

Stadtumbau Ost – Konsequenzen von Schrumpfung und demografischem Wandel für die Verkehrsplanung

T. G. Heinemann^{a,1}

^a Technische Universität Dresden
Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“
Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr
Lehrstuhl Verkehrs- und Infrastrukturplanung (vip)
D-01062 Dresden

Kurzfassung: Im Jahr 2002 fand der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen und dem Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung ausgerichtete Wettbewerb „Stadtumbau Ost – für lebenswerte Städte und attraktives Wohnen“ statt. Teilnehmer waren 260 Kommunen aus den neuen Bundesländern, die aufgefordert waren, in der Zeit von Januar bis Juli 2002 integrierte Stadtentwicklungskonzepte einzureichen und diese auf die veränderten Rahmenbedingungen der Städte, die von Schrumpfungstendenzen betroffen sind, anzupassen. Neben der für Ostdeutschland relativ starken Bevölkerungsabnahme war auch die zögerliche wirtschaftliche Entwicklung, die hinter den Erwartungen der 90er Jahre zurückblieb, und die Überalterung der Wohnbevölkerung in Städten und auf dem Land für die Kommunen charakteristisch. Im Rahmen von thematischen Workshops im Frühjahr 2002 wurden die Kommunen fachlich beraten. Für die Thematik Erfordernisse und Finanzierung der Infrastrukturanpassung leitete von der Technischen Universität Dresden Prof. Dr.-Ing. Herz für die Stadttechnik und Prof. Dr.-Ing. Ahrens für den Verkehr die Workshops. Der vorliegende Beitrag fasst die wesentlichen Erkenntnisse aus den Beratungen und Gesprächen der Workshops zusammen und versucht eine erste Auswertung der jetzt vorliegenden Ergebnisse des Wettbewerbs darzulegen.

Schlagworte: Stadtumbau Ost; Stadterneuerung; Integrierte Stadtentwicklungskonzepte; Infrastrukturanpassung; Stadtverkehr; Schrumpfung; System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV)

¹E-mail: Torben.Heinemann@mailbox.tu-dresden.de, URL: www.tu-dresden.de/srv

1 Einleitung

Ein Jahr nach dem Wettbewerb "Stadtumbau Ost" ist die Diskussion über den Rückgang der Bevölkerungsentwicklung in den neuen Bundesländern dauerhaft auf die Tagesordnung vieler Kommunen und Planer gekommen. In vielerlei Hinsicht war der Wettbewerb für die beteiligten Kommunen und Planungsbüros sowie für die betroffenen Wohnungsunternehmen ein Gewinn. Aus Sicht des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung und des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen war er ein voller Erfolg. An vielen Orten ist die Angst vor dem Schreckgespenst "Schrumpfung" gewichen, und es wurde begonnen, auch in und mit der Öffentlichkeit die Konsequenzen der wirtschaftlichen Schwäche im Zusammenhang mit der Bevölkerungsabnahme zu diskutieren. Lösungen wie Rückbau oder Abriss von einzelnen Häusern, Häuserblöcken oder Stadtteilen werden seit dem beraten.

Im Rahmen des Wettbewerbs "Stadtumbau Ost" war es im Jahr 2002 Aufgabe des Lehrstuhls Verkehrs- und Infrastrukturplanung, die 260 teilnehmenden Kommunen in Workshoprunden auf den Anpassungsbedarf der Verkehrsinfrastruktur als Folge des andauernden Schrumpfungsprozesses hinzuweisen und vorzubereiten. Die wesentlichen Inhalte des im Folgenden Vorgestellten basiert auf den in diesen Beratungen gesammelten Erkenntnissen.

Der folgende Beitrag stellt eine Zusammenfassung der wichtigsten Auswirkungen auf den Verkehr dar, die sich auf Grund der Bevölkerungsentwicklung und der Veränderungen der Alterszusammensetzung ergeben. Es folgt eine Beschreibung der Auswirkungen auf die einzelnen Verkehrsträger, hier vor allem auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) und den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

Der Beitrag schließt mit Empfehlungen zum weiteren Umgang mit der Problematik in der Praxis und mit Vorstellungen zum weiteren Forschungsbedarf.

2 Schrumpfung und demografischer Wandel

Die demografische Entwicklung wird beschrieben durch das Verhältnis der Zu- und Abwanderung, der natürlichen Bevölkerungsentwicklung als Ergebnis aus Geburten- und Sterberaten sowie dem unterschiedlichen Verhältnis und der absoluten Größe der Alterskohorten. Für den Verkehr lassen sich drei unterschiedlich relevante Aspekte feststellen:

- Auswirkungen auf die Gesamtregion als Quelle oder Ziel für den überregionalen und Fernverkehr

- Auswirkungen auf den regionalen Verkehr, vor allem durch Änderungen im Stadt-Umland-Verkehr
- Auswirkungen auf den nähräumlichen Verkehr durch andere Verkehrsangebote als Resultat einer anderen Verkehrsnachfrage (z. B. durch Fahrgastrückgänge im ÖPNV).

Das Gesamtwanderungssaldo spielt für die Verkehrsentwicklung in der Region oder in den Städten eine eher untergeordnete Rolle, da die verringerte Einwohnerzahl bzw. die Personen, die aus den neuen Bundesländern abgewandert sind, für die tägliche Mobilität in den Städten Ostdeutschlands keine Auswirkungen haben. Interessant sind u. U. die Personen, die mit ihren Heimatorten verbunden bleiben, und an den Wochenenden nach Ostdeutschland zurückkehren. Für die weitere Betrachtung der Mobilität in Städten spielt lediglich die Gesamtabnahme der Bevölkerung über die Zeit eine Rolle. Im Freistaat Sachsen heißt das z. B., dass die absolute Zahl der Einwohner bis zum Jahr 2020 um ca. 600.000 Personen sinkt (ca. 14 % von 4,349 Mio. Menschen) [6].

Wichtiger für die Verkehrsauswirkungen in den Städten ist der Anteil der Bevölkerung, der aus der Stadt heraus ins Umland zieht. Von der Größenordnung entspricht dieser in etwa dem Bevölkerungsanteil, der in den ersten 10 Jahren nach der Wiedervereinigung Stadt und Region verlassen hat (vgl. Tab. 1). Der Anteil und die absolute Größe der Stadt-Umland-Wanderung wirkt sich in hohem Maße auf die Verkehrsentwicklung – vor allem durch Zunahmen im MIV – aus. Üblicherweise bleiben viele soziale Bindungen nach dem Wegzug aus der Stadt erhalten. Das bedeutet, dass viele Wege der neuen Umlandbewohner weiterhin Ziele in der Stadt haben. Viele dieser Wege werden mit dem MIV erledigt, wodurch die Belastung der Ein- und Ausfallstraßen relativ zu der des übrigen Straßennetzes zunimmt.

Tabelle 1: Anteil der Stadt-Umland-Wanderung 1992 – 1999

Anteil der Stadt-Umland-Wanderung an den Wanderungsverlusten ausgewählter Städte, 1992 - 1999	
Brandenburg	
Brandenburg/ Havel	52 %
Cottbus	66 %
Senftenberg	51 %
Strausberg	60 %
Wittenberge	34 %
Sachsen	
Chemnitz	51 %
Leipzig	45 %
Löbau	46 %
Meißen	68 %
Schwarzenberg	32 %
Zittau	44 %
Zwickau	66 %
Quelle: Statistische Landesämter Brandenburg und Sachsen, zitiert nach einer Sonderauswertung von empirica im Bericht der Kommission „Wohnungswirtschaftlicher Strukturwandel in den neuen Bundesländern“ in der Langfassung 11/2000, S. 16	

Bei der Wohnstandortwahl wurden und werden oftmals Wohnlagen in nicht integrierten Lagen bevorzugt, die über keinen bzw. einen nur sehr schlechtem ÖPNV-Anschluss verfügen. In der Summe der Einzelfälle ergibt sich, dass sich die verkehrliche, am ÖPNV-orientierte, relative Lagegunst für einen größer werdenden Teil der Bevölkerung in der Region verschlechtert. Wege werden länger und tendenziell wird weniger der ÖPNV und vermehrt der MIV genutzt.

Als ein weiterer Aspekt der Bevölkerungsentwicklung – neben der inter- und intraregionalen Bevölkerungsverteilung – spielt auch die Zusammensetzung der Bevölkerung über die Altersjahrgänge eine wesentliche Rolle bei der Verkehrserzeugung. Für ostdeutsche Städte typisch ist eine mehr oder weniger stark ausgeprägte Tendenz der Überalterung. Diese ist vor allem bedingt durch den Einbruch der Geburtenzahlen in den ersten Jahren nach der Wende, den geringen Ausländeranteil im Vergleich zu den alten Bundesländern (damit verbunden eine um ca. 0,2 bis 0,3 Kinder je Frau geringere Geburtenrate [6]) und dem starken Wegzug jüngerer Familien mit Kindern ins Umland oder andere Regionen (z. B. auf der Suche nach einem Arbeits- oder Ausbildungsplatz in den alten Bundesländern).

Was bedeutet die Überalterung konkret für die Infrastrukturen der Stadt, seien es soziale oder technische Anlagen? Mit der veränderten Alterszusammensetzung ergibt sich sowohl absolut als auch relativ ein verändertes Nutzerverhalten, vereinfacht ausgedrückt: es werden z. B. weniger Schulen, aber dafür u. U. mehr Alterseinrichtungen nachgefragt. Bezogen auf die Verkehrsinfrastruktur lassen sich die Konsequenzen anschaulich in der Abbildung 4 ablesen, die einen relativen Anstieg der pro Kopf Belastungen durch eine Infrastruktur zeigt.

Tabelle 2: Wachsen der Belastungen pro Einwohner bei abnehmender alternder Bevölkerung

Rechenbeispiel ost-deutscher Großstädte ¹⁾	1989	2000	2015
Abnahme der Bevölkerung zum Bezugsjahr 1989	100 %	- 15,5 %	- 24,2 %
Abnahme des Anteils der unter 60jährigen in Großstädten zum Bezugsjahr 1989	100 %	- 18,8 %	- 30,3 %
Zunahme der pro Kopf -Belastung der unter 60jährigen bei unverändertem Verkehrsnetz	100 %	+ 23,1 %	+ 43,5 %

¹⁾ Mittelwert der Städte: Chemnitz, Dresden, Leipzig

Im dargestellten Rechenbeispiel wird von einer konstanten Belastung einer vorhandenen Infrastruktur ausgegangen. Diese Belastung wird pro Kopf der unter 60jährigen Bevölkerung im Ausgangsjahr 1989 als 100 % angenommen. Während beispielsweise die Bevölkerung bis zum Jahr 2015 um rund ein Viertel in den drei sächsischen Großstädten (Chemnitz, Dresden, Leipzig) abnimmt, reduziert sich der Anteil der unter 60jährigen von 1989 um rund 30 %.

Dadurch steigt die pro Kopf Belastung bei gleichbleibender Infrastruktur für die unter 60jährigen um über 43 % an.

In der Realität ist die Verkehrsinfrastruktur in diesen Städten nach der Wende bis heute deutlich ausgebaut und erweitert worden. Im Ballungsraum des Sachsendreiecks (das Gebiet zwischen und einschließlich der drei sächsischen Großstädte) hat die Siedlungs- und Verkehrsfläche in den letzten 10 Jahren um durchschnittlich 1 bis 2 % jährlich zugenommen. Im gleichen Zeitraum nahm die Bevölkerung jährlich um durchschnittlich 2,5 % ab. Würde man diese Entwicklung in die nächsten Jahre fortschreiben, entspräche das einer Verdoppelung der Siedlungs- und Verkehrsfläche von 1989 pro Einwohner in den nächsten 5 bis 7 Jahren. Das heißt, bis spätestens 2010 würden pro Einwohner doppelt soviel Verkehrs- und Siedlungsfläche in Anspruch genommen wie zu Zeiten der DDR.

Bei einer theoretischen Fortschreibung dieses Wachstums der Siedlungs- und Verkehrsfläche und einer moderateren Bevölkerungsabnahme von jährlich 1 % verdoppelt sich die Siedlungs- und Verkehrsfläche pro Kopf von 1989 bis 2017 und hat sich bis zum Jahr 2045 rund vervierfacht. Es wird deutlich, dass ein fortlaufender Ausbau der Infrastrukturen im bisherigen Umfang bei den absehbaren Randbedingungen kaum mehr vertretbar ist. Weiter können wir heute annehmen, dass sich der Bevölkerungsrückgang nach 2015/20 in Gesamtdeutschland beschleunigen wird. Hierzu gibt es die abgestimmte Bevölkerungsprognose für die Bundesrepublik Deutschland bis 2050 [5].

3 Stadtumbau Ost

Auf Grund des hohen Wohnungsleerstandes in vielen Städten Ostdeutschlands, der letztlich eine Folge des starken Bevölkerungsrückganges ist, wurde die Kommission "Wohnungswirtschaftlicher Strukturwandel in den neuen Bundesländern" eingerichtet (Lehmann-Grube Kommission) [3]. Ziel und Aufgabe war es Verfahren vorzuschlagen, auf welche Weise mit staatlichen Eingriffen bzw. durch staatliche Förderungen Abhilfe in besonders vom Leerstand betroffenen Kommunen geschaffen werden kann.

Die Analyse der Probleme ostdeutscher Städte Ende der 90er Jahre fällt ernüchternd aus:

- gravierender Wohnungsleerstand
- leerstehende Büroflächen
- Überangebot an Verkaufsflächen bei einer deutlich geringeren Kaufkraft als in den alten Bundesländern
- oft immer noch schlechte stadttechnische Infrastrukturen
- unterdurchschnittliche Anbindungen an das Fernverkehrsnetz
- ausbleibendes Wirtschaftswachstum
- niedrige kommunale Steuereinnahmen
- hohe und lange andauernde Arbeitslosigkeit

- hohe Sozialausgaben der Städte
- fortschreitende Suburbanisierung und Abwanderung wohlhabender Bevölkerungskreise in das Umland

Schließlich wurde der Wettbewerb "Stadtumbau Ost - für lebenswerte Städte und attraktives Wohnen" durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung ausgelobt, an dem sich 260 Kommunen beteiligten [1]. Aufgabe war es, in kurzer Zeit (6 Monate) Stadtentwicklungskonzepte zu erstellen, die auf die veränderte demografische Lage und insbesondere auf die Leerstandsprobleme eingehen und Lösungen für die Gesamtstadt sowie für einzelne Stadtteile vorschlagen.

Als Ziele und Arbeitsschwerpunkte im Wettbewerb wurden den teilnehmenden Kommunen Workshops zu folgenden Themen angeboten [2]:

- Leitbilder für den Stadtumbau,
- Stadtumbaustrategien für Altbauquartiere,
- Stadtumbaustrategien für Neubauquartiere/industrieller Wohnungsbau,
- Stadtregionale Handlungskooperationen,
- Erfordernisse und Finanzierung der Infrastrukturanpassung (technische Infrastruktur und Verkehr).

Die Workshops zum Thema Infrastrukturanpassung wurden von der Technischen Universität Dresden geleitet. Der Teil technische Infrastruktur wurde von Prof. Herz, Stadtbauwesen, und der Teil Verkehr von Prof. Ahrens, Verkehrs- und Infrastrukturplanung, geleitet. Näheres hierzu kann in der Fachdokumentation zum Bundeswettbewerb [1] bzw. im Internet unter www.bmvbw.de/Stadtumbau-Ost-.753.htm nachgelesen werden. Im Weiteren soll in diesem Beitrag auf die verkehrlichen Aspekte des Stadtumbaus eingegangen werden. In den folgenden Kapiteln werden hierzu einige Punkte zum ÖPNV, MIV und NMIV (nicht motorisierter Individualverkehr) vorgestellt.

4 Konsequenzen für den öffentlichen und den Individualverkehr

Neben gesamtgesellschaftlichen Trends, wie der fortschreitenden Individualisierung, führt die Bevölkerungsabnahme in den städtischen Ballungsräumen zu einer "Entdichtung" der Stadt. Dieser Bevölkerungsrückgang ist oft in städtischen Lagen feststellbar, die gut bis sehr gut mit dem ÖPNV erschlossen sind. Weiter finden wir hohen Wohnungsleerstand oft an wichtigen Ein- und Ausfallstraßen, die auch Hauptachsen des ÖPNV sind. Hieraus ergibt sich das Problem teurer, unterausgelasteter, aber potenziell sehr leistungsfähiger Nahverkehrssysteme wie S-Bahn, Straßenbahn. Schieneninfrastrukturen sind auf Grund der langen Planungs-, Bau- und Amortisierungszeiten nur schlecht an kurzfristige Nachfrageänderungen anzupassen. Bei evtl. notwendig werdenden Angebotseinschränkungen (Taktzeitverlängerungen, Wegfall von

Linien oder Fahrten in Tagesrandlage o. ä.) folgt ein weiterer Attraktivitätsverlust im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr (MIV), der mit einem Verlust von Verkehrsanteilen im ÖV verbunden ist.

Saldo der innerstädtischen Wanderungen in Dresden 1999 bis 2001

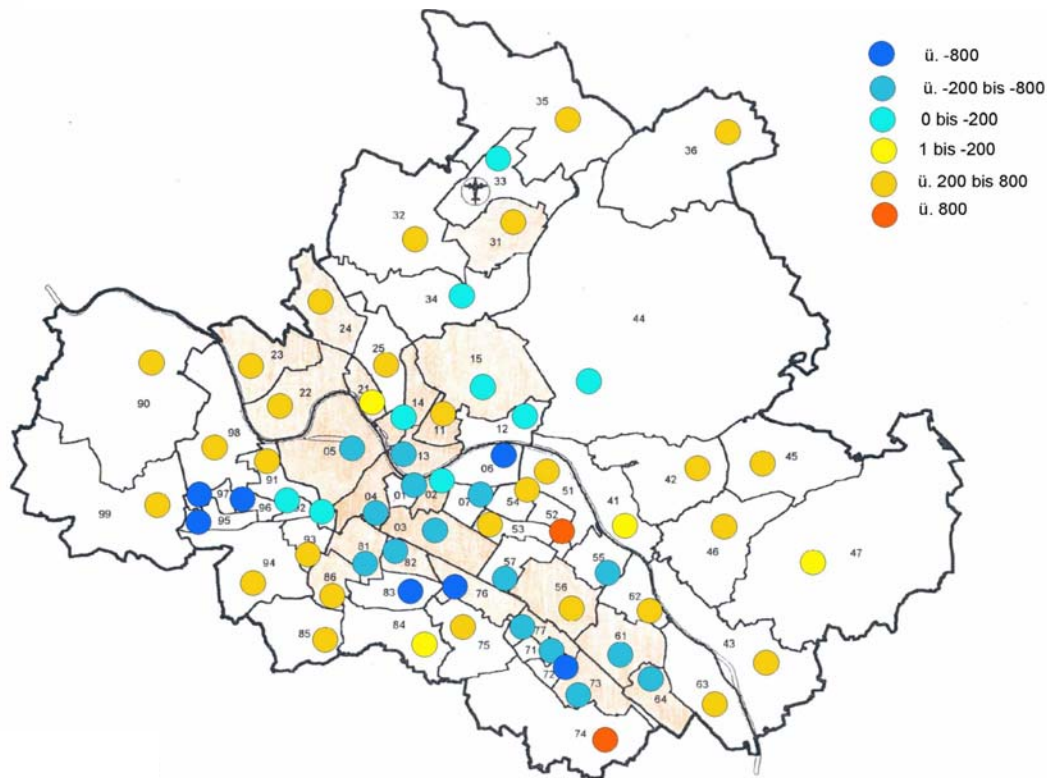


Abbildung 1: Saldo der innerstädtischen Wanderungen in der Stadt Dresden [4].

Auch im kleinteiligen Maßstab auf der Ebene der Stadtteile können sich durch den Wegfall einzelner Linienabschnitte oder Linienenden Veränderungen der Nachfrage ergeben. In der Konsequenz bedeutet eine Rücknahme des Bedienungsangebotes unter dem steigendem Kosten- und Rationalisierungsdruck immer auch Verlust potenzieller Kunden. Gerade aber die wahlfreien ÖPNV-Kunden, die zwischen dem eigenen Kfz und Bus oder Bahn wählen können, sind vor dem Hintergrund der abnehmenden ÖPNV-Zwangskunden (Abnahme der Schülerzahlen, längerer Kfz-Besitz der Senioren) eine wichtige Zielgruppe zur finanziellen Absicherung des zukünftigen ÖPNV-Angebots. Insbesondere im ländlichen Raum ist das ÖPNV-Finanzierungsmodell durch fehlende Schüler gefährdet. Hier müssen alternative und kostengünstigere Bedienformen gesucht werden.

Wie in der Abbildung 1 am Beispiel der Stadt Dresden zu sehen ist, findet bereits heute eine innerstädtische Verlagerung der Bevölkerungsschwerpunkte von den zentralen,

verkehrsgünstig gelegenen Wohnorten entlang der Schienenkorridore in abseits am Stadtrand gelegene Wohngebiete statt. Durch diesen Wegzug werden letztlich auch die Verkehrspotenziale der Schieneninfrastruktur im Nahverkehr geschwächt. Die neuen Wohngebiete sind oft nur von geringer Dichte und erlauben in der Regel keine neue Erschließung mit attraktiven Nahverkehrssystemen. Am Stadtrand ist, ähnlich wie auch in den meisten Umlandgemeinden, das private Kraftfahrzeug Hauptverkehrsmittel im täglichen Verkehr.

Im Gegenteil zu den zu erwartenden Angebotsverschlechterungen im ÖPNV ist beim motorisierten Individualverkehr (MIV) sowohl im fließenden als auch im ruhenden Verkehr durch den Bevölkerungsrückgang von einer Entspannung auszugehen. Insbesondere im städtischen Binnen- und Quellverkehr kann der Einwohnerrückgang die individuelle Zunahme der Verkehrsleistung überkompensieren, und es kann in Städten zu einer Abnahme der Gesamtverkehrsleistung kommen.

Durch den Rückgang des Anteils der Erwerbstätigen in der Bevölkerung und durch flexiblere Arbeitszeiten ist ein weiteres Abflachen der Tagesganglinie zu den Hauptverkehrszeiten zu erwarten. Diese möglichen Rückgänge im MIV werden sehr wahrscheinlich durch Zunahmen der Verkehre aus dem Umland ausgeglichen, und es wird – zumindest auf dem Hauptverkehrsstraßennetz – zu keiner spürbaren Entlastung kommen.

Für den nicht motorisierten Individualverkehr (NMIV) wird es, durch die in der Folge des Bevölkerungsrückganges auftretenden Ausdünnung, im sozialen und Dienstleistungssektor zu Angebotseinschränkungen kommen. Es ist zu erwarten, dass neue Dienstleistungs- und Einkaufszentren entstehen, die durch eine Konzentration von Einrichtungen und Angeboten wirtschaftlich betrieben werden können. Diese Zentren werden in Stadtrandlage neu oder in Erweiterung bestehender Zentren am übergeordneten Straßennetz entstehen. Dadurch werden für Radfahrer und Fußgänger viele Wege länger (entgegen dem Leitbild "Stadt der kurzen Wege"). Tendenziell sind beim NMIV Rückgänge im Modal Split zu erwarten. Je nach Stadt können unter Umständen verlorengelungene Fußwegeanteile durch Angebotsverbesserungen im Radverkehr ausgeglichen werden.

5 Auswirkungen auf die Verkehrsleistung und den Modal Split

In der Abbildung 2 ist die Entwicklung des Motorisierungsgrades im Städtepegel der SrV-Städte dargestellt. Das System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) wird seit 1972 an der Technischen Universität Dresden durchgeführt. (Näheres dazu unter: www.tu-dresden.de/srv bzw. www.tu-dresden.de/srv2003.) Sehr deutlich zeichnet sich der steile Anstieg der zugelassenen Personenkraftwagen nach der Wiedervereinigung ab. Bei den Krafträdern ist seit der Wende zunächst ein starker Rückgang zu verzeichnen. Es ist zu vermuten, dass viele Menschen mit den neuen Möglichkeiten (verbessertes Zugang zu einem Pkw) vom Zweirad auf das Auto umgestiegen sind. In den SrV-Städten sind heute etwa

doppelt so viele Pkw wie zu Zeiten der DDR pro 1.000 Einwohner zugelassen und ca. 5 mal so viele wie 1972.

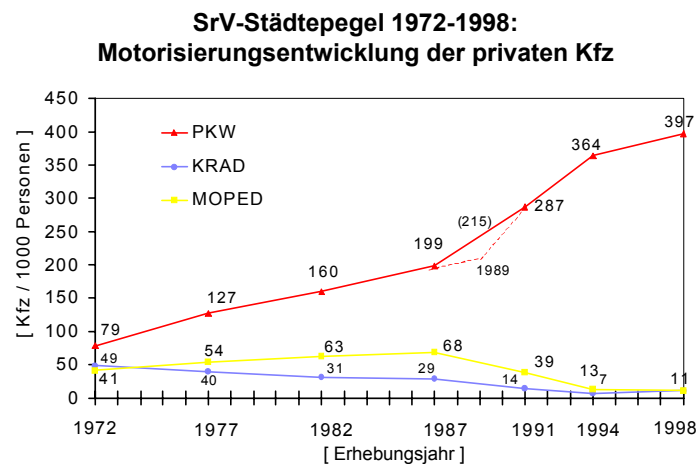


Abbildung 2: Motorisierungsentwicklung der privaten Kfz von 1972 bis 1998.

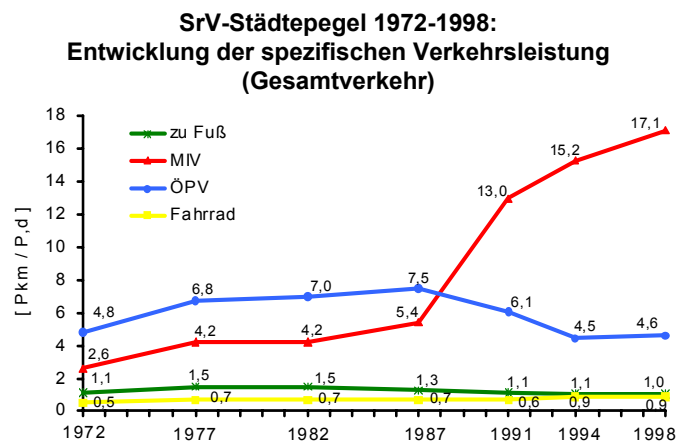


Abbildung 3: Entwicklung der Verkehrsleistung von 1972 bis 1998.

Aus der Entwicklung der Verkehrsleistung (Abb. 3) ist deutlich die sprunghafte Zunahme der im MIV gefahrenen Kilometer schon allein beim städtischen Binnen- und Quellverkehr abzulesen. Bei Mitberücksichtigung der Einpendler bzw. dem Zielverkehr ist dieser Effekt noch deutlicher. Während sich die Personenkilometer beim MIV mehr als verdreifacht haben, ist die Verkehrsleistung im ÖV um rund 40 % gesunken. Damit hat sich die Anzahl der täglichen Wege im MIV nahezu verdoppelt, während die ÖV-Wege um rund ein Drittel zurückgegangen sind (vgl. Abb. 4).

Im Städtevergleich des werktäglichen Modal Split lassen sich in den SrV-Städten breite Streuungen feststellen. Die Werte vieler Städte liegen mittlerweile in der Größenordnung der Städte in den alten Bundesländern.

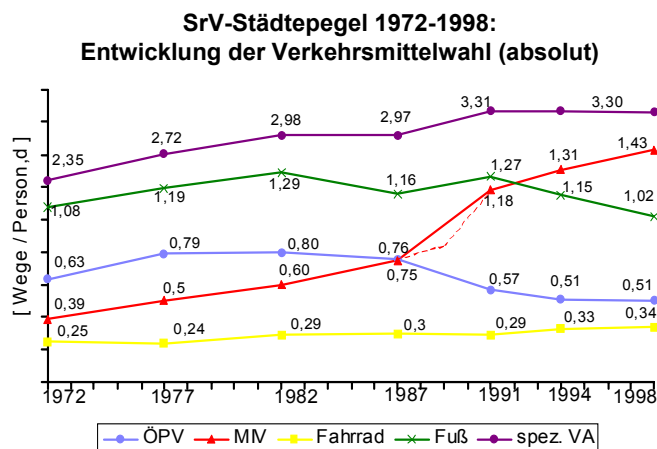


Abbildung 4: Entwicklung der Verkehrsmittelwahl von 1972 bis 1998.

6 Empfehlungen für Stadtumbaukonzepte aus verkehrlicher Sicht

Bei der Erstellung der Stadtumbaukonzepte müssen die wohnungswirtschaftlichen Belange, aus verkehrlicher Sicht, vor allem mit den Anforderungen eines wirtschaftlich zu betreibenden ÖPNV, abgewogen werden. Hier ist der Abgleich zwischen den vorrangig betriebswirtschaftlichen Interessen der Wohnungsunternehmen und der in der Verantwortung einer Gesamtwirtschaftlichkeit stehenden Stadtplanung notwendig. Erfolgreich kann dies nur in einem offenen Austausch der Interessen und Meinungen geschehen. Nicht ohne Grund war eine der ersten Bewertungskriterien im Wettbewerb Stadtumbau Ost die "schonungslose Offenheit" im Planungsprozess der Städte.

Freie Straßenkapazitäten und mindergenutzte Flächen im MIV sollten daraufhin untersucht werden, inwieweit sie anderen Verkehrsmitteln oder Zwecken verfügbar gemacht werden können. Solche Flächen könnten insbesondere für die Aufwertung des Wohnumfeldes rückgebauter Wohngebiete genutzt werden, um die verbleibenden Mieter am Standort zu halten oder um mit den freiwerdenden Flächen Verbesserungen der Verkehrssituation zu erreichen (ÖPNV, ruhender Verkehr, nicht motorisierter Verkehr usw.).

Die Kommunen sollten die Problematik der Schrumpfung als Zäsur in der bisherigen Entwicklung sehen und Ziele und Wünsche in einem breiten Prozess mit den Bewohnern, insbesondere der betroffenen Stadtteile, diskutieren. Schrumpfung ist ein Problem, das viele Menschen unmittelbar berührt. Durch einen gut geführten Meinungsaustausch lassen sich

viele Ängste und Befürchtungen abbauen. Auch ist es möglich, im direkten Kontakt mit der Bevölkerung neue Mobilitätsangebote zu entwickeln und zu kommunizieren (z. B. alternative Bedienformen im ÖPNV).

Es ist wichtig, die vielen positiven Chancen der Schrumpfung zu betonen. Hierunter zählt vor allem, durch entsprechende Maßnahmen heute u. U. benachteiligte Wohngebiete aufzuwerten. Leitbilder, Zieldiskussionen und ähnliches helfen, diese Stadtentwicklung zu gestalten und auch neue Wege zu gehen (Bürgerforen, Einwohnerworkshops o. ä.).

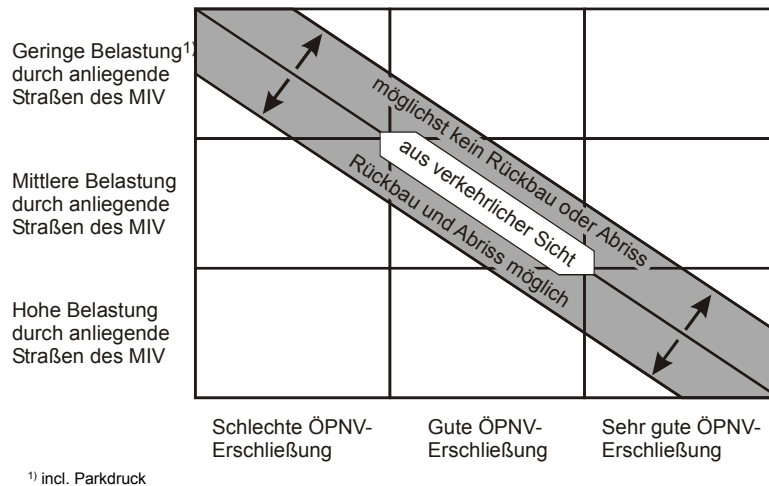


Abbildung 5: Entscheidungsmatrix für oder gegen Rückbau aus verkehrlicher Sicht.

Die Entscheidung für oder gegen Rückbau lassen sich im Wesentlichen auf den in der Abb. 5 gezeigten Zusammenhang reduzieren. Hier wurden zwei aus verkehrlicher Sicht relevante Belange im Entscheidungsprozess Rückbau/Abriss oder Erhalt gegenübergestellt. Zum Einen die Verkehrsbelastung des Wohngebietes durch Emissionen des MIV (auf der senkrechten Achse) und zum Anderen die Qualität der ÖPNV-Erschließung im städtischen Vergleichsmaßstab (auf der waagrechten Achse). Der grau unterlegte Bereich wird, ähnlich einem Regler, je nach Leerstandssituation bzw. Rückbaubedarf nach oben oder unten verschoben. Unterhalb des Reglers wäre der Rückbau aus verkehrlicher Sicht zu empfehlen, oberhalb eher der Erhalt und die Aufwertung des Wohngebietes.

8 Zusammenfassung und Ausblick

Grundsätzlich ist beim ÖPNV auf Grund der zurückgehenden Nachfrage, der Verlagerung von Wohnstandorten weg von ÖPNV-Trassen und der Entdichtung der Städte von Fahrgastverlusten mit Einnahmeausfällen zu rechnen, die zu Angebotsverschlechterungen führen können. Es stellt sich die Frage, wer diese höheren Kosten übernehmen soll bzw.

durch welche alternativen Angebotsformen das ÖPNV-Angebot gehalten bzw. verbessert werden kann? Welche Effizienzsteigerungen sind im ÖPNV möglich und notwendig?

Beim MIV bedeuten weniger Verkehrsteilnehmer letztlich weniger Verkehr und damit auch weniger Verkehrsbehinderungen. Auto fahren kann dadurch wieder attraktiver werden. Konzepte einer stadtverträglichen Mobilität mit weniger MIV werden zukünftig noch schwieriger zu vermitteln sein. Trotz aller Finanzierungsprobleme sollte grundsätzlich überlegt werden, inwieweit frei werdende Straßenkapazitäten neu geordnet werden können (Ausweitung verkehrsberuhigter Bereiche, Verbesserungen für Aufenthalt, ÖPNV usw.).

Mit der Bevölkerungsabnahme in Städten, gerade auch in kompakten Stadtteilen aus der Gründerzeit, ist mit dem Rückgang der Anzahl der Einrichtungen der sozialen Infrastruktur und Dienstleistungen ein weiterer Rückgang auch des Fuß- und Radverkehrs zu erwarten, da die zurückzulegenden Wege je Ziel länger werden. Es stellt sich die Frage, wie der nicht motorisierte Verkehr zu fördern wäre, um ein neues Gleichgewicht zwischen MIV und Umweltverbund herzustellen. Aus heutiger Sicht ist zu vermuten, dass die Verlagerung von Verkehrsanteilen weg vom Umweltverbund hin zum MIV durch die Folgen des Bevölkerungsrückgangs und des Stadtumbaus nicht gebremst wird, sondern evtl. sogar noch beschleunigt abläuft. Hier besteht noch weiterer Forschungsbedarf um die konkreten Wirkungen genauer beschreiben und abschätzen zu können.

References / Literatur

- [1] Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, 2003, Dokumentation zum Bundeswettbewerb "Stadtumbau Ost" – für lebenswerte Städte und attraktives Wohnen (Bonn, März 2003)
- [2] Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, 2002, Fachdokumentation zum Bundeswettbewerb "Stadtumbau Ost" – Expertisen zu städtebaulichen und wohnungswirtschaftlichen Aspekten des Stadtumbaus in den neuen Ländern (Bonn, September 2002)
- [3] Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, 2000, Bericht der Kommission Wohnungswirtschaftlicher Strukturwandel in den neuen Bundesländern (Berlin, November 2000)
- [4] Krause, J., 2002, Arbeitsmaterialien (Dresden, nicht veröffentlicht 2002)
- [5] Statistisches Bundesamt, 2000, Bevölkerungsentwicklung Deutschlands bis zum Jahr 2050 – Ergebnisse der 9. koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung (Wiesbaden, Juli 2000)
- [6] Statistisches Landesamt Sachsen, 2003, Regionalisierte Bevölkerungsprognose für den Freistaat Sachsen bis 2020 (Kamenz, Juni 2003)

weitere Quellen im Internet (Stand 01.07.2003):

www.bmvbw.de/Anlage9505/Infrastrukturanpassung-Verkehr.pdf

www.tu-dresden.de/srv
www.bmvbw.de/Stadtumbau-Ost-.753.htm
www.bbr.bund.de/staedtebau/stadterneuerung/stadterneuerung.htm
www.stadtumbau-ost.de
www.stadtumbau.com