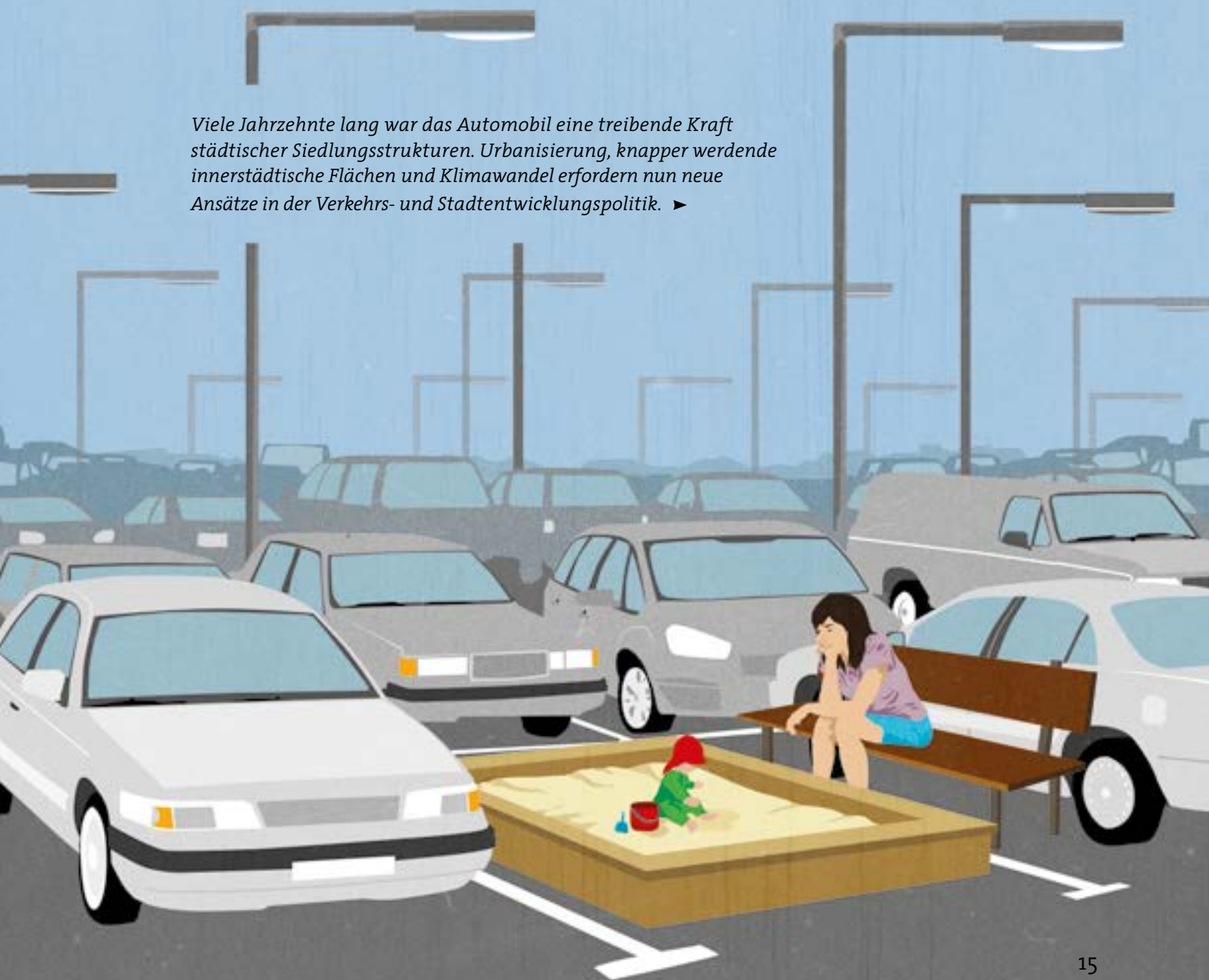


*Wenn Pendler im Stau stehen  
und städtischer Raum zugeparkt ist*

# **WEGE AUS DEM DILEMMA WACHSENDER STÄDTE**

Text: Alkis Henri Otto

*Viele Jahrzehnte lang war das Automobil eine treibende Kraft  
städtischer Siedlungsstrukturen. Urbanisierung, knapper werdende  
innerstädtische Flächen und Klimawandel erfordern nun neue  
Ansätze in der Verkehrs- und Stadtentwicklungspolitik. ►*



Wer am Rande einer Großstadt wie Hamburg wohnt und täglich zur Arbeit in die Innenstadt fährt, verbringt im Laufe der Woche die Dauer eines Arbeitstages allein mit Pendeln. Dies war vor gar nicht allzu langer Zeit anders. Noch im letzten Jahrhundert waren Wohnen und Arbeiten in den Städten lokal eng verzahnt. Dies garantierte kurze Wege, war aber vielerorts mit kümmerlichen Wohnverhältnissen und gesundheitlichen Gefahren verbunden, die die innerstädtische Produktion für die umliegende Wohnbevölkerung mit sich brachte. Mit dem Aufkommen neuer Verkehrstechnologien wie dem Automobil und der Bahn und damit erweiterter Möglichkeiten, den städtischen Raum zu gliedern, ergaben sich für die Städtebauer im letzten Jahrhundert neue Wege, diese Probleme anzugehen. Die in der Charta von Athen<sup>1</sup> postulierten Leitlinien für eine funktionelle Stadt, die vor allem in der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts umgesetzt wurden, veränderten die städtischen Siedlungsmuster entscheidend. Moderne Städte zeichnen sich nun vielfach durch die funktionelle Trennung von gewerblich und wohnungsbaulich genutzten Quartieren aus. Die Wohnquartiere rückten an den Rand oder vor die Tore der Stadt, der dicht besiedelte, städtische Raum expandierte.

### **TÄGLICHE ARBEITSWEGE VERURSACHEN HOHE MOBILITÄTSKOSTEN**

Die wohlgemeinte Trennung von Wohnen und Arbeiten hat jedoch zur Folge, dass Erwerbstätige tagtäglich vom Wohnort zur Arbeitsstelle pendeln müssen. Die Überwindung der teils erheblichen Distanzen verursacht hohe Mobilitätskosten und ist zusätzlich außerdem mit einem beträchtlichen Zeitaufwand verbunden. Das HWWI hat in einer Studie Ende 2013 die Daten des Mikrozensus 2012 zum Pendelverhalten in Hamburg untersucht. Sie zeigt deutlich die täglich von den Beschäftigten zurückzulegenden Wegstrecken auf: Danach haben in Hamburg lediglich 26 % der Pendler einen Arbeitsweg (einfache Strecke) von weniger als 5 km. Weitere 32 % pendeln zwischen 5 und 10 km bis zur Arbeitsstelle, 34 % zwischen 10 und 25 km und für 8 % beträgt die Distanz mehr als

25 km. Damit einhergehend verbraucht das Pendeln viel Zeit: Lediglich 14 % der Hamburger haben einen Arbeitsweg von weniger als 10 Minuten, die meisten Pendler (43 %) benötigen 10 bis 30 Minuten zur Arbeit. Für 38 % beträgt der Arbeitsweg 30 bis 60 Minuten und etwas mehr als 5 % der Pendler brauchen länger als eine Stunde. Bemerkenswert ist auch die Wahl der Verkehrsmittel. So gelangen 41 % mit der Bahn oder dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), 16 % mit dem Fahrrad oder zu Fuß und ganze 43 % mit dem Pkw zur Arbeit.

Die große Bedeutung des Automobils für Hamburgs Pendler ist alles andere als ein Zufall. Insbesondere die Besiedelung der Randstadtteile und des hamburgischen Stadtumlandes, in dem die öffentlichen Nahverkehrsangebote deutlich ausgedünnt sind, wäre ohne das Automobil kaum denkbar. So überrascht es nicht, dass die Zahl der Pkw pro Kopf – wie auch in vielen anderen Städten – mit der Entfernung zur Stadtmitte zunimmt. Und nicht zuletzt wurde die Ausdehnung der städtischen Räume viele Jahrzehnte mit der Pendlerpauschale steuerlich gefördert.

### **TEURE DOMINANZ DES AUTOMOBILS**

Dabei ist das Automobil in mehrerlei Hinsicht ein kostenträchtiges Verkehrsmittel. Es verbraucht erstens in erheblichem Maße Flächen: Insbesondere die privaten Pkw werden nur den Bruchteil eines Tages gefahren und in der Zwischenzeit geparkt. Im Jahre 2013 waren rund 747 000 Pkw in Hamburg gemeldet. Damit werden rein rechnerisch für alle in Hamburg gemeldeten Automobile Stellflächen benötigt, die in etwa der Fläche der Stadtteile Uhlenhorst, Neustadt, Altstadt und St. Georg entsprechen. Und hier sind die Fahrzeuge der Einpendler noch nicht einmal berücksichtigt. Ein Vielfaches an Fläche kommt für Straßen hinzu. Insbesondere in den dicht besiedelten, begehrten innerstädtischen Wohnlagen konkurriert das Automobil mit Wohnen und Freizeit um die knappen Flächen und den städtischen Raum. Der zweite Faktor, der das Auto zu einem kostenträchtigen Verkehrsmittel macht, ist der hohe Zeiteinsatz, den es seinen Fahrern abverlangt. Vor allem Staus in den Morgen- und Abendstunden verlängern in Hamburg die Pendeldauer um durchschnittlich 30 %. Sie verschlingen in großem Maße Zeit, die weder produktiv noch erholsam genutzt werden kann. Und schließlich – und hiermit sind wir nun beim dritten „Kostenfaktor“ – ist das auf der Verbrennungstechnologie basierende Auto im Stadtverkehr auch angesichts seiner Auswirkungen auf Ökologie und Klimawandel keine optimale Wahl.

Angesichts der bereits absehbaren gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Entwicklungen der kommenden Jahrzehnte sind Zweifel angebracht, ob die Ausdehnung Hamburgs in die Fläche und die bisher damit Hand in Hand gehende Verbreitung des Automobils Bestand haben und weiterhin die Stadtentwicklung prägen wird. Die derzeit zu beobachtende Urbanisierung, die Hamburg in den kommenden Jahren einen deutlichen Bevölkerungszuwachs bescheren dürfte, wird eine zusätzliche Nachfrage nach Verkehrsinfrastruktur und -dienstleistungen mit sich bringen. Dabei wird – einhergehend mit der voranschreitenden Alterung der Stadtbevölkerung – vor allem die Zahl der kleinen Haushalte in die Höhe schnellen. Zudem spiegelt die Mietentwicklung in Hamburg ein zunehmendes Interesse an innerstädtischen Wohnlagen wider. Ob das flächenintensive Automobil angesichts dieser Entwicklungen eine Lösung für den erhöhten Mobilitätsbedarf bei jetzt schon knappen innerstädtischen Flächen und teilweise überlasteter Infrastruktur sein kann, ist äußerst fraglich.

### **DEN STÄDTISCHEN RAUM INTENSIVER NUTZEN: NEUE VERKEHRSTECHNOLOGIEN UND STADTENTWICKLUNGSKONZEPTE**

Welche Handlungsalternativen stehen den Planern also zur Verfügung und wie können Stadt- und Verkehrsplanung den Herausforderungen erfolgreich begegnen? Eine Lösung könnte sein, die bestehende Infrastruktur durch den Einsatz moderner Technologien intensiver zu nutzen. So können moderne Verkehrsleitsysteme dabei helfen, den Verkehrsfluss auf der Straße zu optimieren und mögliche Stauzeiten zu verkürzen. In der Innenstadt ist der erhöhte Mobilitätsbedarf durch weiterhin verbesserte Angebote im öffentlichen Nahverkehr, zum Beispiel durch Taktverdichtungen, zu decken. Eine größere Rolle für den innerstädtischen Individualverkehr könnten künftig auch die sich seit einigen Jahren etablierenden Share-Systeme spielen. Sowohl bei Fahrrädern als auch bei Automobilen erlauben benutzerfreundliche und erschwingliche Angebote die Nutzung gemeinschaftlicher Fahrzeugflotten im Stadtgebiet. Gewinnen diese Systeme an Zulauf, senkt dies die Kosten des Individualverkehrs respektive des Flächenverbrauchs. Aus ökologischer Sicht wäre ebenso über den Ausbau der Infrastruktur für Elektromobilität nachzudenken.

Aber auch die Stadtplanung könnte künftig wesentlich dazu beitragen, dass das Verkehrsaufkommen pro Kopf sinkt. So erlaubt die Tertiarisierung der Wirtschaft die Lockerung

der funktionellen Trennung von Wohn- und Arbeitsgebieten. Eine stärkere Mischnutzung ermöglichte es nicht nur, näher am Arbeitsort zu wohnen und das Verkehrsaufkommen zu senken, sondern erlaubte es auch, die nachts vielerorts verwaisten Arbeitsstadtteile zu revitalisieren und die knappen städtischen Flächen intensiver zu nutzen. Da künftig auch eine höhere Erwerbsbeteiligung der Bevölkerung erwartet wird und gleichzeitig weiterhin Kinder und die größer werdende Gruppe der Älteren familiär betreut werden müssen, würde dies zudem der arbeitenden Bevölkerung helfen, Pendelzeiten zu senken – was dann der Vereinbarkeit von Familie und Beruf zugute käme. Eine noch entschiedener Abkehr von der Charta von Athen scheint geboten.

Erste Ansätze und Lösungsstrategien hierfür werden bereits in Hamburg erprobt: So rückte mit der Internationalen Bauausstellung in Wilhelmsburg und der HafenCity innerstädtisches Wohnen wieder stärker in den Mittelpunkt der Stadtplanung. Ferner werden bei beiden Großprojekten Nutzungskonzepte für integriertes Wohnen und Arbeiten umgesetzt. Die HafenCity führt mit dem sehr ökonomischen Einsatz der Verkehrsflächen zudem vor, wie künftig der knappe innerstädtische Raum intensiver genutzt werden kann. Eine besondere Herausforderung wird freilich sein, diese Lösungsansätze und Konzepte auch andernorts innerhalb der bereits bestehenden und sehr beständigen städtischen Strukturen zu organisieren und umzusetzen.

1) Die Charta von Athen wurde Anfang der 1930er Jahre unter der Leitung des Schweizer Architekten Le Corbusier entwickelt. Sie befasst sich mit Leitlinien für die Stadtplanung, bei denen die funktionelle Trennung von Wohnen, Arbeiten und Erholung im Mittelpunkt steht.

#### **LITERATUREMPFEHLUNG**

Otto, A.; Holtermann, L.; Schulze, S. (2013): Pendeln in Hamburg, HWWI Policy Paper 83, Hamburg. Online verfügbar unter [http://www.hwwi.org/uploads/tx\\_wilpubdb/HWWI-Policy\\_Paper\\_83.pdf](http://www.hwwi.org/uploads/tx_wilpubdb/HWWI-Policy_Paper_83.pdf).