

Sicherung ausreichender Stellplätze für die Anwohner

In besonders dicht bebauten Wohnstraßen kann es allein auf Grund des Parkbedarfs der Anwohner gelegentlich nachts zu einer Überparkung kommen. Dies ist allerdings deshalb nicht so schlimm, weil nachts verringerte Anforderungen an die Aufenthaltsqualität der Straßen bestehen. Es gibt dann sehr viel weniger Freiraumaktivitäten. Außerdem ist in diesen Fällen auch durchaus Abhilfe möglich. Vielfach gelingt dies allein schon dadurch, daß in der Nähe dieser Straße gelegene gewerbliche Stellflächen, Stellflächen öffentlicher Einrichtungen etc. nachts für das Parken durch Anwohner freigegeben werden

Neue Parkkapazitäten nutzen, um das Straßenparken einzuschränken

Wo immer durch Bau von Parkhäusern zusätzliche Parkkapazitäten geschaffen werden, sollten Zug um Zug entsprechende Stellplätze im Straßenraum eingezogen und als Aufenthaltsflächen umgestaltet werden. Nur durch Einschränkungen des werktäglichen Straßenparkens ist ein Erfolg gegen die Berufs- und Fremdparker erzielbar. Städte wie Freiburg und Göttingen haben es auf diese Weise geschafft, wichtige Plätze und Gehsteige endlich wieder weitgehend autofrei zu machen und über Parkhäuser zu 100% auszulasten.

Peripheres Parkangebot verstärken

Parkkapazitäten, die sich primär an Bewohner aus Stadtrandquartieren oder Umlandgemeinden richten, sollten nach Möglichkeit nicht in den Zentren selbst angeboten werden. Denn dadurch werden die Berufs- und Einkaufs-Einpendler geradezu verführt, erst mal alle die verkehrsempfindlichen innenstadtnahen Wohngebiete zu durchfahren und die Innenstadt selbst mit ihrem Zielverkehr zu belasten. Statt dessen sollten vielmehr Parkkapazitäten am Rand der Städte angeboten werden, wo es aufgrund der verfügbaren Flächen und der städtebaulichen Situation viel leichter ist, entsprechende Bauwerke unterzubringen. Hier muß der zentrenorientierte Autoverkehr frühzeitig abgefangen werden. Deshalb müssen die Standorte strategisch geschickt ausgewählt werden. Ideal sind Stellen, wo Einfallstraßen und leistungsfähige Haltestellen von Bussen und Bahnen eng benachbart liegen oder sich kreuzen.

3. Wirkungsvollerer Einsatz der Verkehrsmittel

Sicherlich reichen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und Parkrestriktionen nicht aus, um das volle Ausmaß möglicher Autoverkehrseinsparungen zu erzielen. Zur Ergänzung sind auch Maßnahmen erforderlich, die am Auto selber ansetzen, um es wirkungsvoller und leistungsfähiger zu machen. Nicht im Sinne von mehr PS oder höheren Geschwindigkeiten sondern im Sinne eines erhöhten Wirkungsgrades, also einer erhöhten Beförderungsleistung bei gleichem Mitteleinsatz.

In dieser Richtung sollen auf der Suche nach geeigneten Möglichkeiten Maßnahmen überprüft werden wie

- Förderung der Mitnahmeverkehre
- Förderung von (betrieblichen) Kleinbusdiensten
- Förderung des Autoverleihs
- Förderung von Autoringen
- Förderung des Taxiverkehrs

Neben Maßnahmen, die sich auf einen wirkungsvolleren Einsatz des Kraftfahr-

zeugs beziehen, sollten insbesondere auch Maßnahmen gefördert werden, die eine verstärkte Benutzung nicht motorisierter Verkehrsmittel begünstigen. Zu denken ist hier vor allem an eine

- Förderung des Fahrradverleihs
- Förderung des kommunalen Fahrrads

4. Vermeidung von Verkehrszwängen

Ein wichtiger Ansatzpunkt für zukünftige Verkehrseinsparungen liegt sicher auch im Bereich der Nutzungs- und Siedlungsstruktur. Durch konsequente Beachtung distanz- und verkehrsmindernder Planungsprinzipien hätten in den letzten 10 Jahren etwa 30 % des heutigen Autoverkehrsaufkommens entfallen können. Die vielen ungünstigen Nutzungs- und Standortentscheidungen in den Jahren des Baubooms haben in zahlreichen Quartieren deutscher Städte das Autoverkehrsaufkommen sogar doppelt so stark ansteigen lassen wie eigentlich nötig gewesen wäre. Einsparungen sind möglich vor allem durch Nutzungsmischung und eine Verkürzung der Distanzen. Bei engem Nebeneinander von Wohn-, Arbeits-, Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen nimmt der Zwang zum Zurücklegen langer Wege und zur Verkehrsteilnahme per Auto schnell ab. Besonders verkehrserzeugend sind dagegen einseitig strukturierte Wohn- oder Arbeitsplatzkonzentrationen, wohnungsferne Versorgungsangebote, periphere Wohnanlagen und Verbrauchermärkte. In den letzten 20 Jahren ist gegen die Grundsätze verkehrsvermeidender Siedlungsplanung vielfach gesündigt worden. Mischung und Dichte galten als „ungesund“.

Für die Zukunft sind folgende verkehrsvermeidende Grundsätze zu beachten

- neue Siedlungsgebiete sollen in Ballungsräumen nach dem Kriterium der Lagegunst erschlossen werden. Was ungünstig liegt, ist für Erschließung und Besiedlung tabu.
- Wo dezentrale Schlafstädte aufgebaut wurden, ist nachträglich für eine Ergänzung durch ein möglichst vielfältiges Arbeitsplatzangebot und durch breites Angebot von Versorgungseinrichtungen zu sorgen.
- Wo dezentrale Arbeitsplatzkonzentrationen aufgebaut wurden, sollten auch entsprechende Wohngebiete entwickelt werden. Durch ökologisch schonende und städtebaulich qualitätsvolle Gestaltung und Erschließung ist die Mischung von Arbeiten und Wohnen zu fördern.
- Wo traditionell noch eine vielfältige Nutzungsmischung vorhanden ist, ist diese zu erhalten. Die dort vorhandenen Betriebe müssen durch besondere Hilfen befähigt werden, sich auf umweltfreundliche, wohnverträgliche Verfahren umzustellen, wenn sie hierzu nicht aus eigener Kraft in der Lage sind und deshalb verlagern müßten.
- Die Kommunen sollten für Wohnungsbauinvestoren und für Gewerbetreibende eine spezielle Standortberatung vornehmen. Diese sollte besonders auf den Gesichtspunkt der Verkehrsvermeidung achten. Grundlage hierfür sollten entsprechende Gesamtkonzepte sein, die die zu bevorzugenden Standorte ausweisen. Die Verkehrswissenschaft hat seit langem für diese Aufgabe geeignete Verkehrsminimierungsmodelle entwickelt. Viele Investoren fragen schon heute bei den Kommunen an, um sich bei Standortentscheidungen beraten zu lassen. Meist erhalten sie jedoch keine systematisch erarbeiteten Antworten.
- Das zentrale Wohnen muß mit aller Macht erhalten und gefördert werden. Vorhandene Wohnungsbau-Reserveflächen müssen endlich für zentrales Wohnen genutzt werden. Zu Büros zweckentfremdete Wohnungen müssen in ihre ursprüngliche Nutzung überführt werden. Ungenutzte Büroflächen aus der Zeit der Bauhochkonjunktur müssen durch zusätzliche Investitionen zu Wohnflächen umgebaut werden. Vor allem aber ist das zentrale Wohnen gegen übermäßige Autoverkehrs-Belastungen zu schützen. Die Verkehrserschließung zentraler und verdichteter Bereiche ist deshalb äußerst maßvoll und schonend vorzunehmen. Verkehrsanlagen, die das Wohnen unzumutbar beeinträchtigen, sind durch Verkehrsberuhigung und Straßenumbau zu entschärfen. Der zentrenorientierte Verkehr, der die Wohnnutzung gefährdet, ist nach Möglichkeit bereits an der Peripherie abzufangen. Reisezeitverschlechterungen und Parkrestriktionen für den zentrenorientierten Verkehr sind ggf. in Kauf zu nehmen.
- Die Verkehrserschließung der Peripherie ist so maßvoll zu entwickeln, daß sich daraus keine neuen Anreize zur Dezentralisierung ergeben. Weitere Schnellstraßenverbindungen von Peripherie und Zentren sind zu unterlassen. Bereits realisierte Schnellstraßen sind – zumindestens da, wo ihre städtebauliche Störwirkung unakzeptabel ist – zurückzustufen und zurückzubauen. Reisezeitverschlechterungen für die dezentralen Autoverkehrsteilnehmer müssen akzeptiert werden.
- Der Umzug oder Arbeitsplatzwechsel zum Zweck der Distanzverkürzung muß öffentlich gefördert werden. Schließlich hilft er den Gemeinden hohe Verkehrskosten zu sparen. Hierfür sind mit entsprechender kommunaler Unterstützung Wohnungstausch- bzw. Arbeitsplatztauschbörsen aufzubauen, die mit dem erforderlichen publizistischen Aufwand für distanzbewußte Standortwahl werben. Die detaillierten Angebots- und Suchannoncen der mit ihrem Standort bzw. Arbeitsweg unzufriedenen Interessenten sollten von der Tauschbörse finanziert und herausgegeben werden.