

Darmstadt06.06.2015

Pläne für die "Generation Rücksitz"

Von ono

Fachtagung – Selber fahren statt gefahren werden: Schon Schüler sollen sich an Alternativen im Verkehr gewöhnen



Fahrräder in der Stadt: Aus Sicht der Experten ein Verkehrsmittel, das sich gut mit anderen kombinieren lässt. Foto: Guido Schiek

Laufen und Radfahren als Basisfortbewegung vor allem in den Städten – so sehen Experten die Zukunft des Verkehrs. Doch wie kann das erreicht werden? Damit beschäftigte sich am Freitag eine Fachtagung.

„Generation Rücksitz“: Das sind die Kinder, die von ihren überbehütenden Eltern mit dem Auto überall hingebacht werden – zur Schule, klar, zur Ballettstunde, zum Geigenunterricht und so fort. „So aber beginnen Mobilitätskarrieren“, sagt der Verkehrsexperte Uwe Petry. „Wer als Kind nicht lernt, dass er sich selbst bewegen kann, wird es auch später nicht tun.“

Mit „Selbstbewegen“ ist hier Laufen oder Radfahren gemeint, Formen der Fortbewegung, für die, so Petry, unsere europäischen Städte ideal sind. Formen der Fortbewegung, die vor dem Horizont des Klimawandels an Aktualität gewinnen.

Die „multimodale Mobilität“

Petry führt mit seiner Frau Sylke zusammen das Darmstädter Ingenieurbüro VAR, das genau für diese Fortbewegungsformen Lösungen erarbeitet. Er hat in Darmstadt studiert, sie in Berlin; er ist Fachmann für Radwegenetze, sie für fußläufige Verbindungen. Integrierte Planung – hier ist es ein Paarlauf.

Am Freitag feierte das Büro sein fünfzehnjähriges Bestehen mit einer Fachtagung zur „multimodalen Mobilität“. Begonnen hatte man mit Konzepten für den Landkreis Darmstadt-Dieburg. Inzwischen werden die Darmstädter Ingenieure bundesweit engagiert. Derzeit vor allem in Baden-Württemberg, „weil sich da die Förderrichtlinien geändert haben“, wie Petry sagt.

Zu den Klienten gehören Städte wie Weinheim, Heidelberg, Tübingen und Schwäbisch-Hall. Schwäbisch-Hall? Wie kann man in einer so hügeligen Stadt Rad fahren? Doch die Stadt im Tal der Kocher ist ein gutes Beispiel für die neuen Ansätze in der Verkehrsplanung. Es gehe, so Petry, eben nicht mehr nur darum, neben welche Straßen man Radwege bauen kann.

„In Schwäbisch-Hall benutzen Radfahrer Lifts und Hebesysteme“, sagt Petry. „Und die Schüler fahren zur Schule bergab mit dem Rad, dann wird es auf einen Anhänger gestellt, und nach der Schule nimmt den der Bus wieder mit nach oben.“ Vernetzung der Verkehrsmittel heißt eben die Lösung.

Die Radroutenplanung, die Petry betreibt, nutzt also alle Angebote, die sinnvoll zueinanderpassen. So muss man in Zukunft auch nicht unbedingt mit dem eigenen Rad unterwegs sein. Wichtig ist die Strecke schlau zu absolvieren: eine Strecke mit dem E-Bike, das wird an einer Station abgestellt, dann geht es mit der Straßenbahn weiter, dann leiht man sich wieder ein Rad.

„Dazu braucht es intelligente Systeme“, erklärt Petry. „Doch auch das ist kein Problem – das Internet kennt unsere Mobilitätsbedürfnisse längst besser als wir selbst.“ Die müssen gefiltert und mit den Möglichkeiten kombiniert werden, generationengerecht, „damit auch die Senioren nicht zu früh aussteigen“.

Zunächst aber muss, wie gesagt, die „Generation Rücksitz“ lernen, dass es sich vorne besser fährt. „In der Kindheit werden die Weichen gestellt“, sagt Petry. Deshalb entwickelt er auch speziell auf Orte zugeschnittene

Mobilitätspläne. Zum Beispiel einen Routenplan für Kinder der Darmstädter Mornwegschule. Aufgedruckt auf die Pausenbrotunterlage. Während der Schüler die Stulle mampft, kann er alternative Heimwege studieren.

Und Mamas SUV bleibt daheim im Car-Port.