

VERKEHR HABEN WIR GENUG – ES FEHLEN VIELFALT UND ERREICHBARKEIT

Wenn die Straßen verstopft sind, erreicht niemand sein Ziel. Wenn breite, flüssige, schnelle Straßen da sind, sind weit entfernte Ziele gut erreichbar: nahe Ziele aber sind unattraktiv geworden oder ganz verschwunden. Die Freiheit, zu Fuß zu gehen oder mit dem Rad zu fahren, ist eingeschränkt. Das trifft alle, die kein Auto fahren wollen oder können. Ist das Zeichen einer lebendigen Stadt? Die Nachbarschaft ist kein Zuhause mehr. Die Bewohner flüchten in den grünen, ruhigen Vorort, und am Wochenende „ins Grüne“.

Der Ausweg vieler: noch mehr Autofahren

Am Anfang bringt die Flucht Erleichterung. Aber bald wird sie zum Zwang der langen Wege. Viele glauben, nur mit dem eigenen Auto könnten sie den Autos der Anderen entfliehen. Aber schließlich werden sie doch immer wieder eingeholt. Und ist es wirklich unser Wille, daß wir am Ende alle drei Stunden täglich im Auto sitzen müssen? Und doch keiner hat, was er will? Wir spüren alle den Teufelskreis: Es vergeht keine Stadtratssitzung, keine Stadtteilversammlung, ohne daß Verkehrsprobleme diskutiert werden. Und zwar wegen zuviel Verkehr. Nicht wegen zu wenig Verkehr.

WER IST MOBILER?

Herr Müller fährt jeden Tag 58 km mit dem Auto. Denn sein Arbeitsplatz liegt 29 km von seiner Wohnung entfernt. Für Hin- und Rückfahrt braucht er ungefähr 1,5 Stunden. Montags und freitags, wenn besonders viel Verkehr ist, muß er sogar mit 2 Stunden rechnen. Abends geht er dann höchstens noch mal zum Briefkasten oder Zigaretten holen. Herr Müller bedauert bereits, daß er täglich so viel Zeit verliert. Er sucht nach einer Wohnung in der Nähe seines Arbeitsplatzes.

Herr Schulze wohnt so nah an seinem Arbeitsplatz, daß er mit dem Fahrrad hinfahren kann. Sein Auto steht meistens in der Garage. Er braucht es nur noch, wenn er mal etwas Größeres transportieren will. Oder für den Urlaub. Vor dem Dienst macht Herr Schulze fast täglich noch Einkäufe – zu Fuß. Auf dem Weg zum Büro fährt er einen kleinen Umweg, damit er seine 7jährige Tochter noch bis zur Schule begleiten kann. Und auch nach Dienstschiuß ist fast immer noch was auf dem Weg zu erledigen: Bank, Post o.ä. Abends bleibt noch Zeit und Energie, einen Volkshochschulkurs im Stadtteilzentrum zu besuchen oder ins Kino zu gehen. Der Bus fährt fast bis vor die Haustür. Im Ganzen hat Herr Schulze für seine täglichen Transportvorgänge weniger Zeit benötigt als Herr Müller: 1 Stunde und 20 Minuten. Er hat nur 23,8 km zurückgelegt, dabei aber 6 Ziele aufgesucht: 6 mal soviel wie Herr Müller.

Es geht auch mit weniger Autoverkehr

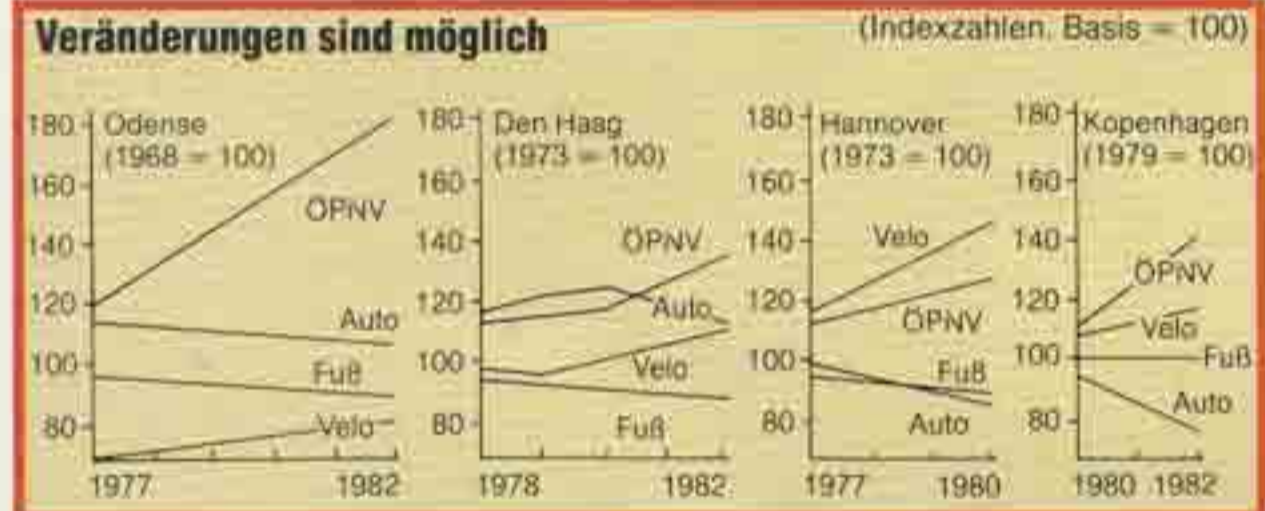
Fallstudienstädte	Jahr	Einwohner	PKW-Anteil an werktäglichen Wegen	Vergleichswert: Durchschnittswert entsprechend großer Städte in der Bundesrepublik Deutschland
Amsterdam	1982	700.000	ca. 32%	ca. 35%
Hannover	1980	535.000	32%	ca. 40%
Bologna	1982	450.000	ca. 30%	ca. 40%
Groningen	1982	160.000	ca. 32%	ca. 45%
Göttingen	1982	130.000	ca. 37%	ca. 45%
Erlangen	1980	102.000	42%	45–50%
Delft	1982	85.000	ca. 30%	45–50%

Weniger Verkehr mehr Erreichbarkeit

Verkehr können wir uns nur bis zu einer bestimmten Grenze leisten. Dafür wollen wir möglichst viel Erreichbarkeit. Möglichst viel Mobilität. Mobilität heißt, viele Ziele erreichen können. Nicht: möglichst lange Wege mit dem Auto fahren. Mehr Erreichbarkeit bei weniger Verkehr schaffen wir, wenn ein vielfältiges Angebot in der Nähe existiert. Wenn Wohnen, Arbeiten, Einkufen und sich Erholen nah beieinander liegen. Wenn die „sanften Verkehrsmittel“ besser funktionieren.

Steuern und Versicherung, für die Reifen. Der Busbenutzer entrichtet seinen Fahrpreis. Wir alle bezahlen den wertvollen Grund für neue Straßen. Aber wer bezahlt die schlaflosen Nächte der Anrainer, die Schäden an der Umwelt und die gesundheitlichen Folgen? Machen wir uns nichts vor; wir unterschätzen alle, wie teuer die Entfernung ist – auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Erst recht mit dem Auto. Nur wenn wir am eigenen Geldbeutel spüren, daß lange Wege teuer sind, wird die Nähe wiederentdeckt. Wächst unsere Mobilität.

Veränderungen sind möglich



Wenn der Zwang zum Autofahren nicht mehr so stark ist. Und auch die mobil sind, die nicht Autofahren können oder wollen. Auch das gehört zur Wahlfreiheit. Wahlfreiheit bedeutet auch, weitentfernte Ziele wählen zu können. Auch Ziele, zu denen man am besten mit dem Auto gelangt. Aber diesen Luxus können wir uns nicht täglich leisten. Denn:

Entfernung ist teuer

Entfernungen zu überbrücken kostet Zeit und Geld. Der Preis für große Entfernungen ist schon jetzt fast unbezahlbar. Gewiß, der Autofahrer zahlt viel Geld. Für Benzin, für Reparaturen, für das Auto selbst, für

Verkehr ist Aufenthalt

Wer sich in der Stadt bewegt, erlebt die Stadt Zwangsläufig und unausweichlich. Verkehrsdichte heißt nicht nur volle Straßen, sondern auch viele Menschen. Sollen wir die Straßen für die bauen, die die meisten km darauf zurücklegen? Oder nicht eher für die, die die meiste Zeit darauf verbringen? In 70%–80% aller Stadtstraßen (= Anliegerstraßen und Sammelstraßen) werden weniger als 30% der Aufenthaltszeit vom Autofahrer aufgebracht. Natürlich gibt es große Unterschiede. Los Angeles ist anders als Hamburg. Und Hamburg anders als Zermatt. In Zermatt gibt es keine Autos.

Aufenthaltszeiten in verschiedenen Straßentypen

Straßentyp	KFZ	Radfahrer	Fußgänger	Summe
Anliegerstraße	18,8%	7,2%	74,0%	100%
Sammelstraße	24,4%	8,0%	67,6%	100%
Hauptverkehrsstraße	54,1%	6,9%	39,0%	100%

In 70–80% aller Stadtstraßen liegt die Aufenthaltsdauer der Autofahrer unter 30% der gesamten Aufenthaltsdauer aller Straßenbenutzer.

Veränderungen sind möglich

Städte funktionieren auch mit insgesamt kürzeren Wegen. Städte funktionieren auch mit weniger Autoverkehr. Und das liegt nicht nur an den Randbedingungen. Sondern vor allem am politischen Willen in den Städten und ihrer Fähigkeit, den Willen in die Tat umzusetzen. Denn viele Städte haben beachtliche Veränderungen erreicht. Durch aktive Verkehrsberuhigung. Durch Förderung des Radverkehrs, des öffentlichen Verkehrs. Und durch bewußten Verzicht auf weiteren Autostraßenbau bzw. durch Autostraßenumbau.

Verkehr ändert sich dauernd. Das zeigt der Alltag. Zum Beispiel bei Schneefall. Oder an Baustellen. Da ändert sich das Verhalten der Verkehrsteilnehmer von einem Tag auf den anderen. Andere Wege werden gewählt, und manchmal werden auch andere Verkehrsmittel benutzt oder andere Ziele ausgesucht. Im Laufe der Zeit wird sich das Verhalten auch bei weniger restriktiven Eingriffen ändern. Denn die Bewohner treffen ohnehin immer wieder neue Entscheidungen. Sie beziehen eine andere Wohnung. Sie wählen einen neuen Arbeitsplatz. Die Schule ändert sich. Andere Bedürfnisse entstehen. Und dabei wird jedesmal neu zwischen vielen Möglichkeiten abgewogen. Da werden Entfernungen eine immer größere Rolle spielen. Und wenn sich dann die Verkehrsbedingungen allmählich geändert haben, richtet man sich danach; ohne daß Erwartungen enttäuscht werden. Sicher: die Verbindungen zwischen Wohngebieten und Gewerbegebieten müssen gewährleistet bleiben. Unsere Städte stehen nun mal.

Scheinargument: „Unsere Städte stehen nun mal“

Aber fahren wir nicht häufig viel weiter, als es diese Funktionstrennung notwendig macht? (Im Lauf der Zeit wird es auch leichter werden, eine näherliegende Wohnung zu finden, weil die Stadtplanung sich bemüht, die Funktionstrennung in den Städten zu verringern. Indem sie Gemeinlagen fördert. Indem sie für Betriebe Standortberatungen anbietet. Indem sie dafür sorgt, daß Stadtteilzentren wiederbelebt werden.)

Transport in der Stadt muß sein. Auch mit dem Auto. Aber verwechseln wir nicht oft die Freiheit, per Auto ein Ziel zu erreichen, mit der Freiheit, sich mit dem Fuß auf dem Gaspedal auszutoben? Schränkt nicht die zweite Freiheit die erste sogar ein – wenn etwa der Unfall eines Rasers Hunderte von vernünftigen Autobenutzern stecken bleiben läßt?

Die Stadt ist kein Nürburgring!

Bei gleichmäßigem und langsamen Autoverkehr hätten wir alle mehr Freiheit. Freiheit, auch das Auto zu benutzen. Verwechseln wir nicht zu oft Transport, Verkehr und Mobilität mit dem Spaß am technischen Spielzeug? Gerade in der Stadt findet die Freiheit des einzelnen ihre Grenzen an der Freiheit der anderen.