

Verkehrswende durch Renaissance von Umweltverbund und Urbanität

Prof. Dr. Heiner Monheim

1. Das Fiasko westlicher Verkehrspolitik

1.1. Die immobile Mobilitätspolitik

Die Mobilitätspolitik in Mitteleuropa und speziell in Deutschland ist seit Jahrzehnten „immobil“, d.h. es kommt nur wenig Bewegung in die Konzepte und die Richtung der Investitionen bleibt weithin unverändert autofixiert. Mit der unveränderten Fortsetzung eines Ausbaus im Straßensystem auf allen Netzebenen und einer unveränderten Erweiterung des Parkraums an allen Standorten. Der Ordnungsrahmen im Verkehr bleibt trotz Bahnreform und neuen Nahverkehrsgesetzen im großen und ganzen unverändert so, daß immer noch ein Großteil der Investitionen und laufenden Ausgaben im Verkehr in das Autosystem geht, während die Verkehrsarten im Umweltverbund mit zwar leicht wachsenden, aber letztlich immer noch marginalen Summen auskommen müssen. Auch der planungsrechtliche und verkehrsrechtliche Rahmen bleibt auf Autoförderung fixiert, mit der Erschließungspflicht, der Stellplatzpflicht, den routinierten Finanzierungsregelungen im Baurecht und Kommunalabgabenrecht sowie in der Finanzierung klassifizierter Straßen durch Bund, Länder und Kreise. Der Öffentliche Verkehr muß immer noch auf allen administrativen Ebenen, vor allem aber bei den Kommunen, „verzweifelt“ um jede Verbesserung seiner finanziellen Basis kämpfen, ist als Defizitbringer stigmatisiert und daher chronisch korruptiert, sein Heil vor allem in der Maximierung spezifischer Subventionen (Schülerbeförderung, Schwerbehinderte) zu suchen, satt sich offensiv um alle Teilmärkte zu kümmern und alle Möglichkeiten für mehr Markterfolg auszuschöpfen. Der Fahrgast ist weiterhin der Beförderungsfall und damit eher der Störfall als der umworbene König Kunde.

1.2 Frustrationen der Staugesellschaft

Resultat der Immobilität in Politik und Planung ist der ungebremste Marsch in die Staugesellschaft mit staatlich forcierten Massenmotorisierung und Zersiedlung. Das führt zu riesigen Kosten und Problemen für Ökologie, Ökonomie und Stadtentwicklung. Vor allem aber führt es auch zu vielfältigen Frustrationen im Verkehr: derjenigen im Auto, weil sie nicht recht vorwärts kommen und im richtigen Moment meist keinen Parkplatz finden, derjenigen ohne Autos, weil ihnen die Autos meist im Wege sind, ihre Wohnruhe und ihr Wohnumfeld ruinieren und ihnen, zumal als Eltern oder Alte, Angst einjagen.

1.3 Tabus führen zu linearem Denken in Politik und Planung

Der Autoverkehr ist wegen seiner zahlreichen Konflikte ein Bereich großer Emotionen und Aggressionen. Und da hier auch massive Wirtschaftsinteressen im Spiel sind, zumal der Auto- und Bauwirtschaft und des überwiegend autoorientierten Handels, ist er ein Bereich voller Tabus. Tabus aber blockieren die Innovationsfähigkeit: Die Politik aller Couleurs betreibt aus

Angst vor dem Autovolk und der Autolobby seit Jahrzehnten nur lineare Trendverlängerung. Aus dem Stau sollen immer mehr Straßen und Parkplätze helfen. Fahrgastrückgänge beim ÖPNV werden mit Angebotsabbau beantwortet, Einnahmerückgänge mit Tarifierhöhungen. Kaum ein anderer Bereich in Wirtschaft und Gesellschaft ist so vom linearen Denken geprägt, wie der Verkehrsbereich. Dass maximaler Straßen- und Parkraumbau nicht vorwärts bringt, hat das Menetekel Los Angeles klar bewiesen. Dabei wäre ein Programm für eine intelligente, stadtverträgliche, effiziente Mobilitäts- und Städtebaupolitik durchaus vielversprechend, mit vielen ökonomischen und ökologischen Vorteilen und der Chance auf ein Ende der chronischen Ineffizienzen und immensen Kosten des Autosystems. Und das angebliche autoverliebte Volk würde gern umsteigen, wenn die Qualität stimmt und die Alternativen besser sind als der Autoalltag.

1.4 Das Straßennetz wächst und wächst und.....

Verkehrspolitik und -planung haben lange versucht, Städte, Dörfer und Landschaften für den Autoverkehr herzurichten. Mit immer mehr und immer breiteren Straßen und immer mehr Parkraum sollte der letzte Winkel mit Autos gut erreichbar und der Raum insgesamt gut durchlässig gemacht werden. Dieser Prozess begann 1950. Er hatte seine schlimmsten Auswüchse von 1960 bis 1980. In dieser Zeit wirkte das Auto im Verkehr wie das Kuckucksei im Vogelnest. Es monopolisierte das "Futter" (den Verkehrsraum und das Verkehrsgeld), die anderen Mitbewerber (Fußgänger, Fahrradverkehr, Öffentlicher Verkehr) wurden nahezu „ausgehungert“ (kriegt immer weniger Geld, Platz und gesetzliche Rückendeckung). Am Ende wurden sie vielerorts aus dem Nest geworfen. So erging es dem Fuß- und Fahrradverkehr, dem öffentlichen Verkehr und der Bahn. Neuerdings wird die Autoorientierung in Politik und Planung sogar wieder forciert, als Zugeständnis an die auf allen Ebenen wieder sehr viel selbstbewußter auftretende Autolobby und an das vermeintlich autofixierte Wählervolk. Das Hauptverkehrsstraßennetz wurde großzügig ausgebaut, auch die vielen Ortsdurchfahrten, oft mit stadtzerstörerischen „Artillerielösungen“, für die kostbare Bausubstanz weichen mußte. Später kamen dann in einer neuen Welle massiven Straßenbaus die vielen Entlastungsstraßen und Ortsumgehungen dazu. Am Ortsrand haben die Straßenschneisen dazu beigetragen, daß eine kompakte Siedlungsentwicklung unmöglich wurde. Der forcierte Straßenbau hat die Peripherie immer leichter erreichbar gemacht und deshalb den Stadtmaßstab der kompakten Stadt endgültig „gesprengt“. Die entdichtete, großflächig verödete, aus Lärmschutzgründen oft hinter Mauern und Wällen verbarrikadierte Neubebauung geriet immer zersiedelter.

1.5 Ubiquitäres Parken zu Lasten öffentlicher Räume

Die exzessive Nutzung der Straßen und Plätze für Parkzwecke hat das Gesicht der Städte massiv verändert und tut dies weiterhin in einem dramatischen Ausmaß. Mit immer neuen Parkstreifen, Parkplätzen, Parkhäusern und Tiefgaragen wurden abgestellte Autos und Großbehälter zu ihrer Aufbewahrung zu einem Element, welches das Bild der Städte auf Straßen und Plätzen überall dominiert und verfremdet, in Innenstädten, in Gründerzeitvierteln, in Nebenzentren, in Dorfkernen, auf der grünen Wiese, in Großwohnsiedlungen ebenso wie in Reihenhaus- und Einfamilienhausgebieten oder Villenvierteln. Am ödesten sind die „Parkwüsten“ bei den großflächig asphaltierten Verbrauchermärkten und Gewerbegebieten. Der unersättliche Flächenanspruch des Parkens okkupiert fast alle Baulücken und Brachflächen, auch viele Vorgärten und Grünstreifen sowie Straßenbäume mussten dem Parken weichen.

1.6 Verkehrsberuhigung: von der Euphorie zur Ernüchterung

Zwar hat zwischen 1975 und 1990 die in ganz Europa diskutierte Verkehrsberuhigung vorübergehend zu etwas mehr Behutsamkeit, Differenzierung, Kompromissfähigkeit und städtebaulicher Sensibilität in der Verkehrsplanung geführt; den Verdrängungswettbewerb zu Lasten des Umweltverbundes und der Stadtqualität in der Zeit der Verkehrsberuhigung vorübergehend etwas abgemildert. Es gelang, die Planung mit Hilfe einer neuen Richtliniengeneration (EAE, EAHV) städtebaulich sensibler zu machen. In Altstädten und neuen Wohngebieten führten Sparquerschnitte zu guten Kompromissen zu Gunsten von Stadtqualität, Fußgängern, Fahrradverkehr und öffentlichem Verkehr. Die Verkehrsberuhigung hat auch etwas mehr Grünorientierung in die Verkehrsplanung gebracht. Bäume wurden Elemente der Verkehrsberuhigung und bei Neuerschließungen wurde immerhin häufiger versucht, von Anfang an auch Straßenbäume unterzubringen. Aber spätestens Mitte der Neunziger Jahre ging der Verkehrsberuhigung finanziell und politisch „die Luft aus“, sie verschwand vielerorts wieder von der verkehrs- und stadtpolitischen Agenda. Große Teile des bestehenden Straßennetzes und leider auch große Teile des Straßenneubaus blieben somit von der Verkehrsberuhigung aus finanziellen oder konzeptionellen Gründen unberührt. Und die Zersiedlung konnte die Verkehrsberuhigung erst recht nicht abmildern.

1.7 Suburbia ist überall: Ruinierter Straßenraum, verschwundene Urbanität

Im Ergebnis hat die autoorientierte Verkehrsraumgestaltung den traditionell multifunktionalen öffentlichen Raum immer mehr verfremdet, monofunktional auf Autobelange ausgerichtet. Nur in minimalen Teilen des Straßennetzes, wo der Autoverkehr straßenverkehrsrechtlich verboten oder beschränkt wurde, also in den autofreien Fußgängerzonen, auf autofreien Plätzen, auf wirkungsvoll verkehrsberuhigten Straßen oder in den wenigen autofreien Wohngebieten konnten traditionelle urbane Qualitäten bewahrt oder wiederhergestellt oder im Falle von entsprechend innovativen Neubaumaßnahmen (solche findet man leider viel zu selten, weshalb die Kritik auch nicht nur die Verkehrsplaner, sondern genauso die Städtebauer und Architekten einbeziehen muß) mitunter auch neu geschaffen werden. Am wenigsten findet man in den vielen sog. neuen „Centern“ (Shopping Center, Urban Entertainment Center, Factory outlet Center“) straßenräumlich wirksame Urbanität. Der kümmerliche Rest von Urbanität ist fast überall in kleine Minigettos in den historischen Altstädten verboten, dort wird er inzwischen als Wert erkannt und manchmal wirklich sorgsam gepflegt. Ansonsten regiert autofixierte Öde das Stadtbild, zumal an den Rändern, im suburbanen Chaos der sog. „Zwischenstadt“. Es ist sicher ein Fehler gewesen, dass Diskussionen über Stadtqualität sich fast immer auf die Ortskerne, also die historischen Altstädte konzentriert haben, während man glaubte, in Suburbia frei von allen Bindungen Zweckarchitektur ohne Städtebau treiben zu können, maßstabslos, ohne ambitionierten Stadtgrundriss, ohne Kompaktheit, ohne Leitbild. Dass trotzdem viele Menschen auf der „Grüne Wiese“ landeten, lag an der unverändert stürmischen suburbanen Bautätigkeit und der konkurrenzlosen Glorifizierung der Eigenheimphilosophie samt Garage, Car Port und dichtem Straßennetz und den konkurrenzlosen Subventionen für das Eigenheim. Aber das macht es nur noch schlimmer. So breitet sich die zersiedelte Autolandschaft immer weiter aus, mit endlosen, „aufgelockerten“ Neubaugebieten, riesigen Verbrauchermärkten und Gewerbearealen und dichtem Schnellstraßennetz sowie weitläufigen Parkplatzarealen. Suburbia bestimmt heute weitgehend das Stadterlebnis der Menschen. Die Abstandsflächen bestimmen den Raum, die Orientierung am Autoverkehr bestimmt die Bauweise. Die Liebe zum Detail, die differenzierte

Kleinteiligkeit, die jahrhundertlang dem Fußgängermaßstab entsprochen haben, ist verloren. Die Autostadt bietet keine stadträumliche Orientierung, sondern Monotonie und Chaos. Auch das öffentliche Bauen bevorzugt Klötze und Kuben mit Rasterfassaden („Käseschachteln“). Minimale Bau- und Einwohnerdichten machen eine wohnungsnahe Versorgung fast unmöglich. Vor allem an Hauptverkehrsstraßen rückt die Bebauung möglichst weit von den Straßen ab, bestimmen immer öfter Lärmschutzwälle und -Wände das Bild.

2. Politikversagen beim Gegensteuern

Diesem frustrierenden Qualitätsverlust des öffentlichen wie privaten Bauens für Handel, Gewerbe und Wohnen und dieser fortschreitenden Ruinierung der Effizienz und Sicherheit städtischer Mobilität im Verkehrsalltag zwischen Stau und Raserei steht die Politik hilflos gegenüber, trotz aller scheinheiligen Krokodilstränen über die Zersiedlung. Die marginalen Novellierungen im Verkehrs-, Bau- und Planungsrecht haben es nicht vermocht, Urbanität, Nachhaltigkeit, Rationalität, Effizienz und Sicherheit zum Durchbruch zu verhelfen. Grund dafür ist auch, daß die politischen Eliten in ihren eigenen Erfahrungen überwiegend suburban und autofixiert geprägt sind. Welcher führende Politiker wohnt schon selber in einer Altstadt? In populistischer Vereinfachung sehen Politik und Planung ihre Aufgabe darin, Massenmotorisierung und Massenwohlstand mit „Volkswagen“ und „Volkseigenheim“ zu ermöglichen, als Garant von Wachstum, Sicherheit, Freiheit und Fortschritt. So bedingen sich Autostau und Reformstau gegenseitig.

2.1 Zaghafte Alternativen bei den Alternativen

Verkehrswendeprogramme gelten heute als nicht wirklich politikfähig. Der Mut reicht allenfalls zu ein paar unschädlichen, harmlosen symbolischen Akten: hier mal ein bisschen Radverkehrsförderung, da mal etwas Verkehrsberuhigung oder eine kleine Fußgängerzone, hier mal eine neue Busspur, da mal ein kleiner Ausbau der Bahn. Nirgends wurden die Alternativen zum Autoverkehr wirklich systematisch und angemessen so ausgebaut, dass sie gegenüber dem Auto echte Attraktivitätsvorteile erreicht hätten. Selbst bei den engagierten Fahrradstädten und ÖPNV-Städten musste immer noch parallel auch der Autoverkehr weiter ausgebaut werden, in der weit verbreiteten Praxis der Parallelförderung und wegen fehlender konsequenter Prioritätensetzungen.

2.2 Autoprobleme durch massiven Kommunikations- und Werbeeinsatz geschickt „verdrängt“

Was also läuft schief in der Verkehrspolitik? Fangen wir beim Auto an. Es wird unverdrossen massenhaft produziert und erfolgreich verkauft. Deshalb ja die immer längeren Staus. Sein "Glanz" strahlt nahezu unverändert, die "Risse im Lack", die das Umweltthema und Sicherheitsthema in den 80er Jahren gekratzt hatten, sind erfolgreich "wegpoliert". Die damals medienwirksam von Bürgerinitiativen artikulierten Autoprobleme sind heftig verdrängt, aus den Köpfen, aus den Medien und von der politischen Agenda. Durch geschickte Maßnahmen haben Industrie und Politik suggeriert, die Probleme seien gelöst: der KAT hätte die Luft und den Wald gerettet, die Verbrauchsgrenzwerte hätten das Spritproblem minimiert, die Sicherheitsgurte, der Air-Bag und die Kopfstützen hätten das Sicherheitsproblem gelöst und an der Stadtzerstörung und Zersiedlung sei das Auto nicht schuld, sondern die „dummen Planer“. Parallel dazu gab es von interessierter Seite eine

beharrliche Marginalisierung der Alternativen Fahrrad, Füße und Busse und Bahnen. Sie seien nicht ausreichend leistungsfähig, zu langsam, zu unbequem, zu gefährlich, selbst im Umweltverbund vereint „packten“ sie es halt angeblich nicht.

2.3 Psychologie im Einsatz pro Auto

Legionen von Werbe-Psychologen sind an dieser Erfolgsstory pro Auto beteiligt. Sie unterstützen das Fahrzeugdesign bei Autos maßgeblich im Bereich von Formen, Farben und Ausstattungen. Sie forcieren raffinierte Namensgebung und Sloganformulierungen. Sie unterstützen die spezielle Markenwerbung und die generelle Sympathiewerbung pro Auto mit griffigen Schlüsselworten und Bildern. Sie garantieren eine wirkungsvolle Inszenierung. Und sie beraten geschickt die Akteure in den Chefetagen und Kommunikationszentralen, wie man in einer an sich schwierigen Verkehrs- und Konsumlandschaft die Politiker bei der Stange und die Kundschaft bei Laune hält, damit die Autogesellschaft "fortfährt".

2.4 Umweltverbund ohne psychologische Raffinesse

Verglichen damit stehen die paar versprengten Psychologen im Dienste von Fahrradverkehr, Fußverkehr und Öffentlichem Verkehr auf „verlorenem Posten“. Dass es dort allenthalben an engagierten Psychologen fehlt, belegt die sprichwörtliche Kundenfeindlichkeit und Marktferne, die sich einstellt, wenn man Ingenieure und Ökonomen alleine „wursteln“ läßt. Im öffentlichen Verkehr werden die Fahrzeuge immer noch oft wie "Behälter" oder "Gefäße" gestaltet, ohne Pfiff und Charme, bullig, massig, abweisend, auch wenn das potenzielle Fahrgäste abschreckt. Der Fahrgast ist weiter Beförderungsfall" und Service ein Fremdwort, weil angeblich zu teuer. Die Kunden-Kommunikation im öffentlichen Verkehr wäre ein breites Betätigungsfeld für sensible Psychologen. Speisewagen? Abschaffen! Schlafwagen? Abschaffen! Den Bahnhof um die Ecke? Stilllegen! Klimaanlage im Bus? Zu teuer! Gepäckservice? Zu umständlich! Generalabo als Universalticket? Erfordert eine breite Einigung aller öffentlichen Verkehre. Das ist zu kompliziert! Große Glasscheiben und freie Sicht für Kunden? Keinesfalls, wir brauchen die Fenster als Werbeflächen, am besten für die Autowerbung! Einfach einsteigen und losfahren? Keinesfalls, bitte drei Wochen vorher reservieren, nur dann gibts Rabatt! Züge voll und im Gang stehen? Natürlich, mehr Flexibilität für mehr Züge oder Wagen geht nicht, es ist eh kein Geld da! Fahrrad- und Fußverkehr bekommen nichts und Bus- und Bahnunternehmen nur wenig für eine professionelle psychologische Raffinesse und schmeichlerische Kundenorientierung ihrer Kommunikation.

2.5 Die Herrschaft über die Begriffe: Effekt der Autogesellschaft

Verräterisch ist die Sprache im Verkehrsdiskurs. Sie ist total autofixiert. Eine Fußgängerzone gilt als "verkehrsfrei", obwohl dort nach der Sperrung für Autos meist 4-8 mal mehr Mobilität stattfindet. Oder sind Fußgänger kein Verkehr? Umgangssprachlich heute eben nicht mehr, dank erfolgreicher Begriffsaneignung durch die Auto-Lobby. Da ist Verkehr=Autoverkehr. Das Auto hat nicht nur die Straße, sondern auch die Sprache monopolisiert. Übrigens genauso beim Wort "Straße". Eigentlich meint Straße den gesamten Verkehrsraum einschließlich Gehweg, Radweg, Parkstreifen, Vorgarten. Doch heute wird Straße mit Fahrbahn gleichgesetzt. Ähnlich beim Begriff Mobilität. Sie wird als Auto- Mobilität verstanden, obwohl oft Fußgänger (gemessen an der Zahl ihrer Aktivitäten) 4 mal mehr mobiler sind als

Automenschen. Automenschen sind Kilometerfresser, die unterwegs viel Zeit verplempern, die ihnen für die Aktivitäten fehlt. Fußmenschen gehen mit Distanz sparsam um, suchen Nähe und bevorzugen Ziele mit vielen, eng benachbarten Gelegenheiten. Aber im Alltag gelten nur Automenschen als mobil. Da wundert es nicht, dass Richter beim Führerscheinentzug verkünden, der Betroffene müsse nun "zur Strafe" zwei Monate auf sein Auto verzichten und zu Fuß gehen. Aha, Gehen als Strafe! Welch „Einladung“ zur Fußverkehrsförderung!

2.6 Verkehrswende per Peitsche und Askese? Ein Holzweg

Viele im Verkehr Tätige verheddern sich in den gängigen, wertgeladenen Begrifflichkeiten. Sie fragen beispielsweise, wann man bereit wäre, auf das Auto zu „verzichten“? Verkehrswende als Askese, als Verzicht, als moralinsaure Selbstkasteiung im Verkehr? Und dann dagegen die vollmundigen Slogans der Autofreiheit, Lust, Trieb, Potenz, Begeisterung, Fahrfreude, Fahrkultur. Warum nicht auch von der Gehfreude reden, vom Flaneur, von der Individualität des freien, aufrechten Gangs, von der Lust des Fahrtwindes auf dem Fahrradcabriolet, von der Liebe zu Qualität, von der Mobilitätskultur, vom Genuß an der Stadt, von der Effizienz in der Bahn, der entspannten Mobilität, von Zuverlässigkeit, Vertrauen, Fortschritt, Technik, Service, Kommunikation, man trifft sich, man redet miteinander, man flirtet. Nein, die Verkehrswende muß wie „sauer Bier“ definiert werden und darf ums Himmels willen keinen Spaß machen. Und schon ist man bei der Metapher von „Zuckerbrot und Peitsche“ oder „Push & Pull“, wie die Planer sagen: es reiche nicht, die Alternativen zum Auto zu fördern, man müsse auch die Peitsche schwingen, das Autovolk schikanieren. Kein Wunder, dass dann bei der Autolobby alle Warnlampen angehen, dass jeder Diskurs in emotionale Lagerschlachten ausartet und breiter Konsens nicht möglich ist. Weshalb so viele gut gemeinte Projekte „vor die Wand gefahren werden“, in Ermangelung zivilisierter, fairer Diskurskultur.

2.7 Beispiele durch falsche Begriffe verpasster Chancen

Ein schönes Beispiel ist die Tempo-Diskussion. Man hat das primär als Freiheitsberaubung und willkürliche Schikane gegen Autos kommuniziert. Nicht aber als Fahrhilfe, Fahrerentlastung, Beitrag zu entspannter Fahrkultur, Sympathiekampagne und Ehrenrettung pro Autofahrer (gegen unnötige Aggression), Maßnahme für flüssigen Autoverkehr und gegen den Stau, Maßnahme zur Schonung der Autos und der Geldbeutel der Autofahrer und für ein dauerhaftes Überleben der Autos und der Autofahrer. Ein anderes Beispiel ist die Monopolisierung der Individualität und Flexibilität für das Auto, den sog. Individualverkehr. Gedacht als Kontrast zum Massenverkehr. Aber was ist individueller und flexibler als das Gehen: man kann jederzeit stehen bleiben, die Richtung ändern, das Tempo ändern. Ähnlich ist es mit dem Radeln. Denken wir bei Individualverkehr an Gehen und Radeln? Nein, weil die Autolobby den Begriff geschickt für das Auto monopolisiert hat. Und umgekehrt ist die Anmutung des Begriffs Massenverkehr natürlich nicht sehr verheißungsvoll. Wer gehört schon gern zu den Transportmassen, zum Massentransport, fast schon wie im Viehwaggon? Dabei gibt es doch auch kleine Mini- und Midi-Busse und Bahnen, es gibt individualisierten und flexibilisierten Öffentlichen Verkehr, das Taxi, den Rufbus. Und mit der Aufteilung in die Abteile gibt es auch in der Bahn Rückzugsmöglichkeiten, auf der Fernreise kann man sich häuslich einrichten, wenn man will. Und in der Bahn ist die Tätigkeit der Reisenden meist sehr viel vielfältiger und individueller als im Auto, die einen lesen, die anderen speisen, die dritten debattieren, die vierten telefonieren, die fünften flirteten und die sechsten ruhen entspannt. Die Bahn ist mobile Bühne,

Marktplatz, Flaniermeile in einem. Nur wird das nicht kommuniziert, weil man widerspruchslos das falsche Etikett Massenverkehr akzeptiert hat.

2.8 Verkehrsforschung: Akteuransätze unterentwickelt

Ein Problem der Verkehrsforschung ist ihre übergewichtige Fixierung auf die individuellen Verkehrsteilnehmer. Ihr Verkehrsmittelwahlverhalten ist schon oft und mit vielen verschiedenen methodischen Ansätzen untersucht worden. Wenig weiß man dagegen über das Verhalten der sog. professionellen Akteure in den Parlamenten und –Verwaltungen, in den Verkehrsunternehmen, in der Wirtschaft, in den Verbänden und Vereinen sowie den Medien. Wovon hängt ihre Grundorientierung ab? Wie stark ist ihr emotionales Engagement? Welches Wissen haben sie? Welche Hoffnungen und Ziele haben sie, welche Visionen? Welche Blockaden hindern sie an konsequenten Kurskorrekturen? Welche Rolle spielt für ihr Verhalten die eigene Verkehrssozialisation? Welche Rolle spielt der institutionelle Rahmen, also die Fixierung auf Partei- oder Unternehmensloyalitäten, Verbändemitgliedschaften, Fachkartelle? Wie werden die Änderungsspielräume eingeschätzt? Wie werden die fiskalischen Möglichkeiten und ökonomischen Effekte bewertet? Welche Rolle spielen die Massenmedien und der Einfluss der Lobbies in der Meinungsbildung und Problemwahrnehmung?

3. Moderne Stadt- und Verkehrspolitik muß neue Wege gehen

3.1 Urbanes Bauen für mehr Nachhaltigkeit: vom unverbindlichen Leitbild zur alltäglichen Realität

Das urbane Bauen für eine kompakte Stadt der kurzen Wege mit möglichst wenig Autoverkehr braucht eine Renaissance, um die Explosion der Distanzen durch immer neue Schnellstraßen ins weite Umland der Städte zu begrenzen. Eine Ökonomie der kurzen Wege und Zeiten („just in time and short in space“) fördert lokale und regionale Synergien. Vitale Zentren brauchen Qualität und Vielfalt auf engem Raum, als Gegengewicht zu den weitläufigen Neubaugebieten der Einfamilienhausareale, Gewerbegebiete und Verbrauchermärkte auf der „Grünen Wiese“. Dichte muß als besondere Qualität erkannt und mit angemessener Architektur und Qualität der öffentlichen Räume gestaltet werden. Die Akzeptanz hierfür wird aber nur erreicht, wenn die Zusammenhänge besser erklärt werden und Kosten- und Qualitätsfragen in den Mittelpunkt planerischer Diskussion gestellt werden. Die großen Ineffizienzen, hohen Kosten und miserablen gestalterischen Qualitäten öder Straßenschneisen und asphaltierter Großparkplätze müssen erkannt werden. Ein internationaler Städtevergleich lehrt: Je mehr Platz zum Fahren und Parken dem Autoverkehr bereitgestellt wird, desto schlimmer werden die Staus und desto höher sind die Folgekosten für Städtebau, Kommunalwirtschaft und Umweltnachsorge.

3.2 Klare und wahre Preise

Eine wirklich marktwirtschaftliche Verkehrsordnung und Bauplanung sollte für klare und wahre Preise für Raum, Energie und Transport sorgen. Noch gilt das Gegenteil: ein Straßentunnel für 250 Mio. € gilt vielen Entscheidungsträgern als ganz normal und preiswert,

10 Mio € für neue Busse oder Triebwagen dagegen gelten meist als unbezahlbar. Die Verkehrsfinanzierung sichert dem Straßenbau bei Bund, Ländern, Kreisen und Gemeinden regelmäßig volle Kassen, während der öffentliche Verkehr um seine Gelder ewig kämpfen muß. Im ländlichen Raum ist das Missverhältnis zwischen autobezogenen und am öffentlichen Verkehr orientierten Verkehrsausgaben besonders eklatant. Die Erschließungskosten im Leitungs- und Straßenbereich werden regelmäßig verschleiert, viele Autosystemkosten werden gar nicht ausgewiesen, zumal die innere Erschließung viel zu eng gefaßt wird und bei der äußeren Erschließung die Kosten einfach anonym an die Gemeinschaft weitergereicht werden. Auch die privaten Mobilitätsfolgekosten bleiben bei den Standortentscheidungen sowohl fürs Wohnen als auch für Handel und Gewerbe regelmäßig ausgeblendet. Besonders schlecht ist die Kostentransparenz bei den Parkierungsflächen, die kommunal und von den Privatinvestoren hoch subventioniert werden, ohne dass das zum Streitthema würde. Das Bau- und Planungsrecht wirkt mit seinen Regelungen zur Erschließung im Straßen- und Parkierungsbereich immer noch als Multiplikator für immer mehr Autoverkehr, immer weitere Zersiedlung und immer höhere Kosten.

3.3 Ein neues Mobilitäts- und Urbanitätsverständnis

Im neuen Mobilitätszeitalter bestimmen Servicequalität, Verträglichkeit und Kommunikation den Trend. Im Personenverkehr gibt es zwei Angebotsalternativen: den PKW-Verkehr mit öffentlichen Autos (Car Sharing) und den öffentlichen Verkehr.

Öffentliche Pfand- und Nachbarschaftsautos (Car-Sharing)

Moderne Mobilitätsdienstleister machen intelligente Formen der Autonutzung marktfähig, mit Pfand- oder Nachbarschaftsautos, von denen dezentral etwa 4 Mio. „Mobi—und Publi-Cars“ nötig wären, um die zeitlich, räumlich und qualitativ individualisierten Mobilitätsbedürfnisse aller Bürger ohne individuelle Massenmotorisierung bedienen zu können. Solche öffentliche Autos müssen zu einem integralen Bestandteil des öffentlichen Verkehrs werden und überall dezentral zugänglich sein. Deshalb erhalten sie ein Parkprivileg, wie es bisher nur für Taxen besteht.

3.4 Flexibilisierter Öffentlicher Verkehr

Darüber hinaus braucht aber auch der konventionelle Öffentliche Verkehr eine viel höhere Serviceorientierung und eine stärkere Flexibilisierung und Individualisierung. Nicht nur der Massentransport großer Passagierströme auf langen Distanzen und wenigen Hauptkorridoren eines Rumpfnetzes, sondern ebenso die vom Mobilitätsvolumen viel größere Feinverteilung der Personen und Güter im Nah- und Regionalbereich muß ernst genommen werden. Dafür braucht man anstelle der fortschreitenden „Jumbotechnik“ der Großbehälter (Großraumgelenkbusse, Langzüge bei der Personenbahn, Ganzzüge bei der Güterbahn) eher kleine und mittlere Fahrzeuggrößen (Mini- und Midibus, Straßenbahn, Regionaltriebwagen, Cargo- Sprinter). Dafür braucht man anstelle der konventionell starren Fahrplanlogik (immer ausgedünntere Fahrpläne mit langen Intervallen) eine stärkere Flexibilisierung und Bedarfsorientierung (verdichtete Taktverkehr bei hoher Nachfrage, bedarfsgesteuerte Bestellverkehre (Rufbus, AST, Taxi) bei kleinen Potenzialen). Und dafür braucht man angesichts neuer Lebensstile und Bequemlichkeiten ein Maximum an Kundennähe (Faustregel: zehn mal mehr Bahnhöfe und Haltestellen) und Servicequalität (Bistroqualität auch im Nahverkehr, rollende Gastronomie und Hotellerie im Fernverkehr).

3.5 Systemqualität im öffentlichen Verkehr

Entscheidend für die Wirksamkeit des neuen Service ist die durchgängige Systemqualität, die sich an der Netzdichte und Hierarchie des Straßennetzes und an der Verteilung der Zentren und Siedlungsgebiete im Raum orientieren muß. Man muß im ganzen Land wissen, dass man jederzeit von überall nach überall hinkommen kann, ohne dass dafür 50 Mio PKW die Straßen „bevölkern“ müssen. Wenn man im ganzen Land „Anschluß findet“, an allen Knoten problemlos umsteigen kann, alle Transportketten in einem einheitlichen Tarifsystem und mit einer landesweiten Generalkarte bezahlen kann und überall Informationen über Netze und Fahrpläne erhält, dann wird man dafür gerne auch das nötige Geld ausgeben und braucht nicht mehr das eigene Auto mit seinen hohen Fix- und Betriebskosten.

Maßstab für die Netz- und Systemqualität im öffentlichen Verkehr muß die im Straßennetz vorgegebene, hierarchisch gestufte Netzqualität sein

- mit so vielen Fernbahnverbindungen, wie es Fernstraßen (1. und 2. Ordnung, also Autobahnen, National- oder Bundesstraßen, Landesstraßen) gibt; alle Oberzentren und Mittelzentren kriegen in jede Richtung Fernbahnanschluß;

- mit so vielen Regionalbahn- und Regionalbusverbindungen, wie es Kreisstraßen gibt; alle Gemeinden kriegen untereinander Regionalbahn- oder Regionalbusanschluß;

- mit so vielen Orts-, Stadt- und Quartierbusverbindungen und feinerschließenden, flexiblen ÖPNV-Verbindungen mit Rufbus und AST, wie es Baugebiete bzw. Baublöcke gibt; alle Baublöcke/Baugebiete sind untereinander mit feinerschließendem ÖPNV verbunden und haben Mobilstationen für Car-Sharing.

Nach der gleichen Logik werden die Teilsysteme der Güterbahn mit ihren Netzen, Linien und Knoten entwickelt und verknüpft, mit dem Ziel, Gütertransport mit einem Minimum von LKW-Verkehr effizient zu ermöglichen.

4. Rahmen und Mengengerüst für eine solche Verkehrswende

In einem solchen effizienten Mobilitätssystem kann man mit 1/10 der heutigen PKW als Pfand- und Nachbarschaftsautos die kleinteilige PKW-affine Mobilität abdecken. Weitere 9/10 aller KFZ werden durch eine Anzahl von Mini-, Midi- und Maxi- Bussen, Tram, S-Bahn, Regionalbahn und Fernbahntriebwagen und -züge sowie Güterzüge und Cargo- Sprinter ersetzt, deren Zahl etwa 1/10 aller bisherigen KFZ entspricht. Damit kann die notwendige Mobilitätsarbeit für alle Bürger geleistet werden, ohne durch die Massierung von Fahrzeugen viele Straßen zu verstopfen und Städte und Dörfer zu ruinieren. Hohe Effizienz des Fahrzeugeinsatzes führt weg vom schlecht ausgelasteten „Steh- und Stauzeug“ individueller PKW. Sie spart enorme Material- und Betriebsressourcen, erfordert dafür aber einen weit besseren Service und eine modernere Logistik. Beides sind die Zukunftsmärkte der nächsten Jahrzehnte im Verkehr.

4.1 Rationeller PKW- Einsatz: Mobi-Car

Nur so wird das Grundproblem im Verkehr, die Platzfrage, lösbar: Mit etwa 10% des Verkehrsraumes für fahrende und parkende Autos kann das gleiche Transportvolumen intelligent und energiesparend bewältigt werden. Die Autoindustrie mutiert zur Mobilitätsindustrie und macht hier ihre neuen Geschäfte. An „jeder Ecke“ gibt es

Mobilstationen, die auch als Logistikknoten für den Güter- und Warentransport dienen, mit Schließfächern für die Lieferdienste und über elektronische Netze bestellte Waren. Die Mobil-Cars sind mit den Mobilstationen über satellitengestützte Kommunikation verbunden. Die Chip-Karte öffnet die Türen und initialisiert den Fahrtenschreiber. Die City-Automatik sorgt für verträgliche, stetige Verkehrsabläufe.

4.2 Attraktive Flächenbahn und attraktiver Flächenbus

Pro 100 Bürger 1 Haltestelle kommunaler und regionaler Bussysteme, pro 500 Bürger 1 Bahnhof oder Haltepunkt nationaler, regionaler oder kommunaler Bahnen sorgen für maximale Kundennähe und werden zu Treff- und Bezugspunkten im öffentlichen Straßenraum. Das Gesamtsystem des öffentlichen Verkehrs, Paratransit und Mobilitätsmanagements wird mit einem dezentralen Logistik-, Informations- und Kommunikationssystem gesteuert, das Gebiete mit einer Maschenweite von ca. 20x20 km abdeckt. Mit dem Generalabo fahren die Kunden problemlos durch alle Teilsysteme des ÖPNV, die Abrechnung erfolgt per Chip, das Personal kann die leidigen Kontrollaufgaben beenden und sich statt dessen voll dem Informations- und Reiseservice zuwenden. Schlangestehen vor Bahnhofsschaltern gibt es nicht mehr, genauso wie der Stau auf den Straßen Vergangenheit ist.

5. Ergebnis: stadtverträglicher Verkehr und neue Urbanität

5.1 Koexistenz im Verkehr

Der geringe verbleibende konventionelle Autoverkehr mit PKW und LKW kann den für ihn verbliebenen Verkehrsraum problemlos nutzen, er bewegt sich mit stadtverträglichen Geschwindigkeiten. Für die urbansten Verkehrsarten Fußgängerverkehr und Fahrradverkehr ist eine Renaissance angebrochen, sie bevölkern die zurückerstatten urbanen Straßenräume mit allen Freiheiten und Bequemlichkeiten, die sie so lange vermissen mußten. Die Verkehrssicherheit ist wieder zu einem realen Grundrecht geworden, Koexistenz im Verkehr ist eingekehrt.

5.2 Renaissance der Urbanität

Die Urbanität hat eine Renaissance erfahren. Man orientiert sein Leben wieder zu den lebenswerten Straßen. Der Drang ins Grüne ist gestoppt, weil das Grün wieder zurück in die Städte und Dörfer gekommen ist. Nähe und Nachbarschaft sind wieder ernst genommene Qualitäten urbanen Lebens. Die soziale Sicherheit ist zurückgekehrt, weil anonyme, unbelebte Straßenräume nicht mehr existieren. Die Menschen trauen sich wieder auf die Straße, die Kinder ebenso wie die Alten. Der frei gemachte Platz wird an urbane Nutzungen zurückgegeben. Ca. 80 Mio. neue Bäume finden Platz in der Stadt, auf Alleen, Promenaden, Plätzen und von Blech und Asphalt befreiten Innenhöfen. Der Städtebau wendet sich wieder der Straße zu, die Abstandsflächen schrumpfen, die Dichte steigt. Die Straße wird vom Verkehrsraum wieder zum Lebensraum, nicht nur im kleinen Getto einiger Fußgängerzonen, Passagen und Dorfplätze. Hieraus ergeben sich starke Impulse für eine Dezentralisierung der Wirtschaft, weil Kundennähe zum entscheidenden Faktor wird. Eine neu Lust am Flanieren, Kommunizieren und Inszenieren beflügelt die Wirtschaft und die Werbung. "Fast food und

fast feelings“ sind out, die Lust auf schöne Städte und Dörfer und ihre vielfältigen, intensiven Erlebnisse siegt über die flüchtigen, virtuellen Welten und die Ödnis des autogerechten Suburbia.

6. Akzeptanz durch Klarheit und Konsequenz

Grundvoraussetzung für den schrittweisen Erfolg eines solchen verkehrlichen und städtebaulichen Reformprogramms ist eine neue Kommunikationsqualität.

6.1 An das Leitbild glauben

Am Anfang aller Bemühungen muß der Glaube stehen, daß die Menschen durchaus bereit sein können, ihr routinemäßiges Verhalten zu überdenken und zu verändern. Und dass sie weniger Autoverkehr nicht als Schock und Bedrohung, sondern als Chance und Verheißung wahrnehmen.

6.2. Gute Beispiele mitteilen

Es gibt schon heute zahlreiche kommunale Beispiele, wo in Teilbereichen überraschende Verhaltensänderungen möglich wurden. Wo neue Verkehrsangebote durch hohe, sichtbare Qualität und professionelle Präsentation für die „sinnliche Wahrnehmung“ ihre Vorteile selbst kommunizierten. Beispiele für gute Akzeptanz innovativer Systeme sind die sensationellen Erfolge ausgewählter kleinstädtischer Orts- und Stadtbussysteme und innovativer Regionalbahnsysteme, denen es gelang, die Fahrgastzahlen in kürzester Zeit von meist unter 100.000 im Jahr auf mehrere Millionen zu steigern. Sie haben bewiesen, wie viel Änderungsbereitschaft besteht, weil es eine große Sehnsucht nach mehr Effizienz und Qualität im Verkehr gibt. Dabei wurden in hohem Maße Neu-Fahrgäste aus dem Potenzial der Bürger mit jederzeitiger Autoverfügbarkeit rekrutiert („hat zwei Autos in der Garage und fährt dennoch regelmäßig mit dem Bus oder der Bahn, weils bequemer ist“). Warum sollte so Jemand nicht demnächst auch erst seinen Zweitwagen und später auch seinen Erstwagen „entsorgen“, damit er alle „Autosorgen“ los ist.

Es gibt auch schöne Erfolge kompakter urbaner Neubauprojekte mit hoher Qualität im öffentlichen Raum, denen es gelungen ist, klassisches „Grüne-Wiese-Eigenheimpublikum“ in urbane Quartierstypen zu ziehen, weil dort die öffentlichen Räume wirklich etwas zu bieten haben (Freiburg, Tübingen, Potsdam). Es gibt schließlich eine wachsende Akzeptanz modernisierter und verkehrsberuhigter Gründerzeitviertel und der dort ergänzten, maßstabgerechten Neubauten in Baulücken, wo auch wieder in hohem Maße Familien mit Kindern zum Leben mitten in der Stadt bereit sind.

6.3 Kommunikationsoffensive wagen

Die überzeugenden Vorteile urbanen Stadtlebens und einer Mobilität mit wenig Autoverkehr müssen also offensiv und mutig dargestellt werden und sie müssen sinnlich wahrnehmbar gemacht werden, durch hohe Qualität der öffentlichen Räume. Und da „beißt sich die Katze in den Schwanz“, weil die meisten konventionellen Qualifizierungsversuche, auch der Verkehrsberuhigung, mit den Flächenansprüchen des noch vorhandenen Autoverkehrs beim Fahren und Parken massiv kollidieren. Die klassische Lösung ist dann, Straßen und Parkraum

„zu verbuddeln“, im Straßentunnel und der Tiefgarage. Das sind beides immens teure St.-Florians-Lösungen, die am Autoverkehr und seiner Attraktivität überhaupt nichts ändern, im Gegenteil, sie fördern den Autoverkehr, kaschieren aber punktuell dessen Folgen. Sehr viel überzeugender sind da die Optionen des mobilen Wohnens ohne massenhaften Autoverkehr, die den Menschen den Zwang zur individuellen Massenmotorisierung nehmen und die Vorteile einer solchen Lösung planerisch, gestalterisch und finanziell auch verdeutlichen. Erst wenn für Modelle einer Mobilität ohne Massenmotorisierung überzeugende Organisations- und Gestaltungsmodelle entwickelt sind, wird der Durchbruch bei der Verkehrswende gelingen. Die fiskalische und technische Machbarkeit dieser Mobilitätsalternative mit sehr viel weniger Autoverkehr muß für Verkehrspolitik und Baupolitik, Investoren und Bürger überzeugend dargestellt werden, und zwar nicht nur als isoliertes Pilotprojekt wie dies beim sog. autofreien Wohnen in letzter Zeit verschiedentlich versucht wurde, sondern als Gesamtstrategie, die unterstellt, aus der Ausnahme würde die Regel. Trotzdem hilft natürlich, wenn die bereits bestehenden Beispiele, die in diese Richtung weisen, glaubhaft und anschaulich verdeutlicht werden, mit überzeugenden Bildern von Alleen, Promenaden, Plätzen und von Blech und Asphalt befreiten Innenhöfen.

6.4 Städtebaulich argumentieren

Wichtig ist, dass nicht nur verkehrlich argumentiert wird, sondern auch städtebaulich: die Straße als Lebensraum und der Bahnhof als Kristallisationspunkt der Stadtentwicklung müssen mit ihren positiven Seiten herausgestellt werden, um eine neue Lust am Flanieren, Kommunizieren, Bahnfahren und Inszenieren zu beflügeln. Die Lust auf schöne Städte, Dörfer und Landschaften und die vielfältigen, intensiven Erlebnisse ist schließlich der wichtigste Motor des Tourismus, sie sollte nicht nur zum Reisen animieren sondern die Menschen auch für ihr eigenes Wohnumfeld qualitätsbewußt machen, ihnen die alltägliche Ödnis des autogerechten Suburbia verdeutlichen und Wege aufzeigen, diese zu überwinden.

Literatur

- Monheim, H.: Mehr Autoverkehr? Bemerkungen zu einem angeblich zementierten Trend. In: Verkehr der Zukunft. ILS- Taschenbücher. Dortmund, 1990
- Monheim, H.: Auto und Urbanität. Analyse einer Fehlentwicklung. In: Fortschritt vom Auto. Umwelt und Verkehr in den 90er Jahren. Hrsg.: Koenigs, Tom u.a.; München 1991
- Monheim, H.: Integration von Planung und Technik. In: Wege aus dem Stau. Umweltgerechte Verkehrskonzepte. Hrsg.: A. Pastowski u.a. = Wuppertal Texte. Basel, 1996
- Monheim, H.: Grundsätze für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen und die Förderung eines attraktiven ÖPNV. In: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung. 1997; 16. Ergänzungslieferung. 3/97. Bonn
- Monheim, H.: A better Future with less Cars. What are the Alternatives for modern Mobility in urban Structures'. In: Ecodecision, Montreal, 1997
- Monheim, H.: Flächenbahn oder Schrumpfbahn. In: Einmal Chaos und zurück. Wege aus der Verkehrsmisere. Hg. G. Altmann u.a. = Bücher für bessere Bahnen, Nr.3. Köln, 1998
- Monheim, H.: Ausstieg aus der Autopolitik Voraussetzung zur Lösung der Verkehrsprobleme. In: Building a new Century. 5th European Conference Solar Energy in Architecture and Urban Planning. Bonn, 1999
- Monheim, H.: 20 Jahre Verkehrspolitik: fast nichts bewegt. In: Alternative Verkehrspolitik, H.1, 1999
- Monheim, H.: Strategien für eine neue Verkehrspolitik. In: UVP- Report 2/99
- Monheim, H.: Angst vor dem Autovolk? Zu den Problemen einer Verkehrswende in Deutschland. In: Blätter für deutsche und internationale Politik. H.3/2001
- Monheim, H.: Street network management and transport policy – the need for a new strategy. In: Town and Infrastructure Planning for Safety and urban Quality for Pedestrians. Brüssel, 2001