**Mobilität**

Mobilität ist ein grundlegendes Thema der Stadtentwicklung. Mobilität gewährleistet die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen, sowie die Teilnahme- und Teilhabemöglichkeiten der Menschen am Arbeitsleben, an Freizeitaktivitäten, an sozialen und kulturellen Angeboten sowie am gesellschaftlichen Leben. Ein Schlüsselthema ist dabei weltweit die rasante Zunahme des motorisierten Verkehrs und die Suche nach alternativen Mobilitätskonzepten.

**Die Stadt und das Auto**

*„Hamburg gehört zu den Städten, die das Ziel einer ,autogerechten Stadt’ nach dem Krieg intensiv verfolgten: mit der Schneise der Ost-West-Straße durch die Innenstadt, der verkehrsfördernden Auflockerung der Wohnbereiche und der Verbannung der Straßenbahn. Was bisher gemeinsam genutzter Straßenraum von Fußgängern, Radfahrern und Kraftfahrzeugen war, wurde durch Baumaßnahmen, Verkehrsführung und Verkehrserziehung zum alleinigen Verkehrsweg des Autos. Die Zerstörung des städtischen Raums und der Kommunikation auf den Straßen wäre noch weiter gegangen, wenn Bürger nicht dagegen Widerstand geleistet hätten - und Verkehrsplaner darauf eingegangen wären.“*

Bardua, Sven / Kähler, Gert: Museum der Arbeit/ Hamburgische Architektenkammer (Hrsg.): Die Stadt und das Auto. Wie der Verkehr Hamburg veränderte, Hamburg 2012, S. 5 und Klappentext

**Globale Motorisierung**

*„Der Verkehr ist heute für 23 Prozent der energiebezogenen Treibhausgasemissionen verantwortlich. Gelingt es nicht, einen alternativen Entwicklungspfad einzuschlagen, werden sich bis zum Jahr 2050 die weltweiten CO2 Emissionen aus dem Verkehrssektor fast verdoppeln. Dazu trägt neben dem internationalen Flug- und Güterverkehr besonders auch die stark wachsende Motorisierung in den Boomregionen der Schwellenländer bei. Sie führt dort zu schwerwiegenden Umweltbelastungen. Die Fahrverbote zur Sicherung einer ausreichenden Luftqualität während der Olympiade 2008 in Peking zeigen das schon heute. Besonders kritisch ist die Situation in Asien, denn auch dort korreliert der Pkw-Besitz – genauso wie in der historischen Entwicklung der Industrieländer – mit dem in einigen Regionen rasch steigenden Einkommen der Menschen. Noch fahren die Chinesen hauptsächlich mit dem Fahrrad oder gehen zu Fuß; in Indien dominieren derzeit die motorisierten Zweiräder. Während in Deutschland auf 1.000 Einwohner 546 Pkw zugelassen sind, liegt die Motorisierungsrate in China bei zehn Pkw und in Indien bei sechs Pkw pro 1.000 Einwohner. In den großen Städten, in denen sich eine Mittelschicht entwickelt, sind es schon deutlich mehr. In Peking kommen 100 Pkw auf 1.000 Personen – für das Jahr 2050 wird eine Steigerung auf etwa 230 Pkw erwartet. Wie zur Bekräftigung dieser Annahmen verkündete der indische Hersteller Tata die Markteinführung des Modells Nano, eines nur 1.700 Euro teuren Kleinwagens. Unterdessen mischt die deutsche Automobilindustrie kräftig mit: Zwischen 2001 und 2006 hat sie über 2,7 Millionen Pkw in China produziert und ihren Marktanteil sprunghaft von vier auf 16 Prozent erhöht.“*

BUND/ Brot für die Welt/ Evangelischer Entwicklungsdienst 2008 (Hrsg.): Zukunftsfähiges Deutschland in einer globalisierten Welt. Einblickt in die Studie des Wuppertal Instituts für Klima, Umwelt, Energie, Berlin/ Stuttgart/ Bonn 2008, S.6.

**Die wirklich schöne neue Verkehrswelt**

*„[...] Autos [sind] das zentrale Problem der modernen Verkehrswelt. Galten Autos lange als Ikonen der Moderne, als Zeichen für Wohlstand und Prosperität, sind sie mittlerweile zu einem lästigen, aber scheinbar unverzichtbaren Übel geworden. Viel zu viel Blech, das den knappen Raum zum persönlichen Abstellort für Gelegenheiten degenerieren lässt.*

Canzler, Weert; Knie, Andreas (2015): Die wirklich schöne neue Verkehrswelt. Urbane Mobilität, in oekom Verlag (Hrsg.): StadtLust. Die Quellen urbaner Lebensqualität, S. 63

*„Die tägliche Zunahme der Verkehrsfläche liegt bundesweit seit zehn Jahren unverändert bei etwa 22 ha, davon rund zehn Hektar für kommunale Erschließungsstraßen, sieben Hektar für kommunale Wege und fünf Hektar für Hauptverkehrsstraßen und Autobahnen“ (Umweltbundesamt 2004, 3)*

*Von den 1,6 Mio. ha Verkehrsflächen in der Bundesrepublik sind zwar „nur“ ca. 0,8 Mio. ha befestigt, hinzu kommen jedoch ca. 3,7 Mio. ha stark zerschnittene Flächen und weitere 24,7 Mio. ha Flächen, die im weiteren Einflussbereich von Verkehrsinfrastruktur liegen. Insgesamt summieren sich somit die Verkehrsflächen (im weitesten Sinne) auf 30 Mio. ha.„* Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Hrsg.). Raumordnung in Deutschland, Berlin 1996, S. 34

*„Im Dezember 1962 starben im Ruhrgebiet mehr als 150 Menschen an den Folgen von Smog, das bisher letzte Mal wurde im Januar 1991 die Vorwarnstufe für Smog ausgelöst. Dann kamen bessere Filtertechniken für die Industrie und neue Katalysatoren für Fahrzeuge – die Luft in Deutschland wurde deutlich besser. Smog-Alarm ist bei uns vor allem wegen dieses technischen Fortschritts nun Geschichte. Davon sind viele asiatischen Millionenstädte weit entfernt. Kohlekraftwerke und eine insgesamt boomende Schwerindustrie sowie die stetig wachsende Lawine an Fahrzeugen schleudern ihren Dreck dort zumeist ungefiltert in die Luft. Die Zahl der Neuzulassungen in China, dem weltweit größten Automarkt, steigt seit Jahren, allein 2013 um 23,1 Prozent. Ein Ende ist nicht in Sicht. Der Smog ist also vom Menschen gemacht. Und so müssen die Bewohner auch in China weiter schlechte Luft atmen. Mit dem Feinstaub, der in der Luft hängt, gelangt ein Cocktail aus Stoffen in ihre Körper, der es in sich hat: Stickoxide, Kohlenmonoxid, Schwefeldioxid und Ruß sind eine ungesunde, mitunter gar karzinogene Mischung, erklärt der Umweltmeteorologe Weber.“*

Füßler, Claudia: Wie krank macht Smog? In: Die ZEIT online, 27.02.2014

Auf der Suche nach Lösungsansätzen für zukunftsfähige Städte gewinnt das Thema „Smart Cities“ zunehmend an Bedeutung. Verkehr und Mobilität sind dabei zentrale Themen, für die „Smarte Lösungen“ diskutiert und in großen Städten bereits angewandt werden – man denke nur an Carsharing, Stadtradsysteme oder digitale Fahrkarten für den öffentlichen Nahverkehr.

*„[...] wenn wir uns nur auf Technologie verlassen, „[entgehen uns] die gewaltigen Möglichkeiten zur Verbesserung unseres Lebensstils, die diese Krise uns bietet. Wenn wir Elektroautos entwickeln, stecken wir immer noch im Stau. Wenn wir weiter Vorstädte bauen, selbst wenn sie zu 100% aus recyceltem Material bestehen, werden wir immer noch isoliert und einsam sein. Wenn wir immer weiter an der Verbesserung unserer Handys arbeiten, werden unsere klügsten Köpfe zu beschäftigt sein, um sich zu überlegen, wie man sauberes Trinkwasser zu den zahllosen Menschen bringt, die keines haben. Anders ausgedrückt. Wenn wir Technologie dazu benutzen, das bestehende System so zu überarbeiten, dass es ewig fortbestehen kann, verpassen wir die Chance, uns zu fragen, ob das bestehende System wirklich das richtige für uns ist. Wir verpassen die Chance, nicht nur den Planeten zu retten, sondern auch die Menschen darauf glücklicher zu machen.“*

Aus: Bavan, Colin: Barfuß in Manhattan. Mein ökologisch korrektes Abenteuer. Berlin 2010, S. 238f

**Aufgaben**

1. Lest die folgenden Texte durch und stellt die darin angesprochenen Probleme dar, die sich aus der Massenmotorisierung für die zukunftsfähige Entwicklung von Städten ergeben. Stellt diese optisch übersichtlich auf einem Lernplakat dar.
2. Formuliert auf der Basis dieser Informationen eine Vision, wie ihr euch eine städtische Mobilität in Zukunft vorstellt, z.B. in Form der Beschreibung eines typischen Tages im Jahr 2040.