



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

# **Universitätsbibliothek Paderborn**

## **Hausmitteilung**

**Universität Paderborn**

**Paderborn, 1.1984 - 3.1986 = Nr. 1-20**

Experte referierte in Uni-GH über "Stadtverkehrsplanung"

**urn:nbn:de:hbz:466:1-8630**

## „Das Beispiel Japan zeigt: Alternativen sind machbar“

Daß auch in den nicht-technischen Fachbereichen der Paderborner Hochschule, hier im Fach Politikwissenschaft, Problembereiche bearbeitet werden, die für die Region und die Stadt von praktischer Bedeutung sein könnten, zeigte eine Gastveranstaltung von Dr. Heiner Mohnheim in der Universität-Gesamthochschule zum Thema "Stadtverkehrsplanung". Mohnheim, Mitarbeiter der Forschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung, lieferte einen Expertenbeitrag zu den von Dr. Volker Briese geleiteten Uni-Seminaren "Verkehrspolitik" und "Politik in Städten und Gemeinden". In beiden Seminaren bleibt es nicht bei der theoretischen Erörterung von Problemen, sondern die Konkretisierung geschieht an Fällen aus Paderborn bzw. aus den Heimatstädten der Seminarteilnehmer, die zum größten Teil aus der Region Ostwestfalen-Lippe kommen.

Der Einladung zum Vortrag waren neben einigen Paderborner Stadträten auch die für die Verkehrsplanung in der Stadtverwaltung zuständigen Beamten, Dipl.-Ing. Rensing und Schönweiß, gefolgt, wodurch sich die anschließende Diskussion sehr rasch auf Paderborner Verkehrsplanung bezog. Ohnehin berührte der Vortrag, der einen umfassenden Überblick über die Stadtverkehrsplanung in der Vergangenheit, heute und mit Zukunftsperspektive bot, einige Aspekte, die gerade in den letzten Wochen in Paderborn zur Diskussion standen.

Mohnheim stellte nicht nur Forderungen zu einer Veränderung der bisherigen Planungskonzepte auf, sondern belegte mit Bildern, vor allem aus Japan, daß Alternativen realisierbar seien.

Viel zu wenig bekannt sei etwa, daß in japanischen Städten Geschwindigkeitsbegrenzungen von 40 km/h und darunter die Regel seien, daß in den vergangenen Jahren nicht zuletzt durch das Tempolimit die Unfallzahlen fast halbiert worden seien und die Smoggefahr praktisch nicht mehr bestehe. Interessant für die Stadt Paderborn war auch der Hinweis auf die Beziehungen zwischen Parkplatzangebot und Benutzung der öffentlichen Personennahverkehrsmittel: Durch Verknappung oder Verteuerung von Parkmöglichkeiten in der Innenstadt würden die Busse als Alternative angenommen und damit wirtschaftlich genutzt. Der Busverkehr könnte zudem attraktiver werden, wenn er durch ein Leitsystem Vorrang vor dem sog. Individualverkehr erhalte, wenn Staus in den Innenstädten dadurch vermieden würden, daß die Autos schon am Stadtrand aufgefangen und nur dosiert in die Stadt hineingelassen werden. Für die Autofahrer entstünden dadurch keine Zeitverluste, denn es bliebe die gleiche Wartezeit, egal, ob sie vor den Stadttoren oder in der Stadt verbracht würde.

Ein anderer interessanter Hinweis auf Japan: Dort kann in vielen Städten nur der sein Auto zulassen, der nachweisen kann, daß er

einen Parkplatz außerhalb des Straßenraums hat. Mohnheim kehrte die übliche Sichtweise der Verkehrsplanung um, indem er für die Stadt als Planungsziel zunächst die Flüssigkeit und Bequemlichkeit des Fußgänger- und Radfahrerverkehrs in den Vordergrund stellte, gefolgt vom öffentlichen Personennahverkehr. Erst zum Schluß befaßte er sich mit dem Autoverkehr auf Hauptverkehrsstraßen, deren städtebauliche Integration er als eine der wichtigsten Zukunftsaufgaben nannte.

Für die anwesenden Paderborner Verkehrsplaner, die zur Zeit an einem Generalverkehrsplan arbeiten, war diese Sichtweise eine Herausforderung. Allerdings zeigten sie in der Diskussion für Einzelvorschläge zur Verkehrsberuhigung Verständnis, betonten aber, daß viele Konzepte am Veto der Juristen in den Ordnungsämtern und bei den Aufsichtsbehörden scheiterten, die bisher wenig Beweglichkeit zeigten, selbst vorhandene rechtliche Spielräume nicht voll auszunützen.

Bei den Kommunalpolitikern gebe es, so Mohnheim, noch ein beträchtliches Informationsdefizit über Möglichkeiten und Notwendigkeiten heutiger Stadtverkehrsplanung, wozu nicht nur die Straßenplanung gehört, sondern auch Konzepte zur Verringerung von Autoverkehrszwängen durch eine veränderte Flächennutzungs- und Regionalplanung. Mohnheim zeigte sich überrascht, daß in Paderborn Verkehrsplanung ausschließlich vom Tiefbauamt betrieben werde und nicht, wie in anderen Städten, von einem Planungsamt das den Verkehr einfügt in eine allgemeine Stadtentwicklungsplanung.