

Prof. Dr. Heiner Monheim (Trier/Bonn)

Was kann die Verkehrsplanung für Städte und Regionen, Umwelt und Wirtschaft erreichen?

1 Die immobile Mobilitätspolitik in Europa

Die Mobilitätspolitik in Mitteleuropa ist seit Jahrzehnten ziemlich „immobil“, wenn man mal von dem beachtlichen Sonderweg der Schweiz absieht. In den Alt-Ländern der EU kommt wenig Bewegung in die Konzepte und die Richtung der Investitionen. Das Gros der Investitionen bleibt autofixiert, mit dem Resultat eines immer schnelleren Marschs in die Staugesellschaft. Die Staaten forcieren mit ihren Rahmensetzungen in der Verkehrsfinanzierung, im Bau- und Planungsrecht und im Steuerrecht Massenmotorisierung und Zersiedlung. Das führt zu riesigen Kosten und Problemen für Ökologie, Energieverbrauch, Ökonomie und Stadtentwicklung. Und es führt zu vielfältigen Frustrationen im Verkehr. Der Verkehr ist immer noch ein Bereich großer Emotionen. Hier sind massive Wirtschaftsinteressen im Spiel, der Automobilverbände, der Autoindustrie, der Bauwirtschaft und des überwiegend autoorientierten Handels. Der Verkehr ist voller Tabus. Tabus aber blockieren die Innovationsfähigkeit. Angst vor Europas Autovolk und der Europas Auto- und Baulobby lähmt die Verkehrspolitik. Aus dem Stau sollen immer mehr Straßen und Parkplätze helfen. Fahrgastrückgänge beim ÖPNV und der Bahn werden mit Angebotsabbau beantwortet, Einnahmerückgänge mit Tarifierhöhungen. Lineares Denken prägt den Verkehrsbereich.

2 Die beschädigte Urbanität

Die exzessive Bevorzugung der Autos hat das Gesicht der Städte massiv verändert: mit immer mehr und immer breiteren Straßen und immer neuen Parkstreifen, Parkplätzen, Parkhäusern und Tiefgaragen. Der traditionell multifunktionale öffentliche Raum wurde immer mehr verfremdet, monofunktional auf Autobelange ausgerichtet. Verkehrs- und Abstandsflächen bestimmen den Raum, der Autoverkehr bestimmt die Bauweise. Liebe zum Detail mit differenzierter Kleinteiligkeit, die jahrhundertlang dem Fußgängermaßstab entsprochen haben, ist verloren. 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. 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? Und kommt mit Rad, Bus und Bahn oder zu Fuß „ins Amt“? Europas Eliten in Politik, Verwaltung und Wirtschaft sind dienstwagenfixiert und folgen „den Gesetzen der Straße“, indem sie in populistischer Vereinfachung ihre Aufgabe darin sehen, Massenmotorisierung und das Wohnen im Grünen zu fördern, als Garant von Wachstum, Freiheit und Fortschritt. So bedingen sich Autostau und Reformstau gegenseitig.

3. Massiver Kommunikations- und Werbeeinsatz pro Auto

Die vielen Autoprobleme werden durch geschickte Kommunikation der Autolobby verdrängt, aus den Köpfen, aus den Medien und von der politischen Agenda. Die Lobby 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. Lückenschlüsse und Ortsumgehungen und europäischen Straßenmagistralen seien im Interesse der

Leistungsfähigkeit, Umwelt und Wirtschaft unumgänglich, allein schon die Osterweiterung der EU zwingt zu forciertem Straßenbau. An der Stadtzerstörung und Zersiedlung sei das Auto nicht schuld, sondern die „dummen Planer“. Parallel dazu betreibt die Autolobby 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.

Legionen von Werbe-Psychologen und mit vielen Verlockungen verführte Motorjournalisten sind an dieser Kommunikation pro Auto beteiligt. 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 die Politiker bei der Stange und die Kundschaft bei Laune hält, damit die Autogesellschaft "fortfährt".

Verglichen damit stehen die paar versprengten Psychologen und die wenigen Journalisten im Dienste von Stadtqualität, Fahrradverkehr, Fußverkehr und Öffentlichem Verkehr auf „verlorenem Posten“. Weil es beim öffentlichen Nahverkehr und der Bahn allenthalben an engagierten Psychologen fehlt, regiert die sprichwörtliche Kundenfeindlichkeit und Marktferne, die sich einstellen, wenn man Ingenieure und Ökonomen alleine „wursteln“ lässt. Die Fahrzeuge werden immer noch wie "Behälter" gestaltet, ohne Pfiff und Charme, bullig, massig, unkomfortabel, abweisend. Der Fahrgast ist weiter "Beförderungsfall" und Service rar, weil angeblich zu teuer. Kundenorientierung wäre ein breites Betätigungsfeld für sensible Psychologen, um mit attraktiven Speisewagen, Schlafwagen, dem Bahnhof und Gleisanschluss um die Ecke, dem in Fahrpreis eingeschlossenen Gepäckservice und Generalabo als Universalticket Millionen neuer Fahrgäste zu begeistern, mit professioneller Raffinesse.

Verräterisch ist die Sprache im Verkehrsdiskurs. Sie ist total autofixiert. Eine Fußgängerzone gilt als "verkehrsreich", obwohl sich dort nach der Sperrung für Autos meist ein Vielfaches an Menschen als vorher bewegt. Aber Fußgänger gelten in der Autogesellschaft nicht als Verkehr, dank erfolgreicher Begriffsaneignung durch die Auto-Lobby. Straße wird nur noch als Autofahrbahn, Mobilität nur als Auto- Mobilität verstanden. Fußgänger sind im Schnitt gemessen an der Zahl ihrer Aktivitäten 4 mal mobiler als Automenschen. Automenschen sind Kilometerfresser, die unterwegs viel Zeit verplempern, die ihnen für die Aktivitäten fehlt. Geher gehen mit Distanz sparsam um, suchen Nähe und bevorzugen Ziele mit vielen, eng benachbarten Gelegenheiten.

Ein anderes Beispiel ist die begriffliche Monopolisierung der Individualität und Flexibilität für das Auto, den sog. „Individualverkehr“ als Kontrast zum sog. „Massenverkehr“. Aber was ist individueller und flexibler als das Gehen: man kann jederzeit stehen bleiben, die Richtung ändern, das Tempo ändern. Übrigens auch beim Gehen in Bus oder Straßenbahn, während man im Auto unflexibel angeschnallt sitzt. Ähnlich ist es mit dem Radeln, auch hier hat man viel mehr Bewegungsfreiheit und Individualität als im Auto. 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 Viehwagon?

Dabei gibt es doch auch kleine Mini- und Midi-Busse und Mini-Bahnen. Es gibt individualisierten und flexibilisierten Öffentlichen Verkehr, das Taxi, den Rufbus. Und mit der Aufteilung in die Abteile gibt es auch in der großen 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 flirten und die sechsten ruhen entspannt. Die Bahn ist mobile Bühne, Marktplatz, Flaniermeile in einem. Nur wird das nicht kommuniziert, weil die Macher im öffentlichen Verkehr widerspruchslos das falsche Etikett Massenverkehr akzeptiert haben. Dagegen hindern selbst permanente Massenstaus, in denen im kollektiven Stillstand Individualität, Flexibilität und Mobilität ad absurdum geführt werden, nicht daran, den Begriff Individualverkehr weiter hoch zu halten.

4. Verkehrswende per Peitsche und Askese? Ein „Holzweg“ für Europa

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 Fahrrad, 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. Typische Beispiele sind die Tempo-Limit-Diskussion und die Mautdiskussion. Tempolimits hat man primär als Freiheitsberaubung und willkürliche Schikane gegen Autos kommuniziert und nicht 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. Und Maut wird als Abzocke tabuisiert und nicht als probates marktwirtschaftliches Instrument für räumlich und zeitlich wirksame Signale im Autoverkehr, die schnell aus der Staugesellschaft führen. Dass sie schnell aus dem Stau herausführen, beweisen die vielen norwegischen oder asiatischen City-Mautbeispiele schon seit Jahren. Und das Londoner Mautbeispiel hat es dieses Jahr wieder bewiesen. Doch Deutschland verschläft solche intelligenten Lösungen und sucht sein Heil aus dem Stau im sinnlosen Straßen- und Parkplatzbau.

5. Das Primat der Großprojekte bei der Bahn und im ÖPNV in Europa. Eine Sackgasse

In den EU Ländern wird für den öffentlichen Verkehr wenig getan, weder im nationalen, im regionalen noch im internationalen Kontext. Beispielsweise beträgt die Zahl der grenzüberschreitenden Bus- und Bahnlinien heute nur noch ca. 20 % der Werte um 1910. Damals gab es ganz viele Straßen- und Kleinbahnlinien sowie Regionalbahnlinien und Buslinien für den kleinen Grenzverkehr. Heute ist das meiste davon stillgelegt, statt dessen haben wir heute etwa 5 mal so viele grenzüberschreitende Straßenverbindungen in Europa. Wo sich aber die EU und die nationalen Verkehrspolitikern gerne und mit großem Geld engagiert, ist für die TEN, die transeuropäischen Magistralen. Natürlich kommen dann bei der Bahn bevorzugt Hochgeschwindigkeitsstrecken in die Planung. Sie monopolisieren auf

nationaler und internationaler Ebene einen Großteil der verfügbaren Investitionen, weil sie gegenüber normalen Strecken um den Faktor 10 teurer sind. Dabei haben sie einen mehr als zweifelhaften Nutzen, weil die normalen Reiseweiten im Fernverkehr eben überwiegend zwischen 100 und 300 km und nicht über 500 km liegen. Man engagiert sich also für einen kleinen Markt mit großem Geld. Das kann nur ins ökonomische Fiasko führen. Deutschland musste das gerade wieder an der 2002 eröffnete Neubaustrecke Köln- Frankfurt schmerzlich erfahren, die trotz der Rieseninvestition schlecht ausgelastet ist und nie wieder ihr Geld einspielen wird. Trotzdem forciert die deutsche Verkehrspolitik schon das nächste Hochgeschwindigkeitsprojekt München- Nürnberg- Erfurt. Das Pendant der TEN-Bahnprojekte sind auf lokaler Ebene die vielen U-Bahn-Tunnelprojekte in Europas Großstädten. Auch sie sind um ein Vielfaches teurer als die normale, moderne Straßenbahn. Aber nach wie vor hat sich die Renaissance der Straßenbahnen und Regionalbahnen nicht zu einem Renner europäischer Verkehrspolitik entwickelt, trotz über 20 überzeugender Beispiele aus der Schweiz, Frankreich, England und Deutschland.

Eine der Hauptgründe für die Präferenz der Politik für Großprojekte ist die Dominanz von Motiven der Industrieförderung und Bauwirtschaftsförderung bei den Entscheidungen. Dabei wird völlig übersehen, dass mit einer breiten Systemstrategie viel mehr Auftragsvolumen für Bauwirtschaft und Fahrzeugindustrie herauskommt, dass dann aber die Investitionen bedarfsgerecht und verkehrlich wie ökonomisch wie ökologisch optimal wirken können.

Es muss einen wütend machen, wenn man hört, dass die Weltbank den osteuropäischen Beitrittsländern als erstes aufgetragen hat, zu prüfen, ob nicht die vielen unwirtschaftlichen Schienenstrecken und Straßenbahnen stillgelegt werden müssten, um die Haushalte zu entlasten. Und dann fordert man flugs ein Großprogramm im Straßenbau, als ob das wirtschaftlicher wäre. Auch im Bahnhofsbereich gibt es in Europa viele unsinnige Großprojekte, in Deutschland beispielsweise die sog. „21er“ Projekte für Umbau, Ausbau und Neubau von Großbahnhöfen in den Metropolen wie z.B. „Stuttgart 21“.

6. Systemansätze sind gefragt! Die Schweiz als das große Vorbild

Mit all diesen Großprojekten schlagen Europa und seine Mitgliedstaaten eine falsche, für die Verkehrsentwicklung der Bahnen verhängnisvolle Entwicklung ein. Sie konzentrieren die Investitionen auf wenige Korridore und Knoten. Damit bleibt die breite Systemverbesserung auf der Strecke. Statt dessen müsste man viele Tausend Langsamfahrstrecken, Kapazitätsengpässe und Lücken im Netz beseitigen, Hunderte von Strecken reaktivieren und Tausende von Bahnhöfen modernisieren und Tausende von Bahnhöfen und Haltepunkten neu schaffen, als Reaktion auf die Siedlungsentwicklung der letzten Jahrzehnte. Milliardeninvestitionen für die Bahn sind wichtig und nötig, aber sie müssen vor allem in systemwirksame Investitionen gesteckt werden, die das Bahnangebot in allen Ländern Europas attraktiver machen. Vorbild für eine solche Strategie ist die Schweiz, die mit einer breiten Investitionsoffensive das ganze Land mit Hunderten von Projekten im Rahmen des Konzepts „Bus und Bahn 2000“ im Bahnverkehr vorwärts gebracht hat. Oberstes Ziel war der System- und Netzeffekt und nicht das einzelne Großprojekt, das mit ggf. gigantischem Finanzbedarf alle Investitionen monopolisiert. Auslöser für die breitenwirksame Investitionsstrategie der Schweiz war eine Volksabstimmung. Die in den 70er Jahren zunächst von der SBB und der Verkehrspolitik vorgeschlagenen zwei Hochgeschwindigkeitsstrecken wurden vom Schweizer Volk wegen fehlender regionaler Balance und mangelnder Systemorientierung abgelehnt. Statt dessen hat das Volk mehrfach große Kredite für eine breite Netzoftensive zur Einführung eines integralen Taktfahrplans im ganzen Land gebilligt. Nur das Projekt NEAT mit den Bahn-Basistunneln unter den Alpen hat in gewisser Weise den Charakter klassischer Großprojekte und wurde trotzdem vom Volk gebilligt, weil seine

räumliche Konzentration topographisch bedingt ist und sein Nutzen, den transeuropäischen alpenquerenden LKW- Verkehr weiter primär über die Schiene abzuwickeln, breiten Konsens findet. Mit NEAT kann die Schweiz weiter ihre restriktive Politik gegen den Schwerverkehr auf der Straße trotz Druck durch die EU aufrechterhalten. Und zur Finanzierung der NEAT müssen die LKW über ihre fahrleistungsabhängige Maut den größten Finanzierungsbeitrag selber leisten

7. Direkte Demokratie als Korrektiv

Leider fehlt in den meisten Ländern Europas eine entsprechend direkte demokratische „Hürde“. Verkehrsprojekte müssen nicht „vors Volk“. Es reicht, dass sich regionale und nationale Politiker am zweifelhaften Glanz von Großprojekten berauschen und ihre Administrationen auf willfährigen Vollzug programmieren. Auf diese Weise kann sich die technische Besessenheit vieler Bahningenieure und Verkehrspolitiker für Hochgeschwindigkeit (Transrapid, ICE, TGV), die sich an einem kindischen sportlichen Wettbewerb zwischen französischer, japanischer oder deutscher Hochgeschwindigkeitstechnik aufgeilt, ungebremst durchsetzen.

8. Moderne Stadt- und Verkehrspolitik: ein Alternativ-Programm

Urbanes 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, Energieverbrauch und Umweltnachsorge. 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 regelmäßig volle Kassen, während der öffentliche Verkehr um seine Gelder ewig kämpfen muß. Im ländlichen Raum ist das Mißverhältnis zwischen wohlfeilen Ausgaben für die Autoinfrastruktur und chronischem Geiz für öffentlichen Verkehr besonders eklatant. Die Autokosten werden regelmäßig verschleiert. 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.

Im neuen Mobilitätszeitalter bestimmen dagegen Kostenwahrheit, Servicequalität, Verträglichkeit und Kommunikation den Trend.

8.1 Intelligenter, effizienter Autoverkehr

Im Personenverkehr gibt es zwei Angebotsalternativen: einen effizienten, reduzierten PKW-Verkehr mit öffentlichen Autos (Car Sharing, Pfandautos) und einen deutlich verstärkten, aber flexibilisierten öffentlichen Verkehr. 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 ohne individuelle Massenmotorisierung bedienen zu können. Solche öffentliche Autos müssen zu einem integralen Bestandteil des Verkehrs werden und überall dezentral zugänglich sein. Deshalb erhalten sie ein Parkprivileg, wie es bisher nur für Taxen besteht. Es gibt einen definierten elektronischen Standard für Öffnen, Verriegeln und Abrechnen solcher Autos („magisches Auge“ plus SmartCard). Die Dezentralität der klar gekennzeichneten und über GPS registrierten Autos garantiert überall und jederzeit einen leichten Zugang. Wenn kein freies Auto in Sichtweite steht, erfährt man den Standort des nächsten freien Autos durch Telefonabfrage, durch Handy am Display oder durch Internet am PC. Das Verkehrssystemmanagement sichert den informatorischen Zugang. Parkprobleme gibt es nicht mehr, weil ja nur noch 10% der bisherigen PKW-Menge abgestellt werden muss und kein Fahrzeug lange an einem Platz stehen bleibt, weil dann schon der nächste Nutzer weiterfährt. Das sichert hohe Effizienz der Fahrzeuge und des Verkehrsraumes. Trotz dieser leichten Nutzungsmöglichkeit werden viele Menschen das Auto nur sehr differenziert benutzen. Denn jeder Kilometer kostet.

8.2 Renaissance der richtigen Automobilität (mit Muskelkraft) und der „grünen Urbanität“ (greening)

Und mehr Spaß macht die genießerische Mobilität als Flaneur, Walker, Biker, Roller, Blader, also zu Fuß, per Fahrrad oder mit einem der vielen sportlichen Mobilitätsgeräte wie Kickbord, Rollschuhen, Skates. Der öffentliche Raum mit seinen Geh- und Radwegen wird nicht mehr permanent und total von parkenden Autos blockiert. Das Grün kommt zurück in die Städte, es nutzt den von den Autos geräumten Platz produktiv im Sinne von Stadtqualität und ökologischer Qualität. Rund 120 Mio. bislang durch Blech und Asphalt blockierten Abstellflächen im öffentlichen Raum werden zu Alleen, Parks, Plätzen – die Städte blühen im wahrsten Sinne des Wortes wieder auf. Die damit angeregte Renaissance der „Neuen Automobilität“ (= selbst mobil, durch eigene Bewegung durch Muskelkraft) löst das größte Gesundheitsproblem moderner Gesellschaften, den Bewegungsmangel und seine hässlichen Folgen im Bereich von Übergewicht, Gefäß- und Durchblutungskrankheiten, Herz-Kreislaufkrankungen, Verdauungs- und Schlafstörungen. Statt im Fitnessstudio und in der Wellnessfarm holt man sich die Gesundheit preiswert und beiläufig im Alltagsverkehr. Und spart eine Menge wertvoller künstlicher Energie, indem man seine eigene Muskelenergie nutzt.

Damit regeneriert der Mensch auch wieder seine kommunikativen Fähigkeiten. Im massenhaften Autoverkehr war urbane Kommunikation erstorben, das Auto hatte aus den Menschen Autisten gemacht, abgeschirmt vom wahren Leben, unfähig zur Kommunikation im öffentlichen Raum. Jetzt kehrte das vitale Straßenleben zurück in die Städte, die Lust an der Kommunikation und am Freiraum wurde wiederentdeckt.

8.3 Eine neue Fahrkultur im öffentlichen Verkehr

Diesen Trend macht sich auch der öffentliche Verkehr zunutze. Er kultiviert das Mitfahren, Bus und Bahn werden zum Treffpunkt, zu Bühne, man spricht miteinander, sie gewinnen ihre integrative, verbindende, kulturelle Bedeutung, die sie in ihrer Blütezeit hatten, wieder

zurück. Insofern sind sie weit mehr als Transportmaschinen. Natürlich erforderte das auch eine ganz andere Angebots- und Systemphilosophie. Öffentlicher Verkehr kultiviert jetzt seine Serviceorientierung und seine Flexibilität, er kommuniziert seine Fähigkeit zur Individualisierung. Er konzentriert sich nicht mehr ausschließlich auf den sog. Massentransport großer Ströme auf langen Distanzen und wenigen Hauptkorridoren. Sondern engagiert sich auch in der (vom Mobilitätsvolumen ohnehin viel größeren) Feinverteilung im Nah- und Regionalbereich. Die verhängnisvolle Fehlfixierung auf die „Jumbotechnik“ der Großbehälter (Großraumgelenkbusse, Langzüge bei der Personenbahn, Ganzzüge bei der Güterbahn) und Hochgeschwindigkeitstechnik der Transrapsids und ICEs ist zu Ende, kleine und mittlere Fahrzeuggrößen (Mini- und Midibus, Straßenbahn, Regionaltriebwagen, Cargo-Sprinter) und mittlere Geschwindigkeiten dominieren. Statt ausgedünnter Netze und Fahrpläne gibt es eine stärkere Flexibilisierung und Bedarfsorientierung (verdichtete Taktverkehr bei hoher Nachfrage, bedarfsgesteuerte Bestellverkehre (Rufbus, Taxibus, AST, Taxi) bei kleinen Potenzialen). Das erhöht seine räumliche und zeitliche Präsenz, ohne gleichzeitig die Kosten explodieren zu lassen. Damit reagiert der öffentliche Verkehr auf die viel beschworenen neuen Lebensstile und Bequemlichkeiten. Er bietet ein Maximum an Kundennähe (Faustregel: zehn mal mehr Bahnhöfe und Haltestellen) und Servicequalität (Bistroqualität auch im Nahverkehr, rollende Gastronomie und Hotellerie im Fernverkehr). Die durchgängige Systemqualität orientiert sich an der Netzdichte und Hierarchie des Straßennetzes und Verteilung der Zentren und Siedlungsgebiete im Raum. Man kommt im ganzen Land jederzeit von überall nach überall hin, ohne dass dafür 50 Mio. PKW die Straßen „bevölkern“, findet im ganzen Land „Anschluss“, kann an allen Knoten problemlos umsteigen. Ein einheitliches Tarifsystem und mit einer landesweiten Generalkarte und ubiquitären Information über Netze und Fahrpläne (Tel. 333=Mobil sind Sie dabei) sichert intelligente Mobilität zu attraktiven Preisen (einschl. Car-Sharing- und Pfandautosystemen, Taxi und Fahrradstationen) im ganzen Land.

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. 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. Der verbleibende Autoverkehr nutzt den Verkehrsraum problemlos mit stadtverträglichen Geschwindigkeiten. Die urbansten Verkehrsarten Fußgängerverkehr und Fahrradverkehr haben eine Renaissance, 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 eingeleitet. Auch 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. 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. 100 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 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 neue 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.

Diese überzeugenden Vorteile urbanen Stadtlebens und einer Mobilität mit wenig Autoverkehr müssen 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 Autoverkehrs beim Fahren und Parken massiv kollidierten. Die klassische Lösung war dann, Straßen und Parkraum „zu verbuddeln“, im Straßentunnel, der Tiefgarage und der U-Bahnrohre. Das sind 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 ohne massenhaften Autoverkehr. 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. 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.

Heiner Monheim (geb. 1946) ist seit 1995 Professor für Angewandte Geographie, Raumentwicklung und Landesplanung an der Universität Trier (D-54286 Trier, Tel. ++6512014534 oder -4551(fax), monheim@uni-trier.de). Er hat von 1966-1971 in Bonn und München Geographie, Soziologie, Geschichte und Stadt- und Regionalplanung studiert. Er hat 25 Jahre auf der Bundes- und Landesebene in Raumordnungs- und Verkehrsministerien gearbeitet. Er ist Mitbegründer des VCD (Verkehrsclub Deutschland), der Initiative für eine bessere Bahn und der Fachleutevereinigung Bürgerbahn statt Börsenbahn. Er hat zahlreiche innovative Projekte für Busse und Bahnen planerisch und administrativ vorbereitet und wissenschaftlich evaluiert.