

„Mobilitätswende gestalten“, hier: Input „Blickwinkel Stadt“

von Michael Milde, Abteilungsleiter Mobilitätsplanung beim Amt für Mobilität und Tiefbau der Stadt Münster:

1. Der öffentliche Verkehrsraum ist aufgrund der an ihn gestellten unterschiedlichen, teilweise auch widersprüchlichen Nutzungssprüche, deutlich „überbucht“. Um allen funktionalen Ansprüchen an den öffentlichen Verkehrsraum gerecht werden zu können, benötigen wir deutlich mehr Platz. Platz, den wir in den überwiegend fertig bebauten verdichteten Städten nicht haben. Dieser Platz muss daher vor allem vom Auto (Straßen- und Parkraum) vorrangig dem Umweltverbund (Stichwort: Flächengerechtigkeit) zur Verfügung gestellt werden, welches aufgrund jahrzehntelanger Privilegien überproportional öffentlichen Verkehrsraum belegt. Ohne, dass dieses „Mehr an Platz“ generiert wird, werden wir in den Städten weder die Mobilitätswende noch die gesetzten Klimaziele erreichen. Entscheidend ist hierbei auch die interkommunale und stadregionale Zusammenarbeit, denn die Herausforderungen des Verkehrswandels (Stichwort: Pendlerproblematik) lassen sich nur gemeinsam – z. B. durch Kooperationsprojekte wie die 14 stadregionalen Velorouten Münsters und seiner Nachbarstädte – lösen. Diese Zusammenarbeit müssen wir deutlich intensivieren.
2. Eine Lösung ist, urbane Stadtstraßen und verdichtete (Wohn)Quartiere vom motorisierten Individualverkehr (MIV) – auch vom Kfz-Parken – zu reduzieren und zu „entschleunigen“. Die dabei entstehenden neu verfügbaren Flächenpotenziale sollen ergänzend zum Umweltverbund auch dem Verweilen, „Mehr Grün“ und insgesamt der gesteigerten Aufenthaltsqualität für Bewohner*innen und Besucher*innen zu Gute kommen. Ziel muss hierbei sein, den öffentlichen (Verkehrs-)Raum mehr und mehr zu einem kommunikativen und sicheren, von nachhaltiger Mobilität geprägten Verweil-, Begegnungs- und Erlebnisraum zu machen. Hierbei müssen wir die Fußgänger*innen stärker als bisher, auch planerisch in den Focus nehmen, denn jeder alltägliche Weg beginnt und endet mit einem Fußweg!
3. Bei Tempo 50 entsteht in den Stadtstraßen eine hohe soziale Trennwirkung, insbesondere für die dort lebenden Menschen. Eine Temporeduzierung, bspw. auf Tempo 30, fördert wissenschaftlich belegt, bspw. die Kommunikation von „Straßenseite zu Straßenseite“. Zudem reduziert sich der wahrnehmbare Autolärm um die Hälfte. Ebenso wird die Verkehrssicherheit deutlich gesteigert, da sich der Anhalteweg gegenüber Tempo 50 halbiert. Die im Juli 2021 gestartete Städtetags-Initiative „Angemessene Geschwindigkeiten für lebenswerte Städte“, der mittlerweile annähernd 800 Kommunen beigetreten sind, gewinnt auch vor diesem Hintergrund immer mehr an Bedeutung [<https://lebenswerte-staedte.de/de/staedte-und-gemeinden-der-initiative.html>]
4. Fragen zur Mobilität sind ein hochemotionales Thema, da hiervon Jede und Jeder in seinem Alltag betroffen sind. Gleichzeitig ist der öffentliche Verkehrsraum begrenzt. Die nachhaltige Ausgestaltung von Mobilität ist eine der zentralen Fragestellungen für die Zukunft, begleitet von intensiven, oftmals auch kontrovers geführten, gesellschaftspolitischen Debatten. Zur „Beruhigung“ und Versachlichung dieser Debatten können zwei Verhaltensweisen beitragen:
 - Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht (s. § 1 (1) StVO). Allerdings sieht der Verkehrsalltag häufig anders aus...
 - Den Perspektivwechsel im Verkehrsalltag für sich selber vorzunehmen, sensibilisiert für ein „Mehr“ an gegenseitiger Rücksicht. Es lohnt sich, dies als Fußgänger*in, Radfahrer*in und

Autofahrer*in auszuprobieren und sich in die Lage der anderen Verkehrsteilnehmer*innen zu versetzen.

5. Der Mobilitätswandel mit seinen immensen finanziellen und personellen Herausforderungen ist ein mittel- bis langfristiger Transformationsprozess. Bereits seit längerem ist hierbei der Fachkräftemangel der deutlich „limitierende Faktor“. Gleichzeitig braucht es aber unbedingt mehr „Mut zum Machen“ kurzfristiger guter Lösungen. Wir müssen viel mehr Dinge sicht- und erlebbar „auf die Straße“ bringen, zumal die planerischen Lösungen vielfach bereits bekannt sind. Damit zeigen wir auch den Weg auf, wie Verkehrswende gelingen kann. Gleichzeitig gilt es, auch diese Lösungen professionell zu planen, kommunikativ zu begleiten und die Öffentlichkeit frühzeitig zu informieren und zu beteiligen, d. h. mitzunehmen. Die von einem aufwendigen Kommunikationskonzept begleitete Umsetzung der Fahrradstraßen 2.0 Münsters sind hierfür ein gutes Beispiel. Es zeigt, wie es gelingen kann, die Umgestaltung des öffentlichen Verkehrsraumes bei teilweiser kontroverser Debatte am Ende positiv zu besetzen und damit dem vordergründigen Argument, dem Auto etwas (hier: Parkraum) wegnehmen zu wollen, deutlich entgegenzuwirken [<https://www.stadt-muenster.de/verkehrsplanung/mit-dem-rad>].