

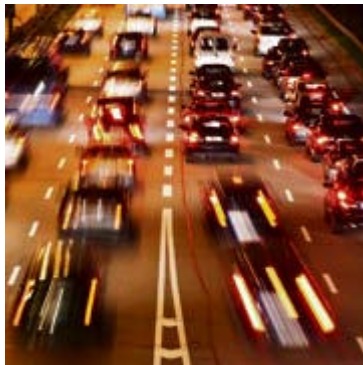
16.08.2008 16:52 Uhr

Gedanken zur künftigen Mobilität

Der ganz normale Wahnsinn

Die Mobilität wird in anderen Teilen der Erde begrenzt durch Armut oder geringes Einkommen, in diesem Teil der Welt aber durch Wohlstand und Automobilität.

Von W. Roth



Denkfehler: Wo immer dem Auto, wie auf dem Mittleren Ring in München, zugunsten vermeintlich schnelleren Fortkommens mehr Platz gegeben wird, nimmt der Verkehr zu – noch größere Staus sind die Folge.

Foto: Caro Riedmiller

Sich Gedanken über die künftige Mobilität zu machen, bedeutet zwangsläufig, sich Gedanken über die gegenwärtige Immobilität zu machen. Die Mobilität wird in anderen Teilen der Erde begrenzt durch Armut oder geringes Einkommen, in diesem Teil der Welt aber durch Wohlstand und Automobilität. Vor allem die städtische Unbeweglichkeit ist Alltag, die meisten Verkehrsteilnehmer finden sie zwar störend, aber im Großen und Ganzen normal, so wie die Schafe in der Herde gar nichts anderes kennen, als sich in den Bahnen und in dem Tempo zu bewegen, das ihnen die Hirtenhunde vorgeben. Beispiele gefällig?

Zäher Brei

Sie stammen aus München - nicht weil diese Stadt so besonders ist, sondern weil es in vielen Orten der Republik genauso zugeht. Am südlichen

Rand des weltberühmten Viktualienmarktes verläuft eine enge Straße mit zwei Ampeln, an denen sich beidseits größere Gruppen von Fußgängern ansammeln. Man wartet dort lange auf die kurzen Grünphasen, während ununterbrochen die Autos vorbeiruckeln. Stoßstange an Stoßstange - ein zäher Brei, der immer wieder zum Stillstand kommt, sich wieder in Bewegung setzt, sich fortwälzt um die eine Kurve, an die Ampel heran, noch eine Kurve, noch eine Ampel, noch eine Kurve. Die einen stehen sich die Beine in den Leib, die anderen sitzen die meiste Zeit in stehenden Fahrzeugen und sind kaum mobiler als die Immobilien ringherum.

Revolution im Verkehrsnetz Über den Dächern von Moskau



Szenenwechsel, dorthin, wo bald die Süddeutsche Zeitung residieren wird, in einem Gewerbegebiet. Hier hat man einen prima Blick - einerseits auf die Alpen, andererseits auf die Autobahn, über die jeden Morgen die Pendler rollen, flott unterwegs bis zum Flaschenhals am Stadtrand. Da stehen sie dann, Brüder und Schwestern im Geiste all derer, die über eine der anderen Autobahnen in die Stadt kommen. Manche kämpfen sich durch bis zum Mittleren Ring und profitieren von den Tunnelbauten im Münchner Norden, die für die lärmgeplagten Anwohner ein Segen sind. Für diejenigen, die an den Zufahrtsstraßen zum Ring leben, gibt es hingegen keine Gnade, weil der Stau sich zu ihnen hin verlagert hat. Von irgendwo

muss der Verkehr herkommen, irgendwohin muss er abfließen.

Wettlauf von Hase und Igel

Das Auto der Zukunft fährt vielleicht mit Wasserstoff und wird von intelligenten Verkehrsleitsystemen in Verbindung mit dem Navigationsgerät genau dorthin gelotst, wo momentan gerade Parkraum frei und ein Verkehrsweg wenig frequentiert ist. Automatische Abstandshalter verhindern Auffahrunfälle, und: Möglicherweise sind die Deutschen irgendwann bei Sinnen und befürworten sogar ein Tempolimit auf Autobahnen. Einen Zugewinn an Mobilität aber, das ist die einfache Wahrheit, wird es nur geben, wenn weniger Autos unterwegs sind. Das gilt sogar in Teilen für die ländlichen Räume, wo das Auto im Großen und Ganzen nicht zu vertretbaren Kosten ersetzt werden kann.

Der ständige Ausbau der Autobahnen mit zusätzlichen Fahrspuren gleicht dem Wettlauf des Hasen mit dem Igel. Ist die Staugefahr fürs erste beseitigt und läuft der Verkehr dort flüssiger als vorher, wird neuer Verkehr angezogen - Autofahrer, die das attraktivere Angebot in Anspruch nehmen oder die gewonnene Zeit dafür nutzen, längere Strecken zurückzulegen. Solche Erfahrungen sind nicht neu für die Verkehrsplaner, werden aber bis heute geflissentlich ignoriert. In jedem Fall endet die vorgeblich freie Fahrt in den Siedlungsgebieten, wo neue Fahrspuren nur möglich wären, wenn man die Häuser abreißen und den öffentlichen Raum vollends für das Automobil zurichten würde. Das will dann doch keiner.

Mehr Radfahrer und Fußgänger

Im Gegenteil: Alle Kommunalpolitiker, alle Verkehrsplaner wünschen sich mehr Radfahrer, mehr Fußgänger und einen noch leistungsfähigeren Personennahverkehr - natürlich immer unter der Voraussetzung, den Autoverkehr nicht über Gebühr einzuschränken, was in diesem Fall wörtlich zu nehmen ist. Wer das schafft, kann auch Wasser in Wein verwandeln. In der realen Welt aber kann auf begrenztem Raum den einen nur gegeben werden, wenn den anderen genommen wird. Den Mut muss man erst einmal aufbringen. Deshalb ist städtische Verkehrspolitik bis heute und mit Ausnahme einiger deutscher Städte reine Kosmetik.

Deshalb müssen sich Busse durch zugeparkte Gassen zwängen, deshalb werden S-Bahntrassen für ein Wahnsinnsgeld durch unterirdische Röhren verlegt, anstatt oberirdisch Schneisen in den Asphalt zu schlagen, auf denen sich mit Vorrang und in schnellem Takt Straßenbahnen hin- und herbewegen. Und deshalb werden die Radfahrer mit den Fußgängern auf engem Raum zusammengespannt zu einer Schicksalsgemeinschaft, oft nur getrennt von einer lächerlichen weißen Linie, die zu überschreiten schon bei der Begegnung zweier Kinderwagen unumgänglich sein kann. Sicherheit? Sicherheit für wen?

Brutale Veränderungen

Es ist die Sicherheit des Autofahrers, der sicher sein kann, auf seiner Fahrbahn jedenfalls von keinem Radfahrer aufgehalten zu werden. Kein Mensch mit Verstand würde Mobilität auf diese Weise organisieren, wenn er die ideale Stadt auf dem Reißbrett entwerfen könnte. Aber die Städte sind nun einmal so gewachsen, mit all den Fehlern und Korrekturen, die im Lauf der Jahrzehnte aufeinanderfolgten. Die Verheißungen, die sich mit dem Automobil verknüpften und sich vor dem Auftauchen der Grünen durch die Wahlwerbespots beider Volksparteien zogen, diese Verheißungen führten zu einem massenhaften Freiheitsentzug für alle, die sich ohne Motorkraft durch die Städte bewegten. Fast schon ist vergessen, wie brutal der öffentliche Raum an vielen Stellen verändert wurde.

So viel Platz wie nötig für den fließenden, aber auch für den ruhenden Verkehr - welch ein wunderbares Wort, das zum Ausdruck bringt, dass Autos nun mal ihre Schlafplätze haben müssen. Auf diese Weise erwarb der Käufer eines Automobils

mit dem Erwerb des Wagens quasi einen Anspruch auf öffentlichen (Park-)Raum. Dafür wurde es nun eng für andere, zum Beispiel auf den schmalen Verkehrsinseln, auf den engen Straßenbahnhaltestellen, auf denen ein Rempler genügte, um einen der Wartenden vor ein heranrollendes Fahrzeug zu bugsieren.

Verkehrsberuhigung mit schlechtem Ruf

Die Gegenbewegung fand statt. Leider hat sich manches von dem, was vor zwei Dutzend Jahren unter dem Stichwort "Verkehrsberuhigung" ablief, selbst diskreditiert: Straßenschwellen, die den Anwohnern zusätzlichen Lärm brachten; geradezu künstlerisch gestaltete Windungen der Fahrbahn, die den Gemeinden einen Batzen Geld abpressten. Das Ganze war auch ein tolles Programm für die Tiefbau-Branche. Natürlich wäre es wesentlich billiger gewesen, an den Ortseingängen ein paar Lkw-Reifen zu platzieren, aber so etwas kann man den Leuten hierzulande einfach nicht zumuten. Verkehrsberuhigung hat bis heute einen schlechten Ruf, außer auf dem letzten Stück vor der eigenen Wohnung, wo sich auch die eigenen Kinder aufhalten könnten.

Deshalb glaubt ein nicht unerheblicher Teil der Bevölkerung an Märchen. Eines dieser Märchen handelt davon, dass ein langsamer fahrendes Auto zwangsläufig lauter ist und mehr Sprit verbraucht als ein schnelleres. Mittlerweile staunt der deutsche Tourist in Frankreich und Italien darüber, wie sich dort Kreisverkehre und Aufpflasterungen aneinanderreihen. Der nächste Schritt wäre das niederländische Modell: In reinen Wohnstraßen, die kaum nennenswerten Durchgangsverkehr haben, herrscht absolute Gleichberechtigung. Fußgänger, Radfahrer und Automobilisten sind räumlich nicht mehr voneinander getrennt. Was auf den ersten Blick unsicher wirkt, ist in Wahrheit besonders sicher, weil keiner auf Priorität pochen kann und jeder auf jeden Rücksicht nehmen muss.

Keine vernünftige Form der Mobilität

Es ist ein schöner Traum, einer, in dem für Rechthaber kein Platz mehr ist. Die Realität in den Städten sieht anders aus. Zu Recht ist Freude über die seit Jahren sinkenden Unfallzahlen, auch die der Kinder. Dabei gerät aber aus dem Blickfeld, welche Einschränkungen im persönlichen Umfeld die ebenso stetig wachsende Zahl der Automobile mit sich bringt. Ein recht übliches Bild vor einer städtischen Grundschule sieht so aus, dass die Kleinen kolonnenweise von abwechselnd aus der Elternschaft rekrutiertem Personal herangeführt werden. An der Schule warten dann schon die Schülerlotsen, die strikt darüber wachen, dass ja kein Auto den Weg der Kinder kreuzt.

Wer das normal findet, muss älteren Leuten erklären, warum es für sie keine speziellen Lotsen gibt. Oder ihnen empfehlen, zur Sicherheit lieber das Auto zu benutzen. Nein, es ist zwar schlichte Normalität geworden, aber deshalb noch lange keine vernünftige Form der Mobilität. Dass Büromenschen täglich zwischen der Tiefgarage ihres Wohnhauses und der Tiefgarage ihrer Firma hin- und herpendeln und sich abends im Wohnzimmer auf einem Standfahrrad abarbeiten, sei ihnen unbenommen, hat aber auch etwas Bizarres. Daran wird sich nichts ändern, wenn es in den Städten nicht gelingt, den Alltagsradlern mehr Raum zu geben. Und dieser Raum kann, nach Lage der Dinge, nur auf Kosten des Autoverkehrs gehen. Taxifahrer, Rettungsdienste, Polizisten, Spediteure, Lieferanten, Handwerker und Schwerbehinderte können nur darüber froh sein, dass sie - mit Ausnahmegenehmigungen ausgestattet - von den Einschränkungen anderer Autofahrer profitieren und endlich zügig vorankommen.

Nichts Radikaleres

Und, was leicht vergessen wird: Ältere Menschen sind vielfach noch rüstig genug, um mit dem Fahrrad unterwegs zu sein, wenn ihnen der Verkehrsraum nur den Platz dazu ließe; schwere Lasten nähme ihnen dann der Gepäckträger ab. Wem dies radikal erscheint, der möge sich vergegenwärtigen, dass es nichts Radikaleres gibt als das, was in den vergangenen Jahrzehnten stattgefunden hat: die automobilgerechte Umrüstung der Städte. Wer die Zukunft der Mobilität im Auge hat, darf sie nicht nur am Tachometer ablesen.