

Wenn der Verkehr verschwindet...

«Wer Strassen sät, wird Verkehr ernten.» Dieses Prinzip ist seit fast 100 Jahren bekannt und wurde an unzähligen Orten auf der ganzen Welt gemessen und bestätigt. Aber gilt das auch umgekehrt? Führt eine Verringerung der Strassenkapazität dazu, dass der Verkehr verschwindet? Wenn ja, was passiert dann damit?

Thibault
Schneeberger

Diese Fragen untersuchte die Forscherin Pauline Hosotte in ihrer Dissertation über die «Verkehrsverdunstung», die sie am Laboratorium für Stadtsoziologie der EPFL verfasste und die vom Büro Transitec Ingénieurs-Conseils SA finanziert wurde. Obwohl der induzierte Verkehr – das Verkehrswachstum durch Strassenbau – mittlerweile ein gut erforschtes Thema ist, wird er noch immer von vielen Politiker:innen und Planenden ignoriert. Autobahn-Ausbauprojekte sind der Beweis dafür. Noch schlimmer ist es jedoch mit der «Verkehrsverdunstung», ein Begriff, den die Forscherin selbst im wissenschaftlichen Bereich als verwaistes Thema beschreibt. Mit ihrer Forschung schliesst sie diese Lücke. Die Erkenntnisse und die wissenschaftliche Grundlage sollen dazu dienen, die Planung unserer Städte zu verbessern.

Reaktionen auf reduzierte Strassenkapazität

Die Forscherin untersuchte verschiedene Situationen, in denen eine vorübergehende oder endgültige Verringerung der Strassenkapazität zu einer Verdunstung des Verkehrs führte, wie in Grenoble (F), in Glion (CH) mit der Tunnelbaustelle oder bei der unerwarteten Schliessung einer Brücke in Rouen (F). Daraus ergeben sich fünf Arten von Verkehrsveränderungen, die auch kumuliert auftreten können:

1. Räumliche Verlagerung (Wahl einer anderen Route)
2. Zeitliche Verschiebung (etwa Vermeidung der Hauptverkehrszeit)
3. Modalverschiebung (Umstieg auf Fuss-, Velo- oder öffentlichen Verkehr)
4. Änderung des Ziels (etwa Einkauf im Dorfladen statt im entfernten Einkaufszentrum)
5. Vermeidung der Fahrt (etwa Homeoffice)

Bequemlichkeit entscheidet

Die Autofahrenden bevorzugen das, was ihnen die geringste Anstrengung abverlangt. Und in vielen Fällen ist es die räumliche Verlagerung, die bevorzugt wird. Denn das Auto stehen zu lassen und auf den Bus oder das Velo umzusteigen, erfordert ganz spezifische Fähigkeiten und Voraussetzungen: das Wissen, wie man an ein Ticket kommt, die Bereitschaft, sich in einem Bus in die Menge zu begeben, oder der Besitz eines fahrtüchtigen Velos.

Zur Studie: <https://infoscience.epfl.ch/record/297524>

Angesichts der vielfältigen Möglichkeiten der Verkehrsveränderung, die eher gesellschaftlich als technisch geprägt ist, beschränken sich die Behörden zu oft auf die räumliche Verlagerung oder berücksichtigen höchstens noch eine Modalverschiebung. Anderen Formen der Veränderungen wird wenig Aufmerksamkeit geschenkt, ebenso wenig wie flankierenden Massnahmen in Form von Dienstleistungen und Infrastrukturen, die für das Erlernen neuer Fähigkeiten notwendig sind und eine Änderung der Mobilitätsgewohnheiten ermöglichen. Serviceorientierte Massnahmen, wie etwa eine angepasste und gezielte Kommunikation, können jedoch den Bau teurer Strasseninfrastrukturen vermeiden.

Angebote an Bedürfnissen ausrichten

Entscheidend für zielgerichtete öffentliche Massnahmen ist, die Fähigkeiten und die Bedürfnisse der Betroffenen zu kennen. Die Doktorarbeit empfiehlt, mit Umfragen bei Personen zu beginnen, die die betreffende Strasse passieren: Sind sie ausschliesslich mit dem Auto unterwegs oder nutzen sie verschiedene Verkehrsmittel? Wünschen sie sich einen häufiger fahrenden öffentlichen Verkehr? Sind sie ältere Menschen, die einen menschlichen Kontakt und leicht zugängliche Informationen benötigen, um ihre Gewohnheiten zu verändern? Der Schlüssel liegt darin, sich von mathematischen Modellen zu lösen, sich auf die Menschen einzulassen und Massnahmen auf die konkreten Bedürfnisse auszurichten. Das ist zwar zeitaufwendig, aber letztlich in jeder Hinsicht viel kostengünstiger als der Bau neuer Strassen.

Grundlegenden Wandel einleiten

Ein gut begleiteter Wandel wird nicht nur zu einem kontrollierten Rückgang des Autoverkehrs, sondern auch – durch Änderungen der Ziele und das Vermeiden von Fahrten – des Gesamtverkehrs führen. Wenn dieser Wandel in grossem Umfang stattfindet, kann er es den Menschen ermöglichen, sich auf Neues einzulassen, und die erzwungene «Hypermobilität» zu überwinden.

Verkehrsverhalten ist veränderbar

Es gibt keine magische Formel für das Potenzial der Verkehrsverdunstung. Es ist jeweils eine Einzelfallanalyse erforderlich. Der Grad der Verdunstung hängt insbesondere stark von der Unterstützung durch die Behörden mittels Dienstleistungen und alternativen Angeboten ab. Die interdisziplinäre Doktorarbeit von Pauline Hosotte, die in der Praxis der Ingenieurwissenschaften und der Soziologie des Mobilitätsverhaltens verankert ist, klingt wie ein Appell an die Politiker:innen: Befreit euch von eurer Autofokussierung und vertraut in die Veränderbarkeit des Verkehrsverhaltens. Wir können uns dem nur anschliessen: Anstatt neue Strassen zu bauen, sollten wir Strassenkapazitäten verringern und die Möglichkeiten unserer Mitmenschen erhöhen, sich auf umweltfreundlichere Weise fortzubewegen. ■■■



**Wenn Autos
verschwinden, wird
Platz frei für
andere Nutzungen.**

Wie lässt man Autoverkehr verschwinden? – Gent

Ist es möglich, die Autos aus unseren Städten verschwinden zu lassen? Die belgische Stadt Gent zeigt mit ihrem spannenden Verkehrskonzept, wie es klappen kann.

Nina Sommer

Gent, die mittelalterliche Stadt zwischen Schelde und Leie hat es geschafft, den Autoverkehr beinahe komplett aus der Innenstadt zu verbannen. Mit dem «Circulatieplan», was etwa so viel bedeutet wie Umfahrungsplan, ist es der Stadt mit ihren 260 000 Einwohner:innen gelungen, den Durchgangsverkehr durch die Stadt zu stoppen. Für die Autofahrer:innen bedeutet das, Umwege über die Ringstrasse zu machen, um von einer Innenstadt-Zone in die andere zu gelangen. Velos, Fussgänger:innen und der öffentliche Verkehr können jedoch überall durch.

Dazu wurden die bereits bestehende Fussgängerzone vergrössert und insgesamt mehr Wege für Fussgänger:innen und Velofahrer:innen geschaffen. So hat die Einführung des Circulatieplans die Umsetzung von mehr Velostrassen ermöglicht, von 8 auf 18. Ausserdem ist das Parkieren in den Strassen der Innenstadt nur noch Anwohner:innen gestattet. Alle anderen müssen ausserhalb der Innenstadt-Zonen parkieren und zu Fuss oder mit dem ÖV in die Stadt.

2014 haben der Vize-Bürgermeister Filip Watteeuw und sein Team mit den Planungen begonnen, im April 2017 wurden sie umgesetzt. Davor war es ein langjähriger Prozess; in den 1980er-Jahren war Gent geprägt von Autos, wie viele andere Städte auch. Die Stadt mit ihren mittelalterlichen Strukturen war aber wirklich nicht gebaut für Autos und sollte in eine Stadt für Menschen transformiert werden. Die Ausgangslage war herausfordernd: 50 Prozent des Autoverkehrs in Gent war Durchgangsverkehr durch die Innenstadt hindurch. Das sollte geändert werden, jedoch nicht dazu führen, dass die Ziele nicht mehr mit dem Auto erreicht werden können.

Die Umsetzung erfolgte neben der Einführung der autofreien Zentrumszone sowie den sechs Innenstadt-Zonen, die für Autos nur über die Ringstrasse erschlossen sind, mithilfe verschiedener Tools: Mit Pflanzen und Bänken wurde aufgezeigt, was mit dem neu freigewordenen Platz gemacht werden kann, physisch wurde der Raum mittels Blöcken, Poller und Bodenfarbe markiert und abgetrennt, zudem wurden an wichtigen Strassen, die in die Innenstadt-Zonen führen, Überwachungskameras aufgestellt, die das Nummernschild erkennen und bei Bedarf Bussen auslösen. Ausgenommen davon sind Taxis, Polizei, Pflege und Sanität. Lieferwagen dürfen tagsüber bis 11 Uhr in die Innenstadt-Zonen fahren, um Waren zu liefern.

Nach anfänglicher Angst der Gewerbetreibenden vor Verkaufseinbussen hat bereits kurz nach der Einführung ein Grossteil der Bevölkerung die Änderungen als Mehrwert empfunden, was nicht zuletzt an der guten Begleitkommunikation lag. Und es scheint ansteckend zu sein: Anfang 2020 präsentierte die Stadtregierung von Birmingham einen «Transport Plan», mit dem die Mobilität der zweitgrössten Stadt Grossbritanniens nach dem Vorbild von Gent radikal umgebaut und das Stadtzentrum weitgehend vom Autoverkehr befreit werden soll. ■



Mit dem «Circulatieplan» krepelt Gent den Verkehr um.