

Rolf MONHEIM, Bayreuth

Visionen für Stadtverkehr und Mobilität

„Wenn Du ein Schiff bauen willst, dann trommle nicht Männer zusammen, um Holz zu beschaffen, um Aufgaben zu verteilen und Arbeit einzuteilen, sondern lehre sie die Sehnsucht nach dem weiten, endlosen Meer“ (Antoine de Saint-Exupéry).

Summary

Transportation planning is dominated by “realists” advocating for the adjustment of the traffic system to an ever growing demand for car traffic. On one hand, this is caused by, on the other hand this causes urban sprawl. Changing the trend is not primarily a technical issue. It requires, first of all, a vision able to convince society that sustainable mobility results in an improvement of urban life.

Condition for “urbanity” are lively public open spaces. They are heavily endangered by an overload of cars driving and parking. That happens especially in districts with high density, whose residents, on the other hand, have much less cars and use alternative ways of transportation much more than the average. Surveys show that the potential for a reduction in the use of cars and a rise in “green” modes of transportation is a lot higher than assumed, especially among modern, high-tech oriented “urbanities”. This includes a more intelligent multimodal mobility. CarSharing, CashCar and “Call a Bike” allow the easy use of vehicles without owning them. Preferably, they are combined with an “Environment Ticket” for public transport. The potential for sustainable mobility is highest where urban structures facilitate short travel distances.

The development of cities and traffic is highly influenced by myths: in the beginnings the railway, symbolized by its stations as “cathedrals of progress”; then the car as the promise of freedom, symbolized by large freeway systems. A change in policy will be possible only if it is pushed by a new myth. That could be the european city as a symbol of cultural identity which defends the sense of place against the rootlessness of globalization and internet.

Die erste Ölkrise wirkte als Schock und Anstoß zum Umdenken. Autofreie Sonntage ermöglichten ganz neue Erlebnisse von Stadt und Landschaft sowie sanfter Mobilität. In der Ölkrise des Jahres 2000 versuchte dagegen die Autolobby mit Blockaden und Unterschriftenaktionen ihr vermeintliches Recht auf billigen Treibstoff für ein inzwischen allen Deklarationen zum Trotz noch autoabhängiger gewordenen Siedlungs- und Wirtschaftssystem durchzusetzen. Die Aufforderung des österreichischen Bundespräsidenten Thomas Klestil: „Nicht einfach sagen, was populär ist, sondern versuchen, das populär zu machen, was notwendig ist“, wird von Politikern angesichts der Mobilisierung des Volkszorns durch populistische Verteidiger der Autofixierung als Selbstmord angesehen. Über das Heute hinausdenkende Mahner bilden in Politik, Wirtschaft, Gesellschaft und Medien eine bisher kaum durchsetzungsfähige Minderheit. Nach wie vor dominieren die „Realisten“: sie setzen auf die Beseitigung aktueller Engpässe bzw. die Optimierung des gegebenen Verkehrssystems für ein als unvermeidbar angesehenes Verkehrswachstum und denunzieren Konzepte als ideologisch bzw. utopisch, in denen dessen Grundannahmen in Frage gestellt werden. Der zugrundeliegende „Automobilpakt“ bewirkt eine hartnäckige „Stagnation“ (CANZLER, MARZ 1996).

Die „Verkehrswende“ ist zunächst nicht ein verkehrstechnisches Problem, auch wenn aus diesem Bereich wichtige Einzelbeiträge kommen müssen.¹ Sie erfordert in erster Linie eine Verknüpfung der oben zitierten Aufforderungen: Es muss eine Koalition gesellschaftlicher Kräfte aufgebaut werden, um mehrheitsfähig zu machen, dass eine nachhaltige Mobilität mehr Lebensqualität bedeutet. Dabei müssen die Initiativen auf allen räumlichen Ebenen – vom Stadtteil bis zur EU – und auf allen institutionellen Ebenen – von den Bürgerinitiativen bis zu Parlamenten und Regierungen – ineinander greifen, was bisher höchstens partiell erfolgt (s. z.B. H. MONHEIM 1997a und 1997b, R. MONHEIM 1997b).

Der vorliegende Beitrag will weder Konzepte systematisch zusammenstellen und bewerten, noch eine geschlossene Vision entwickeln.² Vielmehr

¹ Exemplarisch für die einer Verkehrswende entgegenstehenden, fachpolitischen „Machtverhältnisse“ sind die Auffassungsunterschiede in der Enquete-Kommission „Schutz der Erdatmosphäre“ des Deutschen Bundestags über „Wege zu einer klimaverträglichen Verkehrspolitik“, die sich auch nach dem Wechsel der Regierungsmehrheit nicht wesentlich geändert haben. Die Positionen des vorliegenden Beitrags und der meisten im Literaturverzeichnis angeführten Autoren fanden im Kommissionsbericht nur als Minderheitsvotum Berücksichtigung (ADLER et al. 1994). Sie können sich in den konkreten Entscheidungen bis heute kaum durchsetzen, auch wenn sie in (unverbindlichen) Erklärungen übernommen werden, die allerdings meist eher als Zugeständnis an eine „political correctness“ zu verstehen sind.

² Beispiele für Visionen sind u.a. ADAM et al. 1999, H. MONHEIM 1997a, DERS. 1997b, R.

sollen exemplarisch einige Probleme und Lösungsansätze aufgezeigt werden. Ausgangspunkt ist die Einschätzung, dass Trends und Prognosen nicht Schicksal sind, dass Alternativen nötig, möglich und lohnend sind.

Dem gestellten Thema entsprechend wird hauptsächlich die städtische Verkehrssituation angesprochen. Die Probleme betreffen allerdings das gesamte Verkehrsgeschehen und müssen deshalb flächendeckend angegangen werden, wobei raumspezifische Strategien zu entwickeln sind. Die in den Kernstädten besonders schwerwiegenden Verkehrsprobleme könnten am ehesten den Leidensdruck auslösen, der erforderlich ist, um Denkblockaden zu überwinden.

1 Motorisierung

Da die vom Verkehr ausgehende Gefährdung einer nachhaltigen, zukunftsfähigen Stadtentwicklung vor allem von der zu großen Zahl, unangepassten Fahrweise und übermäßigen Fahrleistung der Autos ausgeht, muss die Problemlösung hier ansetzen. Die hinter einer gegenteiligen rhetorischen Fassade weiter betriebene Steigerung der Leistungsfähigkeit des Autoverkehrssystems durch Engpassbeseitigung, Informationstechniken und Fahrzeugoptimierung verschärft die Probleme für den städtischen Lebensraum durch Verfestigung der Autoabhängigkeit und Fehlleitung knapper Ressourcen.

Die erforderliche Verringerung der Motorisierung und damit des fließenden wie ruhenden Autoverkehrs mag unter den herrschenden politischen Rahmenbedingungen utopisch erscheinen. Voraussetzung ist deshalb, den damit erzielten Gewinn an Lebensqualität und Transporteffizienz bewusst zu machen, da asketische Verzichtprogramme nur Minderheiten ansprechen. Eine intelligentere Mobilität muss die psychosozialen Regulationsbedürfnisse (von KLÜHSPIES 1999 als *Pep!* bezeichnet) der Städter besser erfüllen als die jetzige, oft frustrierende Verkehrsteilnahme. An Stelle der Angst vor Veränderungen muss die Freude an neuen Erfahrungen treten. Generell muß sich die Verkehrs- und Stadtplanung stärker von technischen und ökonomischen Fixierungen lösen und an persönlichen und gesellschaftlichen Bedürfnissen orientieren (CITY: MOBIL 1999).

Während die Zunahme der Motorisierung und der Ausbau der Infrastruktur für den Autoverkehr allgemein als notwendige Begleiterscheinung (z.T. auch als Bedingung) wirtschaftlichen Wachstums angesehen wird, gibt es einerseits Länder und Städte, in denen Wohlstand und Modernität mit

MONHEIM 1977, TOPP 2000 sowie ausführlich HALL und PFEIFFER 2000, KNOPFLACHER 1993, H. MONHEIM und MONHEIM-DANDORFER 1991, PETERSEN und SCHALLABÖCK 1995, VESTER 1999 und WOLF 1994.

geringer Motorisierung einhergehen und andererseits strukturschwache Regionen mit hoher Motorisierung. So kommen in Dänemark 332 und den Niederlanden 370 Pkw auf 1.000 Einwohner, in Italien dagegen 577 (zum „Ausgleich“ legen die Dänen jährlich 958 und die Niederländer 1010 km mit dem Fahrrad zurück, die Italiener dagegen 168, die Spanier sogar nur 24). In Hannover gibt es 405 und in Freiburg 418 Pkw je 1.000 Einwohner, dagegen in Saarbrücken 530, in Zweibrücken 546 und in Salzgitter 590. Den üblichen Annahmen widerspricht auch, dass in Städten wie Freiburg und Kassel die Motorisierung heute niedriger ist als Anfang der 1990er Jahre, was unter anderem auf einen intensiven Einsatz für den Umweltverbund zurückzuführen ist (LÖTSCHER, MAYER, MONHEIM 2000a; zur Motorisierungsentwicklung nach Gebietstypen s. ADAM et al. 1999, 429).

Von der oft behaupteten Vollmotorisierung sind insbesondere die Kernstädte der Verdichtungsräume weit entfernt. Hier haben vielfach 40% der Haushalte keinen Pkw (Berlin 47%); in den Innenstädten ist dieser Anteil noch höher. Dies ist keineswegs nur auf Arme und Senioren zurückzuführen; vielmehr konzentrieren sich hier Lebensstilgruppen, die sich in ihrem Selbstwertgefühl und Mobilitätsverhalten vom Auto emanzipiert haben: sie verstehen Autolosigkeit also nicht als Verlust, sondern als Gewinn von Unabhängigkeit.

Es ist eine der großen Ungerechtigkeiten in unserem Siedlungs- und Verkehrssystem, dass die Wohngebiete mit der geringsten Motorisierung am stärksten durch Autoverkehr belastet werden. Trotzdem wird autofreies Wohnen meist als utopisches Nischenkonzept abgetan. Letztlich ist man nicht bereit, den jetzt schon zahlreichen autofreien Haushalten den Nutzen ihrer Lebensform zuzugestehen. Dabei sind sie zusätzlich dadurch benachteiligt, dass die Wohnungsmieten höher liegen, während die Einpendler zu ihren niedrigeren Mieten auch noch die staatliche Subventionierung durch das Kilometergeld als Zersiedlungsprämie erhalten. Eine nachhaltige Siedlungs- und Verkehrspolitik müsste diese Rahmenbedingungen dringend korrigieren. Dies ist nicht nur ein Gebot sozialer Gerechtigkeit, sondern auch wirtschaftlicher Vernunft, da der ungebremste Flächenverbrauch langfristig zu erheblichen Kosten für Betrieb und Unterhaltung der Infrastruktur führt (das Umweltbundesamt misst deshalb einer flächensparenden Siedlungsentwicklung besondere Bedeutung bei).

2 Etablierung intermodaler Mobilitätsprovider

Das Auto ist stark emotional besetzt, sowohl von seinen Besitzern, als z.T. auch von denen, die es (unfreiwillig oder absichtlich) nicht besitzen. Eine wichtige Voraussetzung für die Verringerung der aus dem massenhaften Autobesitz verursachten Probleme (Platzbedarf, Rohstoffverbrauch, Ko-

stenbelastung) wäre es, Autonutzung vom Autobesitz abzukoppeln. Dies würde auch eine bewusstere Entscheidung darüber erleichtern, ob man einen bestimmten Weg mit dem Auto oder einem anderen Verkehrsmittel zurücklegt. Dazu sind neue Organisationsformen erforderlich.

In den hoch verdichteten Bereichen können am ehesten gemeinschaftlich genutzte Autos einen intelligenten Mobilitätsmix ermöglichen. Hamburg und Berlin wurden deshalb zum Vorreiter des CarSharing. Die Entwicklung des CarSharing von einem Ökopjekt zu einer Mobilitätsdienstleistung wird als Voraussetzung für eine stärkere Marktdurchdringung angesehen (FRANKE 2001, GILLWALD 1997, PESCH 1996, PETERSEN 1995). Dabei gibt die Zusammenarbeit mit regionalen ÖV-Unternehmen wichtige Impulse.

Die Kombination von CarSharing und ÖPNV hat in der Schweiz zu einem landesweiten Konzern „Mobility“ mit 41.200 Mitgliedern und 1550 Autos an 870 Stationen in 360 Orten geführt (Stand: April 2001). Das Unternehmen wächst jährlich um ca. 30% und erwirtschaftet Gewinne. Ein zunehmend wichtiges Geschäftsfeld ist dabei das Business CarSharing, mit dem Unternehmen ihre Mobilitätskosten senken. Seine Kunden kommen aus allen Wirtschaftszweigen (auch öffentliche Verwaltung) und Betriebsgrößen. Staat und Gebietskörperschaften haben in der Schweiz die integrierten und kundenorientierten Mobilitätsdienstleistungen nachdrücklich gefördert (SCHAD et al. 1999, sowie die dort zitierte Literatur).

Ein nächster Schritt ist CashCar: ein Privatauto kann, wenn es von seinem Halter nicht benötigt wird, über das CarSharing-Unternehmen am „Verkehrsmarkt“ angeboten werden, wodurch dem Halter Einnahmen entstehen. Dabei schließt der Halter einen Full-Service-Leasing-Vertrag ab, dessen monatliche Leasingrate sich um die Erlöse aus dem CarSharing verringert (CANZLER, FRANKE 2000, CANZLER, KNIE 1999). Um diese neue Form einer integrierten Verkehrsdienstleistung zu testen, wurde in Berlin 1998 eine Projektentwicklungsgesellschaft CHOICE mbH (Company for Highly Organized & Integrated City-Traffic Elements) gegründet und parallel mit Förderung durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) ein Forschungsprojekt zur Auswertung der Erfahrungen begonnen (Bearbeitung: Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung GmbH WZB). Für den Praxistest wurden bis Ende 2000 in Berlin 70 Leasingverträge geschlossen.

Zur Erschließung weiterer Potenziale der Integration des Autos in innovative Konzepte für Mobilitätsdienstleistungen ist eine Zusammenarbeit mit Autoherstellern, -Handel, -Vermietern und Kfz-Gewerbe anzustreben. Die Konzeption einer entsprechenden Dienstleistungsplattform wurde 1998 mit Förderung des Bundesministeriums für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie durch das Rheinisch-Westfälische Institut für Wirtschafts-

forschung und das Institut für Automobilwirtschaft an der FH Nürtingen getestet. Für ein „Kilometer-Leasing“ ergab sich ein Marktpotential von gut 7,3 Mio. Kunden bzw. 12 Mrd. DM; dabei kamen die Interessenten aus allen Bevölkerungsgruppen. Das Projekt konnte jedoch zunächst nicht umgesetzt werden, weil es zwischen dem Kfz-Gewerbe und der CarSharing-Szene noch eine zu große kulturelle Kluft gab (DIEZ, KNIE, REINDL 2000). Ziel sollte jedoch weiterhin der Aufbau einer nationalen Mobilitäts-Dienstleistungsplattform sein.

Die Anforderungen beschreiben FRICK, KNIE UND REINDL (2000, 20) folgendermaßen: „Der Einstieg in den Massenmarkt der automobilen Kurzzeitmiete erfordert eine einheitliche Mobilitätsdachmarke, lückenlose Flächenabdeckung des Angebots, eine überregional durchgängige Nutzungsmöglichkeit sowie mehr Komfort und Bequemlichkeit für die Kunden. Von Nöten sind außerdem günstigere Tarife, eine neue technologische Plattform auf der Basis modernster Verkehrsleittechnik (Telematik), die Vernetzung der privaten und öffentlichen Verkehrsträger, die Ansprache neuer Kundengruppen durch neue Vertriebsallianzen und sehr intensive Marketinganstrengungen, um die Vorteile einer vernetzten Mobilität umsatzwirksam werden zu lassen“. Bisher blockieren Interessen und Ideologien derartige Konzepte. Nicht zuletzt muss auch die Umweltszene lernen, sich aus der Gut-Mensch-Nische zu emanzipieren und als effizienter Dienstleister aufzutreten (FRANKE 2001).

Die Loslösung der Autonutzung vom Autobesitz und ihre Integration in eine funktionsoptimierte, intermodale Verkehrsmittelwahl bildet für verdichtete städtische Räume aus mehreren Gründen eine wichtige Zukunftsperspektive:

- wegen der Raumknappheit machen sich die Einspareffekte bei ruhendem und fließendem Verkehr (Auto-Teiler fahren weniger) besonders bemerkbar;
- durch die höhere Bevölkerungsdichte und das größere Potenzial moderner und flexibler Bewohner kann eine größere Dichte und Differenziertheit des CarSharings erreicht werden;
- der ÖPNV eignet sich für einen größeren Teil der Verkehrsbedürfnisse und durch die stärkere Nutzungsmischung sind mehr Ziele nichtmotorisiert erreichbar;
- der Pkw-Verkehrsaufwand wird dadurch verringert, dass der autarke Charakter des Autos überwunden wird, bei dem dieses einfach deswegen genutzt wird, weil es ohnehin vorhanden ist und seine „Rentabilität“ sich mit der Kilometerleistung scheinbar erhöht; stattdessen muss es sich finanziell lohnen, das (eigentlich verfügbare) Auto nicht zu nutzen (KNIE, PETERSEN 1999).

3 Verkehrsmittelwahl

Die hohe und weiter steigende Bedeutung des PKW ist angeblich unvermeidliche Begleiterscheinung des Fortschritts. Empirische Analysen belegen dagegen erhebliche Handlungsspielräume. Insbesondere urbane und zukunftsorientierte Regionen sind weniger autoabhängig (s. LÖTSCHER, MAYER, MONHEIM 2000a und 2000b). Während die Autonutzung im Ruhrgebiet 1976–1990 kontinuierlich von 42 auf 53% zunahm, ging sie in München von 44 auf 36% zurück. In Freiburg stieg sie 1982–1989 von 39% auf 44% und sank bis 1998 wieder auf 39%, während der ÖPNV von 11% auf 21% und die Radbenutzung von 15% auf 19% zunahm. Allgemein sind die Autoanteile in altindustrialisierten Städten besonders hoch (Witten 62%, Solingen 64%, Saarlouis und Neunkirchen 68%), in Dienstleistungsstädten auch bei ähnlicher Größe z.T. deutlich geringer (Münster 37%, Mainz und Freiburg 39%, Göttingen, Heidelberg, Osnabrück 41%, Erlangen, Würzburg 42%).

Die größten Potenziale können mit vergleichsweise geringem Aufwand bei der Fahrradnutzung mobilisiert werden (Bremen 22%, Gießen, Göttingen, Rosenheim 24%, Erlangen 25%, Dessau 27%, Münster 32%, Bocholt 33%). Diese Spitzenwerte sind das Ergebnis einer intensiven Förderpolitik, und es ist vor allem politisch bedingt, dass es nicht mehr Nachahmer gibt. München konnte den Fahrradanteil seit 1976 auf das Zweieinhalbfache erhöhen (15%); passend zum High-Tech-Image der Stadt zeigte dort das privatwirtschaftliche Unternehmen „Call a Bike“ mit dezentralen, computergesteuerten Pfandleihrädern weitere Potenziale für intelligente Mobilität (GÜNTHER et al. 2000). Allerdings erschweren ökonomische Anlaufschwierigkeiten die Etablierung der attraktiven Ideen.

Im Hinblick auf Zukunftsvisionen ist wichtiger, dass durch die lebensstilorientierte Mobilitätsforschung die Behauptung widerlegt wird: „Alle wollen zurück zur Natur, aber keiner zu Fuß“. Eine Pilotstudie für Schwerin und Freiburg ergab, dass dort die „Autofans“ 65% bzw. 56% ihrer Wege mit dem Auto zurücklegen, die „Umweltorientierten“ dagegen nur 19% bzw. 10%. Der ÖPNV erreicht in Schwerin bei den „mobilen Erlebnisorientierten“ 65%, bei den „unauffälligen Umweltbewussten“ 52%, in Freiburg bei den „traditionell Naturorientierten“ 43%. Das Fahrrad bildet in Freiburg für die „ökologisch Entschiedenen“ mit 31% das häufigste Verkehrsmittel (CITY: Mobil 1999).

Diese großen Unterschiede entstehen u.a. dadurch, dass die Lebensstilgruppen die zu ihnen passenden Wohn- und Aktivitätsstandorte wählen. Ein Vergleich vier Kölner Stadtteile ergab für innenstadtnahe Viertel die höchste Konzentration der „modern-intellektuellen“ und „Computerfan“-Lebensstiltypen mit unterdurchschnittlicher Motorisierung und höchstem ÖPNV-

Zeitkarten-Besitz; sie nennen zu 52% bzw. 47% Erreichbarkeitsvorteile und Infrastruktur als Gründe für ihre Wohnstandortwahl. Die Einwohner des von ihnen geprägten Stadtteils legen nur 27% der Arbeitswege und 15% der Einkaufswegen mit dem Auto zurück (WULFHORST et al. 2000). Qualitative Studien zu CashCar (s.o.) bestätigen die lebensstilspezifisch hohe Nutzung des Umweltverbundes bei Alltagswegen durch urban-moderne Gruppen, allerdings z.T. verbunden mit entfernungsintensivem Freizeit- und Urlaubsverkehr (CANZLER, FRANKE 2000).

Die städtische Verkehrsplanung müsste diesen für die Zukunft der Stadt wichtigen Gruppen ein lebenswertes Wohnumfeld bieten. Leider werden solche Ziele bisher fast nirgends vorgegeben, geschweige denn realisiert, weil man deren Bedeutung im Wettbewerb der Regionen um innovative Arbeitskräfte unterschätzt.

Auf der anderen Seite müsste sich die Stadt- und Verkehrsplanung gezielt der Gruppen annehmen, die unter erschwerten Mobilitätsbedingungen leiden. Dies sind z.B. Alleinerziehende, berufstätige Mütter, Kinder und Senioren. Die Entleerung und Entwertung des Nahraums trifft sie besonders nachteilig. Sie zahlen den Preis dafür, dass die fortwährende Beschleunigungspolitik den mobileren Bevölkerungsgruppen eine immer stärkere „Enträumlichung“ ermöglicht.

Durch die Benachteiligung des Umweltverbundes werden vielfach Begleitwege erforderlich. Diese erzeugen nicht nur zusätzlichen Verkehr, sondern stellen für die Begleitpersonen oft eine Belastung dar, da sie ihren Tagesablauf danach richten müssen. In der Mobilitätsforschung werden diese Service-Wege und die durch sie bedingten Zwänge bisher kaum berücksichtigt.

4 Quantensprung im Umweltverbund

Die Verkehrs-(Entwicklungs-)Planung beschränkt sich bis heute meist darauf, den scheinbar unvermeidbar wachsenden Autoverkehr möglichst effizient abzuwickeln, auch wenn im Interesse der „political correctness“ zum Teil ein anderer Eindruck erweckt wird. Die Verkehrsmittel des Umweltverbundes haben weitgehend nur Ergänzungsfunktion. Die Grundprinzipien einer nachhaltig zukunftsfähigen ÖPNV-Entwicklung werden bisher in keiner deutschen Stadt konsequent verfolgt (ansatzweise z.B. in Freiburg). Ein gutes Beispiel ist dagegen Zürich (AESCHBACHER 1996). Den von Planern und Politikern beabsichtigten U-Bahn-Bau verhinderte dort ein Bürgerentscheid. Statt dessen wurde die Straßenbahn hocheffizient ausgebaut. Sie tritt selbstbewusst unter dem Motto auf „Wir sind die Nr. 1“ und „Wir halten Zürich in Bewegung“, dessen Realitätsgehalt u.a. durch die

Ampelvorrangschaltung täglich erlebt wird. Inzwischen bietet man in Zusammenarbeit mit CarSharing einen Rundum-Service für intelligente, und das heißt für Schweizer immer auch sparsame Mobilität: Zürich ist nicht gegen das Auto, sondern nur gegen dessen unangepassten Gebrauch zu Lasten des eigenen Wohlstandes. Die große Verbreitung des Umweltabos zeugt von dem Wunsch, sich für die gesparten Autokosten schönere Dinge zu leisten und trotzdem mobil zu sein.

Ein Vergleich der beiden etwa gleich großen Städte Bochum (mit unterirdischer Stadtbahn im Zentrum) und Zürich zeigt die Folgen unterschiedlicher Politik-Orientierung. In Zürich liegt die Zahl der Haltestellenabfahrten je qkm Siedlungsgebiet gut dreieinhalbmal höher und die Motorisierungsrate trotz höherer Kaufkraft fast ein Viertel niedriger; die wenigen Autos bleiben auch noch doppelt so häufig in der Garage stehen. Als Ergebnis machen Züricher (ab 14 J.) Wege ab 500 m zu 45% mit ÖPNV und zu 30% mit dem Auto gegenüber 13% bzw. 62% der Bochumer; bei Wegen, die nicht mit ÖPNV zurückgelegt werden, fehlt in Bochum doppelt so oft eine passende Verbindung, fast dreimal so oft die Information und die subjektive Bereitschaft (Socialdata). Es dürfte keine Frage sein, welche Stadt das Zukunftsmodell repräsentiert.

Das österreichische Vorarlberg zeigt, dass selbst in ländlich geprägten, zersiedelten Räumen ein Quantensprung im ÖPNV möglich ist, auch hier durch die Verknüpfung verbesserter Angebote (Kundennähe durch hohe Haltestellendichte, Bedienungshäufigkeit und Service-Qualität) mit professionellem Marketing. Inzwischen haben zahlreiche deutsche Mittel- und Kleinstädte erfolgreiche Stadtbussysteme eingeführt, in denen der ÖPNV früher als chancenlos galt. Ihr Marketing ist dem vieler Verkehrsverbünde der Verdichtungsräume überlegen.

Das „kooperative Verkehrsmanagement“ wird bisher überwiegend so verstanden, dass der ÖPNV dort einspringen soll, wo man mit dem Auto nicht mehr zurechtkommt („Lückenbüßer“). Dies ist ein verfehelter Ansatz. Statt dessen muss die Attraktivität des Umweltverbundes so gefördert werden, dass unnötige Autofahrten unterbleiben. Dazu müssen vor allem die Blockaden im Kopf bzw. im politischen System überwunden werden.

Berlin ist ein Beispiel für derartige Blockaden. Es hat zwar in Deutschland die höchste ÖPNV-Nutzung (28% aller Wege); sein verkehrspolitisches Klima wird aber durch das Auto dominiert, dessen Interessenvertreter den Versuchen zur Verkehrsberuhigung oder zum Ausbau von Straßenbahn und Busspuren hartnäckigen Widerstand entgegensetzen. Obwohl 47% der Haushalte kein Auto haben, werden 42% aller Wege mit dem Auto zurückgelegt gegenüber 36% in München, aber nur 8% mit dem Fahrrad gegenüber 15% in München. Infolge der Geschichte der Stadt gibt es zwar bisher

wenig Suburbanisierung und innerhalb des Stadtgebietes riesige Flächenpotenziale durch Umnutzung, diese Chance wird aber kaum genutzt. Angeblich sei der Trend zum Häuschen im Grünen nicht zu verhindern. Tatsächlich fühlt sich jedoch der Berliner sehr mit seinem „Kiez“ verbunden, wird ihm allerdings das Wohnen in der Stadt durch die Verkehrsüberlastung verleidet. Berlin würde sich wegen seiner dezentralen Struktur, weit verbreiteten Mischnutzung, innerstädtischer Flächenreserven und geringer Suburbanisierung hervorragend als Modell für nachhaltige Verkehrsentwicklung eignen. Ansätze für eine Inwertsetzung dieser Chancen finden sich in jüngster Zeit im Planwerk Innenstadt, dem in Abstimmung befindlichen Stadtentwicklungsplan Öffentlicher Raum und im Stadtentwicklungsplan Verkehr (SENATSVORWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG 2001).

5 Stadt der kurzen Wege

Die zur Zeit am stärksten favorisierte Vision für eine nachhaltige Entwicklung des Stadtverkehrs dürfte die „Stadt der kurzen Wege“ sein: „Kompakt, mobil, urban“ (APEL et al. 1997 und 2000). Es würde den Rahmen dieses Beitrages sprengen, sie eingehender zu diskutieren. Bei der Bewertung empirischer Befunde zu den damit verbundenen Einsparpotenzialen muss man sich zwar davor hüten, einfache Zusammenhänge zwischen Raumstruktur und Verhalten zu konstruieren. Der bereits angesprochene Lebensstilansatz verdeutlicht die große Spannbreite der Verhaltensalternativen, damit aber auch der gruppenspezifischen Betroffenheit, und widerlegt die gängige Unterstellung „alle wollen doch ...“ bzw. „alle können doch ...“. Wenn immer wieder „manifeste Trends“ angeführt werden, „die sich nicht ohne weiteres steuern lassen“ (HESSE 1999, 324), so gerät leicht aus dem Blick, dass das individuell rationale Handeln durch Rahmenbedingungen beeinflusst wird: diese werden in erheblichem Umfang politisch gesetzt und sind vielfach mit enormen Kosten für die Gemeinschaft verbunden (z.B. Erstellung und Unterhaltung von Infrastruktur, Pendler-Subventionierung). Die Veränderbarkeit dieser Bedingungen hängt entscheidend von Leitbildern und Visionen ab: Monokultur von Eigenheim und Auto oder Vielfalt urbaner Lebensstile? Hier wirkt sich nachteilig aus, dass viele Entscheidungsträger ersteres verinnerlicht haben und letzteres wegen einer größeren Unberechenbarkeit als suspekt empfinden. Sie setzen ihre überschaubare Stadtrand-„Leitkultur“ gegen die Herausforderung urbaner Mischung. Man sollte sich bei der Suche nach Visionen für Stadtverkehr und Mobilität dieser Zusammenhänge bewusst sein.

6 Ein neuer Mythos?

Die Entwicklung von Städten und Verkehr wird nicht allein durch rationale Erwägungen gesteuert, sondern ganz wesentlich durch emotional besetzte Visionen, die man aufgrund ihres Fortschrittversprechens auch als Mythen bezeichnen könnte. Im Zeitalter der Industrialisierung war dies der Mythos Eisenbahn, verherrlicht in den Kathedralen der Bahnhöfe. Darauf folgte als Import aus den USA der Mythos Auto als Verheißung von Glück und Unabhängigkeit, verherrlicht in Schnellstraßen und Autobahnknoten und täglich durch Werbung und Medien reproduziert. Auch wenn political correctness es heute verbietet, sich zum Leitbild der autogerechten Stadt zu bekennen, bewirken komplex rückgekoppelte Rahmenbedingungen, dass es weiter wirkt. Gute Gründe, ja zwingende Notwendigkeiten genügen nicht zu seiner Überwindung. Die erfolgreichen Einzelbeispiele für eine neue Verkehrskultur belegen zwar deren Potenziale. Für ein breitenwirksames Umsteuern genügt es aber nicht, dass einzelne „Leuchttürme“ die richtige Richtung weisen. Hier besteht vielmehr die Gefahr, dass sie als Alibi die reformorientierten Kräfte binden, während die Entwicklung auf breiter Front weiter in die Sackgasse läuft.

Die Autoabhängigkeit kann nur durch eine emotional verankerte gesellschaftliche Strömung überwunden werden, durch einen neuen Mythos. Dies mag dem auf Sachargumente programmierten Planer suspekt erscheinen. Tatsächlich werden aber Entwicklungsrichtungen immer wieder durch mythisch wirkende Impulse angestoßen (hinter denen sich allerdings handfeste Interessen verbergen). Ein aktueller Mythos ist die Überwindung des fordistischen Regulationssystems durch die Auflösung der Raumgebundenheit bei allseitiger Telematikvernetzung. Im Gegensatz zum amerikanischen Modell der Disurbanisierung gibt es jedoch auch deutliche Signale einer Reurbanisierung, sei es die Rückbesinnung neuer Eliten auf urbane Qualitäten, sei es die Umgestaltung von Innenstädten zu Urban Entertainment Centers. Gerade im globalen Wettbewerb bilden urbane Traditionen einen wichtigen Standortvorteil Europas, der aber nur dann wirksam werden kann, wenn man Nähe, Dichte und Mischung als Kontrapunkt zum Internet wieder in Wert setzt. Dies ist kein romantischer Traum, sondern ein Zukunftsmodell, das als Kontrast zu den explodierenden, durch Verkehrschaos und Umweltschäden belasteten Weltmetropolen eine hohe Anziehungskraft und Identifikationsfunktion entwickeln könnte. Es ist zu hoffen, dass der von der Bundesregierung ausgelobte „Wettbewerb Stadt 2030“ Impulse für urbane Leitbilder gibt.

Die Bedeutung einer Lösung der Verkehrsprobleme für die Rückgewinnung lebenswerter Städte wird auch in einem im Auftrag des Bundesministers für Verkehr, Bauen und Wohnen von HALL und PFEIFFER (2000)

verfassten Bericht über „Urban Future 21. A Global Agenda for Twenty-First Century Cities“ herausgestellt. Die Autoren setzen kurz- bis mittelfristig auf eine Integration von Verkehrs- und Flächennutzungsplanung, Förderung des ÖPNV und einschneidende Kostenbelastungen des motorisierten Individualverkehrs und zeigen dafür mit „best-practice“-Beispielen erhebliche Potenziale auf. Ergänzend glauben sie, nach 2020 durch „ecocars“ Entlastungswirkungen erzielen zu können, übersehen dabei allerdings, dass die anti-urbane Wirkung der Motorisierung weit über die Umweltprobleme hinausgeht. Insgesamt überschätzen sie die Durchsetzungsfähigkeit ihrer guten Argumente gegen die Persistenz der die bisherigen Fehlentwicklungen steuernden Kräfte – David gegen Goliath. Die einer Verkehrswende zum Durchbruch verhelfende „Steinschleuder“ scheint noch nicht gefunden. Der Mythos der lebenswerten Stadt könnte diese Kraft entwickeln, wenn im Sinne von Saint-Exupéry die Sehnsucht die Herzen und Augen öffnet und wenn sie genügend Mut (oder Wut) macht, die städtische Lebensqualität gegen die Zerstörungskraft eines unaufhörlich wachsenden, unangepassten Verkehrs einzufordern. Die zur Umsetzung erforderlichen Mittel und Wege sind weitgehend bekannt und erfolgreich erprobt.

Literatur

- ADAM, B., T. PÜTZ u. J. SCHMALENBACH 1999: Visionara – ein Agglomerationsraum auf dem Weg zu einer nachhaltigen Entwicklung. In: IZR, S. 425–442.
- ADLER, B. et al. 1994: Minderheitsvotum. In: Enquete-Kommission „Schutz der Erdatmosphäre“ des Deutschen Bundestages (Hrsg.): Mobilität und Klima. Wege zu einer klimaverträglichen Verkehrspolitik. Bonn, S. 296–342.
- AESCHBACHER, R. 1996: Das Verkehrskonzept der Stadt Zürich: Ziele, Erfahrungen und Probleme. In: BARTHMAN, H. und K. D. JOHN (Hrsg.): Umweltgerechte Verkehrskonzepte. Beiträge zum 3. und 4. Mainzer Umweltsymposium. Wiesbaden, S. 147–160.
- APEL, D. et al. 1997: Kompakt, mobil, urban: Stadtentwicklungskonzepte zur Verkehrsvermeidung im internationalen Vergleich. Berlin (= Difu-Beiträge zur Stadtforschung, 24).
- APEL, D. et al. 2000: Szenarien und Potentiale einer nachhaltig flächensparenden und landschaftsschonenden Siedlungsentwicklung. Berlin (= Berichte/Umweltbundesamt; 2000/1).
- BARTHMAN, H. und K. D. JOHN (Hrsg.) 1996: Umweltgerechte Verkehrskonzepte. Beiträge zum 3. und 4. Mainzer Umweltsymposium. Wiesbaden.
- BECKMANN, K. J. 2000: Nachhaltiger Verkehr Ziele und Wege. In: KISSEL, H. A. (Hrsg.): Nachhaltige Stadt. Beiträge zur urbanen Zukunftssicherung. Berlin. S. 127–149 (= SRL Schriftenreihe, 47).
- BEUTLER, F. und J. BRACKMANN 1999: Neue Mobilitätskonzepte in Deutschland. Ökologische, soziale und wirtschaftliche Perspektiven. Berlin (= WZB-Papers der Querschnittsgruppe „Arbeit & Ökologie“ P. 99–503).
- BRATZEL, S. 1999b: Erfolgsbedingungen umweltorientierter Verkehrspolitik in Städten.

- Analysen zum Policy-Wandel in den „relativen Erfolgsfällen“ Amsterdam, Groningen, Zürich und Freiburg (i.Brg.). Basel, Boston, Berlin (= Stadtforschung aktuell, 78).
- BRUNSG, J. und M. FREHN (Hrsg.) 1999: Stadt der kurzen Wege. Zukunftsfähiges Leitbild oder planerische Utopie? Dortmund (= Dortmunder Beiträge zur Raumplanung, 95).
- BUHR, R. et al. (Hrsg.) 1999: Bewegende Moderne. Fahrzeugverkehr als soziale Praxis. Berlin.
- BUNDESAMT FÜR BAUWESEN UND RAUMORDNUNG – BBR 1999: Siedlungsstrukturen der kurzen Wege. Ansätze für eine nachhaltige Stadt-, Regional- und Verkehrsentwicklung. Bonn (= Werkstatt Praxis 1, Bearb.: W. SCHRECKENBERG).
- CANZLER, W. und S. FRANKE 2000: Autofahren zwischen Alltagsnutzung und Routinebruch. Bericht I der choice-Forschung. Berlin (= WZB-Papers FS II 00-102).
- CANZLER, W. und A. KNIE 1997: Möglichkeitsräume. Grundrisse einer modernen Mobilitäts- und Verkehrspolitik. Wien.
- CANZLER, W. und A. KNIE 1999: Neue Mobilitätskonzepte: Rahmenbedingungen, Chancen und Grenzen. Berlin (= WZB-Papers der Querschnittsgruppe „Arbeit & Ökologie“ P. 99–508).
- CANZLER, W. und L. MARZ 1996: Festgefahren? Der Automobilpakt im 21. Jahrhundert. Berlin (= WZB-Papers II 96-108).
- CITY:MOBIL (Hrsg.) 1999: Stadtverträgliche Mobilität: Handlungsstrategien für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung in Stadtregionen. Berlin (= Stadtökologie, 3).
- DIETZ, W., A. KNIE und S. REINDL 2000: Car-Sharing: Mobilität mit Zukunft? In: horizonte 17, November, S. 14–15.
- FRANKE, S. 2001: Car Sharing: Vom Ökopjekt zur Dienstleistung. Berlin.
- FRICK, S., KNIE, A. und S. REINDL 2000: Car-Sharing auf der Standspur? In: Ökologisches Wirtschaften H. 5, S. 19–20.
- GILLWALD, K. 1997: Ein Fall von Car Sharing: Umweltentlastung durch soziale Innovation. Berlin (= WZB-Papers FS III 97-406).
- GÜNTHER, B., G. SCHÖNFELD und I. SCHUMACHER 2000: Call a Bike – Kein Fahrradverleih im herkömmlichen Sinne. In: Internationales Verkehrswesen 52, S. 461–462.
- HALL, P. und U. PFEIFFER 2000: Urban Future 21. A Global Agenda for Twenty-First Century Cities. London.
- HESSE, M. 1993: Verkehrswende. Ökologisch-ökonomische Perspektiven für Stadt und Region. Marburg (= Ökologie und Wirtschaftsforschung, 7).
- HESSE, M. 1999: Die Logik der kurzen Wege; Räumliche Mobilität und Verkehr als Gegenstand der Stadtforschung. In: Erdkunde 53, S. 317–329.
- HOLZAPFEL, H. 1997: Autonomie statt Auto. Bonn.
- HOLZ-RAU, C. et al. 1999: Nutzungsmischung und Stadt der kurzen Wege – Werden die Vorzüge einer baulichen Mischung im Alltag genutzt? Bonn (= Werkstatt Praxis, 7).
- HUNECKE, M. 1997: Nachhaltige Entwicklung in der Personenmobilität. Eine Bewertung der Umsetzbarkeit von fünf Leitbildern für eine ökologisch nachhaltige Personenmobilität auf der Basis empirischer Erkenntnisse aus der sozial- und verhaltenswissenschaftlichen Verkehrsforschung. Gelsenkirchen (= Sekretariat für Zukunftsforschung. Werkstattbericht Nr. 19).
- INSTITUT FÜR LANDES- UND STADTENTWICKLUNGSFORSCHUNG DES LANDES NORDRHEIN-WESTFALEN (ILS), FORSCHUNGSBEREICH VERKEHR (Hrsg.) 1999: New Mobility 1999 ... auf dem Weg zur nachhaltigen Mobilität, neue Strategien für die Ordnungspolitik im Stadtverkehr. Dokumentation der Konferenz. Dortmund.
- KAMMER FÜR ARBEITER UND ANGESTELLTE FÜR WIEN (Hrsg.) 1996: Weniger Verkehr Weniger Wohlstand? Verkehrsvermeidung – Probleme, Interessenkonflikte, Lösungsansätze und Umsetzungsstrategien. Wien.

- KLÜHSPIß, J. 1999: Stadt Mobilität Psyche. Mit gefühlsbetonten Verkehrskonzepten die Zukunft urbaner Mobilität gestalten? Basel, Boston, Berlin (= Stadtforschung aktuell, 71).
- KNIE, A. und M. PETERSEN 1999: Selbstbeweglichkeit als neue Verkehrsdienstleistung. Jahrbuch Ökologie 2000. München, S. 68–75.
- KNOFLACHER, H. 1993: Zur Harmonie von Stadt und Verkehr. Freiheit vom Zwang zum Autofahren. Wien, Köln, Weimar (= Kulturstudien: Sonderband 16).
- KREIBICH, R. und R. NOLTE (Hrsg.) 1996: Umweltgerechter Verkehr. Innovative Konzepte für den Stadt- und Regionalverkehr. Berlin, Heidelberg.
- KUTTER, E. und A. STEIN 1998: Minderung des Regionalverkehrs. Chancen von Städtebau und Raumordnung in Ostdeutschland. Bonn (= Forschungsberichte des BBR, 87).
- LÖTSCHER, L., O. MAYER und R. MONHEIM 2000a: Motorisierung – die Entwicklung des Pkw-Bestandes. In: Nationalatlas Bundesrepublik Deutschland – Band Verkehr und Kommunikation. Heidelberg, Berlin, S. 62–63.
- LÖTSCHER, L., O. MAYER und R. MONHEIM 2000b: Mobilität und Verkehrsmittelwahl. In: Nationalatlas Bundesrepublik Deutschland, Band Verkehr und Kommunikation. Heidelberg, Berlin, S. 58–61.
- MONHEIM, H. 1997a: Innovationsblockaden in der Verkehrspolitik und Planung. Wie kommt man weiter? In: STADT MÜNSTER (Hrsg.): mensch.mobil 1996. Forum für humane Mobilität. Kongressdokumentation. Münster, S. 50–58 (= Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung, Stadtplanung 1/97).
- MONHEIM, H. 1997b: Die Autofixierung der Verkehrspolitik. Warum die ökologische Verkehrswende bisher nicht vorankommt und wie sich das ändern ließe. In: MONHEIM, H. und R. ZÖPEL (Hrsg.): Raum für Zukunft. Zur Innovationsfähigkeit von Stadtentwicklungs- und Verkehrspolitik. Festschrift für Karl Ganser. Essen, S. 218–235.
- MONHEIM, H. 2000: Verkehrerschließung von Städten. Historische Entwicklungen und zukunftsfähige Lösungen. In: APEL, D. et al.: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung, Kap. 2.1.1.1., Bonn.
- MONHEIM, H. und R. MONHEIM-DANNDORFER 1991: Straßen für alle. Analysen und Konzepte zum Stadtverkehr der Zukunft. Hamburg.
- MONHEIM, R. 1977: Koexistenz als Verkehrssystem: Modell einer Fußgängerstadt, dargestellt am Beispiel Bonn. In: PETERS, P. (Hrsg.): Fußgängerstadt. Fußgängergerechte Stadtplanung und Stadtgestaltung. München, S. 112–123.
- MONHEIM, R. 1989: Verkehrswissenschaft und Verkehrsplanung im Spannungsfeld von Trends und Zielen. In: Der Städtetag 42, S. 691–696.
- MONHEIM, R. 1997a: Sanftes Verkehrsmanagement als Beitrag zu einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung. In: ARL (Hrsg.): Das Prinzip der nachhaltigen Entwicklung in der räumlichen Planung. Hannover, S. 112–133 (= Arbeitsmaterial/Akademie für Raumforschung und Landesplanung Nr. 238).
- MONHEIM, R. 1997b: Policy Issues in Promoting the Green Modes in Germany. In: TOLLEY, R. (ed.): The Greening of Urban Transport. Chichester usw., S. 191–205.
- ÖKO-INSTITUT und VCD 1998: Hauptgewinn Zukunft: Neue Arbeitsplätze durch umweltverträglichen Verkehr. Freiburg, Bonn.
- PESCH, S. 1996: Car-Sharing als Element einer Lean Mobility im Pkw-Verkehr – Entlastungspotentiale, gesamtwirtschaftliche Bewertung und Durchsetzungsstrategien. Düsseldorf (= Buchreihe des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln, 59).
- PETERSEN, M. 1995: Die ökonomische Analyse des car sharing. Wiesbaden.
- PETERSEN, R. und K.O. SCHALLABÖCK 1995: Mobilität für morgen. Chancen einer zukunftsfähigen Mobilitätspolitik. Berlin, Basel, Boston.
- PONEL, T. 1999: Verkehrsvermeidung. Handlungskonzepte für eine integrierte Stadt- und Verkehrsentwicklungsplanung. Berlin (= Deutsches Inst. f. Urbanistik. Materialien 1/99).

- PROTZE, K., C. THEILING und H. HOLZAPFEL 2000: Lebenswerte Stadtquartiere. Lehren aus der Stadt- und Verkehrsplanung für Städte von morgen. Bonn.
- ROCKENBAUCH, R. 1996: Verkehrskonzeptionen für die Zukunft unter besonderer Berücksichtigung des Fahrradverkehrs. Eine ökonomisch-politische Analyse. Frankfurt a.M. usw. (= Europäische Hochschulschriften, Reihe V Volks- und Betriebswirtschaft, 1976).
- SCHAD, H. et al. 1999: Neue, integrierte Mobilitätsdienstleistungen in der Schweiz. Bern (= Berichte des NFP 41 „Verkehr und Umwelt“, Bericht A3).
- SCHMIDT, M. (Hrsg.) 2000: Eingebaute Vorfahrt. Das Erfolgsgeheimnis des Autos und der Schlüssel zur Verkehrswende. Frankfurt a.M.
- SCHMITZ, S. 1999: Revolutionen der Erreichbarkeit. Gesellschaft, Raum und Verkehr im Wandel. Amsterdam.
- SENATSVORWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG (Hrsg.) 2001: ZukunftStadtVerkehr. Stadtentwicklungsplan Verkehr Berlin. Berlin.
- TOPP, H. 2000: Verkehr 2042. In: Verkehrszeichen 16, H. 4, S. 4–11.
- VESTER, F. 1999: Crashtest Mobilität. Die Zukunft des Verkehrs. Fakten – Strategien – Lösungen. (Aktualisierte Neuausgabe) München.
- WOLF, W. 1994: Berlin – Weltstadt ohne Auto? Eine Verkehrsgeschichte 1848–2015. Köln.
- WULFHORST, G., K. J. BECKMANN, M. HUNECKE und M. HEINZE 2000: Raumnutzung und Mobilitätsverhalten: Wechselwirkungen zwischen Stadtentwicklung, Lebensstil und Verkehrsnachfrage. In: HUNECKE, M. (Hrsg.): Gestaltungsoptionen für eine zukunftsfähige Mobilität – eine empirische Studie zum Zusammenwirken von Raumstruktur und Lebensstil im Mobilitätsverhalten von Frauen und Männern in vier Kölner Stadtquartieren. Gelsenkirchen (= Werkstattbericht Nr. 27 des Sekretariats für Zukunftsforschung).
- WÜRDEMANN, G. 1998: Handlungsfelder der räumlichen Planung für eine lebenswerte und verkehrsarme Stadt und Region. In: Informationen zur Raumentwicklung, S. 351–368.
- ZENTRUM FÜR INTERDISZIPLINÄRE TECHNIKFORSCHUNG (Hrsg.) 1996: Klimaschutz und Verkehrspolitik: Eine Fallanalyse der Stadtverträglichkeit und der kommunalen Handlungsblockaden. Darmstadt.