

Heiner Monheim, Bonn/Trier
Integration der Verkehrsträger

***Go & Ride, Bike & Ride und Ride & Ride im Umweltverbund
 Bausteine für eine Trendwende im Verkehr***

Go & Ride, Bike & Ride und Ride & Ride sind für die meisten Verkehrspolitiker und -planer bisher noch unbekannte Begriffe, obwohl allenthalben Integration und Systemvernetzung als Rezept zur Lösung der Stadtverkehrsprobleme beschworen werden. Doch dabei denken alle nur an Park & Ride, also die Kombination von Auto und öffentlichem Verkehr, als die angeblich ideale Arbeitsteilung im Verkehr. Hierfür wird der schnelle Ausbau von Park & Ride- Anlagen gefordert. Diese Fixierung auf das Park & Ride verkennt völlig die tatsächlichen Integrations- und Kombinationspotentiale im Verkehr. Diese liegen vorrangig im Bereich des Umweltverbundes aus Fußgängerverkehr, Fahrradverkehr und öffentlichem Verkehr. Deren Kombination stellt quantitativ und qualitativ das Park & Ride bei weitem in den Schatten. 85 % aller Kunden im öffentlichen Verkehr erreichen Bahnhof oder Haltestelle zu Fuß, leider oft unter eher widrigen Umständen. 10% kommen mit dem Fahrrad, auch hier oft nur nach Überwindung vieler Hindernisse. Mit dem Auto dagegen werden Busse und Bahnen nur von 5% der Benutzer kombiniert, einschließlich Taxi, Park & Ride, Rail & Road, Kiss & Ride.

Kritik der "Park & Ride- Manie"

Daß trotz dieser Proportionen Park & Ride so überbewertet wird, ist nur erklärbar aus der generellen Autoorientierung, zu deren Fortsetzung Park & Ride auf vielfältige Weise beiträgt:

- Durch Monopolisierung anderswo viel dringlicherer Investitionen für den öffentlichen Verkehr. Denn Park & Ride wird aus ÖPNV - Mitteln finanziert).
- Durch neue Tätigkeitsfelder für den Straßenbau, der die großen Parkplätze, Parkhäuser und die vielfältigen Straßeninfrastrukturen für Park & Ride- Anlagen errichtet. Deutlich wird diese Verzerrung an der Behauptung der Deutschen Straßenliga, für jeden neuen ICE- Bahnhof müßten insgesamt 500 km Straße gebaut werden, damit die Verknüpfung zum Auto gewährleistet werde.
- Durch einen "Imagegewinn" für den Autoverkehr, der durch Park & Ride "ein grünes Mäntelchen umgehängt bekommt".

Das psychologisch verheerende an Park & Ride und seiner vielfach begeisterten Unterstützung durch Vertreter des öffentlichen Verkehrs ist das indirekt mit dem Konzept verbundene Eingeständnis, daß öffentlicher Verkehr "untauglich" für die Flächenerschließung sei und nur als Rumpf- und Korridorsystem auf hochverdichteten Achsen attraktiv und wirtschaftlich betrieben werden könne. So verschenkt der öffentliche Verkehr wichtige Teilmärkte, "amputiert" seine eigene Bedeutung, liefert wohlfeile Ausreden für eine notwendig autofreundliche Verkehrspolitik und -planung "in der Fläche".

Die bessere Alternative: Kombination im Umweltverbund

Go & Ride, Bike & Ride sowie Ride & Ride suchen statt dessen eine optimale Integration und Arbeitsteilung innerhalb der Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Dann bestehen die besten Aussichten, den Autoverkehr wirkungsvoll zu verringern. Denn keine der Verkehrsarten des Umweltverbundes schafft diese Aufgabe allein. Das lehren die Erfahrungen vieler

"Pionierstädte" für verkehrliche Innovationen, die bislang -trotz allen Engagements- zu sektoral vorgegangen sind.

- Münster als die klassische Fahrradstadt bietet im öffentlichen Verkehr zu wenig. Und hat deswegen trotz des hohen Fahrradanteils viel zu viel Autoverkehr.
- Zürich als die klassische ÖPNV- Stadt hat große Mängel im Fahrradverkehr. Würde es seine Fahrradpotentiale ausschöpfen, könnte noch mal ein beträchtlicher zusätzlicher Teil des Autoverkehrs eingespart werden.
- Göttingen als eine im Zentrum besonders fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt hat wiederum große Mängel im öffentlichen Verkehr. Und schöpft damit seine Einsparpotentiale beim Autoverkehr bei weitem nicht aus.

Am ehesten einen integrierten Ansatz mit gleichzeitiger, konsequenter Förderung aller Verkehrsarten des Umweltverbundes verfolgen Freiburg und Basel.

Go & Ride

Go & Ride verknüpft optimal Fußgängerverkehr und öffentlichen Verkehr. Es multipliziert durch die Hinzunahme von öffentlichem Verkehr den Aktionsradius des Gehens und es sichert durch ein fußgängerfreundliches Haltestellenumfeld eine hohe Erschließungswirkung von Bussen und Bahnen. Trotzdem wird Go & Ride von Politik und Planung bislang sträflich vernachlässigt. ÖPNV- Planung konzentriert sich noch viel zu sehr auf betriebliche Fragen der Fahrzeug- und Fahrwegtechnik und kümmert sich wenig darum, wie die wichtigsten Kunden des öffentlichen Verkehrs, die Fußgänger, die Haltestellen bequem erreichen und verlassen können. Aber nur ein fußgängerfreundlicher öffentlicher Verkehr wird wirklich Erfolg haben. Wichtige Bausteine für Go & Ride sind:

- Verdichtung des Linien- und Haltestellennetzes. So kommt man den Fußgängern als potentiellen Fahrgästen "entgegen". Gute Beispiele hierfür bietet der öffentliche Verkehr in der Schweiz. Die neuen Quartiersbusse in Zürich sorgen dafür, daß man mit Bussen und Bahnen fast von Tür zu Tür fahren kann, daß lange An- und Abmarschwege entfallen. Auch die Orts- und Stadtbussysteme in Schaffhausen, Frauenfeld und Baden- Wettingen haben den Ehrgeiz, ein möglichst dichtes Linien- und Haltestellennetz zu bieten und sind deshalb so erfolgreich. In den Zentren wird dort eine maximale Haltestellenentfernung von rund 100 m angestrebt, am Stadtrand von rund 200 m und erst im Umland toleriert man Werte um 300 m. In Deutschland dagegen mutet man selbst in Großstädten den Fahrgästen meist mehr als die doppelte Haltestellenentfernung zu. Auch die flexiblen ÖPNV- Angebotsformen wie Anrufsammeltaxi oder Rufbus fördern das Go & Ride, da sie in der Regel die Zahl der Haltestellen vervielfachen. Das zeigen die Beispiele Hameln, Kaufungen oder Wunstorf bzw. Neustadt im Großraum Hannover.
- Optimierung des leichten Zugangs durch Niederflurtechnik. Sie garantiert schnellen, bequemen Ein- und Ausstieg. Gute Beispiele für erfolgreichen Einsatz von Niederflurbussen sind der Marktliner in Aachen, der Metroliner in Gladbeck, der Elektrostadtbuss in Oberstdorf oder die neuen Stadtbussysteme in Frauenfeld und Dornbirn. Gute Beispiele für den Einsatz von teilweise oder ganz niederflurigen Bahnen sind Bern, Bremen, Würzburg, Karlsruhe, Freiburg, Kassel und Grenoble. Für Wien ist demnächst sogar der Einsatz sog. "niederstfluriger" Trambahnen geplant. Demgegenüber fahren viele Verkehrsbetriebe noch mit äußerst fußgängerunfreundlichen Fahrzeugen mit steilem, hohem Einstieg und zu wenigen, schmalen Türen.
- Attraktive Haltestellengestaltung. Sie umfaßt die Gestaltung der Haltestelle selber und der Zu- und Abgangswege im Einzugsbereich. Nötig sind eine hohe Aufenthaltsqualität, kurze, bequeme und sichere Zu- und Abgangswege sowie Übergangswege beim Umsteigen (Ride &

Ride). In dieser Hinsicht präsentieren sich die meisten Haltestellen mangelhaft. Noch dominieren im Busverkehr autofreundliche Busbuchten mit schmalen Warteflächen, schlechten Einstiegsbedingungen und miserabler Ausstattung. Auch im Straßenbahnverkehr dominieren Miniinseln oder gänzlich ungesicherte Haltestellen, bei denen man sich beim Ein- und Aussteigen durch fahrende oder stehende Autos "wühlen" muß. Ein signaltechnisch gesicherter Haltestellenzu- und Abgang mit Automatikgrün aller konflikträchtigen KFZ-Fahrbahnen ist eine Seltenheit. U- Bahnen und Stadtbahnen bieten öden Untergrundkomfort mit langen Umwegen und vielfachem Treppensteigen. Für fußgängerfreundliche Bushaltestellen braucht man Buskaps mit breiten Warteflächen sowie angemessenen Querungshilfen in Form von Zebrastreifen, Mittelinseln, Engstellen oder Fußgängersignalen. Fußgängerfreundliche Straßen- und Stadtbahnhaltestellen brauchen breite Warteinseln, sichere Querungshilfen, z.B. durch Signalregelung mit sog. "Zeitinseln" oder Anforderungssignale mit Sofortgrün, durch Aufpflasterungen oder Zebrastreifen. Die Querungshilfen müssen bei längeren Bahnsteigen regelmäßig an beiden Enden der Haltestelle angeordnet werden, sonst entstehen zu lange Umwege. Hochbahnsteige sind wenig fußgängergerecht, wegen der notwendigen Rampen und Treppen. Die Niederflurbahnen machen sie ohnehin entbehrlich. Eine "Zwangsführung" der Fahrgäste mit Drängel- und Schutzgittern ist fußgängerfeindlich. Gute Beispiele für fußgängerfreundliche Bushaltestellen gibt es in Gladbeck, Oer- Erkenschwick, Bottrop und Borken. Gute Beispiele für fußgängerfreundliche Straßen- bzw. Stadtbahnhaltestellen gibt es in Hannover, Zürich, Karlsruhe und Freiburg. In Köln wurden einige extrem fußgängerfeindliche Stadtbahnstrecken nachträglich umgestaltet. In Zürich und Frankfurt wurden als Alternative zu den typischen, häßlichen, unattraktiven Fußgängertunneln am Bahnhof wieder oberirdische Übergänge geschaffen. Die Verkehrsplanung muß endlich auch an Hauptverkehrsstraßen dafür sorgen, daß ein- und aussteigende Fahrgäste und damit auch Fußgänger generell wieder klare Priorität genießen.

- Fußgängerfreundliche Tarif- und Taktgestaltung. Da Fußgänger entfernungsempfindlich sind, werden schon für Wege um 500 m und erst recht für Wege über 1000 m oft Autos genutzt. Das wäre anders, wenn es hierfür eine Art "rollenden Gehweg" gäbe, wie ihn der öffentliche Verkehr bei entsprechender Planung bieten kann. Das setzt allerdings eine kurze Haltestellenfolge voraus. Und auch das Tarif- und Taktsystem muß kurze Wege mit Bussen und Bahnen ermutigen. Noch ist in den meisten deutschen Städten der "Einstiegswiderstand" für die Benutzung von Bussen und Bahnen auf kurzen Wegen zu groß. Die Wege zur und von der Haltestelle sind zu lang, wegen der weitmaschigen Netze. Die Wartezeit an der Haltestelle ist zu groß, wegen der schlechten Takte. Der Grundpreis für eine kurze Strecke ist zu hoch, oft kostet die kürzeste Fahrt schon 1,50 oder 2 DM. Öffentlicher Verkehr wird eben zu vorrangig als Berufspendlersystem für den Einsatz über mittlere und größere Entfernungen zwischen Umland, Stadtrand und Kernstadt geplant, als grobmaschiges Rumpf- oder Korridorsystem oder "Stauverhinderungsshuttle". Für regelmäßige Nutzung von Bussen und Bahnen im innerörtlichen und quartiersinternen Binnenverkehr und als Ersatz für kurze Autofahrten müßte seine Erschließungswirkung stark verbessert werden und dürfte sein Takt höchstens 10- Minutenabstände aufweisen. Der Einzelpreis für Kurzstrecken dürfte die Bagatellgrenze nicht überschreiten. Noch besser wäre, wenn der Einzelfahrschein ganz durch das Abo ersetzt wird, bei dem eine häufige, intensive Nutzung automatisch nahegelegt wird. Am ehesten wird eine so gute Erschließungsqualität in den Schweizer ÖPNV- Systemen geboten, daher wird dort in vielen Regionen eine 4-6 mal größere Nutzungshäufigkeit als in deutschen Vergleichsstädten erreicht.

Bike & Ride

Das Bike & Ride sichert eine optimale Zusammenarbeit von Fahrradverkehr und öffentlichem Verkehr, die nicht länger als potentielle Konkurrenten sondern als natürliche Verbündete geplant werden. Mit dem Fahrrad lassen sich Wege zur und von der Haltestelle wesentlich schneller zurücklegen, dabei können Lasten besser transportiert werden. Auf diese Weise vergrößern sich Einzugsbereich und Marktpotential für den öffentlichen Verkehr, wenn er sich fahrradfreundlich präsentiert. Zum Bike & Ride gehören folgende Maßnahmen.

- Bequeme, sichere Fahrradabstellanlagen in ausreichender Zahl an Bahnhöfen und Haltestellen. Sie helfen die bisherigen Vorbehalte der Besitzer teurerer Fahrräder gegen eine Kombination mit Bussen und Bahnen abzubauen. Hinzu kommen müssen gute Radverkehrsverbindungen zu Bahnhöfen und Haltestellen. Größere Bahnhöfe brauchen darüber hinaus Fahrradstationen mit Bewachung, Fahrradverleih und Reperaturservice. Vorbilder sind hier Japan und die Niederlande, in denen Bike & Ride schon lange massiv gefördert wird. In Japan wurden seit 1980 rd.8000 neue Bike & Ride Anlagen geschaffen, mit fast 2 Millionen Abstellplätzen. Es gibt über 250 Großanlagen mit jeweils mehr als 500 Plätzen, darunter einige vollautomatische Großparksilos mit über 2000 Plätzen. In den Niederlanden betreut die Bahntochter Servex über 80 große Fahrradstationen an wichtigen Bahnhöfen mit einer Kapazität von 95000 Abstellplätzen für bewachtes Fahrradabstellen, mit Fahrradverleih und Reperaturservice. Darüber hinaus haben über 260 weitere Bahnhöfe überdachte Fahrradabstellanlagen mit einer Kapazität von 63 000 Plätzen. In Deutschland gibt es bislang nur wenige Fahrradstationen, z.B. in Wunstorf, Bremen, Lünen und Bielefeld. Geplant sind Fahrradstationen für Bonn, Münster und Düsseldorf. Der Verkehrsverbund Rhein- Ruhr überlegt in Anlehnung an das holländische Vorbild die Gründung einer Servicegesellschaft, die Betreiber von Fahrradstationen an größeren Bahnhöfen werden soll. Die DB AG dagegen ist anders als die Bahnen in Holland und in Japan bei dem Thema sehr passiv. Ihr Fahrradverleihangebot beschränkt sich auf touristische Standorte und die Sommersaison. Immerhin hat sie aber im Bereich einiger S- Bahnsysteme in Kooperation mit den dortigen Verkehrsverbänden in großem Umfang Fahrradabstellanlagen geschaffen, vor allem in Hamburg, München und teilweise auch im Düsseldorfer und Kölner Umland. Besonders gut gestaltete Bike & Ride- Anlagen besitzen die Kommunal- und Regionalbahn in Karlsruhe und die S- Bahn und Stadtbahn im Kölner Umland. Der Bedarf für solche Anlagen steigt sprunghaft an. Wo sie fehlen oder nicht groß genug sind, breitet sich schnell ein Abstellchaos aus. Klassischer Fall hierfür war lange Münster. Dort wurden rund um den Hbf täglich über 2000 Fahrräder von Bahn- und ÖPNV- Kunden abgestellt. Die Abstellanlagen waren veraltet und reichten "hinten und vorne" nicht aus. Deshalb wurde hier Deutschlands größte und schönste Fahrradstation gebaut, als städtebaulicher Akzent direkt vor dem Hauptbahnhof. Münster stattet auch immer mehr Bushaltestellen am Stadtrand und im Umland mit Fahrradabstellanlagen aus, während anderswo Bike & Ride noch als ausschließlich für Schienenverkehr tauglich angesehen wird. In den meisten Busverkehrssystemen steht jetzt ohnehin die Ausstattung der Haltestellen mit Wartehäuschen an, seit es hierfür Fördermittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz gibt. Dabei sollten sofort Anlagen mit integrierten, überdachten Fahrradständern bevorzugt werden.

- Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme in Bahnen und Bussen. Sie erweitern die Kombinationsmöglichkeiten und werden vor allem auch für Geschäfts- und Freizeitverkehr relevant. Die massenhafte Fahrradmitnahme auf Autodächern ist ein deutliches Zeichen für den Markt, den der öffentliche Verkehr lange "verschlafen" hat. Nach langjähriger Skepsis haben inzwischen einige Verkehrsverbände die Fahrradmitnahme in der S-Bahn und in Stadtbahnen erlaubt, so in Berlin, in München und im Verkehrsverbund Rhein- Ruhr. Allerdings benötigt die Fahrradmitnahme einen extra Fahrschein, sie ist noch nicht in die Abos integriert. Der Verkehrsverbund Rhein- Sieg wird ab 1993 als erster die unentgeltliche

Fahrradmitnahme im Abo ermöglichen. Die DB AG erschwert durch falsches Wagendesign (bei den meisten neueren Zügen fehlt ein Gepäckabteil) z.Z. die Fahrradmitnahme, obwohl sie früher über 4 Mio Fahrräder jährlich transportierte. Heute kommt sie auf 0,7 Mio. Nachdem das Fahrradwandern eine starke Renaissance hatte, hatte die Bahn sich vorübergehend wieder für die Fahrradmitnahme geöffnet und eine neuen Wagengenerationen mit verbesserten Mitnahmemöglichkeiten gebaut, im IR. Dieses kombinierte Fahrrad- und Abstellabteil wurde nach Vorschlägen des Allgemeinen Deutschen Fahrradclub gebaut. Um so verrückter ist, dass trotz des großen Markterfolges der Interregio und damit auch das Fahrradabteil wieder ausrangiert wurde. Auch die Fahrradindustrie entdeckt endlich den Markt für Kombiniierer und bietet immer bessere "Falträder" an, die man als leichtes Handgepäck kostenlos in allen Bussen und Bahnen (also auch im IC und ICE) mitnehmen kann. Sie sind in wenigen Minuten fahrbereit entfaltet bzw. transportbereit zusammengefaltet.

- Fahrradverleih an Bahnhöfen und wichtigen Haltestellen. Er fördert die flexible Kooperation von Fahrrad und öffentlichem Verkehr. Leider beschränkt sich der Fahrradverleih in Deutschland bislang auf saisonale Freizeitangebote der DB AG und auf die mittlerweile 60 Fahrradstationen, davon allein 50 in NRW. Nötig wären eher 1300 Fahrradstationen an Deutschlands Bahnhöfen. In Japan und den Niederlanden gehört organisierter Fahrradverleih zum Regelservice mittlerer und großer Bahnhöfe. Außerdem gibt es dort auch in vielen Orten einen kommunalen bzw. von Privatfirmen gemanagten kommerziellen Fahrradverleih. Viele Berufspendler und Geschäftsleute besitzen ein "Fahrradleasingabo mit Full Service", was sie von allen Diebstahlsorgen, Abstellorgen und Pflege- bzw. Reperaturproblemen befreit. Immerhin hat die DB AG mit ihren Call-a-Bike Systemen in München, Berlin, Frankfurt und Köln diese Idee aufgegriffen und wird hoffentlich bald solche Angebote auf alle Städte erweitern.

- Gemeinsame Bus- und Fahrradspuren bzw. -Straßen. Die "Umweltspur" wird gemeinsam und exklusiv von Bussen und Fahrrädern genutzt. Sie symbolisiert deutlich, daß öffentlicher Verkehr und Fahrradverkehr "natürliche Verbündete" für eine bessere Verkehrsentwicklung sind. In Berlin, Erlangen und Münster wurden hiermit gute Erfahrungen gemacht. Voraussetzung ist, daß die Umweltspur etwas breiter als eine normale Busspur dimensioniert wird. Noch weiter geht die "Umweltstraße", die allein Bussen und Bahnen, Fahrradfahrern und Fußgängern vorbehalten ist. Hierfür gibt es gute Beispiele in Japan, Schweden und den Niederlanden. In Deutschland blieben solche autofreie "Umweltstraßen" für ÖPNV und nichtmotorisierten Verkehr bislang auf wenige Fußgängerzonen beschränkt, wie z.B. in Karlsruhe, Freiburg, Göttingen oder Osnabrück.

Bike & Ride ist die sinnvollste Antwort auf die Renaissance des Fahrradverkehrs, der bundesweit um 30% zugenommen hat, nachdem es vorher über 30 Jahre eine stetige Abnahme gab. Es nimmt dem Fahrrad den oft von Politikern und Planern als Ausrede gegen eine engagierte Fahrradförderung benutzen Vorwand, das Fahrrad sei ja nur ein Kurzstreckenverkehrsmittel.

Ride & Ride

Das Ride & Ride meint die optimale Ergänzung und Verknüpfung der verschiedenen Teilsysteme innerhalb des öffentlichen Verkehrs. Im Straßennetz ist die Verknüpfung aller Netzteile von der Gemeindestraße bis zur Bundesautobahn selbstverständlich. Im öffentlichen Verkehr passen die Netze, Takte und Tarife oft nicht zusammen, so daß die Kombination erschwert oder unmöglich wird. Solche Systembrüche sind ein Anachronismus. Nur als Gesamtsystem vom "Flaggschiff ICE" bis zur letzten Buslinie im ländlichen Raum

funktioniert öffentlicher Verkehr optimal und macht Autobesitz und Autonutzung entbehrlich. Zum Ride & Ride gehören folgende Maßnahmen.

- Optimal definierte Schnittstellen mit Umsteigemöglichkeiten. Im allgemeinen gilt Umsteigen als Ärgernis. Aber das muß nicht so bleiben: je besser der öffentliche Verkehr ist, um so häufiger und problemloser wird umgestiegen. Das lehren die Zahlen aus der Schweiz und Japan, die als Weltmeister in der Nutzung des öffentlichen Verkehrs auch Weltmeister im Umsteigen sind. Weil sich dichte Netze mit vielen Knoten bieten. Mit der Zahl der Knoten wächst aber automatisch auch die Relevanz des Umsteigens. Das klappt aber nur, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind.

- o Die Takte müssen optimal gestaltet sein, mit hoher Bedienungshäufigkeit, guter Zeitknotenbildung sowie perfekter Anschlußsicherung. In der Schweiz wird insgesamt ein etwa 6 mal so dichtes Angebot gefahren wie in Deutschland. Und in Deutschland sind wiederum nur die Verkehrsbetriebe halbwegs erfolgreich, die einen dichten Takt bieten, wie Hamburg, München oder Hannover.

- o Die Tarife müssen voll integriert sein, am besten mit einem nationalen Integralabo, das auf allen öffentlichen Verkehrsmitteln gilt und einen von all den Schwierigkeiten komplizierter Tarifsyste me befreit. Vorbilder hierfür sind das nationale Integralabo der Schweiz oder die nationale Strippenkart in Holland. Ein erster wichtiger Schritt in diese Richtung ist das neue City- Plus- Konzept der DB AG, das Inhabern der BahnCard 100 in 65 Nahverkehrssystemen die freie Fahrt erlaubt und den sonstigen BahnCard-inhabern mindestens die Fahrt zum und vom Bahnhof mit der DB- Fahrkarte ermöglicht.

- o Die Netze müssen eine maximale Flächendeckung bieten, so daß es keine "Löcher" im System gibt. Im Prinzip muß man blindlings darauf vertrauen können, daß jeder Ort mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar ist. Eine solche qualifizierte Mobilitätsgarantie ist die Grundlage der schweizer Gesamtverkehrsplanung.

- o Der Service (Fahrkartenverkauf, Fahrplaninformationen, Gepäckdienst) muß voll integriert sein. Noch kann man im IC keine Auskunft über kommunale Nahverkehrsangebote erhalten. Die Nahverkehrshaltestellen muß man an vielen Bahnhöfen mühsam suchen. Fahrkarten bekommt man nicht an einem Schalter. Die Bahn ist in den meisten Verkehrsgemeinschaften tariflich nicht integriert. Die meisten Informationen kommunaler Verkehrsbetriebe ignorieren wiederum die DB AG. Auch hier geht es in der Schweiz anders. Man bekommt an vielen Schaltern die Fahrkarten und Fahrplanauskünfte aller Verkehrsbetriebe, die Teilsysteme unterstützen sich gegenseitig, kooperieren eng und bieten an vielen Haltestellen alle relevanten Netz- und Fahrpläne des Nah-, Regional- und Fernverkehrs.

Das Systemdenken in geschlossenen Transportketten von Tür zu Tür ist das A & O für den Markterfolg im öffentlichen Verkehr. Je weniger dabei auf das Auto zurückgegriffen werden muß, um so eher wird der Anspruch eingelöst, den Umweltverbund zu optimieren und eine andere Verkehrsentwicklung zu ermöglichen. Vorreiter einer in diesem Sinne offensiven, integrierten Politik für den öffentlichen Verkehr ist die Schweiz. Und das, obwohl die Schweiz keine Ansammlung von Millionenstädten und Verdichtungsräumen ist, sondern neben ihren wenigen Großstädten überwiegend mit Mittel- und Kleinstädten besiedelt ist. Die wichtigsten Erfolgsgaranten für ein integriertes, durchgängiges System öffentlicher Verkehrsmittel nach schweizer Vorbild sind folgende.

- Ausbau kommunaler und regionaler Schienennetze. Möglich ist dieser schweizer Erfolg nur dank des konsequenten Ausbaus seiner kommunalen und regionalen Schienennetze, beispielsweise in den Regionen Basel, Bern und Zürich. Diese Städte haben wie auch die meisten anderen schweizer Städte und Regionen den typischen deutschen Fehler vermieden, ihre traditionellen Straßenbahnen und Regionalbahnen stillzulegen. Dort folgte der Schienenausbau stetig der Siedlungsentwicklung. Teure Tunnelprojekte wurden bei Volksabstimmungen abgelehnt. Statt dessen erhielten die Planer den Auftrag für bevorzugten und dichten Netzausbau und wirksame Beschleunigung an der Oberfläche. Die kommunalen, regionalen und nationalen Schienennetze sind untereinander gut verknüpft und ergänzen sich optimal. Die Schnittstellen mit den Busverkehren der Kommunen, Regionen und der PTT (Postbus) werden systematisch gepflegt.

- Intelligente Systemsteuerung. In der Schweiz werden Busse und Bahnen durch intelligente Systemsteuerung als Gesamtsystem optimiert. Moderne Betriebsleitsysteme sorgen für optimale Abstimmung, maximale Kapazitätsausnutzung der Strecken, aktuelle Fahrgastinformation und fahrplantreuen Betrieb. In Deutschland träumen Verkehrspolitiker und Planer dagegen allenthalben von der intelligenten Straße, auf der dank elektronischer Steuerung möglichst viel flüssiger Autoverkehr fahren soll, während die Logistik bei Bussen und Bahnen oft versintflutlich bleibt. In der Schweiz gelten dagegen klare, umgekehrte Prioritäten. Bussen und Bahnen wird auf den Straßen auch dank intelligenter Ampelsteuerung Vorfahrt eingeräumt, Pünktlichkeit und nahezu absolute Verlustzeitfreiheit sind Ehrgeiz jedes Verkehrsbetriebs und Polizeichefs.

- Fulminantes Marketing, kundenfreundliche Tarife. Auch in der Schweiz fallen den Verkehrsbetrieben ihre Kunden nicht einfach "in den Schoß". Moderne Tarifgestaltung, ambitionierte, professionelle Werbung und aggressives Marketing sind nötig, um den öffentlichen Verkehr als Nr. 1 im schweizer Stadtverkehr zu behaupten. Dabei wird immer an das Gesamtsystem gedacht und eine umfängliche räumliche und zeitliche Mobilitätsgarantie im öffentlichen Verkehr angestrebt. Kundenorientierung ist sprichwörtliches Kennzeichen schweizer Wertarbeit im öffentlichen Verkehr. Mit Halbprißpaß und Generalabo bei der Bahn, systematischer Einführung von Umweltabos bei fast allen Verkehrsbetrieben, einem nationalen Integralabo, das in allen kommunalen, regionalen und nationalen Verkehrsunternehmen gilt, speziellen Job- Tickets für große Firmen sowie vielfältigen Formen von Kombitickets bindet man maximale Marktanteile und kooperiert eng mit der Wirtschaft. Optimale Kooperation zwischen den Verkehrsbetrieben der verschiedenen Ebenen (lokal, regional, überregional) ist selbstverständlich. Nicht kleinkrämerischer Abrechnungsegoismus und bürokratische Fliegenbeinzählerei für komplizierte Finanzausgleichsoperationen bestimmen das Geschäft, sondern maximaler Markt- und Systemehrgeiz. Die absurde Dienstwagensucht deutscher ÖPNV- Manager, die im privaten und dienstlichen Verkehrsverhalten ihr eigenes Produkt demonstrativ ignorieren, ist in der Schweiz unmöglich. In vielen Orten der Schweiz werden inzwischen mehr Abos abgesetzt als Autos zugelassen sind. In vielen schweizer Städten, allen voran Zürich, Basel und Bern stagniert inzwischen die private Motorisierung, in den zentralen Wohngebieten der drei Metropolen ist sie sogar rückläufig, weil vielen Leuten die umfassende Mobilitätsgarantie des öffentlichen Verkehrs für ihre Verkehrsbedürfnisse voll ausreicht. Und weil für die seltenen Anlässe, wo man vielleicht doch ein Auto braucht, das dezentrale Netz der beiden großen Autoteilerorganisationen der Schweiz trotzdem den gelegentlichen Zugang zum Auto ermöglicht.

- Attraktiver ÖPNV auch in der Fläche. So interessant die schweizer "Paradebeispiele" Zürich, Basel und Bern sind: die nahezu rituelle Fixierung der Medien und Fachleute auf sie

hat verhindert, daß die parallel dazu in vielen schweizer Mittel- und Kleinstädten und in vielen Regionen ablaufende Nahverkehrsrevolution bei uns wahrgenommen wurde. Dort sind viele neue Orts- und Stadtbussysteme aufgebaut worden, die mit dichtem Linien- und Haltestellennetz, geschickter Entflechtung der regionalen und kommunalen Bedienungsaufgaben und wirtschaftlichem Fahrzeugeinsatz zu ÖPNV- Anteilen kommen, die die deutschen Vergleichswerte regelmäßig um das sechs- bis zehnfache übersteigen. Gleichzeitig wurde das Angebot vieler regionaler Busdienste, der PTT (Postbusse) und vieler Regionalbahnen im Netz, Takt, Tarif, Marketing und Rollmaterial dem neuen schweizer Standard angepaßt. Die Schweiz beweist, daß das Vorurteil, in Kleinstädten und in der Fläche sei das Auto unschlagbar, dort könne ÖPNV nur kümmerliche Restaufgaben für Autolose übernehmen, falsch ist. Die Systeme von Frauenfeld, Schaffhausen, Baden- Wettingen, Rheinfelden in den Mittel- und Kleinstädten oder Meilen, Uster, Bülach und Rüti bei den Landgemeinden ziehen auch immer mehr Autofahrer im ländlichen Raum auf den öffentlichen Verkehr, für Berufswege genauso wie für Einkaufswege, für Freizeitwege ebenso wie für Urlaubsfahrten. Natürlich läßt sich bei einem solchen Angebot sehr viel leichter über autofreie Innenstädte, Ferienregionen und Urlaubsorte diskutieren.

Ride & Ride auch im Güterverkehr

Last not least gehört zu einem integrierten Verkehrssystem mit sinnvollen Schnittstellen auch, daß der Güterverkehr wieder viel stärker als bisher von der Straße auf die Schiene verlagert wird. Auch hier verfolgt die deutsche Verkehrspolitik ein eher halbherziges Konzept. Analog zum Park & Ride soll im Güterverkehr der Gütertransport im Nah- und Regionalbereich voll auf der Straße laufen. Nur auf den Hauptachsen sollen die weiträumigen Güterströme auf die Schiene gebracht werden. Auch dies bedeutet eine unsinnige "Selbstverstümmelung" der Güterbahn, die aus dem größten Markt (rd. 80% des Güterverkehrs erfolgen im Nah- und Regionalbereich) herausgehalten werden soll, der voll der Straße reserviert werden soll. So verändert sich nichts an den unsinnigen LKW- Lawinen im Innerortsbereich, Gleisanschlüsse für Gewerbegebiete - von denen es ohnehin viel zu wenige gibt- werden uninteressant. Nur die wenigen "Schnittstellen" zur Bahn in Form riesiger Güterverkehrszentren und Frachtzentren definieren das Grundmuster der Güterbahn, die sich voll aus der Fläche zurückzieht. Dabei hat es in fast allen größeren deutschen Städten einmal einen attraktiven Schienengüterverkehr gegeben, die meisten Lokal- und Regionalbahnen betrieben eine lukrative Güterverkehrssparte. Inzwischen werden die Container- und Palettensysteme so weiterentwickelt, daß mit geringem technischem Aufwand effizienter Schienengüterverkehr auf kommunalen und regionalen Netzen noch viel besser funktionieren könnte. Doch die Phantasielosigkeit der Politik und Ignoranz der Verkehrsbetriebe verhindern noch solche Innovationen. In der Schweiz dagegen kommt das dichte Schienennetz nicht nur dem Personenverkehr zu Gute. Sie ist auch Weltmeister im Güterverkehr auf der Schiene. Sie hat dem LKW- Verkehr auf der Straße klare ordnungspolitische Grenzen gesetzt, mit landesweitem Nacht- und Sonntagsfahrverbot und einer generellen Tonnagebegrenzung auf 28 to. Auch hier beschränkt sich der Ehrgeiz nicht auf wenige Korridore und Transitströme, vielmehr soll die Güterbahn in enger Zusammenarbeit von National-, Regional- und Kommunalbahnen eine attraktive Flächenbahn sein, die auch im Regional- und Nahbereich und sog. Vor- und Nachtransport maximale Anteile für die Schiene sichert. Die verschiedenen Bahnen investieren z.Zt. in neuzeitliche, dezentrale Verlade- und Umsteigetechnologien mit neuen Wechselbehältern, die rangierfrei in wenigen Minuten zwischen Straße und Schiene bzw. verschiedenen Schienenstrecken bzw. Zugteilen "umsteigen" können. Im nationalen Schienennetz wird ein dichter Gütertaktverkehr zwischen allen wichtigen Knoten aufgebaut. Das System Cargo 2000 soll schrittweise die vom Intercity- System bekannte Präzision und Bedienungshäufigkeit mit garantierten "Umsteigerelationen" nun auch für den

Schienengüterverkehr bieten, einschließlich der regionalen und kommunalen Güterschienenangebote.

Integration im Umweltverbund ermöglicht autoarme Stadt

Ein gutes System von Go & Ride, Bike & Ride sowie Ride & Ride gibt dem Konzept einer autoarmen Stadt seine eigentliche Chance, als Garant für einen insgesamt autoarmen Verkehr. Ein solches Konzept ist weit überzeugender als die Arbeitsteilungskonzepte der Autoindustrie, die auch künftig dem Auto den größten Marktanteil sichern will. Fußgängerverkehr und Fahrradverkehr werden in den Konzepten der Autoindustrie ohnehin ignoriert, den Begriff Umweltverbund meidet sie "wie der Teufel das Weihwasser", zeigt er doch indirekt, daß das Auto auch mit Kat, Altagorecycling und elektronischer Lenkung der große Umweltfeind bleibt. Dem öffentlichen Verkehr billigt sie nur eine ergänzende "Restrolle" zu, als "Stauverhinderungsshuttle" für wenige Korridore und Großstädte. So kann er nie zu einem attraktiven Gesamtsystem werden.

Letztlich bietet die ernsthafte Anwendung der Systemvernetzung im Umweltverbund die einzige Chance, wirklich autoarme Städte zu schaffen, die wieder angemessen fußgängerfreundlich und fahrradfreundlich sind.

Fußgängerfreundliche Städte

Der Fußgängerverkehr hat unter der autogerechten Herrichtung von Stadt und Land am meisten gelitten. Seine Marktanteile sind in den meisten Städten halbiert worden, erschreckend viel Fußgängerverkehr ist durch unsinnigen Autokurzstreckenverkehr ersetzt worden. Zu einer systematischen Fußgängerförderung muß deshalb mehr gehören als Go & Ride.

- Autofreie Innenstädte. Es gibt leider noch viel zu wenige kommunale Beispiele, wo mit autofreien Innenstädten dem Fußgängerverkehr um so größere Spielräume gegeben werden. Lübeck und Aachen waren in Deutschland die ersten, die großräumig ihre Innenstädte für den Autoverkehr gesperrt haben, zunächst temporär auf Samstage bzw. Wochenenden beschränkt. Jedoch ist in Lübeck schon 1993 und in Aachen mittelfristig eine ganzzzeitige Ausdehnung vorgesehen. Entsprechende Vorläuferprojekte im Ausland waren Bologna (Winkler-Plan) und Groningen, im Inland haben die großen, fast die gesamte Innenstadt umfassenden Fußgängerzonen von Freiburg und Göttingen ähnliche Ziele verfolgt und Dimensionen erreicht. Auch Hannover hat zur Ergänzung seiner großen Fußgängerzone mehrere langgestreckte Hauptfußwegachsen in die angrenzenden Gründerzeitviertel geschaffen (z.B. Passarelle- Lister Meile). Aachen hat außerdem ein Modellprogramm für fußgängerfreundliche Ampelschaltungen begonnen. Weitere Nachfolgeprojekte für autofreie und fußgängerfreundliche Innenstädte laufen bzw. beginnen für Straßburg, Amsterdam und Brügge. Für München macht der Autokonzern BMW erstaunliche Vorschläge für eine erweiterte autofreie und ansonsten autoarme Innenstadt, fordert den Rückbau des Altstadtrings zum Grünzug und eine vervielfachte Ausweitung der Fußgängerzonen, ergänzt durch angrenzende, autoarme verkehrsberuhigte Bereiche, 4 Quartiersbusnetze und eine drastische Reduzierung des Parkraums, der auf wenige, automatische Parksilos konzentriert wird. In Bayern brachte die Ausschreibung des Umweltministeriums zum Programm autofreie Innenstadt für Kur- und Fremdenverkehrsorte 31 Bewerbungen. Als erste Orte haben Oberstdorf und Berchtesgaden ihre Ortskerne gesperrt und moderne Ortsbussysteme mit Elektrobussen eingeführt. Noch treten bei diesem Thema Handel und Kammern als die

großen Bremser auf, trotz der guten Erfahrungen mit mittlerweile weit über 1000 Fußgängerzonen in Deutschland. Auch sie wurden anfangs vom Handel heftig bekämpft.

- Autoarme Städte und Regionen. Das Konzept "autofreie Innenstadt" darf allerdings nicht im Sinne einer St. Florians- Strategie angewendet werden, bei der der störende Autoverkehr im Stadtgebiet lediglich "etwas weiter geschoben" wird. So autogerecht verfuhr man bei vielen Fußgängerzonen, an deren Rand um so breitere Straßen und größere Parkhäuser errichtet wurden. Statt dessen muß ein Konzept einer insgesamt autoarmen Stadt und Region angestrebt werden. Dazu gehören ebenso autofreie Nebenzentren, Wohngebiete und Erholungsgebiete. Venedig zeigt, daß eine ganze Stadt autofrei existieren kann. "Venedig ohne Wasser" muß das Motto für möglichst viele Städte werden. Immerhin gibt es in der Schweiz ja bereits eine Arbeitsgemeinschaft von 16 autofreien Fremdenverkehrsorten. Inzwischen sind einige autoarme Täler hinzugekommen. Auch in Deutschland gibt es bereits autofreie Landschaften. Die ostfriesischen Inseln Langeoog, Spiekeroog, Baltrum, Wangerooge und Juist sind schon lange autofrei, während die Nachbarinseln Norderney sowie die west- und nordfriesischen Inseln in Massen von überflüssigem Autoverkehr ersticken. Ausgehend vom autofreien Ortskern in Oberstdorf werden außerdem für das gesamte kleine Walsertal Pläne für eine autoarme Erschließung mit einem völlig neu organisierten öffentlichen Verkehr entwickelt. In der Schweiz wirbt vor allem Graubünden inzwischen ganz massiv mit seinen autoarmen bzw. autofreien Tälern. In Schaffhausen hat Migros den ersten autofreien Verbrauchermarkt eröffnet. In Basel wird in mehreren Gewerbegebieten von großen Industriebetrieben über eine drastische Reduzierung des Autoverkehrs diskutiert, die Großparkplätze sollen teilweise renaturiert oder zu produktiven Betriebsflächen umgewandelt werden, der verbleibende Parkraum soll nur noch gegen teures Geld an solche Bedienstete abgegeben werden, die keine Möglichkeit zur ÖPNV- Nutzung haben. Für die meisten Beschäftigten stellen die Betriebe statt dessen ein Job- Ticket zur Verfügung (z.B. Verkehrskonzept Ciba- Geigy). Im Norden von Stockholm gibt es große, autofreie Neubauwohngebiete. In Nürnberg- Langwasser ist der letzte Bauabschnitt der über 30 Jahre entwickelten Trabantenstadt ebenfalls autofrei erschlossen.

- Verkehrsberuhigte Städte. Überall, wo Autoverkehr zugelassen bleibt, muß man ihn im Interesse der Fußgänger, Radfahrer und des öffentlichen Verkehrs so domestizieren, daß er stadt- und umweltverträglich und verkehrssicher wird. Da hilft dann nur flächendeckende Verkehrsberuhigung. Anfänge in diese Richtung gibt es seit 20 Jahren. In Buxtehude wurde 1983 das Konzept für flächendeckend Tempo 30 geboren. Es folgte Hamburg mit über 600 Tempo 30 Zonen. Auch Bonn, Krefeld, Heidelberg, Freiburg und einige Ruhrgebietsstädte haben Ende der 80er Jahre in fast allen Wohngebieten Tempo 30 angeordnet. Tempo 30 ist natürlich wesentlich schneller umsetzbar als die bauliche Verkehrsberuhigung. Köln hat in vielen Gründerzeitvierteln und Nebenzentren bauliche Verkehrsberuhigung eingeführt. Ähnlich systematisch wurde in Berlin in Charlottenburg und Moabit sowie in Freiburg verfahren. In Nordrhein- Westfalen wurden mit rd. 2 Mrd DM Landesförderung inzwischen fast 15000 Gebiete mit baulicher Verkehrsberuhigung erreicht. In den letzten Jahren ist die bauliche Verkehrsberuhigung wegen mancher gestalterischer Mißgriffe (Verkübelung und Verpollerung, Verfremdung der Straßen) in Mißkredit geraten. Viele Politiker wollen das Thema trotz körbeweiser Bürgeranträge auf Verkehrsberuhigung gern zu den Akten legen. Doch das wäre eine krasse Fehlentscheidung gegen die Verkehrssicherheit: Denn in Gebieten mit Verkehrsberuhigung gehen die schweren und tödlichen Unfälle regelmäßig deutlich zurück. Deshalb ist Nordrhein- Westfalen wegen seiner Spitzenstellung in der Verkehrsberuhigung auch Spitzenreiter in der Absenkung des innerörtlichen Unfallniveaus. Eine weit stärkere bundesweite Unfallminderung wäre möglich, wenn das Thema flächenhafte Verkehrsberuhigung endlich ernsthaft angegangen würde. Denn noch sind erst

kleine Teile des Stadtstraßennetzes verkehrsberuhigt. Bundesweit verfügen über eine bauliche Verkehrsberuhigung rd. 6% der Innerortsstraßen, in NRW 12% (wegen der intensiven Landesförderung). Auch Tempo 30 ist noch mehr die Ausnahme als die Regel, bundesweit liegen rd. 15% der Innerortsstraßen in Tempo 30 Zonen, in NRW rd. sind es rund 30% (auch hier wegen intensiver Landesförderung). Bei Verkehrsberuhigung und Tempo 30 gibt es also noch einen riesigen Handlungsbedarf. Noch viel weniger erreicht wurde bislang bei der fußgängerfreundlichen Umgestaltung von Hauptverkehrsstraßen, die die schlimmsten Problemzonen des Autoverkehrs mit hohen Unfallbelastungen und unerträglichen Lärm- und Abgasbelastungen sind. In Nordrhein- Westfalen wurden in den 80er Jahren 2 Modellprogramme durchgeführt und spezielle Förderprogramme aufgelegt. Es gibt dort immerhin schon 1100 Beispiele für ganz oder teilweise umgestaltete Hauptverkehrsstraßen. Die bekanntesten sind in Hennef, Much, Köln, Recklinghausen, Oer- Erkenschwick, Lünen- Brambauer, Gerderath und Dülmen. Doch die große Mehrzahl der Hauptverkehrsstraßen ist weiterhin so konfliktbeladen wie bisher. Ein Ausstieg aus der Verkehrsberuhigung wäre also angesichts des verbliebenen Handlungsbedarfs unvertretbar. Notwendig ist statt dessen eine Änderung der Verkehrsberuhigungsstrategie mit dem Ziel, mit geringeren Kosten, kleinerem Bauaufwand und besserer Nutzung der straßenverkehrsrechtlichen Möglichkeiten die flächenhafte Verkehrsberuhigung schneller umzusetzen. Deswegen sollte der Bundesverkehrsminister seine Blockade des sog. "Städtetagsmodells" zu Verkehrsberuhigung umgehend aufgeben und im Einvernehmen mit den Ländern die Straßenverkehrsordnung zeitgemäß novellieren, mit einer weitgehenden generellen Tempo 30 Regelung für den Innerortsbereich.

Fahrradfreundliche Städte

Spätestens dann würde auch die Chance bestehen, die Städte wieder schnell fahrradfreundlich zu machen. Denn herkömmlicher Radwegbau ist viel zu langsam und unsystematisch, schafft keine wirklich dichten, attraktiven Radverkehrssysteme. Doch diese braucht man, um die Renaissance des Fahrrades in der Stadt zu verstetigen und seine ungeheuren Mobilitätspotentiale zu sichern. Während das Fahrrad als Verkehrsmittel in der Bevölkerung und von der Werbung längst wiederentdeckt ist, verharren Planung und Politik weiterhin überwiegend bei liebloser, halbherziger Fahrradförderung. Und das trotz des völlig veränderten Umfeldes. Die Konsumgüterindustrie setzt zunehmend auf das Fahrrad als Werbeträger und Symbol für Jugendlichkeit, Sportlichkeit, Umweltqualität und Freiheit. Der Medienmarkt entdeckt das Fahrrad mit vielen neuen Fahrradbüchern und -Zeitschriften. Nur wenige Städte betreiben schon eine energische Fahrradförderung mit vielen innovativen Planungsmaßnahmen. Dazu gehören schon lange Münster, Erlangen, Freiburg, Bremen, Offenburg, Basel, Graz, Salzburg und Bocholt. In letzter Zeit haben sich auch Troisdorf, Lünen, Gladbeck, Krefeld und Herford angeschickt, fahrradfreundlich zu werden. Über weitere 30 Städte und Gemeinden wollen allerdings jetzt in das Programm "Fahrradfreundliche Städte und Gemeinden" in Nordrhein- Westfalen aufgenommen werden. Allmählich wächst also das Interesse am Fahrradverkehr.

Die "klassischen" Fahrradstädte mit flächendeckend excellenten Radverkehrssystemen sind Delft, Tilburg, Groningen und Münster. Sie zeigen, daß Marktanteile von über 30, teilweise sogar um 40 % durchaus nicht utopisch sind. 20 % müßte das kurzfristige Ziel für jede fortschrittliche Stadtverkehrspolitik sein. Auch in sehr großen Städten kann der Fahrradverkehr -zumal in Verbindung mit dem ÖPNV- sehr viel mehr leisten als bisher üblich. Das beweisen die Erfahrungen von Amsterdam, Den Haag, Kopenhagen, aber auch japanischen Metropolen wie Tokyo und Osaka. Zur kommunalen Fahrradförderung gehören neben den bereits genannten Notwendigkeiten für die Verknüpfung mit dem ÖPNV folgende Maßnahmen.

- Fahrradstraßen. In Japan gibt es wegen des massenhaften Fahrradverkehrs 110000 Straßen, aus denen zum Schutz der Radfahrer der Autoverkehr ganz ausgeschlossen ist. Auch in Holland wurden in Delft, Den Haag, Groningen und Tilburg auf wichtigen Radverkehrsverbindungen autofreie oder autoarme Hauptfahrradachsen geschaffen. Die Idee einer Fahrradstraße, in der dem Autoverkehr seine üblichen Vorrechte genommen sind, hat inzwischen auch in Deutschland erste Anwendung gefunden: Bremen, Erlangen, Münster, Gladbeck und Troisdorf haben Fahrradstraßen eingerichtet. Eigentlich müßten alle Straßen in Tempo 30 Zonen automatisch zu Fahrradstraßen werden, weil es kaum mehr einsichtig ist, dort dem Autoverkehr weiter Vorrang zu lassen.

- Fahrradabstellanlagen. In Japan tauchen Fahrräder in Straßen und Plätzen in solchen Massen auf, daß an allen Einkaufszentren, Behörden, Gewerbegebieten und Freizeiteinrichtungen Fahrradparkanlagen geschaffen werden mußten. Insgesamt entstanden 15 000 staatlich geförderte Anlagen mit 2,5 Mio Plätzen, 3 200 kommunal geförderte Anlagen mit 1,1 Mio Plätzen und 3 500 private Anlagen des Handels und der Wirtschaft mit knapp 0,5 Mio Plätzen. Das zeigt, was möglich ist, wenn das Fahrrad ernst genommen wird. Bei uns belächeln die Interessenvertreter von Handel und Wirtschaft den Hinweis auf das Fahrrad immer noch milde, obwohl inzwischen fast 1/3 aller Fahrradfahrten einen Laden zum Ziel haben. Der deutsche Handel profitiert also beträchtlich vom Fahrradboom. Aber aus ideologischen Gründen ignoriert er weiter das Fahrrad und goutiert nur Autointeressen. Die Politik ist in diesem Punkt aber in Bewegung. In Nordrhein- Westfalen wird endlich die Landesbauordnung in § 47 eine Stellplatzverpflichtung für Fahrräder erhalten.

Wie sehr auch das Fahrrad hilft, Autoverkehr einzusparen, beweist das Verkehrsverhalten an den Universitäten. Der Anteil der Autobenutzer unter den Studenten hat sich in den letzten 15 Jahren halbiert, der Fahrradanteil fast verdreifacht. Das Fahrrad ist heute das wichtigste Verkehrsmittel an Hochschulen. Besonders hohe Anteile des nichtmotorisierten Hochschulverkehrs (Summe des Fahrrad- und Fußgängerverkehrs) haben Freiburg mit 74%, Göttingen mit 65%, Münster mit 59% und Bamberg mit 54%.

Fazit: Prognoserituale abbrechen. Trendwende einleiten

Die offizielle Verkehrspolitik in Bund und Ländern verkündet z.Z. mit Bezug auf die Prognosen zum Bundesverkehrswegeplan und im Hinblick auf die deutsche Einigung, die west- östliche Entwicklung und die europäische Marktliberalisierung im nahezu einheitlichen Chor, der Autoverkehr werde in den nächsten Jahrzehnten weiter dramatisch zunehmen, sowohl im Fernverkehr wie in den Städten. Als gäbe es einen eingebauten, unveränderbaren Automatismus, eine Zwangsläufigkeit von Wohlstandswachstum und Autoverkehrszunahme. Als habe man trotz allen Lamentos um die Umwelt- und Unfallfolgen des Autoverkehrs, seine stadtzerstörerischen Wirkungen und seinen Flächenverbrauch und trotz aller anderslautenden Erklärungen von Nettetal oder Rio gar keine andere Wahl als den Autoverkehr weiter wachsen zu lassen. Als wachse er von ganz alleine.

Hier liegt das Hauptproblem. Autoverkehr wächst, weil ihm im Personen- wie im Güterverkehr ein autofreundliches Umfeld garantiert wird, weil es eine einseitig autofixierte Verkehrsfinanzierung gibt, weil das Steuer- und Verkehrsrecht den Autoverkehr einseitig bevorzugen, weil die Verkehrspolitik in Bund, Ländern und Gemeinden sowie deren Infrastrukturmaßnahmen dem Autoverkehr massive Privilegien mit Erreichbarkeits- und Schnelligkeitsvorteilen einräumen. Autoverkehr wächst, weil die Alternativen zum Auto mit System vernachlässigt, behindert, gebremst und benachteiligt werden.

Eine Trendwende im Verkehr ist möglich, wenn man an diesen Bedingungen mit System etwas ändert, dem Autoverkehr die aus Umwelt- und Sicherheitsgründen sowie Gründen der Stadt- und Sozialverträglichkeit notwendigen Grenzen setzt. Wenn man dem Autoverkehr endlich alle durch ihn verursachten Kosten anlastet, wahre Preis im Verkehr einführt und die unselige "Plan- und Zwangswirtschaft" (jede stillgelegte Bahnstrecke, jeder stillgelegte Güterbahnhof, jede unterlassene ÖPNV- Investition, jeder abgebaute oder zugeparkte Radweg, jede fehlende Fußgängerqualität erzeugt massive Zwänge zum Auto und schränkt die Freiheit der Verkehrsmittelwahl ein) für mehr Autoverkehr mit einseitiger Vorteilsnahme pro Auto und Straße beendet.

Die Potentiale für eine Abnahme des Autoverkehrs sind viel größer als gemeinhin angenommen. In Holland glauben 60 % aller Autofahrer, eigentlich auf das Auto verzichten zu können, in der Schweiz sind es 50 %. 50 % Reduzierung des Autoverkehrs wäre auch in etwa die Menge, die nötig wäre, um neuzzeitliche Umwelt- und Gesundheitsstandards in den Städten einhalten zu können. Es ist außerdem genau die Menge, die von der Verkehrsforschung als der sog. "nicht notwendige Autoverkehr" bezeichnet wird, der ohne einschneidende Änderungen im Standort- und Mobilitätsverhalten allein aufgrund einer anderen Verkehrsmittelwahl einsparbar wäre. Statt sich solchen ehrgeizigen Zielen zu verschreiben, fährt die Verkehrspolitik mit ihren autofixierten Trendfortschreibungen weiter "ins Chaos".

Befragungen haben aus zahlreichen Städten in Ost und West immer wieder das gleiche Ergebnis bestätigt. Die Mehrheit der Bundesbürger wünscht sich sehnlichst eine Abnahme des Autoverkehrs, hält die Prognosezahlen des Bundesverkehrswegeplans für Horror, fordert von der Verkehrspolitik klare Prioritäten für den Umweltverbund, wünscht sich eine Renaissance der Schiene, des Fahrrades und des Fußgängerverkehrs, findet autofreie Innenstädte prima. Autoverzicht und Autoteilen könnten schon bald populäre Verhaltensweisen werden, wenn sie von der Verkehrspolitik bestärkt statt verhindert würden. Noch zwingt das Bau- und Planungsrecht ja jeden Bauherren und jede Kommune zum autogerechten Wohnungsbau, Gewerbebau und Verkehrswegebau. Das erst Wohnbauprojekt für Autolose in Bremen - also auch ohne Autostraßen und Autostellplätze - stößt auf vielfältige rechtliche Probleme, muß mühsam durch privatrechtliche Vereinbarungen gesichert werden. Trotz der eklatanten Wohnungsnot läßt man zu, daß autogerechts Bauen das Wohnen um gut 30 % teurer macht als nötig. Trotz der Finanzkrise der öffentlichen Hände läßt man weiter zu, daß sich Bund, Länder und Gemeinden in milliardenschweren Straßenbauprojekten verzetteln, statt endlich die Trendwende im Verkehr anzugehen. Sparen wollen sie dagegen am öffentlichen Verkehr. Verrückte Welt.

Literatur:

- Heiner Monheim, Rita Monheim Dandorfer: Straßen für alle. Analysen und Konzepte zum Stadtverkehr der Zukunft. Hamburg, 1991.
- Helmut Holzapfel u.a.: Autoverkehr 2000. Wege zu einem ökologisch und sozial verträglichen Autoverkehr. Karlsruhe, 1988.
- Christian Zeller: Mobilität für alle. Umriss einer Verkehrswende zu einem autofreien Basel. Berlin, 1992.
- John Roberts (hrsg): Travel sickness. The need for a sustainable transport policy. London, 1992.
- Winfried Wolf: Eisenbahn und Autowahn. Personen- und Gütertransport auf Schiene, Straße, in der Luft und zu Wasse. Erweiterte Neuauflage. Hamburg, 1992