

Bewegung im Morgen

Mobilitätslabor zum Mitmachen fragt nach der Mobilität der Zukunft.

VON DANNY GITTER

DESSAU/MZ - Haben Fuß- und Radverkehr weniger Aufmerksamkeit als der motorisierte Individualverkehr verdient? Bisher kam es Martin Held, Studienleiter an der Evangelischen Akademie Tutzing, so vor. "Da mal ein kleines Zugeständnis mit einer Radfahrerampel. Dort mal eine kleine Fußgängerzone. Aber gleichzeitig große Investitionen in den Straßenbau", formuliert Held die hohe bisherige Affinität zum Auto in der Verkehrsplanung deutscher Amtsstuben.

Umdenken wird angemahnt

Doch er bemerkt eine langsame, aber stetige Trendwende in der Bevölkerung, die das Auto, den öffentlichen Personennahverkehr, die Bahn, Fahrrad und Fuß immer cleverer miteinander kombiniert. "Radfahren und Zufußgehen nimmt zu. Nicht nur in großstädtischen Trendbezirken, sondern auch im ländlichen Raum."

Held will auf einer Tagung und in einem so genannten Mobilitätslabor diesen Trend erörtern und Ansätze finden, wie aktive Mobilität im Zeitalter der zur Neige gehenden fossilen Energieträger auch jenseits der Metropolen funktioniert. Ganz bewusst hat der Mann aus Bayern sich dafür Dessau-Roßlau als Tagungsort ausgesucht und Partner vor Ort wie das Umweltbundesamt und die Stiftung Bauhaus eingebunden. Viele Impulse zum Individualverkehr der Zukunft gehen von der Umweltbehörde aus. Das Bauhaus war einst Vordenker für das moderne Leben.

Seit gestern und noch bis heute diskutieren internationale Experten mit rund 60 Studierenden, Erwerbstätigen, Unternehmen und Fachleuten aus ganz Deutschland und interessierten Bürgern aus der Region im Bauhaus wie das Teilen von Autos und Fahrrädern, Zufußgehen, Bahn und Bus fahren und sich dabei mit dem mobilen Telefon durch die Räume zu navigieren, auch in Klein- und Mittelstädten selbstverständlich werden kann.

Ein besonderer Fokus wird dabei auf die Region Anhalt-Bitterfeld-Wittenberg gelenkt. "Es muss ein Umdenken in der Verkehrsplanung der Zukunft auch in dieser Region stattfinden", mahnt Uwe Brendle, beim UBA für Transport und Lärm zuständig. Jeder Kilometer Straße, der heute gebaut wird, muss in Zukunft auch bei schrumpfender Bevölkerung unterhalten werden. "Ein Kilometer Straße kostet zehnmal mehr als ein Kilometer Radweg", erläutert Katrin Dziekan, Fachgebietsleiterin für Umwelt und Verkehr beim UBA. Schon im Sinne der CO2-Bilanz fordern Brendle und Dziekan eine Reduzierung des Autoverkehrs.

Erste Schritte gemacht

Konkrete Ansätze gibt es in Dessau-Roßlau und anderen Städten der Region schon. So besteht auch in der Doppelstadt ein Angebot zum Carsharing, können Pedelecs und Räder ausgeliehen werden. Derzeit wird ein Radwegekonzept erarbeitet, das die Attraktivität des Radverkehrs steigern soll. Auch die Vernetzung von Radwegen in die Region und ein besser abgestimmtes ÖPNV-Angebot mit den Nachbarlandkreisen ist längst im Gespräch. Zudem soll bei zukünftigen Stadtplanungen nicht mehr die Stadt dem Autoverkehr angepasst, sondern soziale Belange und Lebensqualität, wie beim Beschluss der Umgestaltung der Kavallerstraße, stärker im Fokus stehen.