



**DStGB**

Deutscher Städte-  
und Gemeindebund

DEUTSCHER KOMMUNALKONGRESS 2013

# VOM VATER STAAT ZUM BÜRGERSTAAT

Berlin, 3./4. Juni 2013

## IV. Verkehr und Mobilität

### Handout



Mit Unterstützung von





DEUTSCHER KOMMUNALKONGRESS 2013

**VOM VATER STAAT  
ZUM BÜRGERSTAAT**

Berlin, 3./4. Juni 2013

## **Einleitung**

**Verkehr und Mobilität sind die Grundlagen moderner Wirtschaft und gesellschaftlicher Teilhabe. Sie sind zugleich jedoch auch Ausgangspunkt und Gegenstand gesellschaftlicher Auseinandersetzungen.**

Das Verkehrsaufkommen ist in den letzten Jahrzehnten stetig gewachsen: Die Anzahl der Fahrzeuge, die Länge der zurückgelegten Wege und die Verkehrsarten nehmen von Jahr zu Jahr zu. Verkehr wird immer komplexer und immer dichter. Ein weiterer Anstieg wird prognostiziert.

Durch ein ganzes Bündel von Maßnahmen konnte die Zahl der Verkehrstoten in der Vergangenheit reduziert werden. „Nur“ 3.606 Menschen verloren 2012 ihr Leben im Verkehr; die geringste Zahl seit dem Höchststand von mehr als 19.000 Verkehrstoten im Jahr 1970. Unabhängig davon steigt die Anzahl der Verkehrsunfälle, zuletzt auf 2,39 Millionen, immer weiter an. Die Summe derjenigen, die dabei verletzt wurden, bleibt mit über 390.000 Personen bleibt nach wie vor hoch.

Auch wenn die einzelnen Fahrzeuge dank technischer Innovationen immer leiser werden, steigt mit zunehmendem Verkehrsaufkommen auch die Lärmbelästigung immer weiter an. Zugleich macht sich auf den Straßen die Platznot immer deutlicher bemerkbar. Da die Infrastruktur nicht beliebig vergrößert werden kann, werden in der Folge immer öfter Flächen unzulässig benutzt: Lieferfahrzeuge auf Geh- und Radwegen, Falschparker auf Fußgängerüberwegen, zugparkte Rettungswege und Feuerwehrrhydranten sind schon jetzt Alltagserscheinungen. Verbote und Maßnahmen der Verkehrslenkung scheinen dagegen nicht anzukommen. Die Verkehrsmoral und die Regeltreue nehmen ab. Zu hohe Geschwindigkeiten, Rotlichtverstöße und Abbiegefehler (Berücksichtigung von Radfahrern und Fußgängern die sich geradeaus bewegen) nehmen dagegen zu. Gleichzeitig bleiben Verkehrsverstöße wie das Falschparken oft sanktionslos.

### **Kommunale Aufgaben in der Verkehrspolitik**

Die Städte und Gemeinden stellt dies vor große Herausforderungen: Einerseits müssen sie den Verkehrsfluss sicherstellen. Andererseits kann eine Intensivierung von Verkehrskontrollen zu Akzeptanzproblemen führen: Vorwürfe über „Abzocke“ und „Kontrollwahn“ sind die

Folge. Kann eine vermehrte, vielleicht gar automatische Massenkontrolle die richtige Antwort sein?

Eine weitere Herausforderung liegt für die Städte und Gemeinden in der Aufgabe, den Personen- und Güterverkehr umweltfreundlicher, stadtverträglich und finanzierbar zu gestalten. Die effiziente, klimafreundliche und flüssige Verkehrsgestaltung sind entscheidende Faktoren für die Lebensqualität und die Wettbewerbsfähigkeit von Städten und Gemeinden. Dies setzt voraus, dass die Teilnahme am Verkehr selbstbestimmt und frei ist. Neue Maßnahmen der intuitiven Verkehrs- und Verhaltenslenkung sind gefragt.

Hierbei muss nicht nur der Anstieg des Verkehrsaufkommens berücksichtigt werden, sondern auch ein sich veränderndes Verhalten der Verkehrsteilnehmer:

Neue Kommunikationsmittel, neue Produktionsweisen der Wirtschaft und neue Verkehrsmittel prägen das Straßenbild der Städte und Gemeinden. Das gestiegene Bewusstsein für Umweltschutz, Veränderungen im Lifestyle hin zu mehr Erlebnis, Bewegung und Gesundheit, führen dazu, dass die Menschen unterschiedliche Verkehrsmittel (Intermodalität) nutzen: Die Anteile von Fahrrädern, von öffentlichem Personennahverkehr und von gemeinschaftlich genutzten Pkw (CarSharing) am gesamten Verkehrsaufkommen steigen immer weiter an.

### **Zukunftsgerichtete Mobilitätskonzepte in Städten und Gemeinden**

Auch der demografische Wandel verändert das Verkehrsgeschehen. Die Teilnahme am Verkehr wird gleichzeitig einfacher (Barrierefreiheit, erhöhte Transparenz über Abfahrtszeiten, Verspätungen oder Parkplätze) und schwieriger (komplexe Mobilität öffentlicher Verkehrsmittel statt des eigenen Pkw). Der Anteil älterer Menschen an den Verkehrsteilnehmern steigt, auch derer, die mit einem eigenen Pkw unterwegs sind. Diese Entwicklung führt dazu, dass sich der Bedarf an Fahrerassistenzsystemen und an einer allgemeinen Automatisierung des Verkehrs erhöht. Parallel dazu sinkt die Anzahl junger Menschen mit eigenem Führerschein und eigenem Pkw.

Wie der Verkehr in der Zukunft aussehen wird, entscheidet sich jetzt. Welche Maßnahmen müssen in der Verkehrspolitik umgesetzt werden? Müssen neue Verkehrsangebote entwickelt, muss die Verkehrsinfrastruktur umgebaut werden? Wie kann Mobilität und Verkehrsverhalten gelenkt und die Verkehrssicherheit erhöht werden? Wie kann kommunale Verkehrspolitik zur Mobilitätssicherung beitragen?

Im Forum „Verkehr und Mobilität“ sollen konkrete Maßnahmen auf kommunaler Ebene reflektiert werden. Zur Diskussion stehen die Herausforderungen, die moderne Mobilität an Infrastruktur und Verkehrsangebote stellt. Für die Aufteilung des Straßenraumes gibt es unterschiedliche Ansätze: Shared Space oder baulich getrennte Infrastrukturen für den Fahrzeugverkehr, den Radverkehr und den öffentlichen Personennahverkehr. Ein weiteres Diskussionsfeld bildet die Verkehrslenkung und Verkehrskontrolle, deren Umsetzung durch die zunehmende Komplexität des Verkehrs immer wichtiger wird. Wie kann der Verkehr

gelenkt werden? Sollte die Verkehrsüberwachung neben ihrer originären Aufgabe der Gefahrenabwehr auch in der Verkehrslenkung eingesetzt werden?

Ein weiterer Themenblock wird sich schließlich mit der Frage beschäftigen, wie Städte und Gemeinden sich und die Verkehrsteilnehmer schon heute auf die veränderte Mobilität vorbereiten können. Wie können insbesondere absehbare Konflikte durch gestiegenen Fahrrad- und Lieferverkehr vermieden werden? Wie können ältere Verkehrsteilnehmer, deren Anteil am Verkehrsgeschehen durch den demografischen Wandel stark steigen wird, Hilfestellungen erhalten?