

THESE 3: In den baulichen Strukturen unserer Städte hat die jahrzehntelange Dominanz des Autos Ungleichheiten zu Tage gebracht, die nur mit Anstrengung durchbrochen werden können.

Automobildominierte, städtebauliche Strukturen haben vielfältige räumliche Ungleichverteilungen in Städten mit sich gebracht: Sie beziehen sich z. B. 1) auf die Verteilung von Flächen im öffentlichen Raum für unterschiedliche Nutzungen, 2) auf Pfadabhängigkeiten, die, bspw. durch Verkehrsregeln, Nutzungsvorschriften oder Verkehrssteuerungssysteme die Dominanz des Autos im Raum manifestieren, 3) auf räumlich ungleich verteilte Externalitäten des Verkehrs (wie Emissionen, Lärm) und 4) auf den ungleichen Zugang zu alternativen Mobilitätsangeboten. Eine kritische Betrachtung dieser Ungleichheiten ist für die nachhaltige Transformation urbaner Mobilität notwendig – sowohl um Veränderungen zu bewirken als auch um zukünftige Entwicklungen zu gestalten und Ungleichheiten somit zu überwinden.

Die Vorherrschaft des Automobils im städtischen Raum wird zunehmend zu einem Problem: Eine immer weiter steigende Anzahl von im Alltag zu bewältigenden Wegen trifft auf eine dafür vorgesehene Fläche, die an ihre Kapazitätsgrenzen stößt. Städtischer Raum ist ein begrenztes Gut. Die wachsende Anzahl an Fahrradfahrenden, Zufußgehenden, Bussen und Bahnen sowie ergänzenden Mobilitätsdiensten wie Carsharing und E-Scooter-Sharing konkurrieren im Sinne der Flächenkonkurrenz mit dem traditionellen Autoverkehr um den Raum. Die Frage, welchen Mobilitätsformen und Nutzungsarten wie viel öffentlicher Raum zugestanden wird, unterliegt derzeit einer Re-Politisierung, was sich nicht zuletzt an den immer populärer werdenden Radentscheiden veranschaulichen lässt, die eine Neuverteilung des Straßenraumes fordern. Denn: Die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland ist weiterhin maßgeblich auf das Automobil und dessen Nutzung ausgerichtet. Aus der Dominanz des Autoverkehrs im Straßenraum resultiert insbesondere in den Städten eine strukturelle Benachteiligung anderer Verkehrsmittel und -träger.

Diese Dominanz zeigt sich jedoch nicht nur auf den Straßen, obwohl diese die größte Sichtbarkeit des »Systems der Automobilität« (Urry 2004) hat: Aus der baulichen Infrastruktur resultieren *Pfadabhängigkeiten* und *Lock-In-Effekte*, welche die Vorherrschaft des Autos weiter stabilisieren. Hierbei sind unter anderem die Verkehrssteuerung durch Ampeln und Schilder, der Vorrang vor anderen Verkehrsmitteln durch explizite Verkehrsregeln, Gesetze sowie der Ge- und Verbrauch von Flächen (z. B. für Parkplätze) zu nennen.

Neben der Fläche geht es dabei auch um die Qualität des Raums: Ein Radweg, der aufgrund von zu wenig Platz nicht sicher ist, wird damit ebenso problematisch wie vorhandener Wohnraum an einer Hauptverkehrsachse. Sowohl die Fläche selbst als auch die vom Automobil beeinflusste Qualität von Flächen ist nicht gleich und damit nicht gerecht verteilt. So sind beispielsweise die Zufußgehenden und die Radfahrenden – die zur umweltgerechten Fortbewegung in der Stadt beitragen – häufig benachteiligt bzw. an den Rand gedrängt.

Neben der Qualität ist auch der Zugang zu Mobilität ein räumlich ungleich verteiltes Gut. Die Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr oder neue Mobilitätsdienstleistungen divergiert stark von Wohnort zu Wohnort.

Die Möglichkeit zur Auswahl zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln und damit die Teilhabe an Mobilität hängt letztlich maßgeblich von den dafür geschaffenen Infrastruktursystemen ab – worunter in einem erweiterten Verständnis auch Aspekte wie bezahlbarer Wohnraum zählen. Wie die Verteilung des begrenzten Gutes »Raum« durch die



PFADABHÄNGIGKEIT

beschreibt, dass die Etablierung einer Innovation weitere, damit verbundene Entwicklungen nach sich zieht und den Variationsgrad neuer Innovationen dadurch begrenzt. Entwicklungen sind demnach immer als historisch gewachsen und verflochten zu betrachten.



LOCK-IN-EFFEKTE

entstehen, wenn sich als Folge von Pfadabhängigkeiten eine bestimmte – nicht zwangsweise bessere – Technologie durchgesetzt hat und aufgrund der Komplexität der damit zusammenhängenden (technischen) Weiterentwicklungen das Umschwenken auf Alternativen erschwert oder verhindert wird.

Schaffung von Mobilitätsinfrastrukturen gerechter und zukunftsfähiger gestaltet werden kann, ist daher von übergeordneter Bedeutung für die nachhaltige Transformation urbaner Mobilitätssysteme.

Um die in den baulichen Strukturen manifestierten Ungleichheiten zu durchbrechen, sind Lösungen erforderlich, die Ungerechtigkeiten 1.) aufzeigen, 2.) überwinden und 3.) die entstehenden Pfadabhängigkeiten bereits in der Planung in Bezug auf Gerechtigkeit reflektieren. Um die räumlichen Ungleichheiten zu lösen, die die Dominanz des Autos mit sich gebracht hat, müssen diese im Kontext der Pfadabhängigkeiten wahrgenommen werden – sowohl auf Ebene der Entscheider*innen und Planer*innen wie auch im gesellschaftlichen Diskurs. Als Umsetzungsbeispiele zeigen die Parklet-Initiativen oder die vielfach entstehenden Pop-Up Bikelanes auf, wie durch die Neuverteilung des Park- und Straßenraums ein Diskurs zu Nutzungspotentialen und Flächenkonkurrenzen angeregt wird und damit etablierte Normalitäten hinterfragt werden.



STRUKTUREN BEWUSSTMACHEN UND MÖGLICHKEITEN AUFZEIGEN

Die Gestaltung von Infrastruktursystemen hat einerseits das Potenzial, Routinen und Normen langfristig infrage zu stellen. Andererseits ist sie zugleich auch ein maßgeblicher Faktor um Lock-In-Effekte zu überwinden. Bei künftigen Maßnahmen ist es folglich notwendig, diese mit Blick auf die sich unvermeidlich neu schaffenden Pfadabhängigkeiten zu planen. Entwicklungspfade müssen bewusst gestaltet und heute in Hinblick auf zukünftige Möglichkeiten und Abhängigkeiten getätigt werden. Die Frage, die sich Entscheider*innen und Planer*innen also stellen müssen, ist, wie eine einseitige Dominanz durch entsprechende Gestaltung und Maßnahmen überwunden werden kann, um so eine gerechte Mobilitätstransformation zu ermöglichen.



INFRASTRUKTUR

Der Begriff der Infrastruktur spielt im urbanen Kontext eine zentrale Rolle. Eine wissenschaftliche Auseinandersetzung mit Infrastrukturen findet bspw. in den Science and Technology Studies statt. Infrastruktur wird dort verstanden als die (oftmals) materielle und quasi unsichtbare Grundlage des Alltags. Als solche stabilisieren Infrastrukturen gesellschaftliche Ordnung, indem sie Erwartbarkeiten und Regelhaftigkeiten erzeugen. Infrastrukturen beinhalten dabei auch Zukunftsvorstellungen, welche durch ihre Dauerhaftigkeit etabliert werden.

GOOD PRACTICE & WEITERFÜHRENDE LITERATUR

- Parklets in Stuttgart als Beispiel für die Bewusstmachung von Flächenkonkurrenzen im öffentlichen Raum: www.parklet-stuttgart.de
- Pop-Up Bikelanes in Städten wie Berlin oder Stuttgart als Beispiel für die Umwidmung von Straßenraum (ADFC Berlin 2020; ADFC e. V., o.J.)
- Push-Maßnahmen zur Einschränkung des Autoverkehrs, z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Parkraummanagement zur Verbesserung von Luft- und Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit, Lärmschutz und zur Förderung von Fuß- und Radverkehr
- Umweltbundesamt (2018): Umwelt- und Aufenthaltsqualität in kompakt-urbanen und nutzungsgemischten Stadtstrukturen www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2018-01-29_texte_06-2018_stadtstrukturen.pdf
- Umweltbundesamt (2015): Umweltgerechtigkeit im städtischen Raum – Entwicklung von praxistauglichen Strategien und Maßnahmen zur Minderung sozial ungleich verteilter Umweltbelastungen www.umweltbundesamt.de/publikationen/umweltgerechtigkeit-im-staedtischen-raum
- Urry, J. (2004): The »System of Automobility«. In: Theory, Culture & Society 21 (4/5), S. 25 – 39