

Der Automobilismus in Deutschland hat seinen Zenit überschritten. Doch jenseits von einzelnen Vorzeigeprojekten und autofreien Utopien herrscht bisher Unklarheit darüber, wie das Verhältnis von Stadt und Auto in Zukunft aussehen soll. Auf welche neuen Ziele und Leitbilder können sich Stadtplaner und Verkehrsplaner einigen – und mit welchen Strategien und Konzepten sind diese zu erreichen?

Stadt und Auto – ein Konfliktverhältnis

Text **Friedemann Kunst** Infografiken **Deniz Keskin**

219,3 m²
Verkehrsfläche pro Einwohner

43 m²
Wohnfläche pro Einwohner



Im Zeitalter der Industrialisierung haben Massenverkehrsmittel wie Straßenbahn, U-Bahn und Vorortbahnen die Struktur der damals schnell wachsenden Städte geprägt. Im Zeitalter der Moderne war es das Automobil, das mit der Verheißung nahezu unbegrenzter individueller Mobilität die Städte und Regionen gründlich umgestaltet und völlig neue Siedlungsstrukturen gebildet hat. Als Katalysator gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Prozesse war das „System Automobil“ konstitutiv für die Entwicklung nach den Weltkriegen. Auf der Basis billigen Individualverkehrs haben sich unsere Aktionsräume immer weiter ausgedehnt, zugleich führte die fortschreitende Arbeitsteilung weltweit zu einem ausufernden Güterverkehr. Beides verbraucht Unmengen an Ressourcen und stellt längst unsere Lebensvoraussetzungen in Frage. Abgesehen von der mangelnden „Nachhaltigkeit“ werden solche

dinge über eine neue Sicht- und Handlungsweise verständigen. Welches sind die relevanten Rahmenbedingungen, welches die neuen, gemeinsamen Ziele und Leitbilder – und mit welchen Strategien und Konzepten sind diese zu erreichen? Stadtplaner und Städtebauer haben sich mit der Frage zu befassen, nach welchen Ordnungsvorstellungen unsere Städte und Stadtregionen umzubauen sind, um weniger Verkehr in einer stadtverträglicheren Zusammensetzung zu erhalten. Wollen wir die Erreichbarkeit verbessern und attraktivere öffentliche Räume schaffen, müssen wir unsere Aktionsräume (um)organisieren und städtebauliche Strukturen verändern. Die Instrumente hierzu sind Nutzungsverteilung, Zuordnung und Mischung, Dichte und architektonische Gestaltung. Die Verkehrsplaner haben zu klären, wie unter diesen Bedingungen mehr Mobilität (oder zumindest deren Sicherung auf hohem Niveau) mit weniger und einer anderen Art von Verkehr zu erreichen ist.

Die folgenden Thesen versuchen eine integrative Betrachtungsweise. Ziel ist es, offene Fragen zu benennen, erweiterte Handlungsmöglichkeiten aufzuzeigen und Schnittstellen der Arbeit von Stadt- und Verkehrsplanern zu identifizieren.

Eine konzeptionelle Lücke

Seit den siebziger Jahren wird das Verhältnis von Stadt und Automobil kritisch diskutiert. Dabei sprechen vor allem zwei Argumente gegen das System Automobil: der große Flächenbedarf im fließenden und ruhenden Verkehr – für geringere Mengen an Passagieren im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln – und die negativen Folgen der Autonutzung wie Lärm, Luftschadstoffe und Klimagase sowie Unfälle (die vor allem zu

Lasten nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmer gehen). Diese Eigenschaften des Autos widersprechen den heutigen Qualitätsanforderungen dicht besiedelter und gemischt genutzter Stadträume.

Hinzu kommt, dass die bislang verbreiteten Antriebe große Mengen an Rohöl verbrauchen, ein bekanntlich nicht regenerierbarer Bodenschatz, nach dem die Nachfrage immer noch stark wächst. Die längerfristige Perspektive einer „Mobilität ohne Erdöl“ erfordert frühzeitige Vorbereitungen. Auch wenn große Fortschritte im Autobau die Probleme Lärm und Luftschadstoffe zumindest relativiert haben – die anderen Argumente gegen eine Verträglichkeit von Automobil und Stadt haben weiter Bestand und werden durch zahllose Beispiele der „Unwirtlichkeit“ (Mitscherlich) gebauter autofreundlicher Städte illustriert.

So ist in den letzten Jahren in Deutschland, zumindest auf dem Papier der strategischen Pläne, eine kritische Auseinandersetzung mit der Rolle des Automobils in den Städten erfreulicherweise fast zum „mainstream“ zukunftsorientierter Stadt- und Verkehrspolitik geworden. Die „Rückeroberung der Stadt“ vom Automobil wird an vielen Orten mit vielen unterschiedlichen Maßnahmen verfolgt. Städte wie Zürich, Freiburg und Tübingen liefern vielbeachtete, allerdings noch vereinzelte Beispiele für die frühe und kontinuierliche Umsetzung einer veränderten Verkehrspolitik. Spektakuläre und breit kommunizierte Aktionen, wie die Umgestaltung des Times Square in New York täuschen eher über die Tatsache hinweg, dass eine derartige Politik noch keine relevante Breitenwirkung entfaltet.

Während das Ziel der „Rückeroberung“ zumindest in Fachkreisen konsensfähig ist, besteht weit weniger Klarheit

darüber, welcher Zustand am Ende des „Zurückdrängens“ eigentlich erreicht werden soll. Welche Rolle soll das Automobil im Leitbild einer zukunftsfähigen Stadt des 21. Jahrhunderts spielen? In manch einer automobilkritischen Betrachtung klingt die Wunschvorstellung an, man könne auf Stadtmodelle der automobilen Vor- oder Frühzeit zurückgreifen und weitgehend auf das Automobil verzichten. Das ist ausgeschlossen – schon wegen der heute völlig anderen Raumstrukturen und Wirtschaftsprozesse und der daraus resultierenden Mobilitätsbedürfnisse. Doch es hilft weder weiter, nur über das Problem zu klagen, noch, das Auto bei der „kritischen Rekonstruktion“ des europäischen Stadtmodells des 19. Jahrhunderts zu ignorieren. Es ist an der Zeit, die konzeptionelle Lücke zur Kenntnis zu nehmen und präzisere Vorstellungen zu entwickeln, welche Rolle das Automobil künftig in den Städten übernehmen soll und wie wir den Weg dorthin gestalten wollen.

Vor allem bei Neuplanungen ist es dringend nötig, sich genauer mit dem Thema zu befassen. Heute zu planende Straßen haben lange Ausreifungszeiten und müssen in den nächsten Jahrzehnten auch in Städten mit veränderten Verkehrsverhältnissen immer noch sinnvoll und zweckmäßig sein. Da die Kriterien für den künftigen Bedarf jedoch nicht ausreichend klar sind und es an Möglichkeiten zur Differenzierung mangelt, werden Neubauprojekte oft komplett abgelehnt oder fraglos übernommen.

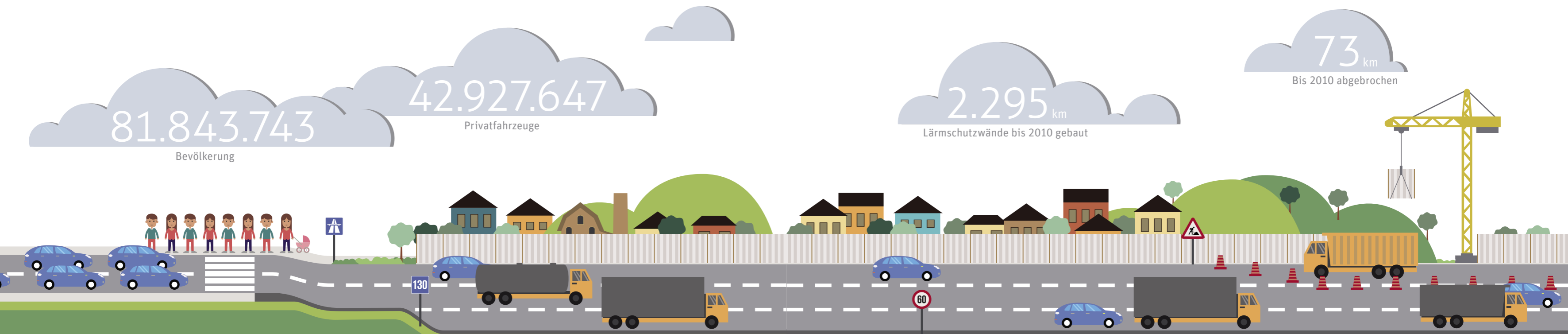
Ein nüchterner Blick auf heutige Realitäten

Auch wenn wir uns in einem Kernland der Automobilindustrie befinden – es gibt deutliche Anzeichen, dass der Automo-

Die Eigenschaften des Autos widersprechen den heutigen Qualitätsanforderungen unserer Stadträume

Belastungen künftig auch nicht mehr zu bezahlen sein, weder für die Gesellschaft noch für den Einzelnen. Zudem erlaubt, ja fordert es die technologische Revolution der Mikroelektronik und Informationstechnologie geradezu, unseren Verkehrsbedarf zu überprüfen und Verkehrsmittel wie das Auto anders zu nutzen.

Um Veränderungen zu bewirken, müssen sich die verschiedenen Disziplinen, die Stadt und Verkehr gestalten, aller-



bilismus in Deutschland seinen Zenit überschritten hat. In großen deutschen Städten wächst die Zahl der Haushalte ohne Auto beständig, der Anteil des motorisierten Individualverkehrs an allen zurückgelegten Wegen sinkt, die mit dem Kfz in Innenstädten zurückgelegten Kilometer nehmen leicht ab. Junge städtische Eliten wählen andere Verkehrsmittel und wechseln „multimodal“ zwischen verschiedenen. Hier hat ein Wertewandel stattgefunden. Zumindest in den großen Städten beeinflusst der „Mythos Auto“ das praktische Verhalten weniger. Vor diesem Hintergrund hat selbst die Automobilindustrie begonnen, ihre Produkte zu diversifizieren. Sie wirbt nicht nur mit neuen stadtauglicheren Pkw, sondern auch mit Mobilitätsdienstleistungen um die Gunst der Nutzer.

Ein nüchterner Blick zeigt allerdings, dass auch bei einem begrenzten Anteil der Autonutzung in Bezug auf das Verkehrsaufkommen (d.h. die Anzahl der Wege) die Verkehrsleistung (d.h. die gefahrene Gesamtstrecke) der Kfz in den Städten weiterhin hoch ist. In Berlin zum Beispiel werden über zwei Drittel der Wege im „Umweltverbund“, d.h. ohne Auto zurückgelegt. Misst man die im Personenverkehr gefahrenen Strecken, werden allerdings auch in Berlin mit dem Auto fast so viele Kilometer gefahren wie mit allen Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zusammen. Und der Wirtschafts- und Güterverkehr, immerhin rund ein Drittel des gesamten Verkehrs, ist sowohl beim Aufkommen als auch bei der Leistung mangels praktikabler Alternativen vom Kfz dominiert.

Warum ist das so? Warum hat das Auto – auch bei niedriger Gesamt-Motorisierung (in Berlin haben 45 Prozent aller Haushalte keinen Pkw) – noch eine derartige Bedeutung? Eine erste Antwort liegt auf der Hand: In Berlin beispielsweise sind

gut zwei Drittel der Gesamtfläche und der gesamte „Speckgürtel“ in einer Zeit gebaut worden, in der die Verfügbarkeit eines Automobils vorausgesetzt und die erforderliche Straßeninfrastruktur geschaffen wurde. In dieser autoaffinen „Zwischenstadt“ (Sieverts) ist die Nutzung des privaten Pkw häufig unverzichtbar oder zumindest bequemer als ÖPNV und Co. Öffentliche Verkehrsangebote auf innerstädtischem Qualitätsniveau wären in diesen Siedlungsstrukturen nicht zu bezahlbaren Tarifen (oder nur mit horrenden öffentlichen Zuschüssen) anzubieten.

Eine zweite Antwort lautet: Der Stau sind immer noch „die anderen“. Es besteht eine verbreitete und erhebliche Diskrepanz zwischen dem zum Teil fortgeschrittenen Problembewusstsein bezüglich der Folgen der Automobilmutzung und dem eigenen Verhalten. Auch eine tendenziell automobilkritische Haltung, aus der heraus konkrete Projekte abgelehnt werden, hindert keineswegs an der Nutzung des Autos. In bestimmten Lebenslagen, z.B. für Reisen in die Region, scheint es immer noch die beste, weil komfortabelste Wahl. Dabei wird nicht wahrgenommen – oder verdrängt –, dass im Vergleich zu alternativen Verkehrsmitteln für das Auto tatsächlich die höheren Gesamtkosten anfallen.

Konsequenzen ziehen

Es wird Zeit, aus den vorliegenden Erfahrungen zur sehr begrenzten Verträglichkeit von Stadt und Auto konzeptionelle Konsequenzen zu ziehen. Die heute vorhandenen Raum- und Siedlungsstrukturen sowie ihre Verkehrsinfrastrukturen haben allerdings Fakten geschaffen, die man nicht negieren kann. Die Verkehrserfordernisse in unseren heutigen Lebens-

räumen legen die Schlussfolgerung nahe, dass das Automobil noch für lange Zeit auch in den Städten eine wichtige Rolle spielen wird. Diese Feststellung mag banal klingen. Ihre Akzeptanz ist aber die Voraussetzung für eine ernsthafte und präzisere Bemühung um Antworten auf die zentralen Fragen: Wie viel Kfz-Verkehr müssen wir zukünftig in den Städten berücksichtigen? Wie müssen stadtvträglichere Autos beschaffen sein? Wie werden – und wie sollten – Stadtbewohner künftig mit dem Auto umgehen? Und welche Infrastruktur ist dafür vorzuhalten, zu entwickeln oder anzupassen und zurückzubauen? Zur Beantwortung dieser Fragen können hier lediglich einige Stichworte geliefert werden, die der weiteren Diskussion dienen mögen.

Kfz-Verkehrsmenge | Es empfiehlt sich, über den Begriff des „notwendigen“ Kfz-Verkehrs an die Frage heranzugehen. Zu definieren, was „notwendig“ ist, ist sicherlich nicht einfach. Jede Stadt muss dazu die Verkehrsbedingungen und -arten benennen, die derzeit nur mit dem Kfz praktikabel und bezahlbar zu meistern sind. Dabei muss sie nicht vom Status quo ausgehen – um den Auto-Anteil zu reduzieren, müssen selbstverständlich geeignete Alternativen gefördert werden, indem man deren Kapazitäten ausweitet, ihre Qualität verbessert und die Wahlmöglichkeiten erweitert. Selbst unter den günstigen Bedingungen Berlins lässt sich so noch eine erhebliche Menge dieses „nicht notwendigen“ Autoverkehrs einsparen: Der aktuelle Stadtentwicklungsplan Verkehr 2025 sieht vor, den Kfz-Anteil von heute etwa einem Drittel auf ein Viertel des gesamten Verkehrsaufkommens zu senken. Eine weitere Reduzierung ist denkbar, dazu müsste es aber gelingen, die Pkw-Abhängigkeit für Wege zwischen Stadt und Region zu minimieren.

Der errechnete künftige Verkehrsbedarf gibt bisher üblicherweise die Breite der Fahrbahnen vor. Diese Vorgehensweise muss umgekehrt werden: Die Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr sollte das Resultat einer Aufteilung sein, die von den Bedürfnissen von Fußgängern, Radfahrern und öffentlichen Verkehrsmitteln sowie des Städtebaus ausgeht. (Das empfiehlt auch die aktuelle Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen, „RASt 06“, die in der Praxis aber noch keine ausreichende Bedeutung hat.) Sehr wichtig ist, dass als Bemessungsgröße für die erforderliche Leistungsfähigkeit nicht Fahrzeuge, sondern Personen dienen, um den unterschiedlichen Flächenbedarf der Verkehrsmittel zu würdigen. Mit flankierenden Maßnahmen – von konsequenter Parkraumpolitik bis zur ampelgesteuerten „Pfortnerung“ des Kfz-Verkehrs an relevanten Zugangsstellen – kann der Verkehr richtig dosiert werden. Neben

Warum hat das Auto noch eine derartige Bedeutung? Tja – der Stau sind immer nur „die anderen“

der Bewirtschaftung des öffentlichen Parkraumes ist dabei eine Begrenzung des privaten Stellplatzbaus in dicht bebauten Stadträumen essentiell.

Art und Beschaffenheit der Kfz, Verkehrsmanagement | „Stadtautos“ sind klein und leicht (Voraussetzung für höhere Energieeffizienz), und sie werden abgasarm oder gar abgasfrei angetrieben. Ob und wann derartige Fahrzeuge sich auf breiter

24.968 Eisenbahnbrücken

38.782 Straßenbrücken

374.737.000 t

Güterverkehr Bahn

2.986.181.000 t

Güterverkehr LKW



Basis durchsetzen, hängt nicht zuletzt vom Verhalten der Nutzer ab – das allerdings wiederum auf öffentliche Rahmensetzungen bei Recht und Kosten reagiert. Wenn Besitz und Nutzung eines Fahrzeugs stärker entkoppelt würden, entfielen der Anreiz, auch große und fernverkehrstaugliche Autos in der Stadt zu nutzen. Große Hoffnungen werden derzeit in Elektroautos gesetzt. Die Elektrifizierung des motorisierten Individualverkehrs ist allerdings erst klimapolitisch begründbar, wenn das große Thema des Speicherns regenerativ erzeugter Energie gelöst werden kann.

Zum System Kfz gehört auch die technische Infrastruktur, die den Straßenverkehr steuert. Infrastruktur und Autos werden in Zukunft sehr viel stärker direkt kommunizieren. Eine verkehrsabhängige Steuerung, die Grenzwerte für Lärm und Luft berücksichtigt und den Verkehrsfluss bei stadtangemessener Geschwindigkeit optimiert, ist notwendig und wird die Stadtverträglichkeit des Autos erhöhen.

Nutzung des Kfz | Ein privater Pkw parkt mehr als 90 Prozent seiner „Lebenszeit“. Wenn Besitz und Nutzung eines Autos entkoppelt wären, würde das die Städte von einem erheblichen Teil des ruhenden Verkehrs befreien. Rechnet man die vorliegenden Erfahrungswerte hoch, könnten in der Innenstadt 100.000 Privatautos durch 15 bis 20.000 Car-Sharing-Fahrzeuge ersetzt werden. Hinzu kommt, dass Nutzer anders agieren als Besitzer: Der Anteil der Autonutzung am Gesamtverkehr in den Städten ließe sich halbieren, verhielten sich alle so, wie es Menschen ohne eigenes Auto schon heute tun.

Die entlasteten Stadträume könnten anderen öffentlichen Nutzungen zugeführt und besser gestaltet werden. Voraussetzung ist eine breite Akzeptanz der Sharing Economy

auch beim Kfz, die in vielen unterschiedlichen Varianten – vom klassischen Mietwagen über Car-Sharing bis zum Teilen privater Autos – bereits heute praktiziert wird. Seitens der Anbieter ermöglicht dies eine große Vielfalt von Modellen für jeden Fahrtzweck.

„Mobilitätskarten“, die bisher primär den komfortablen Zugang zum gesamten öffentlichen Verkehr bieten, sollten deshalb in der Regel auch vergünstigte Car-Sharing-Angebote enthalten. Car-Sharing ist im Übrigen nicht auf den Personenverkehr beschränkt.

Verkehrsinfrastruktur | Auch ein deutlich reduzierter Autoverkehr bündelt sich auf einem Netz aus Hauptverkehrsstraßen. So werden heute auf ca. 20 Prozent der Straßen über 80 Prozent der gefahrenen Strecken zurückgelegt. Das ist auch sinnvoll für die Organisation des Verkehrs und die Bewältigung seiner Folgen. Dieses Netz gilt es, ausreichend leistungsstark zu halten und gleichzeitig auf ein Mindestmaß zu begrenzen. Die geringeren Verkehrsmengen auf den „übrigen“ Straßen, auf denen die Kapazität keine Rolle spielt, ermöglichen es, den Straßenraum umzuverteilen, überdimensionierte Verkehrsbauwerke zurückzubauen und die Stadträume mit städtebaulichen Maßnahmen zu reparieren. Während die Stadtstraßen einerseits erheblich vom ruhenden Verkehr befreit werden können, sind andererseits zusätzliche Standort- und Flächenanforderungen für Car-Sharing-Autos, öffentliche Fahrräder, Ladeinfrastruktur für Elektroautos etc. zu integrieren und zu gestalten.

Die Rolle von (Verkehrs-)Politik und Verwaltung

Verkehrspolitik ist ein schwieriges Feld. Für kurzfristige Erfolge sind die Interessen zu gegensätzlich, die Wirkungszusammenhänge zu komplex und die Verantwortungsebenen (von der Gemeinde bis zur EU) zu stark miteinander verflochten. Die Gefahr eines Scheiterns ist größer als die Chance eines Erfolges.

Eine explizit automobilkritische Stadtpolitik ist derzeit in den wenigsten Städten populär und vermutlich kaum mehrheitsfähig. Die ambivalente Haltung gegenüber dem Auto hat mehrere Gründe. Zum einen sind Nutzen und Belastungen des Autoverkehrs räumlich ungleich verteilt, zum anderen betreffen sie häufig Personengruppen mit unterschiedlicher politischer Durchsetzungsfähigkeit. Deshalb sind vorhandene Belastungen und kritische Strömungen meist noch kein ausreichender Motor für schrittweise, konsequente Veränderungen in die oben skizzierte Richtung. Das Automobil gehört für die Mehrheit der Bevölkerung noch zu sehr zur „Grundausstattung“ moderner Gesellschaften. Dies gilt selbst für Berlin mit seinem hohen Anteil autofreier Haushalte.

Politik reagiert auf Strömungen in der (Stadt)Bevölkerung, sie „wirkt [aber auch] an der politischen Willensbildung der Bevölkerung mit“ (Art. 21 GG). Was kann man also Politik und Verwaltung empfehlen, um im Zusammenwirken von „top down“ und „bottom up“ eine Wechselstimmung zu verstärken?

Die konkreten stadtpolitischen Konsequenzen der „großen Themen“, von der notwendigen Erdölsubstitution bis zur Ressourceneffizienz, müssen klar und verstärkt kommuniziert werden. Ebenso muss besser über wichtige Wirkungszusammenhänge zwischen verkehrspolitischen Instrumenten

und ihrem Zweck, z.B. Standortentscheidungen und Verkehrskosten oder Parkraumpolitik und Verkehrsverhalten, informiert werden. Die lokale Politik braucht einen größeren Handlungsspielraum für Veränderungen der ordnungspolitischen Rahmenbedingungen – von der stärker kostenorientierten Verkehrs-Bepreisung bis zur Handhabung des Straßenverkehrsrechts einschließlich der Parkraumregulierung.

Ein deutlich breiterer Raum für Experimente und Pilotvorhaben (vor allem auf der örtlichen Ebene) schüfe die Möglichkeit, innovative Projekte anzugehen, diese flexibel anzupassen und im Falle eines Scheiterns ohne Probleme zu beenden – aber auch die große Chance, wesentliche Veränderungen positiv erfahrbar zu machen und dadurch Unterstützung für eine offensivere Politik zu gewinnen. Zentral wäre schließlich ein Mehr an integrierter, innovativer, mutiger Planung, die Handlungsalternativen darlegt, angemessene Beteiligungsmöglichkeiten bietet und alle relevanten Gesichtspunkte für die Entscheidungsfindung sachgerecht und transparent abwägt. Selbstverständlich muss „mutige Planung“ auch dem Automobil im Verkehrsmix der Zukunft im skizzierten Rahmen eine angemessene Rolle zuweisen. ■

Friedemann Kunst | geb. 1948, Stadt- und Verkehrsplaner, war seit 1985 beim Berliner Senat, u.a. zuständig für die städtische Gesamtplanung, zuletzt bis 2013 Leiter der Verkehrsabteilung in der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt. Sein Beitrag basiert auf einem Thesenpapier im Vorfeld der Jahrestagung 2014 der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung. Er dankt Klaus-J. Beckmann, Gerd-Axel Ahrens, Urs Kohlbrenner und Burkhard Horn für ihre Anregungen.



Daten: jeweils aktuellste Erhebungen zu Deutschland, wo nicht anders erwähnt von 2011, außer S. 16: 2008 und S. 17: 2010.
Quelle: Baukultur Verkehr, Michael Braum und Wilhelm Klauser, Zürich, 2013, S. 14–32

