

Zusammenfassung

Die mit dem wachsenden Straßenverkehr verbundenen schädlichen Auswirkungen stellen Großstädte wie Hamburg vor große Herausforderungen.

Überzeugt von der Untauglichkeit bisheriger Handlungsansätze zur Lösung der zunehmenden Verkehrsprobleme rückt vorliegende Dissertation bewusst von Konzepten ab, die den Straßenverkehr allein durch Optimierung der Infrastruktur zu bewältigen versuchen. Ausgehend von der Erkenntnis, dass die Entstehung von Verkehrsvorgängen sehr komplex ist, setzt das in dieser Arbeit entwickelte Verkehrskonzept auch auf Möglichkeiten zur Vermeidung und Verlagerung von motorisierten Individualverkehren unter Einbeziehung raumplanerischer und steuerpolitischer Instrumente.

Im Mittelpunkt des hier vorgestellten integrativen Planungsansatzes steht die Frage, welchen Beitrag die einzelnen Disziplinen (Stadtentwicklungsplanung, Verkehrsentwicklungsplanung, Steuerpolitik) zur umwelt- und sozialverträglichen Verkehrsabwicklung leisten können. In diesem Zusammenhang werden die von Hamburger Fachbehörden erarbeiteten neuen raum- und verkehrsplanerischen Grundlagen sowohl auf ihre Raumwirksamkeit als auch auf ihre Tauglichkeit im Sinne einer hier angestrebten „nachhaltigen“ Stadt- und Verkehrsentwicklung überprüft. Gerade vor dem Hintergrund der am Beispiel des Berufspendlerverkehrs nachgewiesenen Veränderung des Raumnutzungsgefüges und der daraus resultierenden Veränderung der den motorisierten Individualverkehr begünstigenden Verkehrsströme gewinnt das Leitbild der „Nachhaltigkeit“ in Raum- und Verkehrsplanung zunehmend an Relevanz.

Zunächst wird im Zusammenhang mit der Entwicklung neuer städtebaulicher und verkehrlicher Leitbilder der Frage nachgegangen, wie die Raumstruktur aussehen müsste, um günstige Rahmenbedingungen für umweltschonende Lebens- und Wirtschaftsweisen bereitzustellen. Als Antwort auf diese neuen Herausforderungen gewinnen auf raumordnerische Ebene siedlungsstrukturelle Leitvorstellungen der Binnenentwicklung (Verdichtung und Nutzungsmischung) und der Dezentralisierung (Polyzentralität) zunehmend an Gewicht, die auf der Ebene der Verkehrsplanung durch eine umweltschonende Verkehrsstrategie flankiert werden.

Danach werden Handlungschancen der Stadtentwicklungs- und Raumplanung für die Verkehrsvermeidung bzw. für die Verringerung des Aufwands im Personen- und Wirtschaftsverkehr aufgezeigt. Allerdings wird hier deutlich, dass die räumliche Planung unter den derzeitigen Bedingungen wenig Chancen für ein Gegensteuern besitzt, weil

- die Stadtentwicklungsplanung nur für die baulichen Voraussetzungen einer verkehrssparsamen Alltagsbewältigung sorgen kann, auf die marktwirtschaftlichen und infrastrukturellen Rahmenbedingungen, die die raumgreifenden Aktivitäten der Menschen ermöglichen, hat sie kaum Einfluss;
- Potenziale und Durchsetzbarkeit vorhandener raumplanerischer Grundlagen (STEK, FNP) und Ordnungselemente (Achsenkonzept, Dichtemodell, Zentrale Orte) nur geringe Durchschlagskraft zur Veränderung bestehender verkehrsaufwendiger Raumstrukturen besitzen.

Im Mittelpunkt dieser Dissertation stehen Handlungschancen der Verkehrsplanung. Es geht v. a. darum, Möglichkeiten aufzuzeigen, durch welche Maßnahmen unter der Voraussetzung einer gleichbleibenden Mobilität und sicheren Erreichbarkeit wichtiger Standorte eine weitgehende Verlagerung vom Pkw-Verkehr auf stadtverträglichere und umweltschonendere Verkehrsmittel erreicht werden kann. Es wird eine Verkehrsstrategie entwickelt, die den Anforderungen einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung besser entspricht als andere hier vorgestellte Strategien. Nach strukturellen und funktionellen Gesichtspunkten -d. h. aus meiner Kenntnis der Stadtstruktur und der zukünftigen relevanten Verkehrsströme- wird ein Nahverkehrsmodell für Hamburg entwickelt, das den gewandelten Siedlungsstrukturen besser entspricht als das gegenwärtige Nahverkehrssystem. Vorschläge für attraktivere Rad- und Fußwegenetze schließen sich an.

Darüber hinaus wäre auch eine angemessene Preispolitik in den Bereichen des Wirtschafts- und Personenverkehrs eine wichtige und notwendige Ergänzung zu einer nachhaltigen Verkehrsplanung. Denn lokale Lösungsbemühungen in den genannten Verkehrssektoren werden erst dann ihre volle Wirkung entfalten, wenn es zur Flankierung durch umweltgerechte Verkehrspreise kommt.