einer deutlichen Suburbanisierungstendenz innerhalb der vergangenen Jahrzehnte konnte Kempten seine Bedeutung als lebendiges und attraktives Oberzentrum der Region festigen. Die kreisfreie Stadt zeigt dabei bereits heute, welche Bedeutung ein gut abgestimmtes und mit zusätzlichen Angeboten kombiniertes Bussystem auch in Mittelstädten spielen kann, obgleich mit der dispersen Struktur ein hoher Erschließungsauf-

wand für den ÖPNV verbunden ist und die Automobilnutzung beständig zunimmt.

Auswirkungen und Zielsetzungen

Für die Stadt Kempten wird weiterhin von einer stabilen Bevölkerungsentwicklung ausgegangen, eine deutliche Veränderung tritt hingegen in der umgebenden Region ein. Anstelle der bislang starken Zuwächse wird die Bevölkerung nun auch hier stagnieren und zunehmend altern. Damit wäre entsprechend einer Trendfortschreibung mit einem Anstieg des Autoverkehrs zu rechnen. Hingegen würde der Rückgang bei der Schülerbeförderung im ÖPNV nur teilweise durch einen Anstieg der nicht-wahlfreien Senioren kompensiert. Die trotz Abschwächung fortgesetzte Suburbanisierung würde wegen der Konzentration von Zentrumsfunktionen zu einer Zunahme von Wegen zwischen Innenstadt und Umland führen.

Nachfolgend soll beschrieben werden, wie die Bedingungen einer zukünftig weitgehend stabilen Bevölkerungsentwicklung als Chance für eine umfassendere Renaissance Kemptens genutzt werden können. Eine wesentliche Zielsetzung für die Stadt Kempten und den Landkreis Oberallgäu ist dabei eine Steigerung der Bevölkerungszahl innerstädtischer Quartiere, während die bisherige Zersiedlung deutlich begrenzt werden muss. Der ÖPNV braucht insbesondere in Schwachlastzeiten eine weitere Verstärkung und auch die Qualität der städtischen Rad- und Fußverkehrsnetze ist verbesserungswürdig. Eine reduzierte Abhängigkeit vom Automobil soll auch zu einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität im städtischen Raum beitragen.

Handlungsempfehlungen

Mit ihren geschichtsträchtigen Bauten, belebten Stadtplätzen und vielfältigen Einzelhandelsangeboten zeugt die Stadt Kempten bereits heute von einer urbanen Lebensqualität, die von anderen Städten noch herbei gesehnt wird. Dass Wachstum der Region, aber auch die konsequente gestalterische wie funktionale Aufwertung haben hier bereits zu einer städtischen Renaissance von Einzelhandel und Dienstleistungen geführt. Durch die Beendigung der bisherigen starken Wachs-

tumsphase, wird es zunächst darum gehen, den bisherigen Status zu halten und nicht zu gefährden. So besteht vermutlich auf absehbare Zeit kein umfangreicher Bedarf an zusätzlichen Einzelhandelsflächen – weder am Stadtrand noch innerhalb der Innenstadt.

Gleichzeitig ist es notwendig, die Siedlungsentwicklung an die veränderten Rahmenbedingungen anzupassen. Die Stadt hat hier bereits reagiert, indem sie Zuwachsflächen gestrichen hat – ein Schritt, der noch immer als richtungweisend anzusehen ist. Ergänzend wird die Schaffung von Wohnangeboten mit betont städtischer Qualität und Dichte in unmittelbarer Nähe zum Stadtzentrum empfohlen. Dies stützt und belebt die Innenstadt und reduziert die Abhängigkeit vom Automobil. Die suburbane Siedlungsentwicklung hat in den vergangenen Jahrzehnten teilweise Raumstrukturen entstehen lassen, die keine klaren Ortsmitten mehr erkennen lassen. Im Zusammenspiel einer sich auf das regionale Bussystem stützenden Verkehrsplanung, der Nutzung von Nachverdichtungspotenzialen sowie einer gesteuerten Zentrenentwicklung sind diese Ansiedlungen nun in die Gesamtstadt zu integrieren. Dadurch können unnötige Wege vermieden und der ÖPNV effizienter gemacht werden.

Die Einrichtung der Zentralen Umsteigehaltestelle „ZUM“ in zentraler Lage, an der sich alle 24 Stadt- und Regionalbuslinien treffen, stellt einen wesentlichen Baustein für einen attraktiven ÖPNV dar. An der „ZUM“ sind die Abfahrtszeiten aller Buslinien miteinander vertaktet und ist ein bequemer Ein- und Ausstieg zumindest in die Niederflurfahrzeuge der Stadtbuslinien möglich. Auch bestehen verschiedene Service- und Informationsangebote. Die Verknüpfung des ÖPNV Angebots mit einer Mitfahrzentrale stellt eine interessante Ergänzung des Angebots in Richtung eines umfassenden Mobilitätsdienstleisters dar. Aufgrund dieser baulichen und verkehrlichen Voraussetzungen ist auch eine schrittweise Verdichtung des integralen Taktfahrplans möglich. Für die Steigerung der Attraktivität scheint zudem eine Ausweitung des Angebots in den Schwachlastzeiten notwendig. Es sei darauf hingewiesen, dass der Verkehrsverbund zu klein ist. Bereits

Fahrten in benachbarte Mittelzentren bedeuten ein Überschreiten der Verbundsgrenze und auch Zugreisen sind nicht in den Verbundtarif integriert. Schließlich ist darauf hinzuweisen, dass Kempten zu denjenigen Städten zählt, deren Einbindung in das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn gefährdet ist. Der Verlust einer schnellen Zugverbindung in die Landeshauptstadt München würde allerdings auch die nachgelagerten Verkehrsträger empfindlich stören.

Wenngleich der hohe Motorisierungsgrad Kemptens vermutlich im Wesentlichen auf den hohen Lebensstandard der Bevölkerung und die zum Teil ländliche Siedlungsstruktur zurückzuführen ist, ist davon auszugehen, dass der höhere Fahrzeugbesitz auch zu einer erhöhten Nutzung führt. Die geringe Größe Kemptens ermöglicht jedoch auch Fuß- und Radverkehr als wesentliche Grundlage des Verkehrssystems zu begreifen. Hierfür ist der durchgehende und bequeme Ausbau der Radwege eine Voraussetzung. Wenngleich Kempten in einer Befragung des Allgemeinen Deutschen Fahrrad Clubs (2005) zur Fahrradfreundlichkeit bundesweit knapp im oberen Viertel landete, bestehen Verbesserungsmöglichkeiten etwa hinsichtlich der Ausschilderung, der Sicherheit, der Störung durch den Autoverkehr (z.B. Parken auf Radwegen) wie auch der allgemeinen Akzeptanz. Angesichts der weitgehenden Befreiung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr, erscheint in vielen Bereichen im Zentrum auch eine bauliche Reduzierung der Dominanz von Kraftfahrzeugen, beispielsweise durch die Ausweitung von Gehsteigen, Platzbereichen und Radwegen, notwendig.

Am Beispiel Kempten zeigt sich, dass eine Stadt selbst dann ein attraktives regionales Zentrum sein kann, wenn die Bevölkerung die Stadt selber eher verlässt und weit verstreut lebt. Möglich ist dies allerdings nur durch einen hohen Motorisierungsgrad, den nur der überdurchschnittlich hohe Lebensstandard zulässt. Das in den vergangenen Jahren deutlich verbesserte ÖPNV-Angebot erscheint dadurch teilweise als leistbarer „Luxus“. Dies bedeutet auch, dass der hier überprüfte Politikansatz zwar auch in Städten wie Kempten noch deutliche Verbesserungen bringt, dass hier aber die Einsicht in fehlende

Umwelt- und Sozialverträglichkeit ein weitaus wichtigeres Argument darstellt. Wie sich die Entwicklung in einer Stadt darstellt, die sich dies nicht leisten kann, zeigt das nachfolgende Beispiel Bautzen.

5.6 Bautzen – Mittelstadt in einer Schrumpfungsregionen

Obwohl Bautzen Anfang der 1990er Jahre die 50 000-Einwohner-Marke unterschritt, soll die ostsächsische Große Kreisstadt als Beispiel für eine Mittelstadt innerhalb einer schrumpfenden Region angeführt werden. Neben dem demografischen Wandel ist die Stadt momentan stark durch die Belastungen des durchfahrenden Schwerlastverkehrs geprägt (Abb. 18).

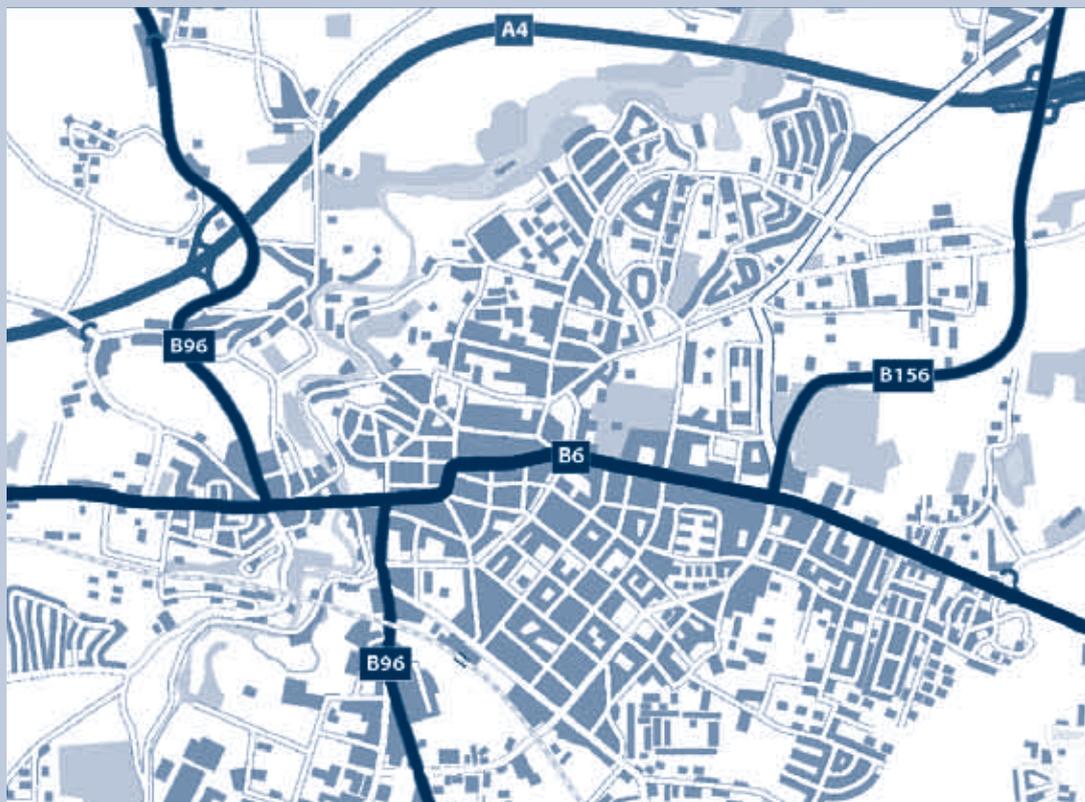
5.6.1 Beschreibung

Bevölkerungsentwicklung

Seit 1990 hat Bautzen kontinuierliche Einwohnerverluste zu verzeichnen. Lebten 1990 noch knapp 53 000 Einwohner in der Stadt, waren es 2007 nur noch 42 100 (www.statistik-sachsen.de). Damit hat die Stadt innerhalb von 18 Jahren einen Einwohnerrückgang von rund 19,5 Prozent erlebt. Der heutige Landkreis Bautzen hat seit 1990 hingegen nur 14,3 Prozent verloren, wobei die geringere Abnahme hauptsächlich durch Gemeinden im Umland von Dresden zustande kommt. (www.statistik-sachsen.de) Seit dem Jahr 2000 profitiert Bautzen nun von einem Zugüberschuss aus der Region. Dennoch wird bis 2020 ein weiterer Rückgang der Einwohnerzahl auf bis zu 39 400 Menschen erwartet (Abb. 19).

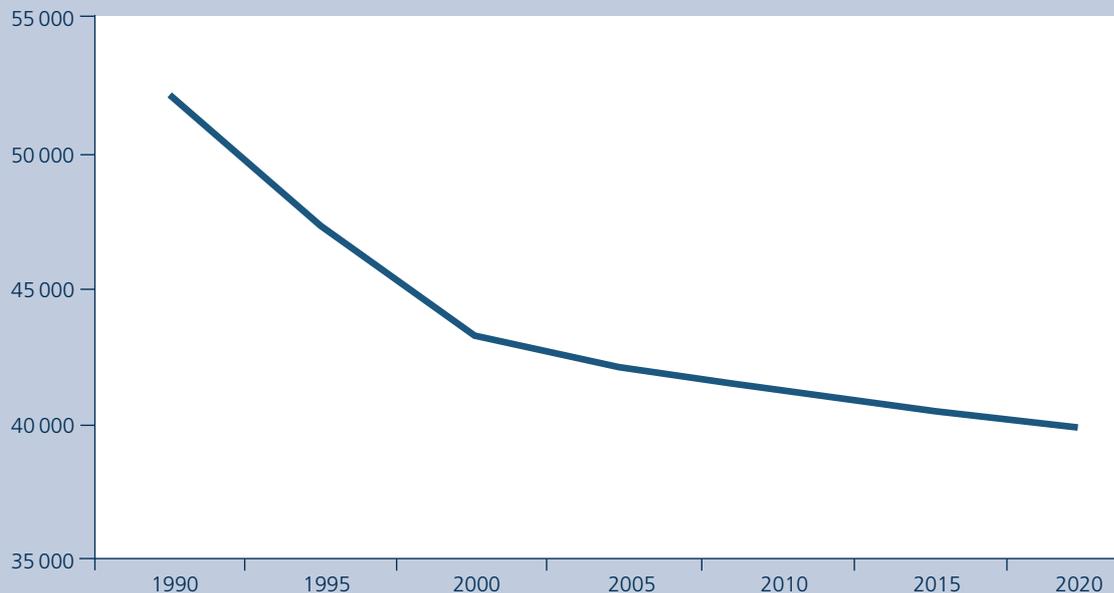
Abbildung 18:

Bundesfernstraßen in der Stadt Bautzen



Quelle: Eigene Abbildung, Grundlage: Bautzen 1994

Abbildung 19:

Einwohner der Stadt Bautzen ab 2006 Prognose*

* Bevölkerungsprognose Variante 1
Quelle: Bautzen 2006a:12

Allerdings wird von mehreren Wachstumsbereichen innerhalb des Stadtgebiets (z.B. die Altstadt) ausgegangen. Der Anteil über 65-Jähriger soll von 22 Prozent im Jahr 2004 auf 28 Prozent im Jahr 2020 ansteigen. In der Altersgruppe der 18- bis 29-Jährigen wird ein Rückgang von 16 Prozent im Jahr 2004 auf neun Prozent im Jahr 2020 erwartet, während der Anteil der unter 18-Jährigen auf niedrigem Niveau nahezu konstant bleibt. (Bautzen 2006:11)

Raumstruktur und -entwicklung

Die Große Kreisstadt ist Teil eines oberzentralen Städteverbundes mit Görlitz und Hoyerswerda. Die Landeshauptstadt Dresden ist 52 Kilometer, Görlitz 44 Kilometer und Hoyerswerda 36 Kilometer entfernt. Bautzen wird von der Regionalplanung dem „ländlichen Raum mit Verdichtungsansätzen“ zugeordnet und soll die Funktion eines Entlastungsstandortes für den Raum Dresden wahrnehmen. In und um Bautzen sind starke Verkehrsströme zu verzeichnen. Diese werden teilweise durch starke Pendlerströme verursacht, von denen der Wirtschaftsstandort Bautzen über-

durchschnittlich profitiert, da die Einpendlerquote von 65,4 Prozent zur höchsten Beschäftigungsquote Sachsens beiträgt (516 sozialversicherungspflichtigen Beschäftigte je 1 000 Einwohner). (Sächsische Staatskanzlei 2006)

Siedlungsstruktur und -entwicklung

Ausgehend von der historischen Altstadt vollzog sich die Siedlungsentwicklung ab dem 18. Jahrhundert zunächst in östlicher Richtung. Ausgedehnte, gemischt genutzte Stadtbereiche mit gewerblichem Schwerpunkt entstanden in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts im Süden der Stadt. In den 1970er und 1980er Jahren wurden zwei Plattenbaugebiete gebaut, in nördlicher Richtung die Siedlung „Gesundbrunnen“, die in ihren rund 5.900 Wohneinheiten noch 1993 circa 31 Prozent der Einwohner Bautzens beherbergte, und in östlicher Richtung eine Siedlung mit circa 1 500 Wohneinheiten. (Bautzen et al 1994:15-17, www.bautzen.de) In mehreren Eingemeindungsschüben wurden die umliegenden Ortschaften in das Stadtgebiet einbezogen. Während die nahe der Kernstadt gelegenen Ortschaften

ten inzwischen mit dem Stadtkörper verschmolzen sind, bilden die weiter entfernten Ortschaften immer noch eigenständige, teilweise dörfliche Siedlungsbereiche (www.bautzen.de).

Die Schwerpunkte der Bautzener Stadtentwicklung bestehen heute in der Anpassung der Bestände in der Altstadt und einer Plattenbausiedlung sowie in der Entwicklung zusätzlicher Gewerbe-, Misch-, und Wohngebiete in der Kernstadt und den Stadtteilen (www.bautzen.de). Bedingt durch den Bevölkerungsverlust lag die Leerstandsquote in der Gesamtstadt 2004 bei circa acht Prozent (Bautzen 2006a:432). In der Altstadt wurde inzwischen ein Sanierungsstand von 75 Prozent erreicht, wodurch sie insbesondere für jüngere Einwohner attraktiv ist (Bautzen 2006a:32). Im Rahmen des Stadtumbaus wurden in der Siedlung „Gesundbrunnen“ umfangreiche Sanierungsmaßnahmen durchgeführt, so dass heute ein großer Teil der Wohnungen modernisiert ist. Seit 2002 wurde mit dem Abriss einzelner Objekte begonnen und Freiflächen oder Pkw-Stellplätze angelegt (www.bautzen.de). Zudem wurden ausgedehnte Brachflächen in der Südvorstadt, aber auch innenstadtnah reaktiviert. Gleichzeitig werden jedoch auch Neuausweisungen auf unbebauten Flächen vorgenommen. An einigen Standorten in den Kernstadt-nahen oder durch das Straßennetz gut erschlossenen Stadtteilen werden neue Wohnbauflächen ausgewiesen (Bautzen 2007). Gewerbeflächen entstehen vorrangig am Stadtrand und in verkehrsgünstig zu Hauptverkehrsstraßen gelegenen Stadtteilen (Bautzen 2005).

Eine wesentliche funktionale Erweiterung hat die Bautzener Innenstadt mit dem 2000 eröffneten Kornmarkt-Center, einem Einkaufszentrum mit circa 70 Ladenlokalen auf 10.000 Quadratmetern Verkaufsfläche, erfahren. Bautzen ist damit die kleinste deutsche Kommune, in der die ECE Projektmanagement GmbH eine solche Einkaufsgalerie errichtet hat. Dadurch wurde einerseits die regionale Bedeutung als Einzelhandelsstandort gestärkt, andererseits ist es in Folge des Baus zu erheblichen Verdrängungseffekten gekommen. (Franke 2006; Vgl. Schönbach 2006)

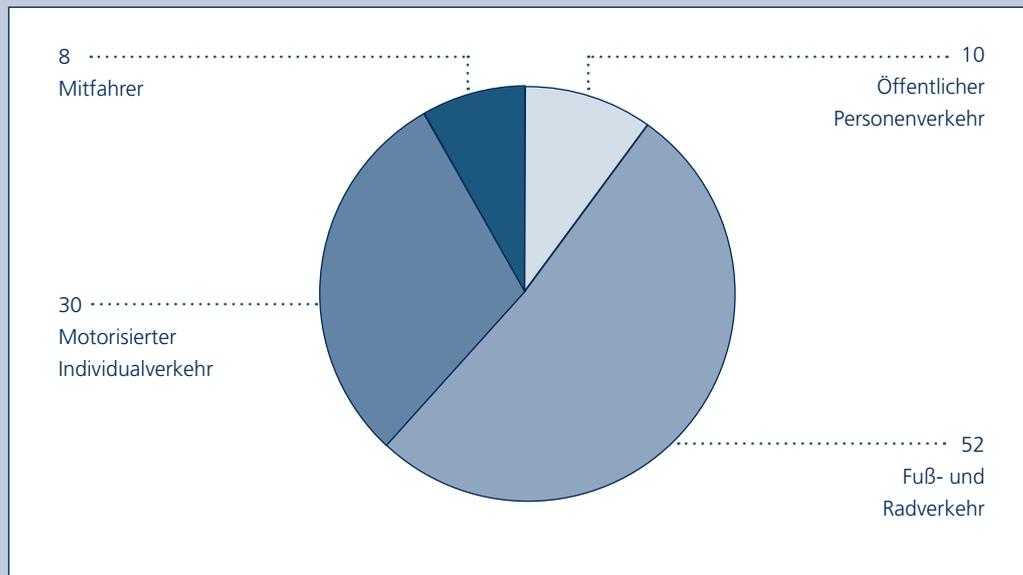
Verkehrsstruktur und -entwicklung

Bautzen liegt im Schnittpunkt wichtiger regionaler und überregionaler Verkehrsachsen. Am südlichen Rand der Kernstadt mit dem Bahnhof in Altstadtnähe verläuft die Bahnlinie Dresden-Görlitz, nördlich der Autobahn A4. Direkt durch die Innenstadt führen die B6 und die B96, eine wichtige Transitroute in Richtung Tschechische Republik. Damit verbunden sind erhebliche Belastungen durch den LKW-Verkehr, die auch von dem stetig zunehmenden Motorisierungsgrad in der Stadt verstärkt werden. So ist der Fahrzeugbestand von 454 PKW je 1 000 Einwohner im Jahr 1996 auf 534 im Jahr 2005 gestiegen. Darüber hinaus weist die Stadt hohe Einpendlerströme auf (Bautzen 2006b,c). Dies beeinträchtigt – trotz vorgenommener Anpassungen (TUD 2007:29) – den Verkehrsablauf bis weit in das Nebennetz. Von der hohen Kraftfahrzeugbelastung sind sowohl der Fuß- und Radverkehr als auch der ÖPNV negativ betroffen und auch die Lebensqualität der Einwohner und anderer Innenstadtnutzer leidet darunter. (Bautzen et al. 1994:34)

Der ÖPNV besteht aus sieben Stadtbuslinien, die das Stadtgebiet zumeist auf Rundkursen durchqueren. Zusätzlich erschließen mehrere Regionalbuslinien auch die kleineren Stadtteile im ländlichen Umland. Der Busbahnhof liegt dezentral östlich der Innenstadt und nördlich des Bahnhofs. Seit Beginn der 1990er Jahre ist der Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehrsaufkommen kontinuierlich gesunken. Wurden im Jahr 1997 noch circa 1,9 Millionen Fahrgäste transportiert, waren es 2007 nur noch rund 900 000. Als Folge wird das Fahrtenangebot zunehmend ausgedünnt. Dies führt zu längeren Taktzeiten und damit zu Qualitätsverlusten. (Bautzen 2007a) So sank der Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehrsaufkommen von zehn Prozent im Jahr 1994 auf sieben im Jahr 1995 (Bautzen 1994, 2007b). Die Modal Split Anteile der anderen Verkehrsarten stellten sich 1994 wie in Abbildung 20¹⁰ dar. Damals ging die Stadt noch davon aus, dass es trotz absehbar erheblicher Zunahmen des Kraftfahrzeugverkehrs gelingen kann, den Anteil des Umweltverbundes auf über 50 Prozent zu halten.

10 Seitdem wurden keine neuen Verkehrsdaten erhoben, da mit einer Neuaufstellung des städtischen Verkehrsplans bis zur Fertigstellung zumindest der bereits planfestgestellten Ortsumfahrung gewartet werden soll.

Abbildung 20:

Modal Split der Stadt Bautzen 1994, Anteile in Prozent

Quelle: Bautzen 1994:4

Trotz sich abschwächender Bevölkerungsabnahme wird wegen der Zunahme des Schwerlastverkehrs keine Entspannung der verkehrlichen Situation erwartet. Daher sieht die Verkehrsentwicklungsplanung im Bau von Ortsumfahrungen die Lösung der Verkehrsprobleme. (Bautzen 2006b) Die Planungen zur Verlegung der durch das Stadtzentrum führenden B96 auf eine Westtangente am Stadtrand sind zwar bereits planfestgestellt, der Baubeginn ist aber weiterhin offen (Bautzen 2008a). Die Errichtung einer großräumigen Südumfahrung des gesamten Stadtgebietes wird als langfristiges Projekt eingestuft (Bautzen 2007a).

Zusätzlich ist auch die Sicherung und Aufwertung des ÖPNVs sowie des Fuß- und Radverkehrs weiterhin erklärtes Ziel. Im ÖPNV wird die Einführung flexibler Bedienungsformen (u. a. Einrichtung von Fahrdiensten, Einsatz kleinerer, kostengünstigerer Transporteinheiten) vorgesehen. Eine stärkere Vernetzung von lokalem ÖPNV und regionalem Schienenverkehr soll durch die Umgestaltung des Bahnhofsumfelds erreicht wer-

den. Das Radwegenetz soll durch die Schließung von Netzlücken und die Verbesserung der Sicherheit durch bauliche und organisatorische Maßnahmen weiter ausgebaut werden. Die Bedingungen für Fußgänger sollen durch den Ausbau eines barrierefreien Wegesystems in der Innenstadt und die Verbesserung der Querbarkeit von Straßen aufgewertet werden (Bautzen 2007a:17–22).

5.6.2 Auswirkungen und Handlungsempfehlungen

Das Beispiel Bautzen macht die Schwierigkeit für die lokale Politik deutlich, innerhalb der Rahmenbedingungen einer sinkenden Bevölkerung sowie einer nachholenden Motorisierung ein attraktives ÖPNV-Angebot aufrechtzuerhalten. Durch die negativen Auswirkungen des Durchgangsverkehrs setzt hier bereits eine Abwärtsspirale ein, die es nun angesichts eines neuerlichen Zuzugs umzukehren gilt.

Auswirkungen und Zielsetzungen

Für Stadt und Landkreis Bautzen wird weiterhin von einem Rückgang der Bevölkerung ausgegangen. Dabei schwächt sich die Entwicklung innerhalb des Stadtgebietes auch durch Zuzug aus dem Umland ab. Gleichzeitig nimmt die Anzahl älterer Menschen weiterhin stark zu, während die Zahl junger Menschen deutlich abnimmt. In Verlängerung des bisherigen Trends würde dies bedeuten, dass durch eine leichte Zunahme des Anteils der Führerscheinbesitzer und Fahrzeuge mit einem geringfügig steigenden Verkehrsaufkommen innerhalb des motorisierten Individualverkehrs zu rechnen wäre. Eine deutliche Zunahme der Zahl der Hochbetagten würde zu einer erhöhten Nachfrage an entsprechenden ÖPNV-Angeboten führen. Die Zuzügler aus dem Umland würden eine erhöhte Nachfrage nach suburbanen Wohnstandortqualitäten im Stadtgebiet erzeugen. Bei regionalen Verkehren fände eine Verlagerung vom Berufs- zum weitaus unstetigeren Freizeitverkehr statt.

Innerhalb einer Strategie für eine Renaissance der Stadt und städtischer Mobilität wird hier empfohlen, durch eine deutliche Trendumkehr die Fahrgastzahlen im ÖPNV zu steigern und so das innerstädtische ÖPNV-Angebot zumindest zu halten und an die Bedürfnisse älterer Menschen anzupassen. Gleichzeitig sollte die Siedlungsentwicklung auf den Bestand konzentriert und die Zentrumsfunktion auf die Innenstadt begrenzt werden. Auch sollten bisherige Einpendler als Einwohner gewonnen werden. Deutliche Qualitätsverbesserung für den „Umweltverbund“ und eine Entlastung der Bevölkerung von negativen Verkehrsauswirkungen können dabei nicht auf eine Verlagerung des überörtlichen Verkehrs durch den Bau der Ortsumfahrungen warten. Schließlich sollten für eine PKW-unabhängige Mobilität regionale Ergänzungsangebote geschaffen werden.

Handlungsempfehlungen

Der nun mehr positive Wanderungssaldo, aber auch – trotz negativer Auswirkungen – die Ansiedlung des ECE-Centers, sind Zeichen einer Trendwende für den Standort Bautzen. Die Stadt

erlebt eine Renaissance, die gestärkt und gefestigt werden kann. Zu einer positiven Entwicklung kann auch das Verkehrssystem beitragen. Wichtigste Voraussetzung hierfür ist allerdings, den Kraftfahrzeugverkehr – insbesondere den querenden Schwerlastverkehr – einzuschränken.

Die weitgehend kompakte Siedlungsstruktur und die fast kleinstädtisch kurzen Wege ermöglichen eine gute Erreichbarkeit per Fuß und Rad. Unterstützt durch gut ausgebaute Radwege konnten diese „sanften“ Verkehrsträger so trotz zunehmender Motorisierung einen beachtlichen Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen behalten. Auch in Zukunft sollten daher der Fuß- und Radverkehr als primäre Verkehrsträger betrachtet und entsprechend bevorzugt behandelt werden. Insbesondere im Falle einer Entlastung innerstädtischer Straßen vom Durchgangsverkehr ist auf eine entsprechende Ausweitung der Gehsteige, Platzflächen und Radwege zu achten. Allerdings erscheint es wenig sinnvoll, mit einer Entlastung bis zum Bau der Ortsumfahrungen zu warten. Die Einrichtung von Pfortnerampeln an den Ortseinfahrten könnte den Stau vor die Tore verlagern und nur eine zumutbare Verkehrsmenge in die Stadt lassen. Sofern ihre Schaltung mit der Taktung des Bussystems übereinstimmt, ist damit auch eine Bevorrechtigung des ÖPNV erreichbar. Falls die Ortsumfahrungen gebaut werden, ist auch hier auf eine stadtverträgliche Lösung sowohl hinsichtlich der Erschließungsfunktion als auch der Begrenzung möglicher Emissionen zu achten.

Gerade vor dem Hintergrund einer alternden Bevölkerung ist zu gewährleisten, dass anfallende Wege auch durch in ihrer Mobilität eingeschränkte Personengruppen bequem zurückgelegt werden können. Hier kann innerhalb eines kleinen Siedlungsgebiets ein Stadtbussystem wichtige Dienste leisten. Die Abwärtsspirale der vergangenen Jahre ist revidierbar, da sie nur teilweise mit der Abnahme der Bevölkerung zu erklären ist und im Übrigen auf einer Entscheidung wahlfreier Verkehrsteilnehmer gegen den ÖPNV zurückzuführen ist. Anstatt auf den Nachfragerückgang mit Kürzungen zu reagieren, wird eine Qualitätsoffensive empfohlen. Optimierungs-

möglichkeiten werden in einer Verlagerung der zentralen Haltestelle in Richtung Kornmarkt, einer Überprüfung der Rundlinien, der Erschließung der Altstadt mit Midi-Bussen und einer besseren Verknüpfung mit dem Bahnverkehr gesehen.

Schließlich scheint die Gründung einer Car-Sharing-Initiative eine gute Möglichkeit, um für die sich verändernde Nachfrage nach regionaler Anbindung ein Angebot zu schaffen. Wenn zuvor im Ländlichen beheimatete Menschen in die Stadt ziehen, werden sie zumindest anfangs ihr bisheriges Freizeitverhalten fortsetzen wollen und es besteht der Wunsch und die Notwendigkeit, Personen am früheren Wohnort zu besuchen. Da diese Verkehre überwiegend in klassischen Schwachlastzeiten stattfinden, andererseits aber verhindert werden sollte, dass nur für solche Fahrten ein privater PKW vorgehalten werden muss, erscheinen Mietfahrzeuge nach dem Car-Sharing-Prinzip eine gute Lösungsmöglichkeit.

Der wieder erstarkenden Rolle Bautzens entsprechend erscheint die Wiedereingliederung in das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn wünschenswert.

Wie auch in verschiedenen anderen Städten führen in Bautzen massive Belastungen durch den überörtlichen Verkehr gemeinsam mit einer stark angestiegenen PKW-Nutzung innerhalb der Stadt zu einer deutlichen Verringerung der Lebensqualität sowie zu erheblichen Störungen des „Umweltverbundes“. Die großen Bevölkerungsverluste und das veränderte Verkehrsverhalten der Einwohner haben zudem zu einer Abwärts-spirale im ÖPNV geführt. Dabei sind die allgemeinen Voraussetzungen für Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV durch die kompakte Stadtstruktur gut. Der Stadt wird daher empfohlen, sich eine Reduzierung des Autoverkehrs auf ein verträgliches Maß und eine Qualitätsoffensive im „Umweltverbund“ zu „leisten“ – unabhängig davon, ob die Ortsumfahrungen gebaut werden.

6. Empfehlungen zu Anpassungen in der Verkehrspolitik

Die Untersuchung der Fallbeispiele hat gezeigt, wie vielfältig städtische Verkehrsprobleme heute sind. Während in einigen Orten die Überlastung des Straßennetzes auch den „Umweltverbund“ behindert, sind andere Städte so „autogerecht“ ausgebaut, dass der ÖPNV kaum mit dem Auto konkurrieren kann. Während ein Teil der Städte ihr Stadtbahnnetz nicht schnell genug der Siedlungsentwicklung anpassen konnte, reicht andernorts die Bevölkerung mit ihrem derzeitigen Verkehrsverhalten nicht aus, um den ÖPNV in bisheriger Form aufrechtzuerhalten. Gleichzeitig sind alle Städte dabei, sich mit diesen Problemen auseinanderzusetzen und schaffen es immer wieder, innovative Lösungen zu entwickeln. Gerade in den großen Städten sind erhebliche Investitionen in den Ausbau des ÖPNV unternommen worden, wenngleich sie teilweise in einzelne, in ihrer Effizienz hinterfragbare Großprojekte wie den Leipziger City-Tunnel fließen. Insbesondere in Karlsruhe und Kassel dienen sie zudem einer Ausweitung des Netzes in die Region. Auch für den Rad- und Fußverkehr bestehen mittlerweile in mehreren Städten Programme, hervorzuheben sind hier die Bemühungen Hamburgs. Dies alles findet unter unterschiedlichen Rahmenbedingungen statt. Entsprechend der Auswahl der Fallbeispiele zeigen sich deutliche Unterschiede zwischen Wachstums- und Schrumpfsregionen sowie Städten verschiedener Größe. Allerdings zeigen insbesondere die beiden Mittelstädte, dass eine funktionale Aufwertung des Stadtzentrums unabhängig von diesen Tendenzen gelingen kann.

Ausgehend von diesen Beobachtungen und von der in Kapitel 4 beschriebenen Zielsetzung einer Renaissance von städtischer Mobilität und Lebensqualität, soll nun formuliert werden, mit welchen Strategien und Maßnahmen diese erreicht werden können. Für die Stadtentwicklungs- und Verkehrspolitik von Bund und Ländern so-

wie der Kommunen werden jeweils Strategie- und Maßnahmenbündel zusammengefasst. Sie sollen verdeutlichen, wie wichtig die Zusammenführung verschiedener Ansätze innerhalb einer gemeinsamen Strategie ist.

6.1 Empfehlungen für die Verkehrspolitik des Bundes und der Länder

Innerhalb der Bundesrepublik Deutschland haben die Kommunen weitreichende Freiheiten bei der Planung und Umsetzung ihrer Verkehrs- und Siedlungspolitik. Dennoch bedarf es auch entsprechender Weichenstellungen der Bundes- und Landespolitik. Denn Bund und Länder bestimmen wesentliche Rahmenbedingungen und sind als Fördermittelgeber an der lokalen Stadtentwicklungspolitik beteiligt. Das alleinige Bottom-Up von innovativen Verkehrslösungen, die auf lokaler Ebene entwickelt und dort zumeist nur punktuell umgesetzt werden, reicht für eine Wende in der Verkehrs- und Stadtentwicklung nicht aus. (Vgl. Monheim 2008:8) Der umfassende Wandel von einer suburbanen zu einer „reurbanierten“ Gesellschaft braucht Lösungen, die von den Kommunen allein nicht zu schaffen sind.

Daher sollen im Folgenden vier Betätigungsfelder für die Bundes- und Landespolitik beschrieben werden. Zunächst soll beschrieben werden, welche Aufgabe eine nationale Stadtverkehrspolitik übernehmen könnte, anschließend wird für eine stärkere Koordination des Miteinsatzes plädiert. Daraufhin wird ein Instrument für eine stärkere Harmonisierung des Nahverkehrs dargestellt, um schließlich Veränderungen im Verkehrsrecht zu empfehlen. Dabei ist die Liste keineswegs abschließend. So werden etwa keine Vorschläge für die Steuer- und Haushaltspolitik formuliert, da Forderungen nach einer Rückführung der Subventionierung eines ver-

kehrintensiven Lebensstils an anderer Stelle hinlänglich beschrieben wurden (Pendlerpauschale, Eigenheimzulage etc.). Desgleichen gelten auch Forderungen nach einer ausreichenden Förderung des ÖPNV sowie Veränderungen in der Verkehrsfinanzierung (Straßenbenutzungsgebühren, Verlagerungen von Mitteln für den Fernstraßenbau) unabhängig von den hier beschriebenen Empfehlungen.

Strategie- und Maßnahmenbündel 1: Nationale Stadtverkehrspolitik

Stadtverkehr ist bislang das vernachlässigte Bindeglied zwischen Stadt- und Mobilitätspolitik. Sie sollte in der Nationalen Stadtentwicklungsstrategie und dem Bundesverkehrswegeplan verankert werden. Darüber hinaus bietet das Bau- und Planungsrecht Instrumente zur Umsetzung der Stadtverkehrspolitik.

Mit der Formulierung der ersten Nationalen Stadtentwicklungsstrategie (BBR/BMVBS 2007b) schafft die Bundesregierung gegenwärtig die Voraussetzungen für die Ausgestaltung eines gesellschaftlichen Leitbilds der zukünftigen Entwicklung der Städte in Deutschland. Hierbei sollte die Chance genutzt werden, klarzustellen, welche Bedingungen Mobilität aus städtischer Sicht erfüllen muss. Zugleich sollte der Bundesverkehrswegeplan berücksichtigen, dass ein wesentlicher Teil der Bundesstraßen innerorts liegt und Fernstraßen sich durch die Verknüpfung mit dem lokalen Straßennetz erheblich auf städtische Mobilität auswirken und ihre Emissionen großen Einfluss auf die städtische Lebensqualität haben. Das wesentliche Kriterium bei der Planung neuer und dem Unterhalt bestehender Infrastruktur sollte daher sein, Beeinträchtigungen durch den Straßenverkehr zu vermeiden. Eine solche Stadtverträglichkeitsprüfung (vgl. etwa Mäding 2006) geht über die bisherige Überprüfung von Umweltauswirkungen hinaus.

Auf Grundlage dieser Einbindung der städtischen Mobilität in die Nationale Stadtentwicklungsstrategie wird vorgeschlagen, eine breitenwirksame Offensive für die Initiierung und Förderung von Verkehrsentwicklungskonzepten mit einem klaren Fokus auf Maßnahmen zur „Renaiss-

sance der Stadt“ durchzuführen. Dies könnte etwa in der Form eines Wettbewerbs geschehen, wie z.B. bei der entsprechenden Initiative zum „Stadtumbau Ost“. Neben einer kurzen Laufzeit einer ersten Wettbewerbsrunde für Ad-hoc-Maßnahmen sollten interdisziplinäre Bezüge (etwa Zentren-, Siedlungs- und Landschaftsentwicklung) beachtet werden. Im Rahmen der Koordination sollte ein breiter Austausch von Best-practice-Beispielen stattfinden.

Die bisherigen Bemühungen um eine verstärkte Innenentwicklung in der Novelle des Baugesetzbuchs (vgl. Mitschang 2008, Brandl 2007) sollten weitergeführt werden. So unterscheidet die bisherige Regelung nicht zwischen unterschiedlichen Lagen im beplanten Stadtgebiet und vereinfacht so das Bauen an vielen ungeeigneten Standorten. Mögliche Ergänzungen wären eine bindende Festlegung eines quantifizierten „Flächenverbrauchsziels“, wie sie die nationale Nachhaltigkeitsstrategie fordert (Bundesregierung 2002), oder eine strategische Ansiedlungsplanung für Vorhaben, die im weiteren Sinne Zentren-relevant sind (Ganser 2005, Bertram 2006; vgl. Ganser/Rumberg 2002). Zudem besitzt der Bund seit der so genannten Föderalismusreform auch eine eigene Kompetenz in der Raumordnung. Damit wird eine politische und rechtliche Konkretisierung von nationalen Zielen der Raumentwicklung – wie es eine umfassende Reurbanisierung letztlich wäre – möglich. Diese kann dann durch die Raumordnung des Bundes sowie die Landes- und Regionalplanung umgesetzt werden.

Strategie- und Maßnahmenbündel 2: Koordinierter Mitteleinsatz

Darüber hinaus wird empfohlen, die für den Straßen- und Städtebau eingesetzten Investitionen und Fördermittel besser zu koordinieren. Wenn gleich der „Umweltverbund“ in den Städten eine angemessene – und damit höhere – finanzielle Förderung durch Bund und Länder bedarf, so kann durch Koordinierung des Mitteleinsatzes auch mit den bestehenden Mitteln mehr erreicht werden.

So fordert zum Beispiel das Memorandum zur Nationalen Stadtentwicklungsstrategie eine ressortübergreifende Bündelung von Finanzmitteln etwa in den Bereichen Verkehrswege, Städtebau, Wohnraumförderung, Umweltschutz, Wirtschaftsförderung und Infrastrukturpolitik, „um damit die Handlungsautonomie und Eigenverantwortung der Städte und Gemeinden zu stärken“ (BMVBS/BBR 2007c:64). Bislang ist es für die Gemeinden mühsam, etwa bei der Umgestaltung von Stadtstraßen Mittel für die Erneuerung des baulichen Bestandes (etwa Darlehensförderung zur Fassadenerneuerung im Rahmen der Energieeinsparverordnung), mit Geldern der Städtebauförderung und des Straßenbauetats zusammenzuführen. Auch erlauben nicht alle Förderrichtlinien eine solche Vermengung. Anstelle solch mühsamer kommunaler Flickwerke sollte die sinnvolle Koordination bereits bei der Erstellung der Förderprogramme geschehen. Eine Chance hierfür ergibt sich mit dem Übergang wesentlicher Aufgaben der Gemeindeverkehrsfinanzierung vom Bund an die Länder. Sie sollte auch für eine inhaltliche Neuausrichtung im Sinne einer stärker stadtverträglichen Verwendung der Investitionen genutzt werden.

Von wesentlicher Bedeutung ist eine solche Anpassung insbesondere bei der Finanzierung der Ortsdurchfahrten von Bundes- und Landesstraßen. Diese darf sich nicht wie bisher nur auf die Fahrbahnen konzentrieren, vielmehr sind Geh- und Radwege, Begrünung und Platzumgestaltungen ebenfalls mitzufinanzieren. Dass die durch die negativen Auswirkungen betroffenen Anwohner die Bürgersteige zahlen müssen, ist nicht nachvollziehbar.

Strategie- und Maßnahmenbündel 3: „Verbund der Verbünde“

Ein drittes Strategie- und Maßnahmenbündel ist die Schaffung eines „Verbunds der Verbünde“. Dies umfasst zum einen die Schaffung zusätzlicher Nahverkehrsverbünde und zum anderen eine bundesweite Kooperation aller Nahverkehrsträger.

Mit der Schaffung von Verkehrsverbünden ging in vielen Regionen eine Harmonisierung des

Nahverkehrs bei Tarifen, Fahrgastinformation und Qualität einher. Zudem wurde dadurch die Vertaktung der Verkehrsträger verbessert und haben viele Verbünde ein großes innovatives Potenzial entwickelt. Insbesondere aber durch ihre neuen Werbestrategien konnte erheblich zur Steigerung der Fahrgastzahlen beigetragen werden.

Während in einigen Ländern eine flächendeckende Einführung von Verkehrsverbünden erfolgte, sind andere Bundesländer weiterhin aufgefördert, gemeinsam mit Städten und Landkreisen Vereinbarungen über die Bildung von Nahverkehrsverbünden zu treffen. Dadurch sind einheitliche Tarife und Fahrscheine, abgestimmte Fahrpläne und Fahrplaninformationen sowie Anschlussicherung zu gewährleisten.

Einige Verbünde – wie etwa der im Kempener Umland – haben jedoch nicht die notwendige Größe, um eine Verbesserung im regionalen Nahverkehr sicherzustellen. Zugleich entstehen Probleme beim Übergang zwischen den Verbünden. Die Kooperation beseitigt diese Schwachstellen, indem sie einen direkten Anschluss gewährleistet, ein reibungsloses Umsteigen ermöglicht, ein einheitliches Tarifsystem besteht, eine bundesweit gültige Karte angeboten wird und überall Informationen über Netze und Fahrpläne erhältlich sind (VDV 2004, Europäische Kommission 2007). Hier wird nicht vorgeschlagen, die regionalen Verbünde durch einen einzigen bundesweiten Nahverkehrsträger zu ersetzen und damit wesentliche innovative Potenziale und ortsbezogene Lösungsmöglichkeiten zu unterbinden. Vielmehr soll durch eine enge Kooperation der regionalen Verbünde eine Harmonisierung und bundesweite Werbemöglichkeit geschaffen werden.

Zur Förderung und Harmonisierung des ÖPNV trägt aber auch eine verbesserte Einbindung in das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn bei. Eine enge Verzahnung der Linienverkehre der Verbünde mit dem Fahrplan der Deutschen Bahn ist ebenso wichtig, wie eine Beteiligung der Bahn an dem hier vorgeschlagenen „Verbund der Verbünde“. Zugleich sollte auch der Erhalt bzw. die Wiedereinführung von Fernverkehrshalten die Bedeutung von Mittelstädten, kleinen Großstädten sowie des öffentlichen Per-

sonennahverkehrs stärken, was ihre Renaissance zusätzlich befördern kann.

Strategie- und Maßnahmenbündel 4: Rechte für den „alternativen“ Verkehr

Mit dem vierten Strategie- und Maßnahmenbündel sollen Änderungen im Verkehrsrecht herbeigeführt werden, um den schwächeren Verkehrsteilnehmern eine besondere Rücksicht Teil werden zu lassen. Zusätzlich soll der „Umweltverbund“ durch konkrete Veränderungen im Bereich von Car-Sharing, Mischverkehrsflächen und Höchstgeschwindigkeit rechtlich gestärkt werden. Nur erwähnt werden sollen an dieser Stelle die wesentliche Bedeutung von Normen und Richtlinien für die Verkehrsplanung und die entsprechend umfangreichen Möglichkeiten der Neuregelung.

Bis heute fehlt im deutschen Verkehrsrecht sowohl die Festlegung, dass verschiedene Verkehrsteilnehmer einer besonderen Rücksicht bedürfen als auch die Pflicht, mit einem Fehlverhalten anderer zu rechnen (vgl. auch im Folgenden Manssen 2008). Erste Schritte in diese Richtung waren die Einschränkung der Haftung von Kindern im Straßenverkehr und die Ergänzung der Straßenverkehrsordnung um die Einbahnstraßenregelung für Radfahrerinnen. Eine allgemeine Regelung steht aber bis heute aus.

Da durch das Car-Sharing (vgl. Kassel) insbesondere auch der ruhende Verkehr beträchtlich reduziert wird, ist es gerechtfertigt, reservierte, kostenfreie Stellplätze an zentralen Orten einzurichten. So wird etwa ein komfortables Umsteigen in den öffentlichen Verkehr und die schnelle Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen ermöglicht. Bislang ist hierfür ein Anpachten von Flächen notwendig, da eine Stellplatzreservierung nur Taxen vorbehalten ist. Eine entsprechende parlamentarische Initiative zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und der Straßenverkehrsordnung (vgl. Bundestagsdrucksache 15/5586) konnte bisher nicht erfolgreich umgesetzt werden.

Sofern Kommunen die Einführung von Verkehrsflächen nach dem „Shared-Space“-Prinzip, wie etwa im Fallbeispiel Hamburg, verfolgen,

sieht die Straßenverkehrsordnung hierfür bislang keine Beschilderung vor. Ein weiterer Vorschlag ist, generell das Tempolimit auf Innerortsstraßen auf 30 Kilometer pro Stunde zu senken. Da es allerdings weiterhin Stadtstraßen geben wird, auf denen 50 Kilometer pro Stunde angemessen sind, müssten diese Streckenabschnitte gesondert beschildert werden.

Allerdings sei bereits an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass die Wirkung dieser Normänderungen nicht überschätzt werden sollte. So sind insbesondere Fußgänger und Radfahrer häufig nicht mit den sie betreffenden Verkehrsregeln vertraut. Entsprechend ist es ebenso wichtig die Umsetzung der bestehenden Vorschriften etwa durch Verkehrserziehung zu verbessern. Am wichtigsten ist jedoch, die reale Situation im Straßenverkehr baulich zu verbessern. (Manssen 2008)

6.2 Empfehlungen für die Verkehrspolitik in den Städten

Im letzten Abschnitt wurden wesentliche Handlungsoptionen für eine Umsetzung der Leitvorstellung einer Renaissance städtischer Mobilität und Lebensqualität durch den Bund und die Länder beschrieben. Im Folgenden sollen nun Empfehlungen für die kommunale Ebene gegeben werden. Dabei wird zunächst ein Programm zur Umgestaltung innerstädtischer Straßen dargestellt und dann die Weiterentwicklung regionaler Verkehrsverbünde zu Mobilitätsdienstleistern beschrieben. Zwei weitere Strategie- und Maßnahmenbündel widmen sich zum einen einer Radverkehrsstrategie und zum anderen der Ausweitung von Car-Sharing-Initiativen. Zum Schluss soll die Zusammenfassung dieser und weiterer Ansätze in einer integrierten Stadt- und Verkehrsplanung beschrieben werden.

Wenngleich bei der Vielzahl unterschiedlicher Städte und Regionen generelle Aussagen schwierig sind, sollen einige grundsätzliche Strategien beschrieben werden. Viele davon wurden bereits erprobt und stellen insofern keine Neuheiten dar. Vielmehr werden diese Politikansätze zur Intensivierung und flächendeckenden Anwendung empfohlen.

Strategie- und Maßnahmenbündel 5: Stadtstraßen-Programm

Das erste kommunale Strategie- und Maßnahmenbündel bezieht sich auf die Straße als Schnittstelle zwischen Verkehr und Stadt: Durch Straßen führen die Wege der verschiedenen Verkehrsarten und sie erschließen Orte, Grundstücke und weitere „untergeordnete“ Straßen. Sie sind aber gleichzeitig ein Hauptelement des öffentlichen Stadtraums und der städtebauliche Charakter der Straßenräume (Fassaden, Beläge, Proportionen und im Raum verteilte Elemente) trägt erheblich zum Stadtbild bei. Allerdings werden viele Straßen fast ausschließlich vom Kraftfahrzeugverkehr geprägt und damit entwertet.

Um dies zu ändern, müssen die Städte aktiv werden. An dieser Stelle wird ein zielgerichtetes Programm empfohlen, um Straßenräume aufzuwerten und damit einerseits schädliche und störende Verkehrsauswirkungen in den Quartieren zu reduzieren und andererseits zusätzlichen Lebensraum für die vielfältigen Aktivitäten der Bewohner zu gewinnen. Dabei geht es darum, Flächen, die bislang für den fließenden und ruhenden motorisierten Verkehr reserviert waren, für Aufenthalt, Freizeit und Handel, aber auch Gehen und Radfahren umzugestalten. So ist der Straßenumbau auch ein gestalterisches Projekt, geht es doch darum, den Lebensraum Straße auch sinnlich erfahrbar zu machen. In Kassel gelang dies etwa dadurch, dass die Straßenbahn streckenweise innerhalb der Fahrbahn geführt wird. In Hamburg ist vorgesehen, die bisherige Trennung der Verkehrsarten in Streckenabschnitten, Quartieren und auf Platzflächen weitgehend aufzuheben, wo dies sinnvoll möglich ist. Und schließlich kann so, wie in den Fallbeispielen Karlsruhe, Kassel und Hamburg beschrieben, durch „autofreie“ bzw. „Auto-arme“ Straßen und Quartiere eine besondere Wohnqualität geschaffen werden.

Es ist möglich, die Aufwertung der Stadtstraßen langfristig anzulegen und im Rahmen der turnusmäßigen Erneuerungsmaßnahmen durchzuführen. Es wird aber empfohlen, Schwerpunkte, die besonders stark vom Autoverkehr belastet

sind, rasch anzugehen. Kurzfristig kann es sinnvoll sein, durch einfache, aber effektive Maßnahmen wie Fahrbahnsperrungen eine ähnliche Wirksamkeit zu erreichen. Da städtische Verkehrssysteme häufig viel robuster sind als Berechnungen dies zeigen, bieten Sperrungen mit temporärem und experimentellem Charakter eine gute Möglichkeit, die Belastbarkeit auszutesten.

Strategie- und Maßnahmenbündel 6: Regionale Mobilitätsdienstleister

Um mehr Menschen für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu gewinnen und das Angebot für bisherige Nutzer noch attraktiver zu gestalten, sollen aus den bisherigen Verkehrsverbänden Mobilitätsdienstleister werden. Ihr wesentlicher Auftrag ist, die Mobilitätsansprüche der Kunden zu erfüllen. Orientieren sich die ÖPNV-Anbieter bisher „weniger am Nutzer von Bussen und Bahnen als vielmehr an den Erwartungen und Bedürfnissen von Kommunalpolitikern und Verkehrsverwaltungen“ (Blümel 2004), müssen jetzt die Wünsche und Bedürfnisse der Kunden das Angebot bestimmen.

Der zentrale Kundenwunsch ist Mobilität: Der jeweilige Fahrgast möchte sicher, störungsfrei, ohne Umweg, entspannt und kostengünstig von A nach B kommen. Diese Bedürfnisse müssen die Verbünde mit einem angemessenen Angebot beantworten. Dieses Angebot muss nicht ein Bus oder eine Bahn sein, sondern kann ebenso ein Leihfahrrad, ein Car-Sharing-Auto, eine Mitfahrgelegenheit oder die sichere Abstellmöglichkeit für das eigene Fahrzeug beim Wechsel auf einen öffentlichen Verkehrsträger sein. Aber auch die Beratung bei der Bündelung von Wegen, beim Umzug und beim Finden von Fahrtzielen (etwa Einkaufs-, Dienstleistungs- und Freizeitangeboten), die näher sind und daher Wege vermeiden helfen, stellen eine solche Mobilitätsdienstleistung dar. (Vgl. Freikamp 2005) Wenn die Kempener Verkehrsgesellschaft auf ihrer Homepage Mitfahrgelegenheiten vermittelt, so entspricht das genau diesem Ansatz.

Der ÖPNV bedarf einer Offensive in Systemqualität, Angebotsumfang und Kundennähe ein-

schließlich Netzdichte. Die Devise „zehn mal mehr Bahnhöfe und Haltestellen“ (Monheim 2008:8) gibt nur einen Teil der Zielrichtung vor, zehn mal mehr Informationen und Service sowie eine Verringerung der Wegezeiten sind weitere. Ein modernisierter ÖPNV verfügt über einen dichten und integralen Taktfahrplan, besitzt Vorrang gegenüber dem Auto, hat die Haltestellendichte erhöht und hat inzwischen Stadt-, Regional- und Fernverkehr verbunden (siehe Karlsruhe). Flexible Bediensysteme in Siedlungsgebieten mit geringerer Dichte und zu Schwachlastzeiten ergänzen das reguläre Angebot (vgl. entsprechende Pläne in Leipzig) und garantieren durch die Verzahnung mit Taxiangeboten auch in der Nacht eine sichere Ankunft. Allerdings gilt: Je einfacher die Bedienung, je intuitiver die Informationsübermittlung und je transparenter die Bezahlung, desto weniger Aufwand muss mit der Vermittlung getrieben werden. Bei der Bezahlung ist auch eine Abgaben-Finanzierung und damit kostenlose ÖPNV-Nutzung zu überprüfen.

Dabei begrenzt sich die Mobilitätsdienstleistung nicht auf den Personenverkehr. Gerade wenn zunehmend weniger Menschen ein eigenes Auto besitzen oder Wege nicht mit dem PKW zurücklegen wollen, geht es auch darum, ihnen ihre Besorgungen nach Hause zu bringen. Wenn gleich in den dichten und durchmischten städtischen Quartieren die Notwendigkeit zum Warentransport reduziert ist, werden nicht alle Güter in jeder Qualität überall verfügbar sein. Die Dienstleistung des Gütertransports kann je nach Weg und Ware in einer Mitnahmemöglichkeit im ÖPNV, in einer Aufbewahrung, einem Bringdienst oder einem Car-Sharing-Angebot bestehen. Diese Dienstleistung kann ausgeweitet werden auf den Transport von Wirtschaftsgütern für Unternehmen (bis hin zu technischen Lösungen wie den in Dresden eingeführten Cargo-Trams und Güter-S-Bahnen; Drevitz 2007) oder dem Aufbau eines Logistiksystems zur Bündelung von Lieferverkehren (vgl. Wittenbrink 1995).

Strategie- und Maßnahmenbündel 7: Multidimensionale Fahrrad-Partnerschaft

Mit dem folgenden Strategie- und Maßnahmenbündel soll es gelingen, den Radverkehr deutlich auszuweiten und damit die negativen Auswirkungen anderer Verkehrsträger zu begrenzen. Denn Fahrräder sind kostengünstig, sauber, leise, sicher, im Nah- und Mittelbereich schnell und somit leistungsfähig. Zudem kann ein stärkerer Radverkehr auch zu verbesserten Umwelt- und Klimabilanzen beitragen. Die aktuellen Entwicklungen zeigen, dass ein höherer Radanteil möglich ist. So hat Deutschlands hohe Fahrradverfügbarkeit in Verbindung mit dem starken Anstieg der Mobilitätskosten aktuell zu einer deutlichen Zunahme der Radnutzung geführt.

Gleichwohl gilt es weiterhin, Hemmnisse für die Fahrradnutzung abzubauen und potenzielle Nutzer von diesen Vorzügen zu überzeugen, denn das Fahrrad ist auch ein störanfälliges Verkehrsmittel: Als einer der schwächsten Verkehrsteilnehmer wird der Radfahrer häufig gefährdet und die Nutzung ist stark von Witterungsbedingungen und der persönlichen Befindlichkeit abhängig. Deshalb sind die Schaffung komfortabler Radwege und -streifen, die Öffnung von Einbahnstraßen, wettergeschützte Fahrradstellplätze und eine bessere Beschilderung notwendig. Gleichzeitig sollen gemeinsam mit den ÖPNV-Anbietern die Verknüpfung der Verkehrsträger verbessert, die Fahrradmitnahme gewährleistet und eine „Schlechtwettermonatskarte“ als günstige „Mobilitätsgarantie“ eingeführt werden. In Hamburg wird derzeit zudem ein attraktives Leihsystem eingeführt. Aber auch Unternehmen, Einzelhändler und Behörden können aktive Partner für das Radfahren sein, für ihre Mitarbeiter Stellplätze und Umkleieräume bereitstellen und sie zum sportlichen Ausgleich vor und nach der Arbeit ermutigen. Dienstwege und -transporte können per Dienstfahrrad und Radkurier erledigt werden.

Fahrradmitnahme, -aufbewahrung und -verleih sind sicher auch ein Teil einer umfassenden Mobilitätsdienstleistung, die von Nahverkehrsgesellschaften angeboten werden sollten. Aber auch für sich kann es mit diesen Maßnahmen ge-

lingen, das Fahrrad als ein bedeutendes Verkehrsmittel nicht nur in bestimmten Städten und Milieus zu etablieren.

*Strategie- und Maßnahmenbündel 8:
Das Auto als öffentliches Verkehrsmittel*

Ein zusätzliches Strategie- und Maßnahmenbündel weitet die Idee der bestehenden „Nachbarschaftsautos“ und Car-Sharing-Initiativen aus und lässt sie so zu einem Teil des öffentlichen Verkehrs werden.

Bundesweit vier Millionen solcher Leihfahrzeuge würden ausreichen, „um die zeitlich, räumlich und qualitativ individualisierten Mobilitätsbedürfnisse aller Bürger zu bedienen und damit die 42 Mio. übrigen Autos entbehrlich zu machen“ (Monheim 2008:8). Schon weit unter dieser Maximallösung entstehen erhebliche volkswirtschaftliche und individuelle Kostenvorteile. Car-Sharing reduziert die notwendigen Flächen für den ruhenden Verkehr und stellt dem Nutzer aus einer breiten Palette für jeden Anlass das richtige Fahrzeug zur Verfügung. Den sich daraus ergebenden Markt haben bereits viele erkannt – angefangen bei der ersten deutschen Car-Sharing-Initiative „Statt Auto“ in Kassel über die Deutsche Bahn bis hin zu einem großen Autovermieter –, dennoch ist ein durchgreifender Erfolg bislang ausgeblieben.

Das Ziel eines verstärkten kommunalen Engagements wäre es, die kritische Masse an Fahrzeugen, Stellplätzen und Nutzern zu erzeugen, die das Konzept zu einem marktwirtschaftlichen Selbstläufer machen. Dabei geht es zunächst darum, die notwendige Infrastruktur an Stationen, Management und Fahrzeugen vorzuhalten. Andererseits sind neue Nutzergruppen zu gewinnen. Gelingen kann dies etwa durch Integration in den städtischen Fuhrpark, direkte Ansprache von Unternehmen und Kombinationslösungen mit ÖPNV-Zeitkarten. Unterstützt werden die kommunalen Lösungen durch eine Veränderung der rechtlichen Rahmenbedingungen entsprechend der Darstellung im Abschnitt über „Rechte für den ‚alternativen‘ Verkehr“.

*Strategie- und Maßnahmenbündel 9:
Stadt-Verkehrs-Entwicklungskonzepte*

Damit die zuvor dargestellten städtischen Strategien und Maßnahmen ihre volle Wirkung entfalten können, wird empfohlen, sie in einem übergreifenden Konzept zusammenzufassen und dabei insbesondere die Verknüpfung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung zu thematisieren. Solche Stadt-Verkehrs-Konzepte sind am besten auf stadtreionaler Ebene anzusiedeln. In ihnen sollen konkrete, ortsangepasste Maßnahmen unter Berücksichtigung übergeordneter Maßgaben entwickelt werden, um eine durchgreifende Veränderung zu ermöglichen.

Eine erfolgreiche Umsetzung der Leitvorstellung eines stadtverträglichen Verkehrs macht Einschränkungen insbesondere für den motorisierten Individualverkehr unumgänglich. Daher sollte ein wesentlicher Bestandteil solcher Konzepte sein, die geplanten Maßnahmen so zu verknüpfen, dass Einschränkungen stets mit einem direkten Qualitätsgewinn (z.B. bessere Aufenthaltsqualität oder Ausbau des ÖPNV) begründet werden können. Zudem sollten die Maßnahmen mit einer entsprechenden Marketingkampagne verbunden werden. Ein gutes Beispiel ist die taggenaue Verknüpfung von City-Maut-Erhebung und massiver Angebotsausweitung im Busverkehr in London.

Unterstützt werden müssen diese verkehrlichen Maßnahmen durch eine entsprechende Stadtentwicklungsplanung. Siedlungsflächenerweiterungen dürfen nur im Einklang mit dem ÖPNV-Netz und in einer urbanen Mindestdichte entstehen. Für neue Quartiere sind eine „autofreie“ Gestaltung und Mischnutzung zu empfehlen, um kurze Wege und Zeiten zu ermöglichen. Hingegen sollten bestehende Stadtteile an die Bedarfe und Ansprüche von Zuzüglern angepasst werden, damit die jeweils individuelle Entscheidung über einen Wohnstandortwechsel nicht nur von haushaltsinternen Ressourcen und Restriktionen abhängig ist, sondern auch von der sozialen, physischen und ökologischen Attraktivität der Stadt. In der Zentrenplanung wird eine

Orientierung an den Knotenpunkten des ÖPNV empfohlen und sollten Bahnhöfe und sonstige Haltestellen durch Kombination mit zusätzlichen Nutzungen weiter aufgewertet werden.

Wichtig werden solche Konzepte auch, weil der Verkehr – insbesondere der ÖPNV – auf veränderte Rahmenbedingungen reagieren muss. So treten regional unterschiedliche Folgen des demografischen Wandels in Erscheinung und müssen berücksichtigt werden. Die Beschränkung des

Klimawandels und weiterer Umweltbeeinträchtigungen sowie die Verringerung sozialer Benachteiligung bedeuten klare Maßgaben auch für den Stadtverkehr. Da sie in Einzelmaßnahmen allein selten ausgewogen berücksichtigt werden können, bietet ein umfassendes Stadt-Verkehrs-Konzept auch hierzu Gelegenheit. Zudem ist es ein Anlass, die häufig veralteten Verkehrsstatistiken zu aktualisieren und so ein klareres Bild der städtischen Verkehrsverhältnisse zu gewinnen.

7. Zusammenfassung /Ausblick

Die vorliegende Studie verdeutlicht, wie durch eine Kombination von Stadtentwicklungs- und Verkehrspolitik sowohl eine Renaissance der Stadt als auch eine Wiederkehr städtischer Mobilität gelingen kann. Damit könnten nicht nur die negativen Folgen des bisherigen Suburbanisierungstrends abgemildert werden und auf städtischer Ebene eine Trendwende zu einem stärker nachhaltigen Mobilitätsverhalten gelingen. Vielmehr beinhaltet diese Leitvorstellung eine eigenständige Vorstellung, wie eine urbane Lebensweise und Nahmobilität in Zukunft aussehen sollte und dadurch die Lebensqualität in den Städten erhöht werden kann.

Der erste Ausgangspunkt für diese Leitvorstellung besteht in ersten Anzeichen einer Reurbanisierung. Die vielfältigen Berichte über eine verstärkte Nachfrage nach städtischem Wohnraum lassen sich jedoch bislang nur in wenigen Fällen statistisch belegen. Dennoch ist allein die allgemein anerkannte Abschwächung der jahrzehntelang dominierenden Suburbanisierung bemerkenswert, da die Suburbanisierung zu ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Problemen geführt hat – nicht zuletzt durch den gestiegenen Verkehrsbedarf. Unabhängig von statistischen Belegen bestehen „erlebbare“ Anzeichen einer Renaissance der Städte, so etwa entsprechende Entwicklungstendenzen innerhalb der städtischen Leitfunktionen Einzelhandel, Bürodienstleistungen und Kultur bzw. Freizeit. Dies ist nicht nur auf die gestiegene Wertschätzung bestimmter Bevölkerungsgruppen zurückzuführen, sondern auch darauf, dass Städte für bestimmte Branchen Produktionsvorteile bieten.

Der zweite Ausgangspunkt ist der nicht nachhaltige Trend einer kontinuierlichen Zunahme des motorisierten Individualverkehrs, durch den die Belastungen für Mensch und Umwelt beständig gestiegen sind. Die Verkehrspolitik hat diese Entwicklung über lange Zeit unterstützt und bis

heute konnten sich Ansätze einer „alternativen“ Verkehrspolitik nicht flächendeckend durchsetzen und blieben zumeist Experimente. Die „Verkehrswende“ bleibt somit eine zentrale Herausforderung unserer Zeit: Fuß- und Radverkehr, aber auch öffentliche Verkehrsmittel sollen wieder die wichtigsten städtischen Verkehrsträger werden. Sie sind umwelt- und sozialverträglicher und ermöglichen sowohl ein effizientes, leistungsstarkes Verkehrssystem als auch eine verbesserte Integration des Verkehrs in die Stadtstruktur. Dem steht neben einer fehlenden politischen Rahmensetzung auch der bisherige Suburbanisierungstrend entgegen, denn es besteht eine eindeutige Abhängigkeit zwischen dem Verkehrsverhalten und dem Wohnstandort.

Innerhalb dieser Studie wird daher davon ausgegangen, dass Reurbanisierung und „Verkehrswende“ sich gegenseitig bedingen und verstärken. Sie können somit nur in Kombination gelingen. Die Verwandlung der Stadt in einen effizienten, anpassungsfähigen und angenehmen Lebensraum wird erst durch eine städtische Mobilität ermöglicht und umgekehrt ein sozial- und umweltgerechter Verkehr erst innerhalb einer „Stadt der kurzen Wege“ realisierbar. Bestehende Reurbanisierungstendenzen können so verstärkt und verstetigt werden und die Ansätze einer „alternativen“ Verkehrspolitik die notwendige Anerkennung erhalten.

Für die Verwirklichung einer Renaissance städtischer Mobilität und Lebensqualität besteht nicht nur eine besondere Dringlichkeit, sondern auch eine reelle Chance: Die Wohnstandortpräferenzen der Bevölkerung haben sich deutlich in Richtung städtischer Lagen und Qualitäten verändert, gestiegene Mobilitätskosten haben die erhöhten Kosten suburbanen Wohnens für den Einzelnen spürbar gemacht und durch den demografischen Wandel verringert sich die Nachfrage nach Einfamilienhäusern „im Grünen“. Die

zum Teil diskutierten Gefahren einer Reurbanisierung für den sozialen Zusammenhalt in den Städten und zwischen Stadt und Land erscheinen hingegen nicht größer als die ähnliche Problematik des Suburbanisierungstrends.

Städte können an vielen Punkten eigenständig die Zielsetzung einer Renaissance von städtischer Mobilität und Lebensqualität umsetzen. So haben etwa die „wachsende Stadt“ Hamburg, aber auch Kassel erhebliche Anstrengungen unternommen, innerstädtischen Wohnraum zu schaffen, während Kempten und Leipzig zunächst bestehende Ausweisungen am Stadtrand reduziert haben. Karlsruhe und Kassel haben ihren ÖPNV nicht nur ausgebaut, sondern auch in die Region erweitert. An allen sechs Fallbeispielen wurde gezeigt, welche Bedeutung der Einzelhandel und weitere Zentrumsfunktionen für die städtische Renaissance haben, besonders augenfällig wird dies an den beiden kleinsten Städten Bautzen und Kempten. Gleichzeitig zeigen alle untersuchten Städte auch, wie weit Verkehrs- und Stadtentwicklung noch von der beschriebenen Leitvorstellung entfernt sind. In Kassel blieben viele innovative Ansätze Experiment, in Bautzen dominiert der Durchgangsverkehr die städtische Mobilität und in Hamburg wachsen die suburbanen Siedlungen weiterhin schneller als ihre ÖPNV-Anbindung und die städtischen Quartiere.

Als Empfehlungen für die politischen Entscheidungsträger wurden neun Strategie- und Maßnahmenbündel dargestellt, vier für Bund und Länder sowie fünf für die Kommunen. Diese Empfehlungen stellen beispielhafte Konkretisierungen des zunächst allgemein beschriebenen Politikziels dar. Wenngleich sie den jeweiligen politischen Ebenen zugeordnet sind, zeigen sie auch, dass die Zielsetzung einer Gemeinschaftsaufgabe bedarf.

So dürfen Bund und Länder den Stadtverkehr nicht länger ignorieren. Eine nationale Stadtverkehrspolitik soll ihr klares Bekenntnis zur Renaissance städtischer Mobilität und Lebensqualität

zusammenfassen. Dies bedeutet Anleitung und Anreiz für die Städte, ist aber auch ein Bindeglied zwischen Bundesverkehrswegeplanung und Nationaler Stadtentwicklungsstrategie. Mit einem „Verbund der Verbünde“ soll die in vielen Regionen erfolgreiche Harmonisierung des ÖPNV ihre bundesweite Fortsetzung finden. Durch einen koordinierten Fördermitteleinsatz können Synergien erzeugt und kontraproduktive Maßnahmen verhindert werden. Schließlich sollen dem „alternativen“ Verkehr mehr Rechte eingeräumt werden: Einerseits soll die Benachteiligung des „Umweltverbundes“ in Gesetzen und Verordnungen beendet und andererseits Sonderrechte etwa für Car-Sharing-Parkplätze geschaffen werden.

Auf städtischer Ebene wird ein Stadtstraßen-Programm empfohlen, das durch die Bündelung verschiedener Maßnahmen lebenswerte Stadträume schafft. Die bestehenden Verkehrsverbünde sollen von ÖPNV-Anbietern zu regionalen Mobilitätsdienstleistern werden. Innerhalb einer multidimensionalen Fahrrad-Partnerschaft muss nicht nur für eine verstärkte Fahrradnutzung geworben, sondern auch die dafür nötige Infrastruktur in der Stadt, im ÖPNV und bei Unternehmen verbessert werden. Durch eine starke Ausweitung bestehender Car-Sharing-Initiativen soll das Auto ein öffentliches Verkehrsmittel werden. Schließlich wird empfohlen, die verschiedenen Vorhaben in Stadt-Verkehrs-Entwicklungskonzepten zusammen zu fassen und so eine konsistente Basis für die umfassenden Veränderungen zu schaffen.

Innerhalb der Studie wird deutlich, dass die wesentlichen Voraussetzungen für die Umsetzung des beschriebenen Politikansatzes längst bestehen: Die notwendigen Techniken sind erprobt, in vielen lokalen Experimenten wurden ähnliche Ansätze versucht und daraus umfassende Kenntnisse für eine flächendeckende Umsetzung gewonnen. Nun bedarf es zunächst eines klaren politischen Bekenntnisses für eine Renaissance städtischer Mobilität und Lebensqualität.

8. Literaturverzeichnis

- Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club (Hg.) (2005): *Fahrradklimatest 2005: Münster hat erneut die Nase vorn*. In: http://www.adfc.de/2596_1 (Zugriff 3.10.2008)
- ECE Projektmanagement GmbH & Co K.G (ECE; Hg.) (o.J.): *Forum Allgäu Kempten*. Hamburg.
- Apel, Dieter (1973): *Kraftverkehr und Umweltqualität von Stadtstraßen*. Kohlhammer: Stuttgart.
- Stadt Bautzen (Bautzen; Hg.) (1994): *Verkehrsentwicklungsplan, Gesamtkonzept, Abschlussbericht*. Bautzen.
- Stadt Bautzen (Bautzen; Hg.) (2005): *Flächennutzungsplan, Stand 08/2005, 2. Änderung des wirksamen FNP 02/2002*. Bautzen.
- Stadt Bautzen (Bautzen; Hg.) (2006a): *Bevölkerungs- und Wohnungsnachfrageprognose*. Bautzen.
- Stadt Bautzen (Bautzen; Hg.) (2006b): *Optimierung des Verkehrssystems, verkehrsplanerische Untersuchung*. Bautzen.
- Stadt Bautzen (Bautzen; Hg.) (2006c): *Verlängerung Baschützer Straße in Bautzen, Verkehrsplanerische Untersuchung*. Bautzen.
- Stadt Bautzen (Bautzen; Hg.) (2007a): *Städtebauliches Entwicklungskonzept, Fachkonzept Verkehr und technische Infrastruktur*. Bautzen.
- Stadt Bautzen (Bautzen; Hg.) (2007b): *Fragebogen zum Zusammenwirken der Verkehrsplanung mit der kommunalen Siedlungs- und Umweltplanung der Universität Dortmund*. Bautzen/Dortmund.
- Stadt Bautzen (Bautzen; Hg.) (2008): *Informelle Information der Stadt Bautzen zum Planungsstand der „Westumfahrung Bautzen“*. Bautzen.
- Stadt Bautzen, Stadt Heidelberg, Stadt Cambridge, Stadt Montpellier (Bautzen et al.; Hg.) (1994): *Stadtverkehr, Von der Ego-Mobilität zur Öko-Mobilität*. GEMINI Multimedia-Verlag: Düsseldorf.
- Bayrisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung (Statistik Bayern; Hg.) (2004): *Bevölkerungsentwicklung im Allgäu bis 2020. Ergebnisse der regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung für Bayern*. Vortrag beim 2. Allgäuer Unternehmertag. 17.8.2004.
- Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hg.) (2005): *Raumordnungsbericht 2005*. Berichte Bd. 21. Bonn.
- Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hg.) (2008): *Raumordnungsprognose 2025*. BBR-Berichte kompakt 2/2008. Bonn.
- Beckmann, Klaus J. (Hg.) (2007): *Die europäische Stadt – Auslaufmodell oder Kulturgut und Kernelement der Europäischen Union?* Dokumentation des Symposiums des Deutschen Städtetages am 7. Mai 2007 in Köln. Deutscher Städtetag/Deutsches Institut für Urbanistik: Berlin.
- Bertram, Grischa (2006): *Mitten rein! Planning Policy in Großbritannien zur Stärkung der Innenstädte als Vorbild für Deutschland?* Diplomarbeit. Universität Kassel: Kassel.
- Beytekin, Borgwardt, Conrad, Ditzel, Eger (2005): *Kassel 2015, Verkehr und Stadtentwicklung integriert*. Studienprojekt an der Universität Kassel.
- Blümel, Hermann (2004): *Mobilitätsdienstleister ohne Kunden: Kundenorientierung im öffentlichen Nahverkehr*. WZB Discussion Paper. SP III 2004–109. Berlin.

- Bundesministerium für Verkehr, Bauen und Stadtentwicklung (BMVBS; Hg.) (2003): *Bundesverkehrswegeplan. Grundlagen für die Zukunft der Mobilität in Deutschland*. Berlin.
- Bundesministerium für Verkehr, Bauen und Stadtentwicklung/Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BMVBS/BBR; Hg.) (2007a): *Akteure, Beweggründe, Triebkräfte der Suburbanisierung. Motive des Wegzugs – Einfluss der Verkehrsinfrastruktur auf Ansiedlungs- und Mobilitätsverhalten*. BBR-Online-Publikation 21/2007. Bonn.
- Bundesministerium für Verkehr, Bauen und Stadtentwicklung/Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BMVBS/BBR; Hg.) (2007b): *Nachhaltiger Stadtverkehr und nachhaltige Stadtquartiere. Gute Beispiele für Europa*. Hintergrundstudie zur „Leipzig-Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt“ der deutschen EU-Ratspräsidentschaft. BBR Online-Publikation 11/2007. Bonn.
- Bundesministerium für Verkehr, Bauen und Stadtentwicklung/Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BMVBS/BBR; Hg.) (2007c): *Auf dem Weg zu einer nationalen Stadtentwicklungspolitik*. Memorandum. Bonn.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Forschungsprogramm Stadtverkehr, FE 77.0459/2001 (BMVBW; Hg.) (2004): *Autofreies Wohnen – Begleituntersuchung zur autofreien Siedlung Hamburg-Saarlandstraße*. Hamburg.
- Bölling, Lars/Sieverts, Thomas (Hg.) (2005): *Zwischenstadt – inzwischen Stadt?* Müller + Busmann: Wuppertal.
- Brake, Klaus/Dangschat, Jens S./Herfert, Günter (2001): *Suburbanisierung in Deutschland – aktuelle Tendenzen*. Leske und Budrich: Opladen.
- Brandl, Heinz (2007): Der Verlust von Nachhaltigkeit. Auswirkungen der BauGB-Novelle auf die Stadtentwicklung. In: *Stadt und Grün. Das Gartenamt*. Bd. 56, H. 5. S. 31–35.
- Brandt, Heike/Holzappel, Helmut/Hopmeier, Ika (Hg.) (2004): *EVALO – Eröffnung von Anpassungsfähigkeit für lebendige Orte*. Endbericht Gesamtprojekt. Universität Kassel: Kassel.
- Bundesregierung (Hg.) (2002): *Perspektiven für Deutschland. Unsere Strategie für eine Nachhaltige Entwicklung*. Berlin.
- Bund für Naturschutz Bayern e.V. (Hg.) (2008): *Stellungnahme zum Flächennutzungs- und Landschaftsplan Kempten*. In: <http://www.kempten.bund-naturschutz.de/index.php?id=3256> (Zugriff 15.8.2008)
- Clark, Colin (1958): Transport – Maker and Breaker of Cities. In: *Town Planning Review*. Vol. 28 (1957/1958). S. 237–250.
- Dambuch, Alexander (2006): *Verkehrspolitik auf deutscher und europäischer Ebene: Akteure, Verflechtungen, Handlungsspielräume – dargestellt am Beispiel Straßenbenutzungsgebühren*. Dissertation an der Universität Heidelberg.
- Dangschat, Jens S. (2007): Reurbanisierung – eine Renaissance der (Innen-)Städte? In: *Bürger im Staat* 3/2007. S. 185–191.
- Deges (2006): Bohrarbeiten für City-Tunnel können wie geplant beginnen; In: *Leipziger Volkszeitung*, 29. Dezember 2006.
- Deutscher Städtetag (Hg.) (2007): *Die Europäische Stadt – Auslaufmodell oder Kulturgut und Kernelement der Europäischen Union*. Thesenpapier anlässlich des Symposiums zur Stadtentwicklung im Rahmen der 154. Sitzung des Bau- und Verkehrsausschusses des Deutschen Städtetages am 7. Mai 2007. In: <http://www.staedtetag.de/imperia/md/content/schwerpunkte/-fachinfos/2007/26.pdf> (Zugriff 10.10.2008)
- Deutsches Institut für Urbanistik (Difu; Hg.) (2006): *Positionspapier Innerstädtische Einkaufszentren. Forum Innenstadt und Einkaufszentrum*. In: <http://www.difu.de/presse/060406/positionspapiereinkaufszentren.pdf> (Zugriff 4.7.2006)

- Drewitz, Markus (2007): *Transportlogistik mittels Güterstraßenbahn: Einsatzmöglichkeiten im RVR*. VDM: Saarbrücken.
- Europäische Kommission, Generaldirektion Energie und Verkehr, Direktion G – Logistik, Innovation, Ko-Modalität & Seeverkehr, Umweltfreundlicher Verkehr & Nahverkehr (Hg.) (2007): *Vorbereitung des Grünbuches zum städtischen Nahverkehr*. Sitzungsdokument für die Teilnehmer der Auftaktveranstaltung „Städtischer Nahverkehr: Probleme, Lösungen und Verantwortlichkeiten“. Brüssel, 31. Januar 2007. In: http://ec.europa.eu/transport/clean/green_paper_urban_transport/-doc/2007_01_31_urban_transport_background_paper_de.pdf (Zugriff 10.10.2008)
- Fachverband Fußverkehr Deutschland e.V. (Hg.) (2008): *StVO-Novellierung gefährdet Lebensqualität*. Pressemitteilung 7/2008. In: <http://www.fuss-ev.de/Presse/StVO-2008.html> (Zugriff 7.10.2008)
- Falk, Momme Torsten/Döbler, Barbara (2003): *Shopping Center Report 2003*. Institut für Gewerbezentren: Starnberg.
- Forschungs- und Entwicklungsgesellschaft Hessen mbH (FEH; Hg.) (2004): *Bevölkerungsvorausschätzung für die hessischen Landkreise und kreisfreien Städte bis 2050*. FEH-Report 672. Wiesbaden.
- Franke, Martin (2006): *Lokaler Einzelhandel und integriertes Shopping-Center – Konkurrenz oder Symbiose? Eine Untersuchung am Beispiel der Veränderung lokaler Einzelhandelsstrukturen in Bautzen*. Diplomarbeit an der Johann Wolfgang Goethe-Universität Frankfurt am Main.
- Frehn, Michael (2005): Innenstädte auf dem Weg zu mehr Multifunktionalität. Chancen von Kopplungsmodellen und einer Integration zusätzlicher Nutzungen. In: *Raumplanung* 116. S. 211–216.
- Freikamp, Henriette (2005): Gesucht: Mobilitätsmanager im ÖPNV. Studie definiert Trendqualifikationen für moderne Mobilitätsdienstleister. In: *Der Nahverkehr*. Bd. 23, H. 10. S. 60–62.
- Ganser, Robin (2005): *Quantifizierte Zieleflächensparsamer Siedlungsentwicklung im englischen Planungssystem – Ein Modell für Raumordnung und Bauleitplanung in Deutschland?* Schriften zur Stadtplanung. Bd. 3. Technische Universität Kaiserslautern: Kaiserslautern.
- Ganser, Robin/Rumberg, Martin (2002): Englands Stadtplanung im Wandel – ein Überblick. In: *Planungsrundschau* 6. Winter 2002/2003. S. 10–25.
- Garbrecht, Dietrich (1984): *Gehen. Plädoyer für das Leben in der Stadt*. Beltz: Weinheim.
- Gatzweiler, Hans-Peter/Schlömer, Claus (2008): Zur Bedeutung von Wanderungen für die Raum- und Stadtentwicklung. In: *Informationen zur Raumentwicklung*. H. 3/4 2008. S. 245–259.
- Gatzweiler, Hans-Peter/Kuhlmann, Petra/Meyer, Katrin/Milbert, Atonia/Pütz, Thomas/Schlömer, Claus/Schürt, Alexander (2006): *Herausforderungen deutscher Städte und Stadtregionen. Ergebnisse aus der Laufenden Raum- und Stadtbeobachtung des BBR zur Entwicklung der Städte und Stadtregionen in Deutschland*. BBR-Online-Publikation 8/2006. Bonn.
- Gemeinsame Landesplanung Hamburg/Niedersachsen/Schleswig-Holstein (Gemeinsame Landesplanung; Hg.) (2000): *Regionales Entwicklungskonzept REK 2000*.
- Haase, Annegret/Kabisch, Sigrun/Steinführer, Annett (2005): Reurbanisierung – Eine Chance für die dauerhafte Nutzung innerstädtischer Wohngebiete? In: Altröck, Uwe/Kunze, Ronald/Petz, Ursula von/Schubert, Dirk (Hg.) (2005): *Jahrbuch Stadterneuerung 2004/2005*. TU Berlin: Berlin. S. 77–94.
- Hamburger Verkehrsverbund (Hg.) (2007): *Zahlenspiegel 2007*. Hamburg.
- Hatzfeld, Ulrich/Imorde, Jens/Schnell, Frauke (Hg.) (2006): *100 + 1 Idee für die Innenstadt*. Ein Handbuch. Stadtanalyse Verlag: Eppstein.

- Hausen, Brigitte/Kohlrust-Schulz, Maren (1998) *Die Eigenheimzulage. Gesamtdarstellung der Eigenheimförderung einschließlich Vorkostenabzug; mit zahlreichen praktischen Beispielfällen*. 2., überarb. Aufl. Beck: München.
- Häußermann, Helmut/Siebel, Walter (1987): *Neue Urbanität*. Suhrkamp: Frankfurt a. M.
- Herfert, Günter (2002): Desurbanisierung und Reurbanisierung. Polarisierte Raumentwicklung in der ostdeutschen Schrumpflandschaft. In: *Raumordnung und Raumforschung*. Jg. 20, H. 5/6. S. 324–344.
- Heye, Corinna/Leuthold, Heidi (2006): Sozialräumlicher Wandel in der Agglomeration Zürich. Konsequenzen von Suburbanisierung und Reurbanisierung. In: *Disp.* Bd. 42, H. 164. S. 16–29.
- Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (HH; Hg.) (2003): *Sprung über die Elbe, Internationale Entwurfswerkstatt Hamburg 2003*. Hamburg.
- Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (HH; Hg.) (2007a): *Räumliches Leitbild, Entwurf*. Hamburg.
- Freie und Hansestadt Hamburg, Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (HH; Hg.) (2007b): *Radverkehrsstrategie für Hamburg*. Hamburg.
- Freie und Hansestadt Hamburg, Pressestelle (HH; Hg.) (2004): *Verkehrsentwicklungsplan Hamburg 2004 – Erfolgreiche Verkehrspolitik für die wachsende Stadt*. Pressemeldung vom 10. Februar 2004. Hamburg.
- Freie und Hansestadt Hamburg, Stadtentwicklungsbehörde (HH; Hg.) (1999): *Die Zukunft der Zentren – die Zukunft des Handels*. Dokumentation des Symposiums am 1. Dezember 1998 in der Evangelischen Akademie. Hamburg.
- Freie und Hansestadt Hamburg (HH; Hg.) (2008a): *Das Stadtbahnnetz wird geknüpft – Senatorin Hajduk präsentiert Pläne für Niederflurstadtbahn*. Pressemeldung vom 18. September 2008. Hamburg.
- Freie und Hansestadt Hamburg (HH; Hg.) (2008b): *Stellenwert des Fahrrads in Hamburg stärken – Fahrrad-Leihsystem bereits ab Frühjahr 2009 – Ausschreibung läuft*. Pressemeldung vom 4. Juli 2008. Hamburg.
- Freie und Hansestadt Hamburg (HH; Hg.) (2008c): *20. Juli: „Shared Space“ – Hamburgs dritter Autofreier Sonntag*. Pressemeldung vom 15. Juli 2008. Hamburg.
- Heuser, Tilman/Reh, Werner (2004): *BUND-Schwarzbuch zum Fernstraßenbau in Deutschland: Integrierte Verkehrsplanung für eine zukunftsfähige Mobilität*. Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.: Berlin.
- Holzäpfel, Helmut (2003): Ziele integrierter Verkehrsplanung in den Kommunen. In: *Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung*. 36. Ergänzungslieferung. 11/2003.
- Holzinger-Elisabeth (1997): *Reurbanisierung 2. Abschied vom Raum? Forschungsbericht*. Österreichisches Institut für Raumplanung: Wien.
- Holz-Rau, Christian (1995): Konzepte zur Verkehrsvermeidung. In: *Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung*. 11. Ergänzungslieferung. 9/1995.
- Institut für Städtebau und Wohnungswesen München der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung (ISW, Hg.) (2008): *Leipzig Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt*. ISW: München.
- ITP/BVU (Hg.) (2007): *Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungen 2025*. Kurzfassung. München/Freiburg.

- Jansen, Stephan A./Priddat, Birger P. /Stehr, Nico (2005): *Demographie: Bewegungen einer Gesellschaft im Ruhestand: multidisziplinäre Perspektiven zur Demographiefolgenforschung*. VS Verlag: Wiesbaden.
- Stadt Karlsruhe, Amt für Stadtentwicklung; Informationsservice (Karlsruhe; Hg.) (2008a): *Statistik Aktuell* Nr. 23. Karlsruhe.
- Stadt Karlsruhe, Amt für Stadtentwicklung; Informationsservice (Karlsruhe; Hg.) (2008b): *Statistik Aktuell* Mai 2008. Karlsruhe.
- Stadt Karlsruhe, Amt für Stadtentwicklung (Karlsruhe; Hg.) (2006): *Wohnen im Zentrum 2006, Rückkehr in die zentralen Stadtteile*. Beiträge zur Stadtentwicklung Nr. 20. Karlsruhe.
- Stadt Karlsruhe, Amt für Stadtentwicklung (Karlsruhe; Hg.) (2007a): *Demografischer Wandel in Karlsruhe, Voraussichtliche Bevölkerungsentwicklung der Stadt Karlsruhe 2005 bis 2030*. Beiträge zur Stadtentwicklung Nr. 22. Karlsruhe.
- Stadt Karlsruhe (Karlsruhe; Hg.) (2007b): *Masterplan 2015, Handlungsfeld 10, Verkehr und Mobilität*. Karlsruhe.
- Stadt Karlsruhe (Karlsruhe; Hg.) (2007c): *Masterplan 2015, Handlungsfeld 12, Zukunftssicherung Innenstadt*. Karlsruhe.
- Karlsruher Verkehrsverbund (KVV; Hg.) (2007): *Nahverkehrsplan 2006, Landkreis Karlsruhe, Stadt Karlsruhe, Landkreis Rastatt, Stadt Baden-Baden*. Karlsruhe.
- Stadt Kassel, Statistikstelle (Kassel; Hg.) (2004): *Zeitreihe der Bevölkerung in Kassel ab 1950*. Kassel.
- Stadt Kassel (Kassel; Hg.) (2007a): *Demografischer Wandel, Zukunftsprogramm der Stadt Kassel*. Kassel.
- Stadt Kassel, Umwelt- und Gartenamt (Kassel; Hg.) (2007b): *Nachhaltigkeitsbericht der documenta-Stadt Kassel, Zeitreihen, Dimension: Ökologie, Mobilitätsindikatoren*. Kassel.
- Stadt Kempten (Kempten; Hg.) (2007): *Flächennutzungsplan der Stadt Kempten (Allgäu) mit integriertem Landschaftsplan, Begründung*. Entwurf i. d. F. vom 13. Dezember 2007. Kempten.
- Köppen, B. (2006): *Zurück in die Stadt oder Schrumpfung überall? Reurbanisierung und Schrumpfung in ostdeutschen Städten*. In: <http://www.thilolang.de/projekte/sdz/magazin/0503/6Koeppen.htm> (Zugriff 15.8.2008)
- Kommission der Europäischen Gemeinschaften (Hg.) (2007): *Grünbuch – Hin zu einer neuen Qualität von Mobilität in der Stadt*. KOM(2007) 551. Brüssel.
- Stadt Leipzig, Dezernat Planung und Bau (Leipzig; Hg.) (2000): *Stadtentwicklungsplan Wohnungsbau und Stadterneuerung*. Beiträge zur Stadtentwicklung 30. Leipzig.
- Stadt Leipzig, Dezernat Stadtentwicklung und Bau (Leipzig; Hg.) (2004): *Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum*. Beiträge zur Stadtentwicklung 40. Leipzig.
- Stadt Leipzig, Amt für Verkehrsplanung (Leipzig; Hg.) (2005): *Nahverkehrsplan der Stadt Leipzig*. Entwurf, Stand 30.09.2005. Leipzig.
- Stadt Leipzig (Leipzig; Hg.) (2007a): *Anlage zum Zwischenstand SEKo – Soziodemografische Rahmenbedingungen*. In: http://www.leipzig.de/imperia/md/content/61_stadtplanungsamt/vorlage_zwischenstand_seko_anlage_soziodemographie.pdf (Zugriff 4.10.2008)
- Stadt Leipzig (Leipzig; Hg.) (2007b): *Vorlage zum integrierten Stadtentwicklungskonzept SEKo*. Stand 11/2007. In: http://www.leipzig.de/imperia/md/content/61_stadtplanungsamt/vorlage_zwischenstand_seko_DBOBM.pdf (Zugriff 4.10.2008)
- Stadt Leipzig, Amt für Statistik und Wahlen (Leipzig; Hg.) (2008): *Herkunftsgebiete der Zuwanderer nach Leipzig 2007*. Leipzig.

- Mäding, Heinrich (2006): Wozu eine „Nationale Stadtpolitik“? In: *Difu Berichte* 3/2006. S. 2–3.
- Manssen, Gerrit (2008): *Änderungen der StVO aus juristischer Sicht*. Beitrag zum Fachgespräch „Die Straßenverkehrsordnung auf dem Prüfstand: Mehr Sicherheit für den Fuß- und Fahrradverkehr“ am 23. Juni 2008 in Berlin. In: http://www.toni-hofreiter.de/dateien/Prof_Dr_Manssen-Fachgespraeche-StVO_23-06-08.pdf (Zugriff 7.10.2008)
- Merz, Jan (2003): *Mit alten Konzepten in die Zukunft? Das Achsenkonzept der räumlichen Planung in Hamburg*. Geographisches Institut der Universität Mainz.
- Meyer, Simone (2008): Schwarz-Grün plant Chaos-Straße, In: *Die Welt*, 25.04.2008; http://www.welt.de/hamburg/article1938187/Schwarz_Gruen_plant_Chaos_Strasse.html (Zugriff 2.10.2008)
- Mitschang, Stephan (Hg.) (2008): *BauGB-Novelle 2007. Neue Anforderungen an städtebauliche Planungen und die Zulassung von Vorhaben*. Lang: Frankfurt a.M.
- Mitscherlich, Alexander (1965): *Die Unwirtlichkeit unserer Städte*. Suhrkamp: Frankfurt a.M.
- Monheim, Heiner (2003): *Renaissance von Umweltverbund und Urbanität*. Beitrag zur Konferenz „Zukunftsennergien im Ruhrgebiet“ in Gelsenkirchen am 8./9. Oktober 2003. In: <http://www.wipage.de/solar/s/index.html> (Zugriff 7.10.2008)
- Monheim, Heiner (2008): Stadtentwicklung und Verkehr – zwischen Frustration, Innovation und Hoffnung. In: *VHW Forum Wohneigentum*. 1/2008. S. 3–10.
- Müller, Bernhard/Siedentop, Stefan (2004): Wachstum und Schrumpfung in Deutschland – Trends, Perspektiven und Herausforderungen für die räumliche Planung und Entwicklung. In: *Deutsche Zeitschrift für Kommunalwissenschaften*. H. 1/2004. S. 14–32.
- Münchener Forum für Entwicklungsfragen e.V. (Hg.) (1997): *Bauen für die Zukunft: mobil, flexibel, autofrei*. Seminardokumentation 27.11.1997. München.
- Nachbarschaftsverband Karlsruhe (NV Karlsruhe; Hg.) (2004): *Flächennutzungsplan 2010*. Karlsruhe.
- Nagel, Klaus/Hemmer, Frank (2001): *Immobilienmarktübersicht Wohnen Kempten 2001*. HVB Expertise. München.
- Oeltze, Sven/Bracher, Tilman u.a. (2007): *Mobilität 2050. Szenarien der Mobilitätsentwicklung unter Berücksichtigung von Siedlungsstrukturen bis 2050*. Edition Difu – Stadt Forschung Praxis. Bd. 1. Berlin.
- Otto-Zimmermann, Konrad (1986): Umweltverbund im Nahverkehr; In: *Städte- und Gemeindebund* 2. S. 55–62.
- Projektentwicklungsgesellschaft Kassel-Unterneustadt und Konversion in Kassel mbH (PEG; Hg.) (o.J.): *Kassel-Unterneustadt – Ein Stadtteil entsteht neu*. Kassel.
- Provincie Fryslân (Hg.) (o.J.): *Shared Space: Raum für Alle – Neue Perspektiven zur Raumentwicklung*. Leuwarden.
- Rattmann, Cornelis/Schirg, Oliver (2008): Die Straßenbahn kehrt nach Hamburg zurück. In: *Die Welt*, 20.09.2008; <http://www.welt.de/hamburg/article2471862/Die-Strassenbahnkehrt-nach-Hamburg-zurueck.html> (Zugriff 2.10.2008)
- Regionaler Planungsverband Oberlausitz-Niederschlesien (RPVOLNS; Hg.) (2004): *Regionalplan für die Planungsregion Oberlausitz-Niederschlesien*. In: <http://www.rpvols.homepage.t-online.de/rpl2.htm> (Zugriff 3.10.2008)
- Regierungspräsidium Kassel (RP Kassel; Hg.) (2006): *Regionalplan Nordhessen 2006*. Anhörungs- und Offenlegungsentwurf. Kassel.

- Regionaler Planungsverband Westsachsen (Hg.) (2008): *Regionalplan Westsachsen 2008*. Leipzig.
- Runge, Diana (2005): *Mobilitätsarmut in Deutschland?* IVP-Schriften Nr. 06. Berlin.
- Runge, Diana/Becker, Hans-Joachim (2007): *Mobility and Social Cohesion*. Background Paper in Preparation of the Metropolis Commission 4 Conference in Toronto, June 2006. IVP-Schriften Nr. 17. Berlin.
- Sächsische Staatskanzlei (Hg.) (2006): *Statistische Informationen Nr. 1/2006*. Dresden.
- Schade, Jens (2005): *Akzeptanz von Straßenbenutzungsgebühren. Entwicklung und Überprüfung eines Modells*. Pabst Science Publishers: Lengerich.
- Schönbach, Ulli (2006): Handel im Windschatten. In: *Sächsische Zeitung*, Ausgaben Bautzen/Bischofswerda, 10.08.2006. S. 13.
- Schott, Dieter (Hg.) (2008): *Die europäische Stadt und ihre Umwelt*. Wiss. Buchges.: Darmstadt.
- Siebel, Walter (2005): *Die Europäische Stadt*. Suhrkamp: Frankfurt a.M.
- Siedentop, S. (2008): Die Rückkehr der Städte? Zur Plausibilität der Reurbanisierungshypothese. In: *Informationen zur Raumentwicklung*. H. 3/4 2008. S. 193–209. Bonn.
- Sieverts, Thomas (1997): *Zwischenstadt: zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land*. Bauwelt-Fundamente 118. Bauverlag: Gütersloh.
- Statistisches Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein (2004): *Bevölkerungsvorausschätzung für Hamburg*. Hamburg.
- Statistisches Bundesamt (Hg.) (2006): *Verkehr in Deutschland 2006*. Wiesbaden.
- Statistisches Bundesamt (Hg.) (2007): *Statistisches Jahrbuch 2007*. Wiesbaden.
- Statistisches Bundesamt (Hg.) (2008): *Verbraucherpreise*. In: <http://www.destatis.de>
- Strubelt, Wendelin (2007): Stadt und (Um)Land – die Siedlungsstruktur der Bundesrepublik Deutschland. In: *Bürger im Staat* 3/2007. S.116–130.
- Technische Universität Dresden (TUD; Hg.) (2007): *Verkehrsuntersuchung Bautzen, Zur Begleitung der verkehrsorganisatorischen Maßnahmen Sperrung der B170 für den Schwerlastverkehr in Richtung Tschechien und Sperrung des Bautzener Stadtzentrums für den Schwerlastfernverkehr*. Fakultät für Verkehrswissenschaften „Friedrich List“. Dresden.
- Tünnemann, Margit (2008): Hin zu einer neuen Kultur der Mobilität in der Stadt. In: *UPR*. Bd. 28, H. 3. S. 93–100.
- Umwelt- und Prognose-Institut e.V. (UPI, Hg.) (2008): *Benzinpreis und Ökosteuern*. In: <http://www.upi-institut.de/benzinpreise.htm> (Stand: 21.07.2008; Zugriff 24.08.2008)
- Urban Task Force (1999): *Towards an Urban Renaissance*. Spon: London.
- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV; Hg.) (2004): *Harmonisierung der Nahverkehrstarife*. Köln.
- Wiezorek, Elena (2005): Business Improvement Districts: Ein Instrument zur Revitalisierung innerstädtischer Geschäftszentren? In: *Planerin*. H. 1. S. 20–22.
- Wittenbrink, P. (1995): *Bündelungsstrategien der Speditionen im Bereich der City-Logistik*. Göttingen.
- Zegartowski, Lutz (1997): *Zukunftsfähige Mobilität : alternative Verkehrskonzepte auf dem Prüfstand*. Eine Tagung der Friedrich-Ebert-Stiftung am 2. Oktober 1996 in Köln. Friedrich-Ebert-Stiftung: Bonn [elektronische Fassung FES Library, 2001]

Zukunftsrat Hamburg (Hg.) (2006): *Bevölkerungsentwicklung in den Hamburger Stadtteilen 1995–2005*. Hamburg.

Zweckverband Raum Kassel/Universität Kassel (ZRK/Universität; Hg.) (2003): *Strukturen und Motive gemeindeüberschreitender Wanderungsbewegungen im ZRK-Gebiet in 2002, 2003*. Kassel.

Zweckverband Raum Kassel (ZRK; Hg.) (2002): *Gesamtverkehrsplan, Kurzfassung*. Kassel.

Zweckverband Raum Kassel (ZRK; Hg.) (2007a): *Statusbericht zum Siedlungsrahmenkonzept 2015. 09/2007*. Kassel.

Zweckverband Raum Kassel (ZRK; Hg.) (2007b): *Flächennutzungsplan 2007*. Entwurf Offenlegung, September 2007. Kassel.

Zweckverband Raum Kassel (ZRK; Hg.) (2007c): *Kommunaler Entwicklungsplan Zentren 2007*. Kassel.

Internetseiten

<http://www.bautzen.de> (Zugriff 3.10.2008)

<http://www.bbr.bund.de> (Zugriff 9.8.2008)

<http://www.citytunnelleipzig.de> (Zugriff 4.10.2008)

<http://www.cm-kempten.de> (Zugriff 2.10.2008)

<http://www.hafencity.de> (Zugriff 1.10.2008)

<http://www.hsl.de> (Zugriff 3.10.2008)

<http://www.hvv.de> (Zugriff 28.10.2008)

<http://www.kempten.de> (Zugriff 15.8.2008)

<http://www.leipzig.de> (Zugriff 9.8.2008)

<http://www.leipziger-nahverkehr.de> (Zugriff 7.10.2008)

<http://www.metropolregion.hamburg.de> (Zugriff 28.10.2008)

<http://www.nvv.de> (Zugriff 3.10.2008)

<http://region.allgaeu.org> (Zugriff 3.10.2008)

<http://www.statistik-sachsen.de> (Zugriff 9.10.2008)

<http://www.statistik-bw.de> (Zugriff 28.9.2008)

<http://www.stattauto.net> (Zugriff 3.10.2008)

<http://www.wachsende-stadt.de> (Zugriff 28.10.2008)

<http://www.zvon.de> (Zugriff 9.10.2008)

<http://www.zum-kempten.de> (Zugriff 2.10.2008)

Informationen zu den Autoren

Grischa Bertram

Diplom Ingenieur Stadtplanung, seit 2006 wissenschaftlicher Mitarbeiter am Fachbereich Stadtumbau und Stadterneuerung an der Universität Kassel
Arbeitsschwerpunkte: Städtische Transformationsprozesse, Nachhaltige Stadtentwicklung und Rekonstruktionsvorhaben.

Uwe Altrock

Diplom-Mathematiker und Diplom Ingenieur Stadt- und Regionalplanung, Dr. Ing., Fachgebietsleiter, seit April 2006 Professor für Stadtumbau und Stadterneuerung an der Universität Kassel
Arbeitsschwerpunkte: Planungstheorie, Planungsgeschichte, Städtebau

Neuere Veröffentlichungen der Abteilung Wirtschafts- und Sozialpolitik

Projekt Zukunft 2020

**Klare Mehrheiten für den Wohlfahrtsstaat
Gesellschaftliche Wertorientierungen im
internationalen Vergleich**

WISO Diskurs

Projekt Zukunft 2020

Eine Wachstumsstrategie für Deutschland

WISO direkt

Wirtschaftspolitik

**Die globale Finanzmarktkrise –
kein Fall für Sparpolitik**

WISO direkt

Wirtschaftspolitik

**Ordnungspolitischer Vorrang für die
Finanzierung der Realwirtschaft**

WISO direkt

Wirtschaftspolitik

**Geld- oder Finanzsektorpolitik: Wer trägt die
Hauptschuld an der Finanzkrise?**

WISO direkt

Arbeitskreis Mittelstand

**Mittelstandsförderung auf dem Prüfstand –
Erfolgskriterien gesucht**

WISO direkt

Gesprächskreis Verbraucherpolitik

**Reisen in Bus, Bahn und Flugzeug –
ein Fall für die Verbraucherpolitik!**

WISO direkt

Arbeitskreis Innovative Verkehrspolitik

**Klimaschutz und Straßenverkehr –
Effizienzsteigerung und Biokraftstoffe
und deren Beitrag zur Minderung der
Treibhausgasemissionen**

WISO Diskurs

Gesprächskreis Sozialpolitik

**Erwerbstätigenversicherung
Ein kleiner Schritt in die richtige Richtung**

WISO Diskurs

Gesprächskreis Arbeit und Qualifizierung

**Beschäftigungsfähigkeit oder Maximierung
von Beschäftigungsoptionen? Ein Beitrag
zur Diskussion um neue Leitlinien für
Arbeitsmarkt- und Beschäftigungspolitik**

WISO Diskurs

Europäische Wirtschafts- und Sozialpolitik

**Europas Sozialpolitik als schwieriger
Aushandlungsprozess – Akteure und
Handlungsoptionen unter besonderer
Berücksichtigung der Arbeitszeitpolitik**

WISO Diskurs

Gesprächskreis Migration und Integration

**Bedingungen erfolgreicher Integration –
Integrationsmonitoring und Evaluation**

WISO Diskurs

Frauen- und Geschlechterpolitik

**Gender in der Pflege
Herausforderungen für die Politik**

WISO Diskurs

Volltexte dieser Veröffentlichungen finden Sie bei uns im Internet unter

www.fes.de/wiso