

Verkehr

Der Themenkomplex des Verkehrs bezieht sich auf Infrastrukturen, Fahrzeuge, Reglementierungen und Ortsveränderungen zur Erfüllung räumlicher Mobilitätsbedürfnisse (Becker et al., 1999, 71). Hierbei ist zu beachten, dass Verkehrsphänomene und Mobilitätsbedürfnisse keine naturgegebenen Tatsachen darstellen, sondern Ausdruck der räumlichen Organisation von Gesellschaft sind.

Verkehrsmittel

Im Allgemeinen lässt sich in individuellen und öffentlichen Personenverkehr unterscheiden. Beispiele für den individuellen Verkehr sind (elektro-)motorisierte Verkehrsmittel, insbesondere das Auto und Motorräder, sowie (Elektro-)Fahrräder und das Zufußgehen. Zugehörige Infrastrukturen sind zum Beispiel Straßen, Rad- und Fußwege, Parkplätze, Radstellplätze und E-Ladesäulen. Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) wird in Greiz derweil über Busse angeboten. Wichtige, zugehörige Infrastrukturen sind insbesondere Haltestellen und Informationsmedien. Eine spezifische, nicht eindeutig in den individuellen oder öffentlichen Verkehr einordbare Verkehrsform ist die des **Sharings**. **Sharing** beschreibt hierbei alle Formen der gemeinsamen Nutzung eines Fahrzeuges durch mehr als einen Haushalt. Verkehrsmittel sind insbesondere (E-)Autos sowie (E-)Fahrräder, jedoch können auch Lastenräder Teil von **Sharing-Angeboten** sein. Dem **Sharing** können verschiedenste Organisationsformen zugrunde liegen. Fahrzeuge können zum Beispiel durch das Mitnehmen von Personen oder durch eine Ausleihe von kommerziellen oder öffentlichen Dienstleistern geteilt werden.



Bushaltestelle mit hohem Ausstattungsgrad in der Bruno-Bregner-Straße, eigene Abbildung.

Handlungsdimension 1: Akteur*innen

Zunächst ist die Anregung einer vielfältigen Akteur*innenlandschaft zu empfehlen. Für ein widerstandsfähiges Verkehrssystem benötigt es verschiedenste Verkehrsträger*innen und deren Interessensvertretungen. Dass in Greiz keine Akteur*innen für den Bereich des **Sharings** existieren sowie keinerlei Verbände für Rad- oder Fußverkehr, lässt sich daher als Defizit benennen. Die Gründung von lokalen Interessensverbänden könnte hier ein hilfreiches Instrument sein.

Handlungsdimension 2: Finanzierung

Die Finanzierung der unterschiedlichen Verkehrsmittel sollte auf einem integrierten Verkehrskonzept basieren. Dieses muss für die Greizer Einfamilienhausgebiete sowohl Komponenten bedarfsgerechter Förderung als auch der Subventionierung einer politisch gewollten Verkehrswende beinhalten. Eine vielfältige Finanzierungslandschaft kann hierbei eine zentrale Rolle spielen. Denkbare Instrumente sind Fördermittel für (bürger*innengetragene) (Lasten-)Rad und Car-Sharing-Formate, Subventionierungsprogramme für ausgewählte Verkehrsmittel, zum Teil in Abstimmung mit lokalen Arbeitgeber*innen, und die Etablierung einer Diskussion über alternative ÖPNV-Finanzierungsformen, wie beispielsweise das umlagefinanzierte Modell.

Handlungsdimension 3: Räumliche Verknüpfungen

Zum einen kann Verkehr durch stärkere Nutzungsmischungen im Umfeld der Einfamilienhausgebiete in Teilen verhindert werden. Auch temporäre Nutzungsangebote, zum Beispiel mobile Bäckereiwagen, sind hier hilfreich. Zum anderen sind für den unvermeidbaren Verkehr mehrere geeignete, direkte Alternativen an Verkehrsmitteln zur Verfügung zu stellen. Beispielhaft wäre die Behebung von Defiziten in der Buslinienführung, zum Beispiel mit Blick auf die nur in eine Linienrichtung angebotenen Haltestellen in **Pohlitz-Nord** und am Hasental zu nennen. Auch Sharing-Angebote könnten durch ihren, im Vergleich zum ÖPNV, flexibleren Charakter bei richtiger Ausgestaltung Defizite ausgleichen.

Handlungsdimension 4: Zugang zu Verkehr

Um den Zugang zum ÖPNV in Greiz zu erleichtern, sollten zunächst die Einzugsbereiche der einzelnen Haltestellen unter Beachtung der Steigung und Beschaffenheit ihrer Zuwege überprüft werden. Weiterhin sind derzeit nicht in allen Einfamilienhausgebieten angemessene Takte und Tagesspannweiten des ÖPNV-Angebots existent und deren Einrichtung künftig zu empfehlen. Dies wäre auch durch flexible Angebote, wie Rufbusse, möglich. Zuletzt sollten barrierefreie Informationsangebote abgesichert und niedrigschwellige, bürger*innengetragene Sharing-Angebote angeregt werden.

Handlungsdimension 5: Qualität der Infrastrukturen

Zunächst sollten im gesamten Greizer Stadtgebiet Radinfrastrukturen geschaffen werden. Zum Zweiten ist die Instandhaltung der Fußwege unter Beachtung von Gehwegbreiten, -belägen und -lücken in den Einfamilienhausgebieten zu verbessern und in ihrer Priorisierung dem motorisierten Verkehr gleichzustellen. Zuletzt bedarf es in Bezug auf den ÖPNV der Absicherung barrierefreier Einstiegsmöglichkeiten und der Ausstattung der ÖPNV-Haltestellen mit Sitzmöglichkeiten.

Handlungsdimension 6: Raumbildung

Für das Feld der Raumbildung ergeben sich insbesondere Handlungsansätze für eine Stärkung öffentlicher, verbindender Räume. Der autogerechten Stadt entgegengesetzt bieten die Verkehrsräume viel Potenzial zur Transformation in lärmgeminderte Räume zum Verweilen, unterstützt beispielsweise durch Stadtmobiliar. Zudem sind klimagerechte Gestaltungen anzuregen, beispielsweise durch Bepflanzungen.

Handlungsdimension 7: Verkehrsintegration und Multimodalität

Die physisch-räumlich Integration der Verkehrsmittel kann insbesondere durch die Möglichkeit der Fahrradmitnahme innerhalb des ÖPNV, Abstellmöglichkeiten für Räder und Autos an den ÖPNV-Haltestellen und eine räumliche Verzahnung mit Sharing-Angeboten verbessert werden. Tarifliche Integrationen wurden innerhalb des Busverkehrs in der Region bereits geleistet. Diese müssten künftig auch auf den Bahnverkehr ausgeweitet werden. Zuletzt bietet sich die Einrichtung multimodaler Informationsplattformen an, z.B. in Form einer App.

Handlungsdimension 8: Kommunikation und Beteiligung

Mit Blick auf die Beteiligung von Stadtbewohner*innen an Maßnahmen im Handlungsfeld Verkehr sind ergebnisoffene Beteiligungsveranstaltungen, der Einbezug von Verbänden und die Einrichtung von sogenannten „Mängelmeldern“ zu empfehlen.

Becker, U., Gericke, R. & Völlings, A. (1999): Gesellschaftliche Ziele von und für Verkehr, Heft 1 der Schriftenreihe des Instituts für Verkehr und Umwelt e.V. (DIVU). Dresden: Technische Universität Dresden, Institut für Verkehr und Umwelt.