

HEINER MONHEIM (TRIER/BONN)

Integration im Umweltverbund und Förderung der Nahmobilität-Chancen für effizienten Verkehr

1. Grenzen des Autoverkehrs – Kehrseiten der Autoförderung

Unsere Städte leiden am immer weiter wachsenden Autoverkehr. Als Fahrverkehr schadet er durch die Lärm- und Abgasemissionen und Sicherheitsrisiken, durch die aggressive Wucht seiner ungezügelten Geschwindigkeiten, durch die psychologische Bedrohungswirkung und manifeste Trennwirkung. Als Stehverkehr schadet er durch den riesigen Platzbedarf des Parkens überall und jederzeit, auch auf den Gehwegen, auf Plätzen, in Vorgärten. Zum Stehverkehr wird er immer öfter auch im Stau, wenn sich der Autoverkehr festgefahren hat. Beachtlich ist auch der indirekte Schaden, der dadurch entsteht, dass wir unsere Städte jahrzehntelang autogerecht herrichten wollten, mit breiten Straßenschneisen, geraden, monofunktionalen Fließbändern, riesigen Parkwüsten. Schlussendlich hat sich der in den Städten und den Köpfen der Verkehrspolitik und Planer immer aggressiver breit machende Autoverkehr die Qualität und Multifunktionalität der öffentlichen Räume, die vitale Urbanität, die kompakte Stadt ruiniert. Er hat die Zersiedlung forciert, den Raum zerdehnt, uns zu immer größeren Kilometerfressern gemacht. Jetzt haben wir den Salat: der Klimawandel und die Energiekrise sind die Quittung für unsere Ignoranz gegen offensichtliche Zusammenhänge vom urbanen und sozialen Leben, von der Empfindlichkeit unserer Ökosysteme, von der Verletzlichkeit der Menschen.

Als Gegenmodell wurden von Kritikern konzeptionell schon lange zwei Strategien favorisiert: die Integration von Fuß- und Radverkehr und öffentlichem Verkehr im Umweltverbund und die kompakte, nutzungsgemischte "Stadt der kurzen Wege". In den politischen Leitbildern haben beide Ansätze ihren Platz gefunden. In der Realität des politisch-planerischen Handelns dagegen spielen sie eine erschreckend kleine Rolle. Noch dominiert autofixiertes Business as usual.

2. Nahmobilität

Nahmobilität wird meist definiert als Mobilität über kurze Distanzen, z.B. bis drei oder fünf Kilometer. Nahmobilität bewegt sich in den kleinen Netzen, innerhalb der engeren Verflechtungsbereiche um Quelle oder Ziel, also im Quartier oder im Wohnumfeld oder im Arbeitsumfeld oder im Einkaufsumfeld und bevorzugt im Netz der Erschließungsstraßen. Nahmobilität ist häufig Mobilität ohne Motoren, also muskelgetriebene, human powered oder aktive Mobilität, also vor allem Fuß- und Fahrradverkehr inkl. Rollschuh, Roller- oder Inlinerverkehr.

Wie groß man die Bedeutung der Nahmobilität ansetzt, hängt auch stark von der Methodik der Verkehrsempirie ab. Wenn man moderne, verhaltensorientierte Methoden anwendet, beispielsweise nach dem Etappenprinzip, dann gibt es ziemlich viel Nahmobilität. Denn dann ist auch jede Fernmobilität am Anfang und am Ende mit zwei Nahmobilitätsetappen verbunden. Entweder, weil man dann noch kurze Fußwege von und zur Haltestelle oder vom und zum Parkplatz hat. Oder weil die letzten Etappen ja meist im kleinteiligen Erschließungsstraßennetz stattfinden, dem Netz der Nahmobilität. Wenn man nur auf die Hauptwege schaut oder gar auch nur einen begrenzten Kanon von Verkehrszwecken betrachtet, dann schrumpft die Nahmobilität mengenmäßig. Und wenn man gar noch Abschneidegrenzen bei der Erfassung macht, z.B. indem

Kinder (sie sind die Verkehrsteilnehmer mit maximaler Nahmobilität) erst ab 14 Jahren oder vielleicht sogar nur Erwachsene erfasst werden oder man Wege erst ab 300 oder 500 Metern einbezieht, dann marginalisiert man die Nahmobilität künstlich auf winzige Restgrößen. Wenn man sehr verhaltensorientiert vorgeht, nicht die reine Kilometerleistung betrachtet, sondern die Häufigkeit bestimmter Wegelängen nach dem Etappenprinzip, dann steigt die Bedeutung der Nahmobilität an allen Fahrten und Wegen auf Werte zwischen 70 und 90 % .

3. Intermodalität und Multimodalität

Wenn man das Etappenprinzip verwendet, dann kommt man fast automatisch auch auf die Phänomene der hohen Intermodalität. Denn so gut wie keine Mobilität erfolgt monomodal. Mindestens am Anfang und am Ende eines jeden Hauptweges steht der "Zu- und Abgang", also der Fußweg zur und von der Haltestelle, zum und vom Parkplatz, zur und von der Radstation. Unter diesen routinemäßigen Verkehrsmittelkombinationen hat es aber nur das Park + Ride geschafft, sich in den Köpfen aller Verkehrspolitikern und Planer festzusetzen. Wer spricht schon vom Go + Ride oder Go + Bike oder Park + Go oder Bike + Ride oder Park + Bike oder Ride + Ride. Und wenn man davon nicht spricht, kann man dafür auch keine Politik machen.

Immer mehr Menschen definieren sich selber multimodal, sind also nicht mehr ausschließlich auf ein Hauptverkehrsmittel (früher meist das eigene Auto) fixiert, sondern wechseln in ihrer Verkehrsmittelwahl sehr flexibel zwischen den verschiedenen Optionen. Daraus folgt dann auch, dass immer mehr Menschen ihre Mobilität intermodal optimieren, beispielhaft dafür ist die stark zunehmende Fahrradmitnahme in Bussen und Bahnen und die verstärkte Nutzung von Falträdern in Zügen, weil die Menschen im Vor- und Nachtransport flexibel sein wollen und Zeit sparen wollen. Diesem neuen Markt der Multi- und Intermodalität tragen die neuen Ansätze mit innovativen Fahrradleihsystemen in hohem Maße Rechnung, denn sie erlauben ein schnelles und flexibles Wechseln zwischen den Verkehrsmitteln. Und auch die neuen Entwicklungen beim Car Sharing oder Car2Go fördern stark die Multi- und Intermodalität. Allerdings kann sich das nur dann zu einer Volksbewegung entwickeln, wenn die betr. Systeme ausreichend dezentral und ausreichend groß angelegt sind. Das Pariser Velib mit seinen mittlerweile 28.000 Leihrädern an 1600 Standorten liefert den relevanten Bench Mark. Wenn an jeder Haltestelle Leihfahräder stehen, dann kann sich in hohem Maße Intermodalität und Multimodalität einstellen. Und wenn in Paris 2011 dann noch 5000 öffentliche Car2Go Leihautos dazu kommen, dann weist das auf die Möglichkeiten moderner, intelligenter Verkehrsmittelvernetzung hin.

4. Kombination im Umweltverbund – die Zukunftsaufgabe verkehrlicher Integration

Zum Umweltverbund zählt man zunächst vor allem die drei Klassiker Gehen, Radfahren und ÖV. Aber was machen wir mit Taxi, mit Car Sharing Autos, mit Car2Go? Und gibt es Umweltverbund auch im Güterverkehr? Offenbar kommt es beim Kombinieren auf die Details an.

Go + Ride: Go + Ride wird täglich millionenfach praktiziert, beim Gang zur Haltestelle oder zum Bahnhof bzw. bei der letzten Etappe von Haltestelle und Bahnhof zum Ziel. Zunächst möchte man meinen, das sei so alltäglich und normal, dass man sich darum nicht zu kümmern brauche. Aber bei näherem Hinsehen gibt es viele Probleme, die leider politisch und planerisch gern ignoriert werden. Es geht los mit der Haltestellendichte. Der unsägliche 300 m (Luftlinien) Radius ist alles andere als kundenfreundlich. In der Realität werden daraus schnell 450 oder 500 m Fußweg. Und das bei Regen oder Schnee? Mit Gepäck? Als alter Mensch mit Rollator? Das ist kein Komfort! Nur weil sie regelmäßig die Zahl ihrer Haltestellen verzehnfacht haben, sind viele kleinstädtischen

Stadtbussysteme so erfolgreich, mit Fahrgaststeigerungen von wenigen Hunderttausend im Jahr zu heute oft 3-5 Mio. Also: Kundennähe ist entscheidend. Dazu gehört ggf. auch das Halten auf Zuruf in den kleinteiligen ÖPNV-Systemen wie dem Quartiersbus oder Dorfbus. Der deutsche ÖPNV ist deswegen oft so schlecht aufgestellt, weil er sich viel zu sehr auf die Korridorphilosophie und die großen Fahrzeuge konzentriert hat. Nur wenn auch der feinerschließende ÖPNV mit Quartiersbus, Ortsbus, Rufbus und Stadtbus und mit kleinen und mittleren Fahrzeugen offensiv entwickelt wird, kann man von einem ernst zu nehmenden und fußgängerfreundlichen ÖPNV reden, der Go + Ride Ernst nimmt. Allerdings geht es nicht nur um die Distanz, sondern auch um die Qualität der Gehwege und Querungsstellen. Leider kümmert sich der ÖPNV viel zu wenig um das weitere Haltestellenumfeld. Verkehrsberuhigung wäre dann ein wesentliches Element der ÖPNV-Förderung. Mittlerweile gibt es einige Bahnhöfe, die direkt an eine inzwischen erweiterte Fußgängerzone grenzen (Siegburg, Euskirchen). In der Schweiz werden viele Bahnhöfe von verkehrsberuhigten Begegnungszonen umgeben. Und natürlich gehört zum Go + Ride auch eine differenzierte, qualitätsvolle Wegweisung zu den wichtigen Zielen von der Haltestelle oder vom Bahnhof und umgekehrt auch aus der Umgebung zur Haltestelle und zum Bahnhof.

Bike + Ride: Beim Kombinationsfahrrad sind alle Varianten sinnvoll, also sowohl die Fahrradmitnahme als auch das Bike und Ride im Vortransport und im Nachtransport (in Deutschland noch weit weniger verbreitet als in den Niederlanden). Die Fahrradmitnahme in Bus und Bahn findet gewisse Mengengrenzen. Wenn viele Fahrräder in Bussen und Bahnen mitgenommen werden, führt das zu Platz- und Zeitproblemen. Natürlich kann man die Probleme etwas verringern, wenn man in Bussen und Bahnen größere Plattformflächen hat, nur Niederflurfahrzeuge einsetzt, breite Türen hat und ggf. auf Treppen Schiebehilfen installiert. Tariflich kann man die Mitnahme fördern, wenn man sie entweder ganz unentgeltlich macht oder in Abos integriert. Immer mehr Kombiniierer behelfen sich mit Faltfahrrädern, die sind kleiner, leichter, tariffrei und damit praktikabler. Für das massenhafte Kombinieren wie in den Niederlanden ist sowieso die Bike + Ride Variante mit Fahrradabstellen an Haltestelle und Bahnhof und/oder mit Leihfahrrad sinnvoller. Deutschland hat hier einen riesigen Nachholbedarf an Investitionen. Es ist ein Skandal, wie langsam die Einrichtung von Radstationen vorankommt. Auch der Bau von Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen und Haltestellen wird viel zu langsam und leider oft auch mit zu geringer Qualität vollzogen. Das muss zu einem Top Thema innovativer ÖV-Politik werden. Und diese intelligente Option muss auch viel stärker beworben und kommuniziert werden.

Immerhin werden bei den neuen Leihfahrradsystemen die Bahnhöfe und Haltestellen immer öfter als Grundmuster für die Stationsfestlegung genommen, soweit dort sog. Fix-Systeme zum Einsatz kommen.

Natürlich geht es auch beim Bike+Ride um eine fahrradfreundliche Umgebung von Bahnhof und Haltestelle, also um vernünftige Radwege oder gar Fahrradstraßen oder Radfahrstreifen und um eine Integration der Bahnhöfe und Haltestellen in die Fahrradwegweisung.

Nur am Rande: Pedelecs rechnen sicherlich auch zum Umweltverbund, weil bei Ihnen der Motor ja nur arbeitet, wenn getreten wird. Bei Elektroscootern und E-Bikes wird man da schon eher zögern, wo man sie einsortieren soll. Gegenüber fossilen Mottorrädern sind sie natürlich sehr vorteilhaft. Aber ihre Umfeldverträglichkeit ist wegen der höheren Geschwindigkeiten begrenzt.

Ride+Ride: Täglich wird in Deutschland millionenfach umgestiegen. Das ist Ride+Ride. Aber ob und wie das Umsteigen funktioniert, ist eine entscheidende Frage. Es beginnt mit der routinemäßigen Tabuisierung des Umsteigens in Deutschland. Umsteigen sei schlecht, heißt es oft auch in ÖV-Kreisen. Dabei ist doch mathematisch logisch, dass Umsteigen ein normales

Systemmerkmal eines guten ÖV ist, je dichter das Netz, je größer die Zahl der Knoten, desto öfter wird umgestiegen. Das nennt man Flexibilität. Die Schweizer und Japaner, die bekanntlich weltweit die besten ÖV-Systeme haben, sind auch Weltmeister im Umsteigen. Für sie ist Umsteigen ganz normal und es funktioniert. Weil es einen integralen Taktfahrplan gibt oder die Takte so dicht sind, dass immer gleich der nächste Anschluss kommt. Weil es bequem gemacht wird. Bei uns steht Umsteigen auf dem Index und dementsprechend funktioniert es viel zu oft nicht. Man verliert endlos Zeit, weil die Anschlüsse nicht klappen. Die Wegweisung ist miserabel. Man muß endlos lange Wege zwischen den verschiedenen Haltestellen zurücklegen. Man muss unnötig viel Treppen steigen, weil man nicht über Schienen laufen darf. Und manchmal muß man auch beim Umsteigen einen neuen Fahrschein lösen, weil es keinen einheitlichen, integrierten Tarif gibt. Man muss – oft genug ungesichert – beim Umsteigen verkehrsreiche Straßen queren, ohne dass der Autoverkehr mittels Zeitinseln angehalten wird.

Taxi, Car Sharing und Car2Go: Beim Taxi muß man nicht lange streiten. Es rechnet systematisch zum ÖPNV und damit auch zum Umweltverbund. Allerdings ist die Verträglichkeit des heutigen Taxiverkehrs nur begrenzt, weil Taxifahrer oft einen wenig verträglichen Fahrstil pflegen. Eigentlich sollte man sich im Interesse einer Verringerung des Autoverkehrs mehr Taxiverkehr wünschen und schaut dabei gern auf große Metropolen wie New York, wo die Taxen geradezu stadtbildprägend sind. Aber dort ist das Taxi in eine sehr entspannte Mobilitätskultur eingebunden, gleitet eher als dass es rast. Das deutsche Taxiwesen könnte diesbezüglich einen Paradigmenwechsel brauchen, dann ließe es sich weit besser in den Umweltverbund integrieren. Dazu würde auch gehören, dass das Taxi im ländlichen Raum stärker als ÖPNV-Bestandteil entwickelt würde, wenn auch an jedem kleinsten Bahnhof ein Zugtaxi stünde und vorbuchbar wäre. Dazu würde ein flächendeckendes System von Anrufsammeltaxidiensten im ganzen Land und vor allem in ländlichen Regionen gehören, mit voller Tarifintegration.

Car Sharing wird vielfach deshalb in den Umweltverbund integriert, weil in fast allen Studien zum Car Sharing das sehr differenzierte Nutzungsverhalten belegt ist. Car Sharer nutzen sehr viel den ÖPNV, fahren sehr viel Fahrrad und sind viel zu Fuß unterwegs. Richtige Automenschen mit habitualisierter Autonutzung kommen im Car Sharing nicht vor. Das könnte sich ändern, wenn in stärkerem Maße Car2Go Modelle etabliert werden. Hier ist die Autoindustrie gerade dabei, sich neu aufzustellen. Noch ist angesichts der geringen Größe und Verbreitung dieses Ansatzes das Nutzungsverhalten unklar. Befürchtet wird, dass es zu einer Intensivierung der Autonutzung durch Car2Go kommen könnte. Dann würde man es aus dem Umweltverbund ausschließen. Möglich wäre aber auch eine eher selektive Nutzung ähnlich wie beim Car Sharing mit dem Effekte einer fortschreitenden Entmotorisierung durch Abschaffen des eigenen Autos. Das wäre sehr positiv für die Städte, weil dann das erste Mal die Chance bestünde, in hohem Maße Parkraum wieder zur urban produktiven Aufenthalts- und Grünflächen umzuwidmen.

Park + Ride: Mittels Park + Ride strebt man typischerweise einen autofreundlichen ÖPNV an. Dann werden alle Haltestellen von großen Parkplätzen umlagert. Rund um die Bahnhöfe werden große Zufahrtstraßen gebaut. Statt dessen würde man dort gern innovativen Städtebau betreiben: "Wohnen mit Anschluß". Oder ein fußgängerfreundliches Umfeld gestalten, den 85 % aller Fahrgäste erreichen die Bahnhöfe und Haltestellen zu Fuß. Ihnen statt dessen den Weg über große Parkplätze zumuten? Ein Großteil des knappen ÖV-Geldes geht dann in Parkplätze und Autozufahrten. Am Ende hat man durch Park + Ride meist mehr Autoverkehr als vorher, weil die an den Zentren von den umgestiegenen Pendlern frei gemachten Parkplätze jetzt sehr viel intensiver durch andere Nutzer, zumeist Einkäufer, frequentiert werden.

Drive + Ride: Ähnlich kritisch sehen muss man den Roll on-Roll off-Ansatz für die Kombination von Zug und Auto. Pate dafür stand der Autoreisezug, der aber wegen seiner Längsbeladung sehr umständlich war. Daher hatte Frederik Vester nach Hajeks Entwicklung des Smart die Idee, im Querverschub im Hop on-hop off-Verfahren Kleinwagen mit Fernzügen zu kombinieren. Auf den ersten Blick ist das faszinierend. Auf den zweiten Blick kann man sich vorstellen, wenn an einem Bahnhof gleichzeitig 40 Smarts den Zug verlassen und 60 Smarts den Zug befahren wollen. Aus den Bahnsteigen werden plötzlich Fahrbahnen, es kommt zu riesigen Konflikten mit den Fußgängern, die die Züge betreten und verlassen. Rund um die Bahnhöfe braucht man riesige asphaltierte Zu- und Abfahrten mit vielen Fahrbahnen. Dabei soll doch gerade Go + Ride gefördert werden und dafür eigentlich eher eine Fußgängerzone oder Begegnungszone entstehen. Wie absurd so was wird, kann man an den großen Ro-Ro-Fähr-Terminals in vielen Hafenstädten besichtigen. Dort entsteht rund um die Fähren eine reine Autowelt. Also muss man genau hinschauen, um zu klären, was eigentlich alles zum Umweltverbund gehört.

Ganz ähnliche Erfahrungen gab es mit dem Thema rollende Landstraße, also der Mitnahme von LKW samt Fahrer und Zugmaschine auf Güterzügen. Sie hat sich aus mehreren Gründen nicht durchgesetzt. Wegen der sehr zeitaufwendigen Be- und Entladung am Start und Ziel. Wegen der unnötigen Mitnahme von sehr viel Totgewicht (der Zugmaschine) und wegen der teuren Mitnahme von Fahrern auf der Strecke, die während der Fahrt nicht fahren. Statt dessen hat sich der KLV, also die Mitnahme der Lastcontainer ohne Zugmaschine und Fahrer, als sehr viel effizienter und sehr erfolgreich erwiesen.

5. Nahmobilität mit dem Auto. Ein großes Problem

Ein Großteil des heutigen Autoverkehrs ist vom Auto substituierter Fuß- und Fahrradverkehr. Dieser "kurzlaufende" Autoverkehr ist besonders schlimm, weil er unter extrem ungünstigen Betriebsbedingungen erfolgt. Im steten Stop und Go. Mit Kaltstart und schlechter Betriebstemperatur. Mit sehr viel Beschleunigungs- und Bremsmanövern. Meistens im falschen Gang. Da wird besonders viel verbraucht und emittiert. Und alle die Nahmobilitätsautos werden oft besonders frech abgestellt, man ist ja nur kurz unterwegs, da traut man sich sogar ins absolute Halteverbot und voll auf den Gehweg oder Radweg. Man ist ja bald wieder weg. All diese Ärgernisse und Paradoxien will Politik nicht sehen. Sie neigt dazu, immer nur den Transitverkehr, den Durchgangsverkehr und den Verkehr über mittlere und lange Distanzen mit dem Auto wahrzunehmen. Dafür werden dann eben auf Teufel komm raus die Hauptverkehrsstraßen, Umgehungsstraßen und Autobahnen gebaut. Politik schaut gern auf die Pendler (die sind tatsächlich mit dem Auto mehr über die längeren Distanzen unterwegs) und die großen, am liebsten sogar die transeuropäischen Netze. Dafür gibt sie gern ihr Geld aus. Ca. 80 % aller Straßeninvestitionen gehen in die Fernverkehrsnetze (= klassifizierte Straßen), der Verkehr auf klassifizierten Straßen macht aber nur etwa 20 % aller Fahrten aus.

6. Marginalisierung des Fuß- und Fahrradverkehrs durch ein falsches Nahmobilitätsverständnis

Die zweite gefährliche Falle beim Thema Nahmobilität ist die Gleichsetzung mit Fuß- und Fahrradverkehr. Empirisch ist da zunächst etwas dran, dass bei den Wegen unter 1 bzw. 3 bzw. 5 km die Fuß- und Fahrradanteile deutlich höher sind als bei den längeren Wegen. Aber aus dem empirischen Befund darf nicht der falsche normative Schluss gezogen werden, und das geschieht leider ständig. Fußverkehr ist in der öffentlichen Wahrnehmung immer Kurzstreckenverkehr. Nach

einem Kilometer stürzen die Fußgänger erschöpft zusammen, mehr kann man ihnen nicht zumuten. Warum joggen morgens und abends viele Menschen ihre 5 oder 10 km durch Wald und Flur? Warum wandern viele Menschen am Wochenende, wenn der motorische Bewegungsdrang zunimmt, plötzlich drei oder fünf Stunden durch ihr Wanderrevier? Also, da geht doch deutlich mehr als lausige ein oder zwei oder drei Kilometer. Indem Politik solche Distanzen ignoriert, ist der Fußverkehr schnell marginalisiert, als nicht ausreichend distanzleistungsfähig, außerdem auch nicht transportleistungsfähig. Dabei hat Knoflacher schon vor 20 Jahren analysiert, wie viel Lasten viele Fußgänger oft mit sich tragen. Also machen wir doch getrost Potentialanalysen, wo wir auch noch über fünf und über zehn Kilometer respektable Fußverkehrsanteile ansetzen und dann dafür planen, denn bei solchen Distanzen spielt die Qualität dann eine große Rolle. Dann hätte man gern schöne und breite Wege mit gehfreundlichen Belägen, schattige Alleen und keine lärm- und abgasverseuchten Pisten. Dann würde plötzlich in viele neue Fußgängerstege über Flüsse investiert, dann würden neue Durchstiche durch Dämme gewagt, weil das Gehen wieder ernst genommen würde.

Und schon sind wir auch bei der Marginalisierung des Fahrradverkehrs durch das Nahmobilitätsbild: auch der Fahrradverkehr wird gern ab drei oder spätestens fünf Kilometer als nicht mehr relevant definiert. Und damit ist er wiederum marginalisiert als nicht distanzleistungsfähig und wenig transportleistungsfähig, angeblich kann man ja nicht mal einen Bierkasten auf dem Fahrrad transportieren, dabei gehen auch locker zwei oder drei drauf. Potentialanalysen des Fahrradverkehrs brauchen eben auch mutige Aussagen zu den Wegen über 10, über 15 und über 20 km. Auch hier gilt wieder, dass gerade bei den langen Distanzen dann die Qualität der Wege sehr wichtig wird.

7. Falsche Netzfolgerungen aus der Marginalisierung

Das Ergebnis der chronisch falschen Marginalisierung von Fuß- und Fahrradverkehr ist der Verzicht auf sinnvolle Netzüberlegungen, die ja mit differenzierten Qualitätsüberlegungen arbeiten: Hauptachsen sollen besonders komfortabel und leistungsfähig sein, möglichst wenige Störungen beinhalten, einen gleichmäßigen Verkehrsfluß gewährleisten und bevorrechtigt werden. So entstand die Idee der Autobahn. Und warum soll das für die Fußgänger und Radfahrer nicht gelten? Warum sind mehrreihige Alleen kein Standardelement der Verkehrsplanung für Fußgänger? Warum enden die Fußgängerzonen meist schon nach wenigen Hundert Metern abrupt? Obwohl sie doch als Achse weiterführen müssten, ein gesamtstädtisches Achsensystem bilden müssten.

Beim Fahrradverkehr sieht es nicht viel besser aus. Warum schaffen nur die Niederländer konsequente, hierarchisch gegliederte Fahrradnetze. Wo man auch mal zu sechst nebeneinander radeln kann? Warum sind Hauptvelorouten kein Standardelement moderner Radverkehrsplanung? Warum wird, wenn überhaupt, bei der Anwendung von Fahrradstraßen nur Stückwerk vollbracht, mal hier eine, mal da eine, obwohl doch eigentlich schon in einer Kleinstadt ein Routensystem aus 100-150 Fahrradstraßen (möglichst alle in Tempo 30 Zonen gelegen) nötig wäre, in der Großstadt dann eben aus 2000-3000, die alle zusammen ein attraktives Komfortsystem für Rudelradfahren bieten (das ist vor allem für Schüler und die Freizeit wichtig, wo viel in Gruppen geradelt wird und wo der Gänsemarsch hintereinander jede Kommunikation verhindert).

8. ÖPNV und Nahmobilität – auch hier viel falsche Wahrnehmung und falsche Priorisierung

Beim ÖPNV gibt es auch ein Problem mit der Nahmobilität, sie wird als Markt ignoriert. Anders als beim für kurze Strecken marginalisierten Fuß- und Radverkehr wird der ÖPNV gern als langdistanziger Korridorverkehr geplant. Durch hohe Geschwindigkeiten und große Behälter soll er seine Stärken ausspielen. Und nicht zu oft soll er anhalten, denn der Transrapid oder die U-Bahn und S-Bahn sind die große Vorbilder, Expressverkehr soll geboten werden. Damit wird nun umgekehrt der ÖPNV marginalisiert, weil ihm nicht zugetraut wird, für die kurzen Distanzen und die kleinen Verkehrsvolumina was bieten zu können. Und schon sitzt der ÖPNV in der konzeptionellen Falle. Denn wenn er mir vor der Haustüre nichts bietet, wenn er die kleinteiligen Verflechtungen und kurzen Strecken kampflos dem Auto überlässt, dann wird er nicht als vollwertige Alternative wahrgenommen. Typisches Beispiel sind die "zugemuteten Haltestellenentfernungen", die oft im ländlichen Raum und kleinstädtischen Umfeld mit 400, manchmal sogar 600 Metern angesetzt werden, im großstädtischen Raum selten unter 300 Metern. Warum soll beim Parken 50 Meter schon zu weit sein? Warum muss man da eben bis vor die Haustüre oder den Laden fahren können, wegen der Bequemlichkeit? Bei Bus und Bahnen aber darf man lange Wege getrost zumuten, da gilt Kundennähe als ökonomisch nicht machbar. Wenn man die distanzbezogenen Verkehrsdaten im ÖPNV zwischen der Schweiz und Deutschland vergleicht, dann ist die Schweiz vor allem im Bereich der kurzen Entfernungen (also unter drei Kilometer) meist vier bis sechs mal erfolgreicher als Deutschland. Weil dort Bus und Bahn öfter halten, die Systeme als Flächennetz und nicht als Korridornetze entwickelt sind und weil Orts- und Quartiersbusse zum Standard gehören, auch in Kleinstädten und im ländlichen Raum.

9. Nahmobilität – das kompakte,utzungsgemischte Quartier der kurzen Wege und qualitätsvollen öffentlichen Räume

Das Quartier, das Wohnumfeld ist der typische Aktionsraum der Nahmobilität. Und damit der wichtigste Lebensraum. Hier wohnen wir. Manche haben auch den Luxus, im eigenen Quartier zu arbeiten, vor allem die Selbständigen, die oft ihr Büro im eigenen Haus oder in der Nähe haben oder die Geschäftsleute, die über dem eigenen Laden wohnen. Hier verbringen wir mindestens mal unsere werktägliche Freizeit, beim morgendlichen Joggen oder abendlichen Spaziergang, beim Besuch in der Eckkneipe. Hier haben die Kinder ihre Freunde und die Erwachsenen ihre Bekannten. Ob man im Quartier gern lebt, sich wohl fühlt, hängt maßgeblich von seiner Ausstattung ab: einmal der Ausstattung mit qualitätsvollen öffentlichen Räumen, schönen Straßen, schönen Plätzen, kleinen Grünanlagen, Spielplätzen, Pantoffelgrün, Verkehrsberuhigung; zum anderen der Ausstattung mit Versorgungseinrichtung, vor allem Läden, aber je nach Lebenszyklus auch Kindergärten und Schulen, Kultureinrichtungen, Kirche, Gemeindehaus, Krankenhaus, Pflegestation, Sportangebote, Kulturangebote, Kinos, all das, was einen mit dem Quartier verbindet.

10. Der Fluch der Konzentrationsmanie

Insgesamt ist die Nähe und damit die Qualität der Quartiere nicht nur durch die oben schon beklagten Verdrängungseffekte des Autoverkehrs direkt beschädigt worden, sondern in direktem Zusammenhang durch die betriebsökonomischen Scheinrationalitäten der vielfachen Konzentrationsprozesse. Alles wurde gröber, größer, konzentrierter, die Jumbomanie hat bei vielen privaten und öffentlichen Einrichtungen Einzug gehalten. Zehn Läden wurden durch einen

Supermarkt ersetzt, zehn Supermärkte durch einen suburbanen Megamarkt, kleine Krankenhäuser durch große, kleine Kinos durch Cinemaxe, kleine Schulen durch große Schulzentren, kleine Turnhallen durch große Arenen. Die falsche Economy of Scale hat überall gnadenlos zugeschlagen und damit die Nähe systematisch entwertet. Je größer die Projekte wurden, desto autofixierter gerieten sie. Bevorzugter Standort war am Autobahnkreuz, in der Pampa am Großparkplatz.

So hat die Nähe doppelt Schaden genommen: Vom Autoverkehr wurde der nahe öffentliche Raum entwertet, vom autoorientierten Rückzug vieler Einrichtungen aus der Nähe wurden die Angebotsqualität entwertet. Die Vielfalt der Angebote nahm rapide ab, weil auch die Zahl der Einrichtungen und Standorte abnahm. Heute dominieren die Großen das Geschäft und produzieren maximale Distanzzwänge und maximalen Autoverkehr.

Die Kosten dieser systematischen Zersiedlung und Zerdehnung des Raumes sind ungeheuer, aber werden nie zum Politikum, ganz anders als das sog. Defizit beim ÖPNV. Dabei müssen alle Gebietskörperschaften Riesensummen zahlen für Ausbau und Unterhalt der vielen zusätzlichen Straßen (und Brücken) und für immer mehr Parkraum (hier müssen auch die Investoren viel investieren, aber das tun sie gerne). Und die privaten Kosten der Kilometerfresserei steigen rasant. Da wird dann schnell nach neuen Subventionen für Autofahrer gerufen, statt selber seine Mobilität veränderten Bedingungen anzupassen.

Schmieröl für alle diese verheerenden Entwicklung war das Credo westlicher Wirtschafts- und Mobilitätspolitik: schneller, höher, weiter, größer, billiger. Transport sollte immer schneller und immer preiswerter werden. Dafür mussten die Straßen immer breiter und ihre Netze immer länger werden. Nur das mit dem höher galt nicht generell, denn im Bauen standen sich ein paar extreme Hochhausprojekte und massenhafte suburbane Flachbauorgien gegenüber, in der Summe wurde eher niedriger und weniger dicht gebaut, allein schon, weil ja so viel Platz für Autos nötig war.

11. Trendwende in Sicht? Ein neues Credo für kleinteilige Nachhaltigkeit?

Aktuelle Trends lassen aufhorchen. Man liest erstaunt, Amerikas SUV-Fabriken stünden vor der Pleite. Große, schwere, schnelle, durstige Autos ließen sich kaum mehr verkaufen. Der Smart erziele Verkaufsrekorde, ein kleines, minimalistisches Stadtauto. Sollten die Amerikaner am Ende sogar noch ihre Füße und Fahrräder wiederentdecken? Und ihre Suburbanisierung in eine Reurbanisierung umwandeln? Man liest, der Immobilienmarkt breche nicht nur allgemein zusammen, sondern ganz besonders schlimm seien die Wertverlust an autoabhängigen suburbanen und peripheren Pampastandorten. Was ist da los? Sollte sich da ein postfordistisches Leitbild des kleiner, langsamer, intelligenter, kompakter abzeichnen? Aus der Konsumgüterindustrie kennen wir das schon lange: Computer werden immer kleiner, obwohl auch immer leistungsfähiger. Handys haben nur noch ein minimales Volumen im Vergleich zum alten Festnetztelefon. Minimalismus ist ein modernes Prinzip der Medizin, minimal invasive Operationen werden versucht. Die effizientesten, kleinsten, minimal invasivsten Verkehrsmittel kennen wir schon lange, das sind die Füße und das Fahrrad. Stehen sie vor einer Renaissance? Noch nicht wirklich. Noch schaut die Umwelt- und Verkehrspolitik gebannt auf die Kunst der Ingenieure. Ob die nicht das Überleben der Massenmotorisierung mittels neuer Antriebe sichern können, erst hieß es Biosprit, jetzt dann Elektro- und Hybridantrieb. Da ist noch wenig von Minimalismus, von Abrüstung im Verkehr, zu spüren. Fuß- und Radverkehrsförderung sind keine Topthemen moderner Klima- und Energiepolitik, weil sie weiter marginalisiert sind (siehe oben)! Trotzdem

haben sie ungeheuerere Potentiale, wenn man sie aus der "Nische" rausholt, sie wieder zu den universellen, intelligenten, effizienten Basisverkehrsmitteln macht, was sie längst verdient hätten. Und wenn man ihre besondere Bedeutung im Umweltverbund für die Verkehrsmittelkombination beachtet.

12. Also doch? Das Hohe Lied der Nahmobilität und des Umweltverbundes!

Also lohnt es, ernst zu nehmen, was Nahmobilität alles kann: Wohnen und Leben in einem gesunden Wohnumfeld attraktiv machen, umweltverträglichen Verkehr sichern, bessere Mobilitätschancen für intelligente und effiziente Verkehrsträger ermöglichen, partnerschaftlichen Umgang zwischen allen Verkehrsteilnehmern fördern, mehr Spielräume für Alltags- und Freizeitmobilität eröffnen und hochwertige attraktive Naherholungsangebote im Quartier schaffen. Die wichtigste Aufgabe der Verkehrspolitik ist deshalb, Nahmobilität dauerhaft sicherzustellen – und zwar für alle, stadtverträglich und ressourcenschonend.

Für das Ressourcenschonen ist wichtig, dass in der Nahmobilität vor allem die "aktiv mobilen" unterwegs sind: Fußgänger, Radfahrer, Inliner, Kickboarder und Skater. Sie bilden die unter Ressourcen- und Effizienzgesichtspunkten wichtigsten Verkehrsteilnehmergruppen, die die höchste Priorität verdienen. Sie brauchen großzügig dimensionierte Aufenthalts- und Bewegungsflächen mit hoher Gestaltqualität.

Sie brauchen aufgrund ihrer hohen Individualität und Differenziertheit (alle nehmen teil, Kleinkinder ebenso wie Greise, Sportliche ebenso wie Lahme) ein Höchstmaß an „individueller Beweglichkeit“ und Freizügigkeit. Man kann sie nicht wirklich technisch regeln und rechtlich reglementieren. Nahmobilität steht eben für individuelle Bewegung, sie bildet den eigentlichen "Individualverkehr".

Sie reagiert sensibel auf städtebauliche Rahmenbedingungen des öffentlichen Raumes als qualitätsvolle Umgebung mit vernetzten Wegen, ohne Umwege mit guter Erreichbarkeit aller Quellen und Ziele. Sie will bedient werden durch ein möglichst breites, buntes, kleinteiliges Angebot von Gelegenheiten im Nahbereich, viele kleine Läden, Kneipen, Kinos, Kindergärten, Schulen, Kirchen, Gemeindehäuser. Gerade in der Förderung der Dezentralität, also kleinteiliger Nutzungsmischung, liegen große Chancen und Potenziale für ressourcenschonende, vom Auto unabhängige Mobilitätsformen.

Mit einem Modal-Split-Anteil von 50-60 % (im Etappenprinzip gemessen) (im Binnenverkehr bis zu 80 %) stellt der Aktivverkehr bereits heute in vielen Städten und Gemeinden die zahlenmäßig größte Verkehrsteilnehmergruppe – weit vor dem MIV und dem ÖPNV. In der Nahmobilität ist der Fußgängerverkehr mit rd. 50 % – in Innenstädten und Gründerzeitvierteln sogar bis zu 85 % (mit Etappenprinzip gemessen) – dem Fahrradverkehr mit rd. 15-20 % deutlich überlegen. Dennoch, strategisch betrachtet bleibt der Radverkehr ein wichtiger Aktivposten für eine Veränderung des Modal-Splits. Denn das Fahrrad hat auch im Rahmen der Nahmobilität einen weiteren Aktionsradius und damit ein großes Substitutionspotenzial, wenn es um die Verlagerung von Kfz-Fahrten geht. Beide Verkehrsarten sind für alle Verkehrszwecke nahezu universell einsetzbar. Deshalb braucht die kommunale Verkehrsplanung eine neue Priorität: Sie muss die Orte für Nahmobilität attraktiver und sicherer gestalten. Sie muss die Nutzung von Fahrrädern, Inlinern, Kickboards und Skateboards sowie des Zu-Fuß-Gehens in Alltag und Freizeit deutlich steigern und attraktiver machen. Sie muss den Modal-Split-Anteil der Aktiv-Mobilität auf über 80% steigern und

den Autoverkehr gleichzeitig entsprechend reduzieren. Sie muss die Lust an der Bewegung im Alltag und in der Freizeit steigern. Sie muss die Partnerschaftlichkeit zwischen den Verkehrsteilnehmern und Verkehrsträgern fördern, durch viele Shared Space Straßen, Begegnungszonen und Verkehrsberuhigte Bereiche. Sie muss die Nachhaltigkeit als zentrales Planungs- und Handlungsprinzip anerkennen und Kleinteiligkeit und Nahmobilität als Maßstab der Stadtentwicklung ansetzen. Sie muss eine einheitliche, übersichtliche und zielorientierte Wegweisung organisieren. Und sie muss gezielte Information, Kommunikation und Werbung für den Aktivverkehr als moderne, effiziente, zeitgemäße Fortbewegungsart verbreiten.

Man darf also hoffen, dass die Zeichen der Zeit eine Trendwende ankündigen, weg von der Distanzmaximierung, hin zur Distanzminimierung, weg von der Suburbanisierung und Zersiedlung hin zur Reurbanisierung und neuen Qualität des kompakten Bauens, weg von der säuberlichen Nutzungstrennung durch groß Abstandsflächen hin zur innovativen, synergetischen Nutzungsmischung, weg von der fortschreitenden Gigantomanie der Center hin zu flexiblen Kleinteiligkeit vitaler Quartiere. Letztlich ist es die alte Frage nach Qualität oder Quantität, die sich uns stellt und die wir als reiche Länder endlich zu Gunsten der Qualität der öffentlichen Räume entscheiden müssen. Hoffnung macht, dass die Menschen wieder Lust auf öffentlichen Raum, Straßengastonomie, Straßenkunst, letztlich vitales Straßenleben haben. Geben wir Platz für lebendige Straßen, dann kriegen wir auch lebendige Städte, aus denen Schritt für Schritt der ineffiziente Autoverkehr verschwindet.