

Christoph Menzel

Mobilität und Verkehr – Droht der Kollaps oder ist eine Wende in Sicht?

Hintergrund:

Sicherlich ist es notwendig, eine sehr intensive Recherche darüber durchzuführen, welche Entwicklung Mobilität und Verkehr seit dem Anfang der Menschheit oder gar davor durchlebt haben, um eine Prognose über „Kollaps“ oder „Wende“ abgeben zu können. Der Physiker und Professor für Verkehrsplanung Michael Schreckenberg beginnt seine Vorträge über die Geschichte des Verkehrs gerne mit den Tierpfaden, welche gebündelte Wanderrouen zu exponierten Stellen wie Wasser- oder Nahrungsreservoir waren. Das „Heruntertrampeln“ der Fauna erleichterte den Weg zur Tränke. Der Pfad diente gleichzeitig den Karnivoren als Aufenthaltsort für die Jagd. Verkehrswege haben sich insofern im Laufe der Geschichte kaum verändert. Auch heute noch wird beim Verkehrswegebau auf möglichst einfache und widerstandsarme Gestaltung geachtet, solange in der Hauptsache die Verbindungsfunktion gilt. Das Äquivalent der Karnivoren sind Händler, die sich von den vorbeifahrenden Reisenden einen Profit versprechen – Autohöfe seien hier als Beispiel genannt.

Diese Recherche kann endlos fortgeführt werden. Daher sollen einige wenige wichtige Meilensteine im Verständnis von Verkehrsverhalten – speziell auch in Deutschland betrachtet werden. Mitteleuropa kann aufgrund seiner Geschichte – Beispiel Hanse – sicherlich als ein Trendsetter in Sachen Verkehrsverhalten angenommen werden. Diese Rolle wurde nur kurzfristig in der Mitte des letzten Jahrhundert von den USA übernommen. Bedenkt man jedoch, dass die USA im Wesentlichen von europäischen Auswanderern bestimmt wird, bleibt der Fokus auf unserer Seite des atlantischen Ozeans.

Im Mittelalter waren die Menschen unmittelbar von ihrer Umgebung abhängig. Städte waren sehr kompakt angelegt. Alles musste fußläufig erreichbar sein. Man konnte alle lebenswichtigen Tätigkeiten im engsten Umfeld erledigen. In diesem Sinne gab es nur Fuß-Nahverkehr und gelegentliche Fernreisen von Privilegierten meist zu Handels- oder Studienzwecken. Allerdings konnte nicht jede Stadt eine Vollversorgung ihrer Bewohner gewährleisten. Zum Ausgleich dieser Defizite wurden Handelsrouten angelegt. So gab es neben der Versorgung über Wasserstraßen viele Handelsstraßen, beispielsweise den Hellweg. Die Tatsache, dass der Kanalbau im Mittelalter massiv vorangetrieben wurde, lässt darauf schließen, dass der Wassertransport seinerzeit die schnellste Verkehrsart für wichtige Güter war.

Bereits im alten Rom wurden Gütertransporte über zum Teil Hunderte von Kilometern über Straßen und Kanäle erledigt. Diese Vorgehensweise änderte sich erst im Zuge der industriellen Revolution im 18. und 19. Jahrhundert. Das Verkehrsverhalten änderte sich mit dem Bau der ersten Eisenbahnen. Die Menschen flüchteten aus den Städten in die Ortschaften rund um die Stadtkerne. Jedoch änderten sich die Verkehrszwecke nicht. Die durchschnittliche Anzahl an täglichen Aktivitäten bzw. Wegen blieb konstant. Man war auch genauso lange unterwegs wie zuvor. Lediglich die Reiseweite änderte sich- das allerdings massiv. Positiver Effekt der Eisenbahnrevolution war die „Einigung“ Europas, die wenn auch nicht politisch, so doch technisch vollzogen wurde. Dem Unternehmergeist George Stephensons sei Dank.

Als dann Ende des 19. Jahrhunderts ein Deutscher¹ das Automobil erfindet, durchlebt der Verkehr seine zweite Entwicklungsstufe. Der Hang zur großen Reise wird untermauert durch die Individualisierung des Verkehrs. In den 20er Jahren des 20. Jahrhunderts ist das Auto bereits zum Statussymbol gereift. Das kriegsgebeutelte Deutschland kann seine Eisenbahninfrastruktur kaum noch wirtschaftlich betreiben. Viele Einzelunternehmen

¹ Die Tatsache, dass ein Deutscher das Automobil erfand wird heute teilweise als Grund dafür angenommen, dass der Umgang mit dem Pkw in Deutschland anders ist als in anderen Ländern. Deutschland ist nach wie vor weltweit das einzige Land, in dem kein generelles Tempolimit auf Autobahnen gilt.

werden zur deutschen Reichsbahn zusammengeschlossen. Der Rückzug aus der „Fläche“ beginnt, bedingt zunächst durch die Notwendigkeit des Wiederaufbaus wichtiger Hauptrelationen, später aus Wirtschaftlichkeitserwägungen. In den USA wird mit der Tin Lizzy das erste Auto für Jedermann produziert. Es beginnt die kurze Epoche der Vorreiterrolle der USA, die in den 80er Jahren des 20. Jahrhunderts zurück an Mitteleuropa ging. In einigen Entwicklungs- und Schwellenländern Afrikas, Asiens und Osteuropas ist derzeit eine ähnliche Entwicklung hin zum Automobil als Massenverkehrsmittel zu erkennen. Interessant in diesem Zusammenhang ist, dass das menschliche Verkehrsverhalten außer in Zwangslagen sich offensichtlich unabhängig von politischen Gesamtstrukturen zu entwickeln scheint. Eine sich individualisierende Gesellschaft nutzt zusehends individuelle Verkehrsarten.

Die Ölkrise um 1974 und der Beginn der ökologischen Aufklärung haben dann zunächst zur „Renaissance“ der Stadtbahn als für bestimmte Zwecke ideales Verkehrsmittel und zu einer modernen ökologisch denkenden Bevölkerungsschicht geführt. Die Penetration der „ökoaktiven“ Bürger innerhalb der Gesamtbevölkerung steigt. Diese Gesellschaft ist jedoch erst im Anfangsstadium und stark von Widersprüchen durchzogen. So spiegeln sich ökologisch motivierte Denkweisen nur zum Teil im Verhalten wider. Als Beispiel sei das ökologisch orientierte Ehepaar genannt, welches autofrei den Alltag bestreitet, jedoch den Jahresurlaub auf den Malediven verbringt.

Verständnis und Selbstverständnis von Mobilität und Verkehr:

Die Begriffe werden oft synonym benutzt. In der individualisierten Gesellschaft gilt das Auto nach wie vor als „Mobilitätsgewährleister“. Die Attribute „autonom“ und „mobil“ werden im gesellschaftlichen Gesamtkontext als „automobil“ zusammengesetzt und anschließend nicht hinterfragt. Doch wie ist eigentlich das Selbstverständnis von Mobilität und was ist der Unterschied zum Verkehr? Die Verkehrsprofessoren Hartmut Topp und Udo Becker sprechen gar von „mehr Mobilität bei weniger Verkehr“. Ist das möglich?

Verkehr ist einfach definiert: Der Begriff beschreibt die Bewegung im Raum. Verkehr entsteht immer dann, wenn bestimmte Bedürfnisse (zum Beispiel der Wunsch nach Arbeit) nicht direkt vor Ort befriedigt werden können. Zum Verständnis ein sehr einfaches Beispiel aus der Geschichte: In der mittelalterlichen Stadt gab es meist die komplette notwendige Grundversorgung. Oft fehlte jedoch Salz. Das Bedürfnis nach Speisesalz wurde an die Händler und Kaufleute herangetragen, woraufhin diese Salztransporte in die Städte organisierten. Verkehr entsteht also immer aus einem Mangel heraus. Heute ist dieser Mangel sehr viel komplexer und teils nicht rational erklärbar, aber dennoch immanent der Grund für Verkehr. Eigene Forschungsrichtungen wie die Verkehrspsychologie oder die Stadtsoziologie beschäftigen sich mit solcher Thematik.

Wenn man Mobilität im Selbstverständnis als „Möglichkeit der Bewegung“ oder noch präziser als „Möglichkeit zur Nutzung von Aktivitäten“ begreift, kann man weiterhin schließen, dass man bestimmte Aktivitäten, wie die Arbeit oder den Einkauf sogar ohne Bewegung im Raum erledigen kann. Man spricht hier von „virtueller Mobilität“. Anfang der 90er Jahre galt diese Form der Mobilität unter Optimisten als Allheilmittel zur Verkehrsvermeidung. Mittlerweile hat sich die Planungsphilosophie hin zu einer differenzierten Form des Mobilitätsmanagements gewandelt. Die Vermeidung „weiter Wege“ hat die „Verkehrsvermeidung“ als Primärziel der Verkehrs- und Mobilitätsplanung ersetzt.

Die faktische Trennung von Mobilität und Verkehr ist enorm wichtig zur Zielparmetrierung heutiger Verkehrsplanung. Der Verkehrsplaner vereint verschiedenste Disziplinen in sich. Er ist Ingenieur, Soziologe, Wirtschaftler, Ökologe und Architekt in einer Person. Diese hohe Aufgabe kann er natürlich nicht allein bewältigen. Aus der Erkenntnis des Verkehrsprofessoren Wolfgang Heinze heraus, dass Verkehr und Siedlungsstruktur nur zwei Seiten derselben Medaille sind, ergibt sich, dass planerische Ziele nur in gemeinsamer Arbeit mit den zuvor genannten Fachdisziplinen zu erreichen sind. Ein erster Ansatz hierzu ist in

der niederländischen ABC-Planung manifestiert, welche anhand verkehrlicher Anbindungsqualität Funktionen und Standorte verteilt.

Planungsziele und Planungsphilosophien:

Der Titel dieser Arbeit lautet „Droht der Kollaps oder ist eine Wende in Sicht?“. Provokativ könnte man gegenfragen: „Droht eine Wende oder ist der Kollaps in Sicht?“

Die euphorischen Planer der 50er und 60er setzten alles in die autogerechte Stadt. Pessimisten rechneten schon damals mit einer Sättigung. Der Verkehrsinfarkt blieb jedoch stets aus, so dass die Entwicklung hin zu immer größeren Reiseweiten ihren Lauf nahm. Der zunehmende Anteil des Freizeitverkehrs am Gesamtaufkommen tat sein Übriges. Negativfolgen des Verkehrs wie Lärm und lokale Emissionen erreichten alle Regionen und Lebensbereiche. Und noch immer ist kein Sättigungseffekt zu erkennen. Die reinigende Wirkung eines Breakdowns ist in der Politik bekannt. Ein Verkehrskollaps könnte eine ähnliche Wirkung haben. Verhaltensänderungen in Teilbereichen, welche als „Wende“ missverstanden werden könnten, verlagern das Problem nur.

Das oberste Planungsziel sollte wie bereits angesprochen die Reduktion der Reiselängen und somit der Verkehrsleistung sein. Dieser Ansatz ist auf engste mit dem Angebot von Freizeitnutzungen im Nahbereich verbunden.

Es zeichnet sich ab, dass der Wunsch nach einem eigenen Haus mit Garten in Kombination mit der Finanzierbarkeit dieses Vorhabens für weite Teile der Bevölkerung oberste Priorität besitzt. Dies führte zuletzt zu einer starken Desurbanisierung und einer Automobilabhängigkeit. Starke Abwanderungstendenzen aus den Städten in die Peripherie werden derzeit durch Nachverdichtungen abzufangen versucht. Dass diese Politik die ohnehin ungelöste Problematik der Flächenversiegelung vorantreibt, ist für die Städteplaner nur insofern relevant, als sie versuchen, Naherholungsräume und Biotope in unmittelbarer Umgebung der Neubauten einzurichten.

Wiederum anders argumentiert wird die Problematik der gesellschaftlichen Überalterung regulierend auf das Verkehrsverhalten wirken. Zwar sind es derzeit gerade die sogenannten „Jungen Alten“, die besonders mit dem Pkw am Freizeitverkehr teilnehmen – Tendenz steigend – und somit eine neue Gesellschaftsschicht automobilabhängiger Menschen bilden, jedoch ergibt sich im Umkehrschluss, dass kritische Verkehrszustände zu Arbeits- und Ausbildungsbeginn abgebaut werden. Das deutsche Verkehrsproblem wird sich also auf Dauer durch die Bevölkerungsentwicklung ganz von selbst erledigen.

Zahlen, Daten, Fakten

Keine Abhandlung im Verkehrswesen kommt ohne Statistik aus. Es gibt jedoch derart viele, dass man mit Bedacht die wichtigsten auswählen soll, was natürlich auch wiederum eine subjektive Prägung hat, denn Winston Churchills Aussage über Statistiken gilt unverändert.

Daher nur so viel. Pro Jahr geschehen 2,3 Millionen Unfälle im Straßenverkehr, das bedeutet bei einer mittleren Lebenserwartung von 75 Jahren jeder der 82 Millionen Deutschen im Leben mehr als zwei mal in einen Unfall verwickelt ist. Bei 7.000 Toten und 500.000 Schwerverletzten im Jahr – Tendenz sinkend – heißt das, man wird mit ca. 45%er Wahrscheinlichkeit bei diesen Unfällen verletzt. Die volkswirtschaftlichen Schäden liegen bei weit über 30 Mrd Euro jährlich. Ähnlich alarmierend sieht es bei den Staus aus. Der volkswirtschaftliche Schaden durch den mit Staus verbundenen Zeitverlust, den höheren Kraftstoffverbrauch und die Emissionen wird von BMW auf etwa 100 Mrd. Euro jährlich geschätzt. Das wirft ein schlechtes Licht auf den Nutzfaktor des Verkehrs, der oft nur in der subjektiven Befriedigung bestimmter Bedürfnisse begründet ist.

Ein paar weitere Fakten: Zur Zeit gibt es in der Bundesrepublik Deutschland ca. 44.657.300 Pkw. Mehr als jeder zweite Deutsche besitzt somit einen Pkw. Allerdings sind 60% dieser Fahrzeuge dauerhaft außer Betrieb. Das bedeutet, dass eine Fläche von mehr als der eininhalbfachen Gemarkungsfläche der Stadt Kaiserslautern ständig durch Pkw blockiert ist – Manövrierraum nicht eingerechnet.

Nur etwa 2070 Fahrzeuge sind dem CarSharing zuzuordnen. Zwar zählen die etwa 90 Unternehmen in Deutschland bereits über 55.000 Kunden – Tendenz steigend – jedoch liegt noch ein weiter Weg vor der von einigen Optimisten als „vierte Säule“ im Umweltverbund² bezeichneten Verkehrsart.

Über moderne Formen des Radverkehrs liegen derzeit unterschiedliche Daten vor, daher nur soviel. BikeSharing, Fahrradstationen und städtische Radwegenetze sind mittlerweile fest verankert in den Köpfen der Verkehrsplaner. Früher oder später wird sich in Deutschland eine entspanntere Situation für Pedalathleten ergeben. Die ökologisch aufgeklärte Gesellschaft bekommt eine Chance, ihre Mobilitätsbedürfnisse in ökologisch sinnvollem Verkehr zu befriedigen.

Fazit:

Historie und Tendenzen zu deuten, um strukturelle Voraussagen zu machen ist im Verkehr bislang ein Ding der Unmöglichkeit. Zu verschieden sind die Einflüsse aus Politik, Wirtschaft und gesellschaftlicher Grundeinstellung. Ging man noch vor Jahren von einem Strukturbruch aufgrund einer Übersättigung aus, so ist heute eher von einer Dispersion im Mobilitäts- und Verkehrsverhalten die Rede. Das bedeutet, dass der mobile Mensch von heute individuell entscheidet, für welche Zwecke er welches Verkehrsmittel nutzt. Demgegenüber steht die Lebenseinstellung: „Haus und Garten im Grünen und das möglichst billig“. Gerade junge Familien folgen daher dem Ruf günstigen Baugrunds in kleinen Gemeinden. Das führt zu einer Automobilabhängigkeit in der Fläche und einer enormen Siedlungsdispersion. Das allmähliche Umdenken muss sich also auch im Verhalten widerspiegeln. Mobilitätsbedürfnisse haben Verkehr zur Folge. Der Wunsch nach Mobilität entsteht am momentanen Aufenthaltsort. Im allgemeinen kann das Mobilitätsbedürfnis nicht vor Ort befriedigt werden, dadurch entsteht Verkehr. Verkehr ist also nur ein Mittel zum Zweck, ein Instrument. Dieses Instrument muss sparsam und an den richtigen Stellen eingesetzt werden. Die gedankliche Auseinandersetzung mit Mobilitäts- und Verkehrsverhalten ist somit die oberste Aufgabe sowohl des Planers als auch der mobilen Person.

Ausblick: Das Konzept zur „Wende“ für Stadt- und Verkehrsplaner aber auch für den mobilen Menschen in fünf Schlagsätzen:

- ✓ Das „böse“ Auto nutzen lernen
- ✓ Mut zur Urbanität
- ✓ Mobile und energieautarke Siedlungsstrukturen
- ✓ Mobilität statt Automobilität
- ✓ Entemotionalisierung des Pkw-Gebrauchs

² Als Umweltverbund bezeichnet man die Kombination der ökologisch unbedenklichen Verkehrsarten Fuß- und Radverkehr sowie den öffentlichen Personennahverkehr