

## 1 Grußwort des Innenministeriums

Der Wunsch nach Mobilität ist ein gesellschaftliches Grundbedürfnis. Mobilität ist eine wesentliche Voraussetzung für Wohlstand, Beschäftigung und Wachstum in den Städten und Gemeinden des Landes. Eine weitreichende individuelle Mobilität ist aus Beruf und Freizeit gleichermaßen nicht wegzudenken. Mobilität und Verkehr können aber nicht beliebig wachsen. Es muss vielmehr heute mehr denn je darum gehen, den Verkehr nachhaltig zu entwickeln, um langfristig die Mobilität im Land zu sichern. Es geht darum, die individuellen Verkehrsbedürfnisse und den freien Austausch von Gütern sicherzustellen, und gleichzeitig die räumliche Ausgewogenheit im Land zu wahren und die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen.

Demografischer Wandel, Tourismus und eine zukunftsfähige Logistik sind nur einige wichtige Themen, die uns auf dem Weg zu einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung in den kommenden Jahren vermehrt beschäftigen müssen.

Barrierefreiheit und seniorengerechte Straßen, Wege, Plätze und öffentliche Verkehrsmittel werden von den Kommunen zukünftig noch stärker als bislang differenzierte und innovative Lösungen im Mobilitätsbereich fordern. Der Güterverkehr, der auch zukünftig rasch wachsen wird, kann auf Dauer nur dann funktionieren, wenn die intelligente Verknüpfung von Straße, Schiene und Binnenschifffahrt gelingt und die Logistik als verlässlicher Partner agiert.

Seit 25 Jahren begleitet das Institut für Verkehr und Umwelt diese und weitere Diskussionen zur Entwicklung des innerörtlichen Verkehrs im Land. Mit der vorliegenden Jubiläumsbroschüre zur nachhaltigen Mobilität in Städten und Gemeinden wird diese Tradition fortgesetzt. Ich wünsche dem Institut für Verkehr und Umwelt auch in Zukunft die Energie, ein Impulsgeber im Dialog um eine nachhaltige Verkehrsentwicklung im Land zu sein.

*Rudolf Köberle*

Rudolf Köberle MdL  
Staatssekretär  
Innenministerium Baden-Württemberg



## 2 Kommunalpolitik und Praxis im Dialog

Standpunkt der Kommunalen Landesverbände

*Urbane Mobilität im 21. Jahrhundert muss sich neu definieren, will sie nicht zur Bremse der kommunalen Entwicklungs- und Standortqualität werden. Nachhaltige, innovative und gleichzeitig bezahlbare Lösungen sind daher gefragt.*

Noch nie waren aber die Ansprüche an unsere Städte, Gemeinden und Landkreise als Lebens-, Wirtschafts-, Kultur-, Bildungs-, Freizeit- und Verkehrsraum so hoch wie heute. Der Sicherung und vor allem der Entwicklung von Nachhaltiger Mobilität kommt dabei eine immer entscheidendere Rolle zu. Denn ein gut abgestimmtes kommunales bzw. regionales Verkehrssystem ist Voraussetzung für die Teilnahmemöglichkeiten aller Menschen am gesellschaftlichen Leben, aber auch für eine stabile wirtschaftliche Entwicklung und den Erfolg der Städte und Gemeinden und ihres Umlandes.

Steigendes Verkehrsaufkommen, sich immer stärker individualisierendes Mobilitätsverhalten, demografischer Wandel und geschärftes Umweltbewusstsein stellen alle Verantwortlichen, die mit der Gestaltung urbaner

Mobilität befasst sind, vor neuen und großen Herausforderungen:

- Auf der einen Seite leben immer ältere Menschen in unserer Gesellschaft und haben besondere Mobilitätsbedürfnisse, auf der anderen Seite geht die Zahl der Jungen zurück.
- Zu einer guten Erreichbarkeit jeder Ortschaft gehört neben dem funktionierenden Individualverkehr auch ein leistungsfähiger ÖPNV mit einem bedarfsorientierten Busverkehr zur Schülerbeförderung.
- Das Gleichgewicht zwischen den Stadträumen und dem ländlichen Raum und damit das Gleichgewicht in ganzem Land muss erhalten bleiben.
- Wer den Mobilitätsansprüchen der Zukunft gerecht werden will, muss Lösungen für Stauvermeidung, Verkehrssicherheit, Umweltverträglichkeit und Infrastrukturfinanzierungen finden.

Baden-Württemberg ist seit vielen Jahren ein wirtschafts- und wachstumsstarkes Land mit attraktiven Zukunftsperspektiven. Konfrontiert mit einer überdurchschnittlichen Zunahme des Verkehrs stellen aber immer mehr Städte und Gemeinden fest, dass sie dieser Entwicklung schon aufgrund der räumlichen Nutzungskonkurrenz mit einem Ausbau ihrer Verkehrsinfrastruktur allein nicht mehr wirksam begegnen können.

Diese Broschüre will daher „in der Diskussion“ mit den beteiligten Partnern und Autoren Anregungen und Empfehlungen für eine *Nachhaltige Entwicklung* in den wichtigsten Handlungsfeldern des kommunalen Verkehrsgeschehens geben.

Die Kommunalen Landesverbände begrüßen diesen Dialog und danken für die fachlichen Anregungen und Impulse.

*Prof. Stefan Gläser  
Städtetag Baden-Württemberg  
Roger Kehle  
Gemeindetag Baden-Württemberg  
Prof. Eberhard Trump  
Landkreistag Baden-Württemberg*

## 3 25 Jahre IVU Institut für Verkehr und Umwelt - Innerortsverkehr im Spiegel der Kommunalpolitik

von Prof. Dr.-Ing. Günter Sabow

*Seit 1984 ist das IVU Institut für Verkehr und Umwelt gemeinnützig als Berater tätig. In dieser Zeitspanne gab es prägende Entwicklungen für den Innerortsverkehr in Baden-Württemberg, wie wir ihn heute erleben:*

**Verkehrsberuhigung** war das Zauberwort der 80er Jahre, die Einführung von Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigten Bereichen ein Trend der 90er Jahre. Mit Shared Space kommen derzeit Konzepte in Mode, die noch die Reifeprüfung zu bestehen haben.

**Schulwegsicherheit** stand und steht nach wie vor hoch im Kurs; die Schülerlotsen – ein Markenzeichen für Verkehrssicherheit in unseren Städten und Gemeinden – verlieren leider an Bedeutung.

**Verkehrseffiziente Kreisverkehre** haben zunächst zögernd, dann vehement signalgeregelt Knotenpunkte verdrängt. Gelegentlich dienen sie als Flächen für lokale Ortseingangskunstwerke, die nicht unbedingt sicherheitsrelevant wirken.

Aktionen zur Entrümpelung des **Schilderwaldes** gab es in der Vergangenheit mehrfach – weitere würden gut tun, um die Überinformation entlang unserer Straßen

einzdämmen und das Ortsbild zu verschönern.

Mit „**Grünen Wellen**“ wurde der Durchgangsverkehr zunächst beschleunigt – später mit „Pförtner-Ampeln“ und anderen Maßnahmen restriktiv entschleunigt. Heute sind erneut Konzepte zur Verflüssigung des Kfz-Verkehrs gefragt, um der Feinstaubbelastung zu begegnen und eine ökologische Fahrweise zu unterstützen. Ein Rückblick aus 25 Jahren IVU und ein realistischer Blick nach vorne führen zu folgenden Randbedingungen für die Mobilitätsentwicklung der Kommunen:

### Automobilität weiter im Ansteigen

Entsprechend langfristiger Trendvorhersagen, wie z. B. den aktuellen „Shell-Szenarien 2009“ wird die Motorisierung im Individualverkehr und die Automobilität weiter zunehmen. Die Ursachen und Hintergründe sind vielfältig und räumlich differenziert:

### Demografischer Wandel

Schon heute beträgt der Anteil der Führerscheininhaber in der Altersgruppe über 60 Jahre nahezu 25% der gesamten Fahrerpo-

pulation. Ein Faktor, dem von den Kommunen angesichts deutlich steigender Tendenz hinsichtlich der Nutzung des Pkw durch Senioren in der Ausrichtung der Verkehrsinfrastruktur noch zu wenig und vor allem mit Verspätung Rechnung getragen wird. Denn die berechtigten Ansprüche dieser Gesellschaftsgruppe an Begeifbarkeit, Sicherheit und Komfort von Verkehrsanlagen werden in wenigen Jahren als Qualitätsmerkmal der Gemeinden im Blickpunkt kommunalpolitischer Diskussionen stehen und zeitlich, planerisch und finanziell eine neue Herausforderung an die innerörtlichen Verkehrsfragen darstellen.

### Hoher Motorisierungsgrad der ländlichen Räume

Der bereits heute überdurchschnittliche Pkw-Besatz in den ländlichen Räumen wird sich im Zuge der prognostizierten Entwicklung und durch nicht adäquate Alternativen des ÖPNV weiter ausprägen. Rückläufige Schülerzahlen werden den Busverkehr in diesen Regionen zusätzlich schwächen und der Automobilität weiteren Vortrieb geben.

# Entwicklung als kommunaler Standortfaktor

## Neue Chancen im Tourismus

Nachdem bei Flug- und Fernreisen ein rückläufiger Markt abgeschätzt wird und regionale Ziele wieder im touristischen Trend liegen, wird das Auto auch als Reismittel wieder häufiger genutzt werden. Damit bieten sich auch Orten und Regionen, die bisher weniger im Blickfeld lagen, neue touristische Chancen, wenn sie zukünftig in der Lage sind, Erlebniswerte in den gefragten Bereichen Natur, Gesundheit, Tradition und Stadtentwicklung anzubieten und die Angebote gut erschlossen sind.

## Gütertransport und Versorgung

Gewerbe und Industrie sichern und stärken die Finanzkraft der Kommunen, werden aber meist auf weniger gepflegten Flächen angesiedelt und verkehrlich weniger qualifiziert erschlossen. Dadurch wirken die Pendlerverkehre der Betriebsangehörigen sowie die Transport-, Versorgungs- und Logistikverkehre häufig auffälliger und störender, als es ihrem Verkehrsvolumen entspricht. Ein auch gewerblich und betrieblich orientiertes Mobilitätsmanagement im Dialog mit den ansässigen Firmen und Unternehmen ist daher die Antwort und ein zeitgemäßer Ansatz für nachhaltige Mobilität. Dieser führt außer-

dem zu einer Steigerung der Standortqualität der Gewerbeflächen und für die Betriebe zu einer Verbesserung von Image, Kosten-Nutzen-Verhältnissen und Produktivität infolge einer höheren Mitarbeitermotivation.

## Die Kommunen - zentrale Akteure des Mobilitätsmanagements

Da die heutigen und künftigen Belastungen durch Verkehr und Transportvorgänge für die Lebens- und Standortqualität vor Ort am stärksten fühlbar sind, besteht gerade hier ein massiver Handlungsdruck. Daher sind Ansätze gefragt, die bei den derzeit drastisch reduzierten kommunalen Finanzmitteln zu möglichst effizienten, verkehrswirksamen und nachhaltigen Ergebnissen führen.

In allen lokal relevanten Verkehrsbereichen ist primär eine koordinierende Regie der Kommunen gefragt, die als zentrales Mobilitätsmanagement mit anderen Bereichen wie Stadtentwicklung, Siedlungspolitik und Wirtschaftsförderung, verknüpft werden kann.

Zielgruppen des Mobilitätsmanagements sind in diesem Kontext die Verkehrserzeuger, die Verkehrsteilnehmer als Bürger und Beschäftigte und ggfls. Touristen sowie die örtlichen Verkehrsträger.

Mobilität entwickelt und gestaltet sich dann nachhaltig, wenn ökonomischen, ökologischen und sozialen Erfordernissen zukunftsorientiert Rechnung getragen wird. Diese lokalen Erfordernisse sind zu definieren und kommunalpolitisch einzuordnen. Dabei ist der soziale Mobilitätsaspekt ein besonders wichtiger Qualitätsfaktor, der grundsätzlich umschreibt, dass Mobilität für die Bürger in allen Lebenslagen

- erschwinglich ist und zur Lebens- und Berufsentfaltung beiträgt,
- genügend Sicherheit bietet, insbesondere den bekannten Verkehrsrisiko-Gruppen
- Komfort bietet und die Lebensqualität fördert.

### Autor Prof. Dr.-Ing. Günter Sabow

Prof. Sabow ist seit 25 Jahren Vorsitzender des IVU und in verschiedenen nationalen und internationalen Gremien beratend tätig. Nach der Wiedervereinigung war er Präsident der DVW Deutsche Verkehrswacht und über 10 Jahre Vorsitzender des Ausschusses für Strassenverkehrstechnik des DVR Deutscher Verkehrssicherheitsrat.



**IVU Institut für Verkehr und Umwelt e.V.**  
Industriestr. 5  
D-70565 Stuttgart  
Tel +49 (0)711-78192910  
Fax +49 (0)711-78192915  
kontakt@ivu-bw.de  
www.ivu-bw.de