

### Kommentar zur Verkehrspolitik:

#### Ist die Stadt noch zu retten?

VON RAINER WILLEKE, KÖLN

Neuigkeitswert können die Probleme des Stadtverkehrs wirklich nicht mehr beanspruchen. Objektiv und aufs Ganze gesehen sind die Problemgewichte im letzten Jahrzehnt nicht einmal schwerer und die Möglichkeiten, zu befriedigenden Lösungen zu kommen, bestimmt nicht kleiner geworden. So wurde den westdeutschen Großstädten eine im Weltmaßstab einmalige Investitionsoffensive der öffentlichen Verkehrsmittel ermöglicht. Wo gibt es sonst vergleichbar viele Städte mit modernen Stadt-, U- und S-Bahnen? Für den Straßenverkehr konnten die Signal- und Leitsysteme ganz wesentlich verbessert und den besonderen Bedarfslagen der Städte angepaßt werden. Entlastung der Innenstädte brachte auch die Verlegung vieler Verwaltungen und Betriebe an den Rand und in das Umland. Warum also gerade jetzt die verbalen Eruptionen und die emotionale Aufgeregtheit medienwirksamer Happenings zum Thema „Autos raus aus der Stadt“? Die offensichtlichen Übertreibungen und die Kurzschlußargumente könnte man getrost vergessen, gäbe es nicht die durch Unkenntnis genährten Irritationen in der öffentlichen Bewußtseinslage um Mobilität, Auto und Umwelt. Diese erst machen die Extrepositionen möglich.

Die Forderungen nach einer Sperrung der Städte oder zumindest der inneren Stadtbereiche für den Autoverkehr gehen von vier entscheidenden Fehleinschätzungen aus:

- Sie übersehen oder unterschätzen die grundlegende Bedeutung des Personen- und Güterverkehrs mit Kraftfahrzeugen für die Multifunktionalität, Zentralität und Wirtschaftskraft der Innenstadt im Gefüge der Stadtregionen,
- sie lassen die Grenzen der Leistungsmöglichkeiten öffentlicher Verkehrsmittel unberücksichtigt,
- sie gehen von irrigen Annahmen über die Reaktionen der Betroffenen aus, und
- sie geben auch kein zutreffendes Bild über die Folgen der vorgeschlagenen Maßnahmen.

Die unmittelbaren Konsequenzen restriktiver Eingriffe wie Straßensperrungen, Fahrbahnverengungen, Einbahnfallen und verkehrsflußstörende Parkraumanlagen sind in ökologischer und ökonomischer Hinsicht negativ. Umwegfahrten werden erzwungen, der Parksuchverkehr nimmt zu, und die Übersichtlichkeit der Verkehrsführung leidet. Rückstau und Anhalten in der zweiten Reihe unterbrechen den Verkehrsfluß und führen zu unnötigen Anhalte- und Anfahrvorgängen mit überhöhten Kraftstoffverbräuchen. Auf engem Raum müssen vor allem die Konflikte zwischen dem motorisierten Privat- und Wirtschaftsverkehr zunehmen. Die Befürworter möchten deshalb auf mittelbare Wirkungen setzen. Die Last und die Zwänge von Behinderungen und Mehrkosten sollen Verhaltensänderungen und Strukturwandlungen mit dem Wunschergebnis einer deutlichen Verkehrsreduktion und einer Umschichtung auf den öffentlichen Verkehr herbeiführen. Eine konsequente Verbots- und Behinderungsstrategie würde selbstverständlich mittel- und langfristig Wirkungen zeigen. Es ist aber vorauszusehen, daß die meisten von ihnen den politischen Wunschvorstellungen diametral entgegenlaufen. Bei

der bestehenden Siedlungs- und Standortstruktur könnten große Teile des stadtgerichteten Berufsverkehrs nur mit unreal hohen Mehrkosten dem ÖPNV zugeführt werden. Dann aber müßten eben, so wird gesagt, die Flächennutzungen im Sinne einer Minimierung der Verkehrsvorgänge verändert und die „Stadt der kurzen Wege“ hergestellt werden. Wie das ablaufen und für welche Menschen dies gelten soll, bleibt offen. Nicht einmal die Tatsache scheint der Erwähnung wert zu sein, daß die heute selbstverständlich gewordene Wohnqualität und Versorgungsbreite und auch die räumliche Ausdehnung der Arbeitsmärkte untrennbar mit der Dezentralisierung im lokalen und regionalen Standortaufbau verbunden sind.

Über die Bedeutung gerade dieses Punktes wird schon bald neues Erfahrungsmaterial zu sammeln sein. Noch ist in den neuen Bundesländern das Fahrleistungsvolumen der Berufspendler nicht halb so groß wie im Westen. Für die Suburbanisierung fehlten die Einkommen und die Verkehrsmittel. Eine Konsequenz besteht darin, daß im alten Bundesgebiet auf die Person fast 65 Quadratmeter Wohnfläche entfallen, in der ehemaligen DDR sind es kaum 40. Soll und kann man jetzt eine Kern-Rand-Wanderung verhindern, nur damit kein neuer Pendelverkehr entsteht? Manche Planer kurzer Wege scheinen das tatsächlich zu glauben.

Ausweichreaktionen zum Nachteil der Innenstadtbereiche würden aber vor allem den Versorgungs- und Freizeitverkehr treffen. Gewiß ist für kommerzielle Attraktivität nicht schon die leichte Erreichbarkeit ausschlaggebend. Noch hat die City ihre Trümpfe. Aber ein wachsender Teil der Handels- und Dienstleistungsangebote ist beweglich genug, dem Kunden entgegen zu kommen. Der Wettbewerb der Standorte wird deshalb in einem noch steigenden Maße von der verkehrlichen Zugänglichkeit beeinflusst und entschieden werden. Es geht dabei immer weniger um die sprichwörtliche „grüne Wiese“, sondern um Shopping-Centers mit wachsender Angebotsbreite und mit Freizeitappeal.

Die Stauanfälligkeit des Stadtverkehrs ist im wesentlichen auf einige wenige Störquellen zurückzuführen. In den letzten Jahren sind dabei der noch immer ohne Koordinationskonzept und Rationalisierungszwang expandierende Wirtschaftsverkehr und die Massierungstendenzen des Freizeitverkehrs in den Vordergrund getreten. Wo auch noch die Belastungen aus dem Berufsverkehr zugenommen haben, ist dies durchweg das Resultat von unnötigen Leistungsbeschränkungen der Hauptzufahrtsstraßen, die stets Verlagerungen auf Ausweichrouten auslösen. Bei einer Analyse und Bewertung der Schwachstellen des Stadtverkehrs sollten deshalb drei Kreise von Sachverhalten unterschieden werden.

Zu fragen ist einmal nach den Erscheinungen und Problemen, die mit dem räumlichen Strukturwandel und mit dem Wachstum der Wirtschaft als Konsequenz der Verkehrsmengenexpansion auf die städtische Planung zugekommen sind. Zweitens muß aber auch danach gefragt werden, was an Stau und Umwegen unterlassener Vorsorge und unzureichender Anpassung zuzuschreiben ist. Und dem ist noch die Frage anzuschließen, welche der heute bestehenden Störungen und Unzuträglichkeiten schlicht das Resultat fehlgeleiteter Planungsmaßnahmen sind. Die beiden letztgenannten Punkte sind keineswegs spekulativ. In keiner Stadt, die heute mit Verkehrsproblemen kämpft, hat es an konkreten Vorschlägen zur Lageverbesserung gefehlt, die an politischen Entscheidungsbarrieren hängengeblieben sind. Und in nahezu allen diesen Städten gibt es Brennpunkte verkehrlicher Überbelastung, die einzig und allein auf der Verweigerung von Abhilfemaßnahmen beruhen.

Es kann keine Rede davon sein, daß Gründe der Stadtgestaltung, Aufenthaltsqualität und Umweltschonung zu radikalen Einschnitten in den Funktionsaufbau der Stadt und des Stadtverkehrs zwingen. Es gibt keine tragfähige Alternative zu einem mehrgliedrigen, gemischten System aus individuellen und öffentlichen Verkehrsleistungen. Das ungenutzte Verbesserungspotential ist groß und vielgestaltig; es gestattet auch schon schnelle Erfolge mit niedrigem Aufwand. Oft kann der erste Schritt darin bestehen, Fehlentscheidungen zu korrigieren und neue Fehler zu unterlassen. Die ökologischen Belastungen könnten dabei deutlich reduziert werden; denn diese sind nicht einfach das Resultat zu großer Verkehrsmengen. Sie resultieren vielmehr aus vermeidbaren Störungen und Unterbrechungen des Verkehrsflusses, aus unnötigen Umweg- und Suchfahrten, aus organisationsbedingt schlechten Auslastungslagen der Fahrzeuge und aus Mängeln in der Verknüpfung der Verkehrsmittel. Es macht keinen Sinn, von Kooperation zwischen Individualverkehr und ÖPNV zu sprechen, gleichzeitig aber in seltsamer Distanz zur Wirklichkeit eine „Umweltfront“ aus Fußgängern, Radfahrern und ÖPNV gegen die Nutzung von Kraftfahrzeugen aufbauen zu wollen. Stadt und Stadtverkehr sind zu retten; sie müßten nicht einmal in der Krise stehen. Es kommt jetzt darauf an, die Lösung, die aus vielen ineinandergreifenden Lösungsbeiträgen besteht, zu wollen und durchzusetzen.