

„Zuwachs nur beim Pendelverkehr“

Interview: Experte spricht über Verkehrsprognosen und die Frage, ob in Kassel 2030 tatsächlich weniger Autos unterwegs sind

Das Thema

Ob Altmarkt oder Platz der Deutschen Einheit: Über den Umbau der Kasseler Verkehrsknoten gibt es Ärger. Während viele den Verkehrsinfarkt fürchten, stützt sich Stadtbaurat Christof Nolda (Grüne) auf Prognosen, die weniger Verkehr vorhersehen. Wir fragten einen Experten.

VON BASTIAN LUDWIG

KASSEL. Im Jahr 2030 sollen nach einer Verkehrsprognose des Bundes trotz rückläufiger Einwohnerzahl zehn Prozent mehr Autos und Motorräder auf den Straßen unterwegs sein. Grund dafür sei die wachsende Mobilität älterer Menschen. Dennoch argumentiert die Stadt bei Umbauvorhaben mit Gutachten, die von weniger Autos in Kassel ausgehen. Wir sprachen darüber mit Tilman Bracher, Bereichsleiter Mobilität und Infrastruktur beim Deutschen Institut für Urbanistik in Berlin.

Kassel rechnet 2030 mit weniger Autos. Kann das sein?

TILMAN BRACHER: Zunächst muss man sehen, dass zehn Prozent Zuwachs auf Bundesebene im Vergleich zu früheren Prognosen wenig sind. Früher gab es Steigerungen von 80 Prozent. Das sehr starke Wachstum ist mit Ausnahme des Fernverkehrs vorbei.



Verkehr in Kassel: Unsere Fotos zeigen den häufigen Stau auf der Hafensbrücke, Bus und Bahn am ÖPNV-Knoten Platz der Deutschen Einheit und eine der jüngsten Fahrraddemos (Critical Mass) für bessere Radwege in der Stadt. Archivfotos: Schachtschneider/Charterflug Knabe, Fischer, Malmus

Deshalb muss man sich genau anschauen, wo Zunahmen zu erwarten sind. Das gilt etwa für den Stadt-Umland-Verkehr. Auf rein innerstädtischen Strecken werden nicht mehr Autos unterwegs sein.

Kassel hat viel Pendlerverkehr. Täglich fahren 60 000 Menschen in die Stadt. Ist also damit zu rechnen, dass dies mehr werden?

BRACHER: Nicht automatisch. Das hängt zum einen von der



Art der Arbeitsplätze ab. Es gibt einen Trend zur Heimatarbeit, der auch durch den Ausbau der Breitbandversorgung auf dem Land bedingt ist. Zudem spielt die demografische Entwicklung eine Rolle. In Kassel wird es entscheidend davon abhängen, wie sich VW entwickelt. Wenn VW seine Produktion stärker Richtung China oder Amerika verlagert, wird es in Baunatal und bei den Zulieferern strukturelle Veränderungen geben.

Kassel ist 2011 zu Deutschlands dynamischster Großstadt gekürt worden. Die Arbeitslosenzahl geht seit Jahren zurück. Spielt das keine Rolle?

BRACHER: Wegen des demografischen Wandels gibt es relevanten Einwohnerzuwachs nur noch in den ganz großen Städten wie Hamburg und

München. In anderen Städten wird die Bevölkerung stabil bleiben oder zurückgehen. Für den Pendelverkehr wird wichtig sein, wie sich die Bevölkerung im Kasseler Speckgürtel entwickelt. Überallert die Bevölkerung, dann finden Unternehmen dort nicht mehr die richtigen Arbeitskräfte. Dafür sind Baugebiete ein wichtiger Faktor. Aber auch das Freizeitangebot in den Städten ist ausschlaggebend. Durch die Universität und das Studentenleben hat Kassel gute Chancen.

Welche Effekte beeinflussen außerdem den innerstädtischen Autoverkehr?

BRACHER: Vor allem beim öffentlichen Nahverkehr und Fahrradverkehr sind starke Zunahmen zu erwarten. Fahrradfahren ist ein Megatrend

weltweit, der in allen deutschen Städten zu beobachten ist. Die Leute verändern ihren Mobilitätsstil. Junge Erwachsene kaufen viel später ein Auto und machen später ihren Führerschein. Auch Elektrofahräder haben ein Riesenzugpotenzial, das noch nicht gehoben ist. Selbst in Städten wie Stuttgart, die eine ähnliche Topografie wie Kassel haben, passiert im Radverkehr viel.

In Kassel soll das Nahverkehrsangebot wegen Sparzwängen eingedampft werden. Wird sich dies auswirken?

BRACHER: Wenn das Angebot tatsächlich ausgedünnt wird, dann kann dieser Bereich natürlich nicht wachsen. Dies wird sich auch auf die Verkehrsströme auswirken.

Welchen Effekt hat die zunehmende Mobilität der älteren Menschen?

BRACHER: Immer mehr ältere Menschen haben zwar ein Auto, doch die Altersgruppe der über 75-Jährigen nutzt es immer weniger. Sie haben es als Mobilitätssicherung – es ist Teil ihres Lebensstils.

In Kassel kommen auf 1000 Einwohner 366 private Autos. Ist das viel?

BRACHER: Das ist ein eher niedriger Wert. Den niedrigsten Wert hat Berlin mit 330 Autos pro 1000 Einwohner, in Stuttgart sind es 600.

Kassel liegt in der Mitte Deutschlands und ist ein Knotenpunkt für den Fernverkehr. Wie wirkt sich das aus?

BRACHER: Die Autobahnen werden stärker genutzt werden. Es ist mit mehr Staus zu rechnen. Für Kassel ist der Zustand der Autobahnen ein Risiko. Wenn Geld für Reparaturen gespart wird, wird der Verkehr in die Stadt verdrängt.

Zur Person

TILMAN BRACHER (58) ist Volkswirt und leitet den Bereich Mobilität und Infrastruktur beim Deutschen Institut für Urbanistik in Berlin.

