

## **Verkehrsberuhigung?**

Gründe zur Beunruhigung  
von  
**Gerhard Bachleitner**

© Juli 1990  
vermehrte Fassung November 1993

## Inhalt

1.1 Vorbemerkung

1.2 Erste Erledigungen des Problems Verkehrsberuhigung

2.1 Geschwindigkeit - Ansatzpunkt der Verkehrsberuhigung

2.2 Semantik der Geschwindigkeit

3.0 Zielgruppen der Verkehrsberuhigung

3.1 Autofahrer

3.2 ...unfreiwillig der Radfahrer

4.1 Zwei Verkehrssysteme - ÖPNV und Individualverkehr

4.2 Ordnungsstrukturen bei ÖPNV und Individualverkehr

5.0 Der totalitäre Charakter der Sicherheitsmetapher

5.1 Dialektik der Sicherheit

5.2 Verrechtlichung

5.3 Kollektivierung

6. Der regressive Charakter der Idylle

Resümee

## 1.1 Vorbemerkung

Vorab einige Worte zur Person des Verfassers, um sein Erkenntnisinteresse abschätzbar zu machen. Ich besitze einen Führerschein, aber kein Auto. Sofern sich Gelegenheit bietet, benutze ich andere Wagen und bin damit auch schon im Ausland längere Strecken gefahren, nach Österreich, Ungarn, Italien. Mein Mobilitätsbedürfnis ist in der Ferne wie im Nahbereich jedoch außerordentlich gering. Im Stadtverkehr Münchens habe ich mich anfangs jahrelang mit dem MVV bewegt, kenne also Tarifsystem und Netzstruktur in all ihren Mängeln hinreichend. Aufgrund dieser Erfahrungen bewege ich mich nun, seit einigen Jahren, mit Ausnahme sehr entfernter Ziele nur noch mit dem Fahrrad.

Folgende Untersuchung nimmt vor allem meinen Wohnort München zur Anschauung. Das Thema ist derart komplex, daß die Problematik nicht in extenso aufgerollt werden konnte, sondern lediglich Schlaglichter auf verschiedene Aspekte möglich waren; es wurden heterogene Quellen verarbeitet, so daß auch verschiedene Sprach- und Argumentationsstile hervortreten. Statistisches Material konnte und brauchte kaum herangezogen zu werden. Erstens ist es unzuverlässig, und zweitens ist eine funktionale Betrachtung des Verkehrssystems viel fruchtbarer. Es genügt im Grunde, mit offenen Augen durch die Stadt zu fahren und sich klarzumachen, weshalb sich die Verkehrsteilnehmer so verhalten, wie sie sich verhalten, und in welchem Bezug dazu die externe Regelung durch Hard- und Software steht.

## 1.2 Erste Erledigungen des Problems Verkehrsberuhigung

Die Titelfrage läßt sich mühelos in zwei entgegengesetzte Richtungen hin beantworten. Wer einmal einige Tage in Venedig verbracht hat und aufs Festland zurückkehrt, ist entsetzt. Wie mag sich der Mensch tagtäglich der Tortur des Autoverkehrs aussetzen? Ist dies nicht eine inhumane, kulturfeindliche Einrichtung, die man schnellstens abzuschaffen hätte?

Bildschnitt, Straßenszene in Bangkok, siebenspurige Einbahnstraßen mit stehendem Verkehr, Smog. Ampeln gibt es nur an den wichtigsten Kreuzungen, gefahren wird fröhlich forsch, robust oder rabiat; jeder sieht zu, daß er weiterkommt. Die Stadtbusse fahren mit offenen Türen; entsprechend schwungvoll steigen die Fahrgäste ein und aus. Fußgänger sind Jagdwild. Vor dieser Szenerie, die gleichermaßen in den Riesenstädten Südamerikas, in Tokyo, aber auch schon in Rom und Paris beobachtet werden kann, entpuppt sich die deutsche Manier und Manie der Verkehrsberuhigung augenblicklich und endgültig als gegenstandslose Spielerei. Wer hierzulande von Verkehrschaos redet, weiß nicht, wovon er redet. Man hat jedes Maß für sinnvolle Kompromisse verloren.

So ist das Thema jetzt schon erledigt. Deutsche Verkehrsberuhigung erübrigt sich - mangels nennenswerten Verkehrs. Die Enklave einer autofreien Stadt andererseits verliert bei näherem Hinsehen ihren Nimbus. Venedig gilt als sterbende Stadt, ist, gelinder ausgedrückt, ein Freilichtmuseum, ein offensichtlich nicht verallgemeinerbarer Einzelfall. Zwischen diesen beiden Extremen, dem wahrhaftigen Chaos und der irrealen Utopie, hat sich also unsere Untersuchung zu bewegen.

Doch halt - es gibt noch eine dritte Möglichkeit, das Problem Verkehrsberuhigung zu erledigen. In den strategischen Erklärungen der Verkehrsplaner scheint sie zuweilen auf. Nachdem man ohnehin nur auf den Exitus des Straßenverkehrs wartet, kann im Grunde jeder Stau nur willkommen sein. Jede entsprechende Verkehrsfunk-Durchsage müßte eigentlich von einer Jubelfanfare begleitet sein. Da Autoverkehr grundsätzlich des Teufels ist, kann jegliche Verkehrsschwierigkeit nur gelegen kommen, und jede Maßnahme, den Verkehr rational und ergonomisch abzuwickeln, die Straße *intelligent* zu machen, verbietet sich.

Verkehrsberuhigung hat sich in den letzten Jahren bekanntermaßen zu einem Modethema entwickelt, wie vorher auch schon Kernenergie, Waldsterben, Gentechnik, Müllbeseitigung usw. Gemeinsam ist all diesen Bewegungen, daß sie einerseits ein berechtigtes Anliegen formulieren, und andererseits der Sachdiskussion eine moralische Polarisierung überlagern und sie verzerren, u.U. so etwas ähnliches wie Pogromstimmung erzeugen; tatsächlich fühlt man sich heute oft an die Unduldsamkeit und geifernde Hetze des calvinistischen Puritanismus im 16. Jahrhundert erinnert. Robert Spaemann hat zu solchen öffentlichen Diskussionen und Bewegungen einmal scharfsinnig bemerkt: ein Mißstand wird erst und genau dann angeprangert, wenn das Übel *nicht mehr sehr groß* ist. Denn vorher war es Teil der normalen Umwelt und wurde als solches hingenommen.<sup>1</sup> Odo Marquard: "Wer, in Spätkulturen, unter immer weniger zu leiden hat, leidet, kompensatorisch, unter diesem wenigen immer mehr." (Vgl. Risikokompensation) Wir haben es demnach weniger mit einem veränderten materiellen Tatbestand, sondern eher mit einem Wertewandel im Bewußtsein von Bevölkerung und/oder Politik zu tun. Sehr rasch zeigt sich, daß die Sachfragen nur als Vehikel politischer oder geradezu demagogischer Bestrebungen dienen. Der Vergleich der Propaganda mit der Wirklichkeit fällt dann auch oft ernüchternd aus. Seit ich mir klarwerden mußte, daß ich aufgrund der ingeniosen Tarifgestaltung der Stadtwerke billiger mit Strom als mit ('umweltfreundlichem') Gas kochte und sich mein Quantum an 'billigem' Nachtstrom als teurer denn die gleiche Menge zum Normaltarif erwies, und seitdem ich fernerhin bemerkte, daß ich mit der Edelenergie Strom weitaus am billigsten heize, haben sich mir die offiziellen ökologischen Sprüche längst als fragwürdig oder gegenstandslos entlarvt.

Wenn ein Wertewandel stattfindet - was noch zu untersuchen wäre -, verändert sich die Bewertungsgrundlage für die Sachentscheidungen. So muß etwa die Koppelung von Selbstbestimmung und Mobilität aufgelöst werden, wenn man den Autoverkehr als kontraproduktiv und/oder inhuman qualifizieren will; dann muß dekretiert werden, daß nicht Mobilität, sondern Bodenständigkeit zur wahren Selbstentfaltung führe. In diesem Falle aber *soll man nicht so tun, als diskutierte man über das Auto, während man in Wirklichkeit verschiedene Wertvorstellungen gegeneinander ausspielt.*<sup>2</sup>

## 2.1 Geschwindigkeit - Ansatzpunkt der Verkehrsberuhigung

Am gegenwärtigen Hauptstück und Lieblingsinstrument der städtebaulichen Verkehrsberuhigungs-Maßnahmen, den Aufpflasterungen, lassen sich die Widersprüche gut aufzeigen. Erklärtes Ziel dieser Maßnahmen ist die Geschwindigkeitsverminderung des Verkehrs. Nun ist aber Geschwindigkeit nur ein physikalischer Parameter, nicht bereits an sich ein Wert. Was also wird näherhin an Vorteilen der solcherart verminderten Geschwindigkeit ins Feld geführt?

### a) Lärmverminderung.

Die Kanten an diesen Aufpflasterungen erzeugen jedoch beim Überfahren unvermeidlich zusätzlichen Lärm, und das meistens verwendete Kopfsteinpflaster ist von Natur aus ein sehr

---

<sup>1</sup> Soziologisch formuliert: "Je größer der Überfluß einer Gesellschaft ist, desto geringer sind die Erwartungen, durch die Entwicklung neuer Techniken das Erreichte substantiell zu verbessern und desto mehr schwindet die Bereitschaft, selbst kleine Risiken zu tolerieren." (Hans Mathias Kepplinger: Medien und Technikdarstellung. In: H. Lenk (Hg.): Technikverantwortung. Güterabwägung - Risikobewertung - Verhaltenskodizes. Ffm 1991. S. 234f)

<sup>2</sup> Günter Ropohl: Die unvollkommene Technik. Suhrkamp 1985, S.70

lauter Belag, und zwar bei jeder Geschwindigkeit. Wenn es tatsächlich um Lärminderung ginge, stünde ein anderes Mittel zur Verfügung, der sog. Flüsterasphalt. Die Anwohner der Verdistraße haben sich ihn ertrotzt. In den anderen 'verkehrsberuhigten' Straßen wird den Anwohnern hingegen **mehr** Lärm zudedacht. Ebenso abwegig ist es, Rechts-vor-Links-Kreuzungen zur Geschwindigkeitsminderung einzusetzen. Abbremsen und Wiederanfahren sind lauter als der nicht unterbrochene Verkehrsfluß. Ich habe eine solche Kreuzung vor dem Haus. Der Rest der Straße ist zum Glück noch nicht verkehrsberuhigt. Bei der Korrelation von Geschwindigkeit und Lärm ist außerdem zu bedenken, daß sie nicht linear verläuft. 30 km/h im 2. Gang sind lauter als 50 km/h im 3. Offensichtlich kommt es mehr auf die Motordrehzahl als die absolute Geschwindigkeit an.

Noch ein Detail am Rande zum Selbstverständnis der Stadtverwaltung in Bezug auf Verkehrsberuhigung. In meiner, wie gesagt, noch 'normalen' Straße waren die einzigen Fahrzeuge, die störenden Lärm verursachten (so daß ich das Schlafzimmer zur Hofseite verlegte), die städtische Müllabfuhr und die städtische Straßenreinigung, die viel häufiger als nötig kam. Auch damit wäre das Thema Verkehrsberuhigung erledigt.

b) Für die Schadstoffemissionen gelten ähnliche Feststellungen wie für die Lärmemissionen. Hier sind für das Anfahren höhere Werte anzusetzen. Um die Proportionen der Schadstoffverminderung richtig zu beurteilen, müssen auch andere Emissionsquellen berücksichtigt werden: *Weiter kann man in Anbetracht der Absicht Chinas, den Einsatz von Steinkohle zur Energieerzeugung von einer Milliarde auf zwei Milliarden Tonnen jährlich zu erhöhen, die hiesige, alle vernünftigen Dämme sprengenden Diskussionen um eine Geschwindigkeitsbegrenzung aus ökologischen Gründen nur in höchstem Maße lächerlich finden.*<sup>3</sup> Sogar die das Tempolimit propagierende SZ muß zugeben: *Es steht auch außer Frage, daß die Industrie und die Haushalte durch effektivere Verbrennungstechniken der Umwelt mehr Kohlendioxid ersparen würde, als dies ein Tempolimit je könnte.*<sup>4</sup> Im übrigen kann auch keine Rede davon sein, daß es in der Stadt früherer Jahrhunderte keine Geruchsbelästigung gegeben habe.<sup>5</sup> Eine schweizer Studie hat, lange Zeit nach Ausbruch der Tempo-30-Mode und natürlich ohne Chance, diese einzudämmen, ergeben: *Bei Tempo 30 ist eine Reduktion der Schadstoff-Emissionen nicht zu erreichen, dafür steigt der Treibstoffverbrauch an.*<sup>6</sup>

Wie man je auf die Idee kommen konnte, vorsätzlich herbeigeführte Stockungen und Staus verbesserten die Verkehrssituation, bleibt unerfindlich. *Fließender Verkehr belastet die Umwelt um bis zu dreimal weniger mit Abgasen.*<sup>7</sup> Im einzelnen: *vollkommen unsinnig ist der Treibstoffverbrauch im Stehen vor den Ampeln mit laufendem Motor. Dies könnten wir vermeiden, wenn wir bessere Verkehrslenkungen und eine intelligentere Ampelsteuerung hätten.* Nachts bei abgestellten Ampeln ergibt sich: *Der Treibstoffverbrauch ging um das zwei- bis*

---

<sup>3</sup> Leserbrief an die SZ, 2.11.1989. Tatsächlich handelt es sich um 2,5 Mrd. Tonnen. Siehe hierzu: Wolfgang Müller-Haeseler: Wählen zwischen Armut und Schmutz. In: FAZ 4.10.89, S. 17

<sup>4</sup> Jürgen Lewandowski: Das Tempolimit kommt. SZ Nr.216, 1989, S.4.

<sup>5</sup> Siehe hierzu Wolfgang Büchel: Die Macht des Fortschritts. München 1981, S.12

<sup>6</sup> (mid): Erhöhter Benzinverbrauch in Tempo-30-Zonen. In: SZ 9.1.1991, S.33

<sup>7</sup> E.v.Kuenheim: "Fließender Verkehr ist der sinnvollste Beitrag zum Schutz unserer Umwelt". In: Die Welt, Nr.58.

*vierfache zurück; der Abgasausstoß zeigte sogar noch günstigere Werte.*<sup>8</sup>

Ins Allgemeine gewendet: ohne Funktionalität keine Ergonomie. Ein Werkzeug oder System ist für den Anwender genau dann am nützlichsten, wenn es seine genuine Aufgabe bestmöglich erfüllt; und es wäre unsinnig, zu erwarten, daß es dazu noch ganz andere, gar entgegengesetzte Aufgaben erfüllt. Während der Mensch in seinen Träumen - wozu oft auch das politische Denken gehört - mühelos widersprüchliche Eigenschaften oder Zustände zusammendenken kann, ist dies bei realen Systemen nicht möglich.

## 2.2 Semantik der Geschwindigkeit

Das Axiom der Verkehrsberuhigung ist die Abqualifizierung der Geschwindigkeit als moralisches Übel. Wer sich zu ihr 'bekennt', gilt beinahe schon als *Feind des Volkes*. Damit fällt man in die Anfangszeit der motorisierten Fortbewegung Mitte des 19.Jhdts. zurück, als Geschwindigkeit irrational dämonisiert war. Heute werden vermeintlich rationale Gründe vorgeschoben, um Geschwindigkeitsreduktionen zu rechtfertigen. Daß solche Beschränkungen im allgemeinen zu Reduktionen von Emissionen und Unfällen führen - sofern nicht wie oben erwähnt nichtlineare Effekte auftreten - steht nicht in Frage, hat aber auch keine Aussagekraft. Es bedeutet etwa so viel wie die Feststellung, daß mit zunehmender Tageswärme Eis schmilzt, oder, daß mit abnehmender elektrischer Spannung der Schmerz für den Menschen nachläßt. Eine andere Trivialität muß hier ebenfalls ins Gedächtnis zurückgerufen werden: erst bei Tempo Null hat der Verkehr keine negativen Effekte mehr.

Wie jedes reale System weist auch der Verkehr eine Kosten-Nutzen-Bilanz auf, versteht sich also als Kompromiß. Eine zu starke Restringierung des Systems um einiger hehrer Ideale willen zerrüttet das System als ganzes. Sicherheit läßt sich nicht beliebig maximieren, die Unfall(=Fehler)rate nicht auf 0 bringen. Zu betrachten ist nicht das Verkehrsaufkommen mit den zugeordneten absoluten Zahlen<sup>9</sup> der Unfälle und Schadstoffeffekte, sondern stets nur die Verkehrsleistung, d.h. die Leistungsfähigkeit des Systems im Hinblick auf seine originäre Aufgabe.<sup>10</sup> Es ist auch ein Irrtum, an eine direkte Proportionalität von Geschwindigkeit und Unfallzahlen oder an die grundsätzlich unfalldämpfende Wirkung einer Tempobeschränkung zu glauben. *Auf 1000 Autobahn-Unfälle mit Verletzten kamen in Deutschland 39 Tote, in England 51, in den Niederlanden 76, in Italien 87 und in Frankreich 102 Tote. Diese anderen Länder haben alle das Tempolimit - wie ist da das beliebte Wort von der Tempolimit-"Harmonisierung" zu verstehen?*<sup>11</sup> Und noch etwas zur Psychologie oder Physiologie der beschränkten

---

<sup>8</sup> ders.: Die deutsche Autoindustrie ist technisch überlegen. Gespräch mit E. v. Kuenheim. In: SZ 5.9.89, S. 29

<sup>9</sup> Nach dem 'Gesetz der großen Zahl' lassen sich ja mühelos tropfende Wasserhähne zu Seen und Neigen in Bierflaschen zu Bierseen addieren. Dies ergibt normalerweise keine realistische Betrachtungsweise.

<sup>10</sup> Es läßt sich, allein aufgrund von Literaturstellen, durchaus vermuten, daß der nichtmotorisierte Verkehr früherer Jahrhunderte trotz der wesentlich geringeren Geschwindigkeit eine schlechtere Unfallbilanz hatte als der heutige Verkehr. Gar nicht zu reden von der Verkehrsleistung pro Zeiteinheit.

<sup>11</sup> Heinz Horrman: Das Gute verschweigen. In: Die Welt, 6.10.89, S.2. Zu den Unfallzahlen gleichsinnig Carl Hahn im SZ-Gespräch *Japaner und Koreaner haben neue Maßstäbe gesetzt*. Nr. 209, 1989, S.10. Im Zusammenhang mit der 'Harmonisierung' sei außerdem daran erinnert, daß in Frankreich erst am 30.11.1990 für geschlossene Ortschaften Tempo 50 eingeführt wurde. (Siehe SZ vom 30.11.90, S.64)

Geschwindigkeit, aus dem Erfahrungsbericht eines Amerika-Reisenden: *Stunde um Stunde begegnet einem kaum ein Auto, und dennoch konzentriert man seine Nervenkraft hauptsächlich auf die Einhaltung einer unsinnig niedrigen Höchstgeschwindigkeit. Uns ist jedenfalls diese Fahrweise sehr nervtötend vorgekommen, keine Spur von "gelassen" oder "entspannt". Bei freier Fahrt in Deutschland fährt man weit gelassener als in Wyoming...und dazu kommt, daß die Zahl der Unfälle in den Vereinigten Staaten auch nicht niedriger ist als bei uns.*<sup>12</sup> Im übrigen ist sehr wohl bekannt, wie nachlässig in den anderen Ländern mit Tempobeschränkungen umgegangen, wie sehr sie ignoriert werden, so daß diese eigentlich nur den Effekt haben, Kriminalität zu vermehren und die Glaubwürdigkeit jeglicher Regelung zu unterminieren. *Einen Menschen, der 100 fahren darf, in ein Auto zu setzen, das 200 fahren kann, ist eine massenhafte Verführung zur Kriminalität und ein öffentlicher Unsinn.*<sup>13</sup>

Geschwindigkeit ist ein Mittel der Differenzierung und muß daher auch differenziert betrachtet werden. Unterschiedliche Verkehrsmittel haben unterschiedliche spezifische Geschwindigkeiten und jedes für sich wieder ein Spektrum nach Modell unterschiedlicher Leistungsprofile. Da für den Automobilbau Geschwindigkeit eine Sache von Aufwand und Kosten ist, bildet die Verkehrspopulation in etwa die soziale Schichtung ab. Geschwindigkeitsbegrenzung im oberen Bereich ist daher unausgesprochen auch als Egalisierung der Population intendiert.<sup>14</sup> Die Beurteilung der Geschwindigkeit eines anderen Fahrzeugs vom eigenen Fahrzeug aus oder auch durch einen ruhenden Beobachter unterliegt wahrnehmungspsychologischen Täuschungen. Als angemessen kann die Geschwindigkeit nur vom betroffenen Fahrzeug aus beurteilt werden. Wie man sich leicht durch einen Selbstversuch überzeugen kann, sind 180 km/h auf der Autobahn in einem wohlgebauten Mercedes oder BMW eine höchst akzeptable Geschwindigkeit. In einem R4 oder Mini sind dagegen 130 km/h bereits zuviel. Natürlich hängt die jeweils angemessene Geschwindigkeit auch von Konstitution, Temperament und Tagesform des jeweiligen Fahrers ab. Allein diese jeweils subjektiv zu beurteilende Optimalgeschwindigkeit dient dem Fahrer als Maß. Da die bereits bestehenden Geschwindigkeitsbegrenzungen jedoch z.T. weit unterhalb des Durchschnitts der angemessenen Geschwindigkeiten rangieren, verwundert die geringe Befolgung der Tempoverbote nicht. Während die programmatische und ideologische Qualität des Verkehrsberuhigungskonzeptes in der Öffentlichkeit akklamiert wird, steht es um die Realisierung im Alltag, d.h. unter der Forderung der Funktionalität schlecht. Der Münchner Kreisverwaltungsreferent gibt zu, daß die Befolgungsquote bei Tempo 30 ganze 10% beträgt<sup>15</sup>. Man kann es den Autofahrern nicht verdenken.

Niemand hat gemessen, um wieviel länger wieviele Autos durch die Geschwindigkeitsbeschränkungen, die unnötig zeitfressenden Ampelregelungen und die in manchen Stadtvierteln immer restriktivere, umwegigere und verwirrende Verkehrsführung

---

<sup>12</sup> Leserbrief Dr. Erich Köster, in: Die Welt, 18.9.89, S.8

<sup>13</sup> Schneider a.a.O.

<sup>14</sup> Etwas krasser ausgedrückt rührt die Tempokampagne daher, daß die freie Geschwindigkeitswahl einer Minderheit *eine öffentliche soziale Deklassierung der Mehrheit ist, eine Demonstration der Ungleichheit*. Wolf Schneider: Der Quatsch mit dem Tempolimit. SZ-Magazin 17.8.1990 S.21. Hinzufügen wäre allerdings, daß eine solche 'Deklassierung' natürlich nur virtuell stattfindet. Für sich gesehen hat Überholtwerden oder platzmachen zu müssen nicht das mindeste mit irgend einer sozialen Bewertung zu tun. Wer nicht einmal diesen Unterschied auszuhalten vermag, dem ist offensichtlich nur mit einer totalitären 'klassenlosen' Gesellschaft zu helfen.

<sup>15</sup> SZ, Münchner Stadtanzeiger, 15.2.90, S.9

unterwegs sind - mit all den negativen Effekten. Offensichtlich führt jeder Eingriff in die 'Routen-Wahlfreiheit' des Autofahrers grundsätzlich zu mehr Verkehr, denn nur der selbstorganisierende Verkehr sucht sich die topographisch und/oder zeitlich kürzesten Strecken. Will man dies für die Planung aufarbeiten, braucht man eine detaillierte Analyse des Verkehrsbedarfs und des faktischen Verkehrsablaufs. Hierzu müßten zwar sehr viele Daten erhoben werden - wieviele Leute wollen wann von wo wohin? -, aber mit dem Einsatz von Computersimulationen wäre dieses 'Chaos'-Problem wohl lösbar. Natürlich nur, wenn man überhaupt an einer rationalen Bewältigung des Verkehrs interessiert wäre und nicht Verkehrsberuhigung nennt, was in Wirklichkeit Verkehrsvermehrung ist.

### 3.0 Zielgruppen der Verkehrsberuhigung

#### 3.1 Autofahrer

Wie der Autofahrer die Verkehrsberuhigung erlebt, sei aus dem Leserbrief eines Betroffenen aus der Volkartstraße in Reaktion auf einen kommunalen Plan zitiert: *Ich sage voraus, ...daß das Chaos vorprogrammiert wäre. Noch mehr Autos als bisher würden mitten im Fahrstreifen und in den verengten Kreuzungen abgestellt, weil die Autofahrer einfach nicht mehr wüßten, wohin. Und die Planer wissen das offenbar auch nicht. Denn nirgendwo ist die Rede davon, wieviel Autos die Volkartstraßenbewohner eigentlich besitzen und abstellen **müssen**.* Und zur Korrektur des falsch moralisierenden Wortes vom "Parksünder": *man darf nicht einen Autofahrer kriminalisieren, der zehnmal vergeblich um alle Blöcke fährt, und schließlich aus lauter Verzweiflung zur Notparklücke greift.*<sup>16</sup> Mit welchem Haß der Vernichtungsfeldzug gegen Autos geführt wird, läßt sich auch aus jener Affäre ersehen, in der die hiesige Stadtverwaltung ihre Logik ad absurdum geführt hat - dem Fall des 'Wappenhauses' in der Nymphenburgerstraße. Die Anlage einer Tiefgarage für zwei Häuser, 18 Stellplätze, wurde dem Hausbesitzer von der Stadt verweigert; im 'Gegenzug' wurde er zur Zahlung einer Ablösesumme für die von ihr selbst verhinderten Parkplätze verklagt.<sup>17</sup> Offensichtlich reicht die Verkehrspolitik bis in Wohnungsbaugenehmigungen hinein. So mußte die Regierung von Oberbayern resümieren: *Wenn man seit Jahren durch die Verschmälerung von Straßen, Verkehrsberuhigung ohne Ausgleich, oder die restriktive Haltung beim Bau von Parkhäusern und Tiefgaragen die Verkehrsprobleme verschärfe, sei es verfehlt, Verkehrspolitik über die Verhinderung von Dachgeschoßwohnungen betreiben zu wollen.*<sup>18</sup>

Angelegt werden die erwähnten baulichen Maßnahmen in und für sog. Wohngebiete. Bekanntlich wurde auch schon versucht, dafür generell *Tempo 30* festzuschreiben und andere Geschwindigkeiten nur mehr als Ausnahme zuzulassen. Ist aber schon für tatsächliche Wohngebiete nicht nur kein Nutzen, sondern eher Schaden festzustellen, entstehen durch die rein schematische Deklaration von Stadtgebieten als solche Verkehrsberuhigungs-Areale weitere unangemessene Konstruktionen. So wurde etwa die Kreuzung Maillinger/Marsstraße mit brutaler Rücksichtslosigkeit einem sog. *verkehrsberuhigten Ausbau* unterworfen (euphemistisch für: Vernichtung von Verkehrsraum). Ich kannte diese Einfahrt seit Jahren, wobei die Maillinger

---

<sup>16</sup> Detlef Urbschat: Umbaupläne für die Volkartstraße-West. In: Neuhauser-Nymphenburger Anzeiger. München 42.Jg. Nr. 49

<sup>17</sup> Keine Tiefgarage - aber Ablöse für Parkplätze. SZ, 16.11.1989

<sup>18</sup> E. Müller-Jentsch: Stadt bremst unnötig den Dachgeschoßausbau. In: SZ 18.8.89, S.17.



Straße so wenig Verkehr aufwies, daß sogar die Rechts- vor-Links-Kreuzung nicht störte, weil die Maillinger Straße hier über ein langes Stück hinweg einsehbar war. Diese Straße, die niemandem etwas zuleide getan hatte, wurde also gnadenlos stranguliert, nur weil eben zufällig nebenan ein Wohngebiet beginnt. Kaum war dieses Bauwerk fertig, erlitt ich dort einen Beinahe-Unfall beim Übergang Marsstraße-Rupprechtstraße - ausschließlich wegen dieser Anlage: Straßenbreite, die keinen Begegnungsverkehr zuläßt, durch die vorsätzlich eingebaute Kurve und parkende Wagen Sichtbehinderung, gröbstes Kopfsteinpflaster, auf dem kaum noch eine Kurve gefahren werden kann, und bei Regen ein extrem verlängerter Bremsweg des Fahrrads. Auf dem Radweg läßt sich die Kurve noch viel weniger fahren, und selbst diesen, doch offenbar neuester Konzeption verpflichteten Radweg haben die Planer nicht durchgängig asphaltiert, sondern durch Randsteine und das Kopfsteinpflaster der Hemmschwelle unterbrochen. Gesäumt, d.h. bedroht wird der Radweg durch Poller. Ein komplettes Arsenal derzeitiger Verkehrsberuhigungsarchitektur.

Auch die Ästhetik der neuen Anlagen ist durchaus fragwürdig. Ein Architekt hat diese Art Stadtmöblierung so beschrieben: *Wer soll diese Informationen, die additive Vielfalt noch bewußt registrieren? Werden hier nicht ohne Rücksicht auf Informationsgehalte und vor allem auf Geschmack Rechtsstandpunkte verkündet, welche nur noch der gesellschaftlichen Rechthaberei genügen, nicht aber mehr den Bedürfnissen des einzelnen?*<sup>19</sup> Man könnte auch sagen: die Aufplasterungen fungieren gleichsam als Stempel, den die Behörde der Stadt aufdrückt; wie bei jeder amtlichen Bescheinigung wird ohne Rücksicht auf den Realitätsgehalt des Bescheinigten nichts anderes als die eigene Amtsautorität dokumentiert.

Mittlerweile mußte sich auch der Kreisheimatpfleger als Stadtarchitekt gegen das aggressiv propagierte Naturdesign für die Stadt wehren: *Bäume sind kein Patentrezept gegen Raser.*<sup>20</sup> Maßstab ist hier schon nicht mehr die heutige Verkehrsstruktur, sondern die jeweilige historische Intention der einstigen Planung, d.h. die Gegenwart gilt als nicht mehr zu Eigenem ermächtigt. (Die gezielte Denunziation des mit der zulässigen Stadtgeschwindigkeit Fahrenden als 'Raser' sei nur am Rande vermerkt).

Die 'Infrastruktur' (eher: Hyperstruktur) einer verkehrsberuhigten Straße mit der vielfältigen Morphologie von Asphaltbelag, Kopfsteinpflaster in verschiedenen Größen, Randsteinen in Normalhöhe und abgesenkt, Hemmschwellen, Raumteilern, Parkbuchten, Gehsteig, Pollern, Kübel, Pfosten usw. wirkt wie der phantastische Ornamentalismus eines bildhauernden Psychotikers. Daß hier auch eine Unmenge Geld verbaut wird, ist offensichtlich.<sup>21</sup> Insofern kann die Klage der Stadt über ihre Finanznot nur homerisches Gelächter auslösen.

### 3.2 ...unfreiwillig der Radfahrer

Zielgruppe der Verkehrsberuhigung ist der Autoverkehr. Darauf sind fast alle baulichen Veränderungen, Hardware, und Regelveränderungen, Software, abgestellt. Völlig übersehen wird

---

<sup>19</sup> Christoph Hackelsberger: Die Stadtmöblierung (I) oder wie das Chaos wächst. In: SZ, Münchner Stadtanzeiger, 7.9.89, S.6

<sup>20</sup> So der Titel des Artikels von Heinrich Breyer in der SZ vom 6.11.1989, S.15.

<sup>21</sup> Siehe hierzu etwa Rudi Attlfellner: Verkehrsbremsen sind zu teuer - Mangelndes Kostenbewußtsein des Planungsreferates kritisiert. In: SZ 21.11.91, S.23. Demnach kostete der Umbau der kleinen Guldeinstraße allein 1,2 Millionen DM, pro Quadratmeter Verkehrsberuhigung werden 200 DM Kosten veranschlagt. Im Jahre 1992 wurde in München mehr Geld für Verkehrsberuhigungsmaßnahmen aufgewendet als für den sozialen Wohnungsbau.

hierbei regelmäßig, daß Verkehr ein komplexes Geschehen heterogener Teilnehmergruppen darstellt. Im besonderen findet sich der Radfahrer durch die neu installierte Hardware regelmäßig und mit bisher unbekannter Systematik behindert. Die Aufpflasterungen sind für ihn erstrangige Gefahrenstellen - schon bei gerader Fahrt, durch die Kanten und das mörderische Kopfsteinpflaster. Vervielfacht wird die Gefahr bei Kurvenfahrt und Witterungseinflüsse, Regen, Schnee und Eis. Die Fahrbahnverengungen und Verschwenkungen schaffen weitere Gefahrenpunkte. Nochmals verengt wird die ohnehin schon schmal angelegte Fahrbahn nicht nur optisch, sondern faktisch durch eine vom Radfahrer kaum befahrbare Regenrinne aus Kopfsteinpflaster. Die Anzahl der Fahrzeuge wird durch die neuen Regelungen nicht automatisch geringer. So parken die Wagen dann an den gleichen Stellen wie vorher - entweder verbotenerweise, oder sie halten ganz regulär zum Laden o.ä. in zweiter Reihe -, nur daß nun wegen der Verengungen Einmündungen nur mehr einbahnartig befahrbar sind. Natürlich wird ein Radfahrer nicht zusehen, bis die Autofahrer an solchen schikanösen Engstellen ihre Passage zelebrieren.

Da bereits in der Intention des Urhebers der Verkehrsregelung keine rationale Verkehrsführung beabsichtigt ist, fühlen sich die davon benachteiligten Verkehrsteilnehmer um so weniger an die einst mit dem Motiv der Rationalität eingegangene Regelkonvention gebunden. Eine Verkehrsregelung, die der Funktionalität des Verkehrs nicht Rechnung trägt, ist zum Scheitern verurteilt, doch geht diese Dysfunktionalität stets auf Kosten der Verkehrsteilnehmer. Der Radfahrer, der sich von den Hemmschwellen der Straße schikaniert findet, wird auf dem Gehsteig fahren und dort Fußgänger gefährden. Wird ihm das Abbiegen in eine Einmündung in flachem Winkel durch Verkehrsberuhigung mutwillig erschwert, wird er auf der Straßenfahrbahn eben so weit - notfalls bis zur Mittellinie - ausscheren, bis er die Einmündung im gewünschten Tempo frontal gefahrlos passieren kann. Er wird auch nicht hinnehmen, daß Autos ihn durch ihre Rangieroperationen, d.h. in ihrem ausschließlich durch Verkehrsberuhigung verursachten Stau behindern. Der Radfahrer wird sich 'rücksichtslos' über die vorgefundenen Unzuträglichkeiten hinwegsetzen; in seinen Augen hat die regelsetzende Verwaltung längst jeden Anspruch auf Regelbefolgung verwirkt<sup>22</sup>. Er wird etwa auf den Gehsteig ausweichen, wenn man ihn auf der Straße mit Kopfsteinpflaster malträtiert. Anders ausgedrückt: er gibt den Druck, unter den er, in Verwechslung mit den Autofahrern, gesetzt wird, einfach weiter. Die Sitten im Verkehr werden rauher werden, da der Verkehr grundsätzlich erschwert wird.

Wenn die fortschrittlichsten Verkehrsplaner immerhin zur konstruktiven These gelangt sind, Radverkehr auf der Straße diene zur Verlangsamung des Autoverkehrs, muß man für die realen Verkehrsberuhigungs-Gebiete freilich umgekehrt feststellen, daß dort der Autoverkehr den Radverkehr verlangsamt. Aber selbst, wenn nach jener konstruktiven These gehandelt würde - was kaum geschieht -, wird sie immer noch mit einer falschen Begründung versehen, nämlich mit dem Vorsatz, den Autoverkehr zu behindern. Obstruktion aber ist stets ein schlechter Ratgeber. Konstruktiv ist jene These vielmehr insofern, als das Miteinander von Fahrrad und Auto auf der Straße allen Beteiligten das beste Fortkommen ermöglicht.

Naturgemäß kann sich der Radfahrer auch nicht von der Tempo-30-Vorschrift betroffen fühlen. Um der, in der Verkehrsplanung offenbar üblichen Unterschätzung der vom Fahrrad erreichbaren Geschwindigkeit abzuwehren, sei der allerdings extreme Fall eines Radfahrers zitiert, der mit 71

---

<sup>22</sup> Die sonst mit Recht individualethisch zu fordernde gegenseitige Rücksicht der Verkehrsteilnehmer endet dort, wo objektiv falsche Strukturen das Handeln des Einzelnen deformieren.

km/h in die Radarfalle fuhr.<sup>23</sup>

Zu den neu entstandenen Gefahrenzonen gehören die Absperrungen von Gehsteigen und Straßenrändern durch diverse Poller, Pfosten, Kübel, Ketten und dgl., die zur Parkverhinderung eingesetzt werden. Sind sie schon für die gewöhnliche Durchfahrt bei der für den Radverkehr zugrunde zu legenden Geschwindigkeit höchst riskant, lassen sie sich unter Unfallbedingungen erst recht nicht verantworten. Man denke sich nur ein Ausweichmanöver eines Radfahrers auf dem Radweg, etwa wegen eines kreuzenden Fußgänger oder Hundes, das dann in einer dieser Todesfallen endet. Vereinzelt gibt es auch schon in Bezirksausschüssen Kritik an solchen, durch Verengung "sicherer" gemachten Straßen. In der FAZ fand ich den Fall, daß eine Straße mit Betonkübeln "verkehrsberuhigt" wurde. Nun bemerkte man, die *Kinder seien durch die an Einmündungen und auf Sperrfeldern in der Fahrbahnmitte postierten Bottiche gefährdet, weil ihnen die Kübel beim Überqueren der Straße die Sicht versperrten...Sie [die Kübel] engen den Platz ein, den Autos beim Überholen von Radfahrern zur Verfügung haben. Hat daran jemand gedacht?*<sup>24</sup> Tatsächlich gehen Fahrbahnverengungen im Mischverkehr stets zu Lasten der Radfahrer, die einfach an den Rand gedrängt werden.

Bezeichnend für die formalistisch-bürokratische Denkweise, die auch manche Kritiker bei der Beurteilung dieses Sachverhaltes nicht abzulegen vermögen, ist jener Vorschlag, der unlängst hier in München für einen von den ebengenannten Pfosten umstellten Radweg gemacht wurde. Man hatte nun bemerkt, daß diese Objekte den Radfahrer stark gefährden. Die Folgerung daraus lautete aber: die Pfosten besser kennzeichnen. Das ist ungefähr so, als betriebe man Abrüstung dadurch, daß man Kanonen bunt anmalt. Auf die Idee, die Hindernisse zu entfernen, kam man nicht. Wie K. Meyer-Abich bemerkt, neigen wir dazu, *uns vor allem gegen die Folgen unserer eigenen Fehler zu immunisieren, statt diese Fehler selbst zu unterlassen.*<sup>25</sup> Wozu ist denn eine Planung gut, die erstens auch nur aus Schaden klug wird, zweitens nicht einmal klug wird, sondern rechthaberisch die Realität leugnet, wo drittens der gesunde Menschenverstand schon von Anfang an die richtige Entscheidung getroffen hätte?

Wie in großem Umfange und systematisch der Radverkehr durch automobilbezogene Planung behindert wird, habe ich in meiner *Studie zum Radfahrverkehr in Großstädten* (1985) dargelegt. Hier nur einige winzige Details. Sogar mit Markierungen schaffen es die Straßenbauer, den Radfahrer zu behindern, nämlich mit den meist an Ausfahrten angebrachten Markierungsnägeln, die für das Auto harmlos sind, dem Radfahrer aber sehr wohl schaden. Wenn eine ehemals durchgängige Straße durch Autoabsperrungen in der Mitte geteilt wird wie die Lothstraße, bleibt der Radverkehr zwar formal frei, doch ist die Durchfahrt zwischen zwei engen Pfosten durchaus riskant, und im Winter bleiben gerade auf diesem von Autos unbefahrenen Areal Schnee und Eis am längsten liegen und machen die Durchfahrt manchmal sogar unmöglich. Zudem fallen an dieser Stelle häufiger Rangieroperationen der Autos an, die etwaigen Radfahrern natürlich keine Aufmerksamkeit widmen. Im übrigen erweisen sich verkehrsberuhigte Straßen gerade im Winter als grundsätzlich gefährlicher, weil hier der Verkehr fehlt, der sonst Schnee und Eis von der Fahrbahn vertriebe.

---

<sup>23</sup> SZ 8.9.89

<sup>24</sup> FAZ 1.10.1988, Rhein-Main-Zeitung, S.47

<sup>25</sup> Die Chance der Besserung. In: SZ, S.97

Vor allem an solchen Kleinigkeiten sieht man, wie gedankenlos Planung heute betrieben wird, ferner, daß Planung die Komplexität des Verkehrs noch längst nicht zureichend erfaßt, und auch, daß in ein und demselben System keine widersprüchlichen Regelungen (hier: Durchfahrt/Nicht-Durchfahrt) sinnvoll nebeneinander bestehen können. Was die Verwaltung selbst von dem sonst als Prügel eingesetzten Sicherheitskriterium hält, kann man am Königsplatz studieren. Im Zuge des Umbaus legte man eine kopfsteinbepflasterte Straße mit einem krassen Kurvenradius an, der offensichtlich für die Pferdefuhrwerke des vorigen Jahrhunderts berechnet ist. Der Radfahrer, der sich diese Strecke nicht antun will, sieht sich einem Weg auf dem nackten Erdboden ausgesetzt, nicht staubfrei, mit enormer Rutschgefahr durch Kieselsteine. Der vorgeblichen Ästhetik, will sagen: der Regression in nichtmotorisierte Zeiten, wird bedenkenlos die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer geopfert.

Was an 'fahrradfreundlichen' Regelungen in der StVO neu festgeschrieben wurde, ist schlechterdings lächerlich. Das Rechtsvorbeifahren an wartenden Autos, das immer schon Praxis war, wurde legalisiert. Und weiter *sollen Radfahrer sich künftig vor dem Linksabbiegen nicht mehr einordnen müssen, sondern hinter der Kreuzung oder Einmündung dann von rechts kommend die Fahrbahn überqueren dürfen. Was in der Praxis längst geschieht, weil die Grünphasen auf großen Kreuzungen für Radfahrer stets zu kurz sind.*<sup>26</sup> In unbegreiflicher Logik wird hier das Verhalten 'freigegeben', das bisher auch schon immer möglich war, nämlich daß der Radfahrer unter Verzicht auf eine Ampelphase die Kreuzung in zwei Abschnitten überquert. Umgekehrt müßte man vielmehr inzwischen das Einordnen zum Abbiegen eigens erlauben, weil manche Autofahrer bereits mit Hupen gegen das bloße Erscheinen der Radfahrers auf der Straße vorgehen. Daß Grünphasen zu kurz seien, trifft nicht im mindesten zu.

Zu welch absurden Verzerrungen das grundsätzlich abwegige, auf Trennung vom Autoverkehr beruhende Radwegkonzept führt, sei an zwei weiteren Beispielen angedeutet. In der Marsstraße läuft der Radweg an mehreren Ausfahrten vorbei. Eine davon ist mit einem hölzernen Vorbau versehen, so daß die Sicht für den ausfahrenden Autofahrer gleich Null ist. Ein Schild warnt *Achtung Radfahrer Ausfahrt!* So einfach geht das, sozusagen nach dem Motto: der Radfahrer ist selbst schuld, wenn er Vorfahrt hat.

Nach gleichem Muster mußten Radfahrer in Dortmund ihre Vorfahrt aufgeben, weil die Autofahrer diese zu oft schnitten. Mit der Herabstufung wurden sie 'geschützt'. *Was heißt hier schützen? Die Radfahrer werden für ein Fehlverhalten der Autofahrer bestraft.*<sup>27</sup>

So ist einerseits das Radwegenetz unbrauchbar, nämlich zu gefährlich - *es passieren mehr als viermal so viele Unfälle...wie auf Straßen, bei denen die holprige, handtuchschmale Zusatztrasse fehlt.*<sup>28</sup> - und andererseits sieht sich der Radfahrer einem immer unwegsameren normalen Straßennetz gegenüber, das er bei Vorhandensein von Radwegen noch nicht einmal legal benützen dürfte. Der psychologische Effekt ist Klaustrophobie.

Verkehrsplanung ist auch heute keiner korrekten Adressierung der verschiedenen Regelungsabsichten fähig; diese ist wegen der unvermeidbaren Verflechtung des Verkehrsgeschehens vielleicht auch gar nicht möglich. So haben also unter dem Rachefeldzug

---

<sup>26</sup> Viola Roggenkamp: Räder ohne Raum. Die Zeit, Datum nicht ermittelt, vor Februar 1986

<sup>27</sup> Gregor Beushausen: Vorfahrt für Raser. In: Die Zeit. Nr. nicht ermittelt, S.17

<sup>28</sup> Der Spiegel. 4.9.1989, Nr. 36, S.257

gegen das Auto die anderen Verkehrsteilnehmer zu leiden. Wir kommen zu einem verblüffenden Befund: die heutige Verkehrs(beruhigungs)planung setzt wahrhaftig die autogerechte Stadt ins Werk, nämlich *ex negativo*.

#### 4.1 Zwei Verkehrssysteme - ÖPNV und Individualverkehr

Hauptkampfplatz der Verkehrspolitik ist die Vermittlung zwischen dem Allgemeinen und dem Besonderen, dem Kollektiv und dem Individuum. Hier artikulieren sich die unterschiedlichen Menschenbilder, wie sie auch in der Parteienlandschaft vorzufinden sind. Wieviel Eigenverantwortung wird dem Einzelnen zugebilligt und wie weit kommt das Verkehrssystem seinen Bedürfnissen entgegen? - lauten die Fragen. Offensichtlich erfüllt nur der Individualverkehr, und zwar sowohl Auto wie Fahrrad, die Bedürfnisse des Individuums bestmöglich. Er gestattet die Verkehrsverbindung unmittelbar von der eigenen Wohnung bis zum Zielort, ohne Anmarschwege, ohne Medienbrüche. Die zeitliche Organisation des Verkehrs ist maximal flexibel, nämlich in einem Zeitkontinuum angesiedelt. Der Individualverkehr erlaubt den Verbleib in einer individuell gestaltbaren Umgebung. Das reicht von der Sitzpolsterung über die Raucherlaubnis bis zum Musikprogramm. In neuester Zeit und mit wachsender Bedeutung sind Telekommunikationsgeräte dazugekommen: Telephon, Telefax, DFÜ allgemein, Computer - Stichwort: Mobiles Büro. *Am Telephon werden erste Entscheidungen getroffen, Termine verabredet und abgesagt, Briefe diktiert. Zwischendurch, viel wichtiger, wird das Fahren zum Moment der Entspannung, zur "städtischen Form der Meditation", wie es ein Soziologe bei Gelegenheit genannt hat.*<sup>29</sup> Unter diesen Voraussetzungen ist auch eine weitere Verlangsamung des Individualverkehrs aufzufangen, freilich nur für finanzkräftige Eliten.

Demgegenüber impliziert die Teilnahme am ÖPNV stets einen gänzlich anderen sozialen Aggregatzustand, bedeutet die Exposition in einem öffentlichen Raum. Man hat sich einerseits zu beherrschen, zu 'benehmen', andererseits ist man dem Anblick von Leuten ausgesetzt, dem man sich freiwillig vielleicht nicht aussetzen würde.<sup>30</sup>

Keineswegs zufällig macht der Öffentliche Nahverkehr, ÖPNV, in der Regel nur durch Forderungen, also Mängel, von sich reden. Man fordert bessere Akzeptanz, systematischen Ausbau, niedrigere und einfache Tarife und beklagt die allgemein falsche Weichenstellung der Verkehrspolitik. In der öffentlichen Diskussion wird jedoch keineswegs systematisch argumentiert, sondern übersehen oder unterschlagen, daß sich die vorgebrachten Forderungen z.T. widersprechen. Bei der Tarifumstellung des MVV konnte man etwa wieder den altbekannten Sachverhalt studieren, daß Gerechtigkeit und Einfachheit einander ausschließen. Die Komplexität des Verkehrssystems läßt sich nur auf ein entsprechend differenziertes Tarifsysteem hinreichend gut abbilden.

Die technisch angemessene Lösung des Problems existiert auch schon, hat aber vorerst keine Verwirklichungschance: die Entwerfer unterscheiden zwischen Abfahrts- und Zielort und berechnen aus der Fahrstrecke beliebig linear oder proportional den Preis. Man kann sich ein

---

<sup>29</sup> Freddy Langer: Geborgen in den Armen des Kraken - Tausend Kilometer Stadtautobahn - Das Freeway-System von Los Angeles. In: FAZ, 12.10.1989, Seite R 1.

<sup>30</sup> So pries Otto Julius Bierbaum im ersten deutschen Autoreisebericht 1903 als einen der Vorzüge des Individualverkehrs: *Wir werden nie Gefahr laufen, mit unausstehlichen Menschen in ein Coupé gesperrt zu werden.* Zitiert nach: Heinz Blüthmann: Die Rückkehr des Raumes. In: Die Zeit. 15.9.89, S.34

System wie bei den magnetischen Telephonkarten oder auch mit allgemeinen Scheck- oder Kreditkarten vorstellen.

Daß sich befriedigender Ausbau des Angebotes und niedrige Tarife ausschließen, versteht sich bei der grundsätzlich defizitären Struktur des ÖPNV von selbst. Jeder Ausbau kann hier immer nur zur Vergrößerung des Defizits führen. Wem die Förderung des ÖPNV ein moralisches Anliegen ist, der muß auch bereit sein, sich dies etwas kosten zu lassen. Man kann also nicht gegen, sondern muß **für** höhere Tarife demonstrieren, auf daß es den öffentlichen Verkehrsbetrieben wohlergehe und sie jene Leistungen anbieten können, die die Kunden verlangen.

ÖPNV und Individualverkehr werden üblicherweise als Konkurrenten oder Alternative dargestellt. Dies wird dem Sachverhalt nicht gerecht, und die Verkehrsvolumina sprechen auch eine deutliche Sprache: *76 Prozent des gesamten Individualverkehrs trägt heute das Auto, nur zehneinhalb Prozent aller Wegekilometer werden in öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt*<sup>31</sup>. Das ist eine Abstimmung mit den Füßen. *Es ist nicht der Erfolg des Automobils, den es zu kritisieren gilt - es ist vielmehr der Mißerfolg der öffentlichen Verkehrsmittel. Mit dem Komfort und den Leistungsansprüchen der fünfziger Jahre kann man die Kunden von heute nicht gewinnen*<sup>32</sup>. Der ÖPNV ist seiner Struktur nach nicht in der Lage, dem Individualverkehr in Zielvielfalt, Reisezeit und Komfort auch nur annähernd gleichzukommen. Jede Fahrt enthält einen mehr oder minder großen Anteil an Fußwegen, oft auch zeitaufwendigen 'Medienbrüchen' bei der Benutzung von mehr als einem Verkehrsmittel. Die Abfertigungsanlagen, Bahnhöfe, haben vertikal und horizontal solche Ausmaße angenommen, daß Umsteigevorgänge nicht unbeträchtliche Wege und Ortskenntnis erfordern. Das sternförmig-zentralistisch angelegte Schnellbahn-Netz macht tangentielle Verbindungen beinahe unmöglich. Außerhalb der Stammstrecke von einem S-Bahn-Ast zum anderen zu kommen, ist, wenn überhaupt, nur mit dem sporadischen Bus möglich. Und am Zielort in der Region fehlt dann jeglicher ÖPNV, obschon dort wegen der Zersiedelung oft erhebliche Strecken zurückzulegen sind. Es gibt insofern keine zureichende Erschließung der Region durch den ÖPNV. Umgekehrt fehlt es an der Anbindung der Region an den ÖPNV in der Stadt. Man verfügt über Park-and-ride-Plätze mit je 15 oder 20 Stellplätzen, wo es um die Bewältigung eines Verkehrsaufkommens von zehntausenden von Fahrzeugen geht, und selbst gegen diese Parkplätze agitieren schon einschlägige Bürgerinitiativen. Widerstand formiert sich etwa bereits in Langwied, also vergleichsweise weit außerhalb; damit hat 'kooperatives Verkehrsmanagement' natürlich keine Chance. Der ÖPNV ist also weder zur angemessenen Bewältigung seines eigenen Verkehrsaufkommens<sup>33</sup>, noch auch nur zu der immer wieder beschworenen Aufgabenteilung mit dem Individualverkehr im Stande.<sup>34</sup>

---

<sup>31</sup> Walther Wuttke: Der Stau hat Zukunft. Rheinischer Merkur, 28.7.1989, S.23

<sup>32</sup> Kuenheim a.a.O. Vgl. auch die Umfrage der WJD, nach der jeweils knapp die Hälfte der Befragten die schlechten Anbindungen, die langen Wartezeiten und die hohen Preise des ÖPNV monierten. Siehe SZ: Schlechte Noten für Bus und Bahn. 25.7.91. S.26.

<sup>33</sup> Inzwischen fallen schon Züge des normalen Fahrplans wegen Personalmangels aus, d.h. nicht einmal das derzeitige, beschränkte Verkehrsangebot kann aufrecht erhalten werden.

<sup>34</sup> Aus einer Menge von Beispielen sei hier der Hinweis auf die drastische Reduktion der Fahrradbeförderungs- Möglichkeiten in Bundesbahn-Zügen herausgegriffen; siehe den Leserbrief *Fahrradfeindliche Bahn* in der SZ vom 12.6.91

Ärgerlich sind auch Umwege, die durch die Inkonsistenz des Tarifsystems verursacht werden. So hat sich bei mir mit einer MVV-Zeitkarte seinerzeit ein Weg von 45 min. für eine Strecke ergeben (die mit dem Fahrrad weniger als 10 min. ausmacht), weil die Zeitzonen zwar den Zielort, nicht aber die Fahrstrecke des dorthin schnelleren Busses enthielten, so daß ein riesiger Umweg nötig war, um innerhalb der Zonen zu bleiben.

Es verwundert nicht, wenn eine Studie der TU München (Richard Michael) feststellt: *Ein großer Teil des Münchner Stadtgebiets ist heute mit dem Pkw wesentlich besser erreichbar als mit dem öffentlichen Nahverkehr.*<sup>35</sup> Die tägliche Erfahrung hätte dies auch schon lehren können. Wie ideologisch verböhrt die derzeitige Diskussion verläuft, wird an der Bewertung dieses Sachverhaltes in der *Stadtzeitung* 4/89 deutlich: München sei insofern immer noch eine autofreundliche Stadt, heißt es da. - Umgekehrt wird ein Schuh daraus: der ÖPNV ist ineffizient. Michael selbst warnt davor, daß sich durch die Siedlungsentwicklung und die daraus resultierenden Verkehrsströme die Schere zwischen ÖPNV und Individualverkehr noch weiter öffnen wird. Die derzeitige Verkehrsberuhigungs-Politik scheint allerdings tatsächlich das Pferd am Schwanz aufzäumen zu wollen. Gekränkt über den Erfolg des Individualverkehrs will man ihn ebenso ineffizient machen wie den ÖPNV, damit dieser gegen seinen Konkurrenten besser dastehe. *Nach alten dirigistischen Rezepten sucht man sein Verkehrsmittel [d.h. den ÖPNV] dadurch rentabler zu machen, daß man das beim Bürger hochbeliebte Individualverkehrsmittel Automobil...aus dem Verkehrsraum herausdrückt.*<sup>36</sup>

Teilweise wird dies auch über den Faktor Geld versucht. Man erhebt vom Autofahrer, der in die Stadt will, einen Wegezoll, eine Mautgebühr, etwa in der Höhe des Preises einer Fahrkarte des ÖPNV. Dies betrachtet der Autofahrer als Sondersteuer, vergleichbar einem höheren Benzinpreis. Ein Umstieg auf den ÖPNV findet jedoch nicht statt. Im Falle der Stadt Oslo, die jene Regelung eingeführt hat<sup>37</sup>, war dies auch gar nicht beabsichtigt (während die deutschen Kommentatoren natürlich genau dies insinuierten, wenn sie das Beispiel anführen). Das Geld wird nämlich tatsächlich zum Straßenbau verwendet, nämlich großzügige Tunnel- und Ringprojekte. Es läßt sich auch voraussehen, daß sich der ÖPNV an eine zusätzliche Subvention wie durch die Maut sehr rasch gewöhnen würde, die Attraktivität des Angebots jedoch kaum stiege. Bereits bei den Versuchen einer drastischen Erhöhung der Parkgebühr ließ sich eine ähnliche Situation konstatieren. *Nicht ein genereller Umstieg auf den öffentlichen Nahverkehr war das Resultat, sondern die Erleichterung der Parkplatzsuche für die Reichen. Anders gesagt: Umweltschädigendes Verhalten durch hohe Preise zu bestrafen, hat sozial und kulturell einen negativen Effekt: Bedenkenlosigkeit wird zum Privileg für diejenigen, denen die Kosten kein Problem sind.*<sup>38</sup>

---

<sup>35</sup> Zitiert nach: Stadtzeitung 4/89, S.21. Er selbst referiert seine Studie unter dem Titel *Nahverkehrssysteme schaffen Raum-Zeit-Strukturen* in der SZ, 11.6.1987, S.51f

<sup>36</sup> Christoph Hackelsberger: Ein Architekt sieht München. Parkplatznöte im Innenstadtbereich, der Skandal antiurbaner Ideologie. In: SZ, Münchner Stadtanzeiger 9.9.1988.

<sup>37</sup> Georg Ring: Oslo ist den Autofahrern etwas wert - Mautgebühr für die Innenstadt stoppt Andrang nicht. In: SZ, 8.3.1990, letzte Seite.

<sup>38</sup> Hartmut Häußermann/Walter Siebel: Die Stadt war immer auch eine Maschine - Ökologische Forderungen stehen oft im Widerspruch zu den Vorzügen urbanen Lebens. In: Die Zeit, 3.6.1988, S.45ff. Und in: dies.: Ökologie statt Urbanität? In: Universitas 6/1989, S.525.

Der Verweis auf ausländische 'Vorbilder', um die hiesigen Verkehrsberuhigungsbestrebungen zu unterstützen, verfängt bei näherem Hinsehen nicht mehr. Die Mär von der autofreien Altstadt Bologna paßt auch gar nicht zur Erfahrung vom verkehrsfreundlichen Italien. Die besagte, 4 km<sup>2</sup> große Altstadt wird tatsächlich täglich von 100.000 Fahrzeugen befahren, nicht einmal ein Drittel weniger als vor der Verkehrsberuhigung. Kontrolliert wird nicht mehr, und so kommt auf zwei berechnete Fahrzeuge ein unberechnetes. Noch wesentlich krasser ist das Mißverhältnis in Rom<sup>39</sup>. Die Verhältnisse in Zürich wurden von hiesigen Verkehrsberuhigungspropagandisten ebenfalls sehr selektiv wahrgenommen. In Wirklichkeit und als Voraussetzung der Verkehrsentlastung in der Innenstadt befindet sich dort auch eine gut ausgebaute Autoverkehrsinfrastruktur, und zwar ziemlich genau jene, deren Bau in München obstruiert wird.<sup>40</sup> Und die Entwicklung der Innenstadt kann durchaus skeptisch betrachtet werden; die Binnenstruktur ändert sich: *Jeder Innenstadtparkplatz, so wissen die Händler, bringt jährlich 250.000 Franken Umsatz. Wenn aber Parkplätze fehlen, wird woanders eingekauft. Rund um die Stadt sind bereits zahlreiche gut florierende Verbrauchermärkte entstanden.*<sup>41</sup>

Zum Instrumentarium, den straßengebundenen ÖPNV 'attraktiver' zu machen, gehören u.a. eigene Tram- und Busspuren. Sofern dies räumlich keine Schwierigkeiten macht, ist auch nichts dagegen einzuwenden, wie z.B. in der Schwere-Reiter-Straße. Die Busspur in der Hohenzollernstraße war dagegen ein Fehlschlag, und dies nicht ohne Grund. Es ist schlechterdings unverantwortliche Verschwendung, eine ganze Spur für ein Fahrzeug freizuhalten, das nur alle 10 oder 15 Minuten kommt. Aus dem gleichen Grunde ist es übrigens auch nicht vertretbar, Ampelschaltungen mit einem festen Anteil für Tram oder Bus auszulegen, während diese Verkehrsmittel nur zu einem Bruchteil der Zeit wirklich anwesend sind. Derartige Sonderrechte sind undemokratisch und dienen hauptsächlich als Vorwand zur Benachteiligung des Individualverkehrs.

Dies führt uns zu einer grundsätzlichen Feststellung über die Rolle der Stadtverwaltung in einem noch zu entwerfenden integrierten Verkehrskonzept (das in München nun doch allmählich Gestalt anzunehmen scheint). Als Sachwalterin des ÖPNV und zugleich gesetzgebende Instanz für allen übrigen Verkehr ist die Stadtverwaltung Mitspieler und Schiedsrichter in einem - dieselbe unselige Rollenkonfusion und Monopolstellung, die sich bereits bei der Bundespost so innovationshemmend und kontraproduktiv erwiesen hat. Und so wie die Post nun dem Wettbewerb öffnen mußte, wird sich auch das kommunale Verkehrsmanagement an ganz andere Organisations- und Denkformen gewöhnen müssen. Wie verfehlt die bisherigen Organisationsstrukturen und Denkfiguren sind, läßt sich etwa am Problem der Verkehrserschließung des Flughafens München-Erding studieren. Hier kann man nämlich nicht mehr, wie in der Stadt selbst, den Verkehr einfach negieren, verdrängen und auf nicht existierende Alternativen verweisen - nach dem (etwas abgewandelten) Morgenstern'schen Motto

---

<sup>39</sup> Das italienische Grundgesetz heißt *sehen und gesehen werden!* Und dies Gesetz produziert ein gewissermaßen sinnliches Verhalten, grundverschieden vom *sklavischen Reglement nördlich der Alpen*. Das historische Rom ist, auf dem Papier, *seit Jahren radikal verkehrsberuhigt und vollständig autofrei*... indes gibt es *an keinem Ort der Welt mehr Autos auf allerengstem Raum wie in dieser City*. (Klaus Modick: *Sehen und gesehen werden!*. In: *Römisches Tagebuch II*, S.17, Rheinischer Merkur 1990.

<sup>40</sup> Siehe hierzu den Leserbrief von E. Schmidt in der SZ vom 23.10.1990, S.18, *In Zürich gibt's auch Stich-Autobahn und Tunnels*.

<sup>41</sup> Helmut Forgber in: ADAC-Motorwelt 2/91, S.10



*weil nicht sein kann, was nicht sein soll.* Vielmehr sind hier harte und unleugbare Fakten gesetzt, ein Verkehrsvolumen von solchem Ausmaß und mit einer einzigen, unveränderbaren Zielrichtung, daß es ohne zusätzliche Infrastruktur nicht zu bewältigen ist. Zuerst ist der Verkehr da, und daraufhin hat man die entsprechenden Kapazitäten zu schaffen - nicht umgekehrt: wir verringern die Kapazitäten, dann wird auch der Verkehr verschwinden.<sup>42</sup> Und welches erbärmliche Bild bieten die Planungsbehörden. Weder Bundesbahn noch Stadtverwaltung noch Straßenbau haben eine vernünftige und tragfähige Lösung anzubieten<sup>43</sup>.

Anhand des im Sommer 1990 gestoppten Baus des Petueltunnels läßt sich auch sehr gut das ethische Defizit der Verkehrsberuhigungspolitik entfalten. Das Umweltschutzreferat hält den Bau für ökologisch dringend notwendig, nennt ihn einen *Segen für die Umwelt*<sup>44</sup>; abgelehnt wird er trotzdem - mit Verweis auf den 'höheren Zweck' der Verkehrsverminderung. Wie in der sozialistischen Gesellschaft soll hier der (gute) Zweck das (schlechte) Mittel heiligen, die Gegenwart um einer angeblich besseren Zukunft Opfer bringen und leiden.

Zur Zeit werden die Bedürfnisse der Fahrzeuglenker rücksichtslos gegen diese verwendet - als ob die Leute zum Vergnügen führen. Die Vermeidung von Verkehr ist zwar vordringliches Ziel, doch muß man zu jeder Zeit davon ausgehen, daß der vor sich gehende Verkehr in der Regel notwendig ist. Anders ausgedrückt: wenn man den Verkehr beruhigen will, muß man die Lebensverhältnisse der Menschen ändern.<sup>45</sup>

Wir wollen nun den Spieß umdrehen und die Proportionen zeitgemäß zurechtrücken. Nicht der Bürger hat sich für seine Bewegungserfordernisse vor der Stadtverwaltung armsünderhaft zu verantworten, sondern die Kommune hat ihren Bürgern die benötigte Transportkapazität mit dem jeweils effizientesten Verkehrsmittel und -system bereitzustellen oder zu ermöglichen - Verkehr ist ein Menschenrecht.

Verkehr ist ein Wesensmerkmal der Stadt, materiell und immateriell, und er ist Angelpunkt der Industriegesellschaft. Es geht nicht an, die Funktionalität eines Systems zu destruieren, dessen Leistungen nicht substituierbar sind. *Die Leistungen dieser Gesellschaft sind nur erreichbar mit Hilfe eines schnellen und zuverlässigen Transports von einer großen Zahl von Menschen und Gütern. Diesen Transport gilt es optimal zu organisieren - unter Vermeidung von Friktionen und durch Nutzung aller Systeme. Automobil, Eisenbahn und Flugzeug dienen diesem Ziel - miteinander, nicht gegeneinander.*<sup>46</sup> Zu den Konsequenzen gehört hier etwa ein zentrales

---

<sup>42</sup> Diese Phantasmagorie hat sich in der veröffentlichten Meinung schon so sehr festgesetzt, daß man etwa nach dem ersatzlosen Abbau der Leonrodplatzbrücke verwundert - als ob es etwas ganz Unvorhersehbares gewesen sei - beträchtliche Staus feststellte: *Die Kritiker hatten recht!*

*Das Verkehrschaos ist perfekt.* (Andreas Scheppach: Das Chaos ist perfekt. In: Neuhauser-Nymphenburger Anzeiger, 22.8.91, S.5)

<sup>43</sup> Siehe hierzu: Karl-Heinz Büschemann: Unter die Räder gekommen - Bei der Verkehrspolitik wird in München nur Flickwerk betrieben. In: Die Zeit, 13.10.1989, S.47

<sup>44</sup> Otto Fischer: *Schweikl steigt in den Ring-Kampf ein.* In: SZ 7.10.1990, S.13.

<sup>45</sup> Siehe hierzu den Leserbrief H. Pietschmann in der SZ vom 15.10.1990 *Wenn man den Verkehr ernsthaft eindämmen will...* Solche Maßnahmen sind meist nur langfristig möglich und höchst unpopulär: Verzicht auf Einkommenszuwächse, Verzicht auf ausländische oder exotische Waren, Rücknahme der Arbeitsteilung, Rücknahme der Bevölkerungsverdichtung in Ballungsräumen, Verlängerung der Arbeitszeiten und Verkürzung der Urlaubszeiten usw.

<sup>46</sup> E.v. Kuenheim a.a.O.

Verkehrslaysystem, *wirklich flächendeckende öffentliche Verkehrsmittel in der City (Stichwort Rufbus), Hybrid- oder Elektroantrieb für Busse, viel kürzere Taktzeiten bei Bussen und Bahnen...Preiswerte, im Ticket inbegriffene Mietwagen, die man in Kreisstädten sowie an Flughäfen und IC-Bahnhöfen anmieten und zurückgeben kann, würden mehr Leute von der Autobahn weglocken als der rosaroteste Spartarif.*<sup>47</sup> Paradox formuliert: man muß Autos anbieten, damit die Leute Bahn fahren.

#### 4.2 Ordnungsstrukturen bei ÖPNV und Individualverkehr

Die Verantwortung für die Verkehrsabwicklung ist beim ÖPNV dem Individuum entzogen. Im Individualverkehr gibt es eine starke Tendenz der Enteignung des Individuums.

Externe Regelungen nehmen zuungunsten individueller Regelungen überhand. Fahrspuren mit Mehrfachrichtungspfeilen werden zu Einzelrichtungsspuren 'verengt', das früher selbstverantwortete Linksabbiegen wird durch eigene (zeitfressende) Ampeln normiert. Diagonalampeln an Kreuzungen werden entfernt; dies führt zur *Verzögerung des Verkehrsflusses, damit zu Staus, verunsichert und beschwört Unfälle herauf.*<sup>48</sup> Das sich sonst selbstorganisierende Parken glaubt man durch Parkbuchten reglementieren zu müssen, oder es wird einfach pauschal verboten (Parkbuchten bedeuten wiederum Entzug an Verkehrsraum, denn beim normalen Parken bleibt der Verkehrsraum auch anderweitig nutzbar). Park- und Halteverbote werden oft auch dort beibehalten, *wo auch bei Nichtbeachtung der Verkehr ungestört fließt.*<sup>49</sup> Das freie Ermessen der Geschwindigkeit wird grundsätzlich in Frage gestellt. Hinter allem steht der Wille zu Uniformierung und Kollektivierung. Im Konzept der ÖPNV und in der starren Reglementierung des Individualverkehrs artikuliert sich unverkennbar eine planwirtschaftliche Vorstellung. Die Bedürfnisse des Menschen glaubt man vorwegdefinieren zu können und zu sollen. Oder anders ausgedrückt: hinter der Verkehrsberuhigung, die dem Einzelnen buchstäblich Steine in den Weg legt, verbirgt sich der alte Kampf der Obrigkeit gegen das Individuum, das der Bürokratie stets verdächtig ist. Wie human aber kann eine Politik sein, die den Menschen vor sich selbst schützen zu müssen glaubt; nach dem Motto: wer im Gefängnis sitzt, kann auch nichts anstellen? Eine Politik, die auf der Angst vor der eigenen Freiheit und der Enteignung von Raum, Zeit und Autonomie beruht.

Demgegenüber repräsentiert der Individualverkehr das Konzept der Marktwirtschaft, in der die Vielzahl der Marktteilnehmer selbst ihre Verkehrswünsche organisieren und in unmittelbarer Beziehung zu ihresgleichen abstimmen. Keine vorwegdefinierte Ordnungsstruktur vermag auch nur annähernd das gleiche zu leisten wie die Selbstverantwortung der Individuen. Insofern ist jede Delegation von Regelungskompetenz an die Obrigkeit grundsätzlich und unvermeidlich mit einem Leistungsverlust des Verkehrssystems verbunden. Die Reglementierung stellt sich zwischen die individuell reagierenden Verkehrspartner und zehrt ihren miteinander erzielten Funktionalitäts- und Rationalitätsgewinn restlos auf.

Charakteristisch für das Marktgeschehen ist ein immenser Datenfluß, der von der

---

<sup>47</sup> Georg Kacher: Die Industrie muß endlich umdenken. In: SZ, 24.12.1989

<sup>48</sup> Martin Rehm: Bayernbund stößt ins Horn der JU. SZ 5.9.1988

<sup>49</sup> ebd.

Kommunikation der Teilnehmer untereinander herrührt. Diese Informationsfülle kann mit keinem anderen Ordnungsprinzip erreicht werden. Auch der Individualverkehr ist durch eine hohe Informationsdichte gekennzeichnet, derer man sich freilich erst bewußt wird, wenn man beim öffentlichen Verkehr ihr Äquivalent sucht. Für den Autofahrer sind alle Orte zu beliebigen Zeiten schon insofern zugänglich, als er weiß, daß Straßen dorthin führen. Der Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel muß zunächst wissen, ob der Zielort vom betreffenden Verkehrsmittel angesteuert wird, und zweitens, zu welchen Zeiten. Will er seine Reise unterbrechen, kann er dies nur an den im Fahrplan vorgesehenen Orten tun, und dann entsteht sofort das logistische Problem, den Rest des Fahrplans aktualisieren zu müssen. Dies erfordert Recherchen im Kursbuch oder ist von den Schalterzeiten der Auskunftsstellen abhängig. Spontanes Agieren wird so fast unmöglich. Demgegenüber kann der individuell bewegliche Reisende alle topographische Informationen seiner Umgebung ungehindert aufnehmen und auf jede davon reagieren; der Rest der Reise bleibt davon unberührt, er verschiebt sich lediglich um einen festen Zeitbetrag. Die Nachbildung dieser auf Informationsfülle basierenden Freizügigkeit würde, von den systembedingten Hindernissen abgesehen, eine exorbitante Informationsinfrastruktur voraussetzen, an deren Realisierung derzeit gar nicht zu denken ist.

Die gleichen Gründe, die die Überlegenheit der Marktwirtschaft im allgemeinen zur Folge haben<sup>50</sup>, bestimmen auch ihren Vorrang im Sektor des Verkehrs. Tatsächlich ist der Vergleich des Verkehrs mit der Wirtschaft nicht bloß Metapher, sondern ergibt sich aus der inneren Verwandtschaft beider Bereiche. *Autofahren und damit individuelle Bewegungsfreiheit werden also reglementiert, eingeschränkt, zugeteilt, rationiert....Gezielt wird auf das Auto, gemeint aber sind in vielen Fällen die freiheitliche Gesellschaftsform und eine nach den Gesetzen des Marktes funktionierende Wirtschaft...Die höchstpersönliche Entscheidung, sich ein Auto zu kaufen,...wird ersetzt durch den Zwang ins kollektive Verkehrsmittel. Autokritik wird so zur Gesellschaftskritik.*<sup>51</sup>

Eine rationelle Verkehrspolitik hätte von den planwirtschaftlichen Vorstellung Abschied zu nehmen und das für nötig erachtete Regelvolumen mit allen Mitteln mikroprozessorgesteuerter Verkehrsregelung zu bewältigen. *Optimale Nutzung der Systeme bedeutet auch, daß die Verkehrssteuerung auf der Straße sich - endlich - modernster Computertechnik bedient und so hilft, Stockungen zu vermeiden.*<sup>52</sup> Es gäbe Vorschläge genug zur Optimierung des Verkehrsflusses. Schon 1973 hat Frederic Vester mit seiner Studiengruppe für Biologie und Umwelt ein Gutachten für das Stadtentwicklungsreferat München *Zur Einführung eines computergesteuerten Feedback-Verkehrslsystems* erarbeitet. Wir können auch den Anspruch, *jederzeit möglichst schnell ohne Anstrengung wetterunabhängig an jeden Ort zu gelangen* durchaus nicht überzogen und unrealistisch finden<sup>53</sup>.

Die jetzigen Regelungen sind Durchschnittsnormale mit enormem Überhang (Leerlauf). Sie

---

<sup>50</sup> Hier formuliert der Wirtschaftswissenschaftler Joachim Starbatty *aus systemtheoretischer Sicht: Markt ist unmittelbare Verantwortung*. In: Starbatty: Die Arbeiter wollen eine Radikalkur. Rhein. Merkur 29.12.1989, S.9

<sup>51</sup> Wolfgang Peters: Das Auto erregt wieder die Gemüter. In: FAZ 14.9.89, S.15.

<sup>52</sup> Kuenheim a.a.O.

<sup>53</sup> Holzapfel/Traube/Ullrich: Autoverkehr 2000. Wege zu einem ökologisch und sozial verträglichen Straßenverkehr. Karlsruhe 1985, S.179

haben den gleichen bürokratischen Zuschnitt wie die Institution, der sie sich verdanken: ineffizient, willkürlich, juristisch motiviert, insofern auch dem Einfluß von Interessengruppen (z.B. Bezirksausschüssen) ausgesetzt. *Ampeln verhindern von vornherein jene direkte, fluktuierende Verständigung zwischen Autofahrern und Fußgängern, die weiter südlich sogar mitten im Berufsverkehr stattfindet. Diese Apparate verkörpern das systematische Mißtrauen gegenüber jeglicher Spontaneität*<sup>54</sup> - und damit der Selbstverantwortung.

Die Tradition der Verkehrsplanung hält bereits eine sinnvolle und konstruktive Alternative zum Ampelstau bereit, derer man sich seit neuestem wieder zu erinnern beginnt, den Kreisverkehr. Dieser gilt als *die mit Abstand sicherste Knotenpunktform*.<sup>55</sup> Ursachen dafür sind der optimale Überblick über die Verkehrssituation und der Umstand, daß die Regelungskompetenz hier wieder ganz dem Einzelnen zurückgegeben ist.

Ein großer Teil der Ampeln ist zu einem großen Teil der Betriebszeit schlichtweg überflüssig, d.h. es ist weniger Verkehr vorhanden, als faktisch geregelt wird. (Kriterium ist, daß bei einer normalen Vorfahrtsregelung ebensoviel oder mehr Fahrzeuge die Kreuzung passieren können) Ähnliches gilt für die erwähnten ehemaligen Mehrfachspuren.

Von Grünen Wellen wird viel zu wenig Gebrauch gemacht, und gelegentlich hat man den Verdacht, daß absichtlich Rote Wellen installiert sind. Öffentlich wurde auch bereits der Vorschlag gemacht, mit verlängerten Rotphasen ganz einfach die Zufahrt zur Stadt zu unterbinden.<sup>56</sup> Mit der erwähnten modernen Regelungstechnik jedoch kann unter Beibehaltung individueller Handlungskompetenz kollektive Optimierung erreicht werden. In Hannover etwa wurde vorgeführt, wie man den Parkplatzsuchverkehr - der am Samstagvormittag 70% des Gesamtverkehrs ausmacht<sup>57</sup> - durch Datenvernetzung der Parkhäuser und Wechselverkehrszeichen minimieren kann<sup>58</sup>. Solche Infrastruktur sollte eigentlich selbstverständlich sein, und dazu nötige Technik existiert auch schon längst. Man müßte sich ihrer nur bedienen. *Ein großer Teil der Schwierigkeiten, in denen sich der Individualverkehr zu bestimmten Zeiten und an bestimmten Orten befindet, beruht auf Organisationsmängeln. Viele davon sind Folgen von Versäumnissen und Hilflosigkeit im politischen Bereich.*<sup>59</sup>

Die die Diskussion beherrschenden Klagen über die angeblich chaotische Verkehrsdichte sind alles andere als gerechtfertigt, und zwar in zweierlei Hinsicht. Flexible Regelung vorausgesetzt läßt sich in dem derzeitigen Verkehrsraum grob geschätzt vermutlich nochmals die gleiche

---

<sup>54</sup> M.S.: Vor der Ampel. In: FAZ 13.7.1990, S.33. Ähnlich Klaus Modick a.a.O. über die 'freundliche Anarchie' des italienischen Straßenverkehrs: *Wo keine Regeln gelten, ist Rücksicht erste Bürgerpflicht.*

<sup>55</sup> [emo]: Die Renaissance des Kreisverkehrs - Sicherer und billiger als Ampeln oder Schilder. In: SZ. 11.8.1990. S.42

<sup>56</sup> Otto Fischer: Dauer-Rotlicht gegen Auto-Stau? SZ, 14.11.89

<sup>57</sup> Franz Thoma im Gespräch mit E.v.Kuenheim: *Ein Plädoyer für vernetzte Verkehrssysteme.* In: SZ 27.7.1990, S.24

<sup>58</sup> Peter Heine: Warum soll man die Straßen sperren? - Auch von der Bundespost kommen Ideen gegen Stauprobleme. In: SZ, 2.5.1990, Sonderveröffentlichung FIZ, S.23

<sup>59</sup> Gerold Lingnau: Das organisierte Verkehrschaos. In: FAZ, 23.9.1989. Dort auch vier konstruktive Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrssituation.

Verkehrsmenge bewegen. Überspitzt formuliert: die Verkehrsberuhigung ist ein systemtechnischer Luxus, den wir uns aufgrund der vorhandenen Kapazitäten leisten können. Die Verkehrsberuhigungspolitik ist selbst der beste Beweis für die ungenutzten Verkehrskapazitäten, denn diese Politik besteht ja vorwiegend aus Stilllegung von Verkehrsfläche und Verkehrszeit. Dies bringt jene Erhöhung der Verkehrsdichte erst hervor, die sie zu mildern vorgibt. Da es den beklagten Stau nicht gibt, muß er erst produziert und verstetigt werden, und dies ist Ziel der Verkehrsberuhigung.

## 5.0 Der totalitäre Charakter der Sicherheitsmetapher

### 5.1 Dialektik der Sicherheit

*Sicherheit* ist im Deutschen eine Totschlagsvokabel. Ihr haben sich alle anderen Parameter eines Systems unterzuordnen. Dem Begriff wird eine quasi mythische Qualität zugesprochen. Darüber wird vergessen, daß Sicherheit nichts anderes als Spielraum bedeutet, Fehlertoleranz, oder Redundanz. In der Nachrichtentechnik läßt sich leicht nachvollziehen, welche Auswirkungen Redundanzanteile auf die Performanz, die effektive Leistung des Systems haben. Die gleichen strengen Anforderungen an optimale Kapazitätsnutzung und damit minimierte Redundanz sollten auch für das Verkehrssystem gelten. Es ein fataler Irrtum, zu glauben, durch Reglementierung allein entstünde Sicherheit, durch Ver- Ordnung entstünde Ordnung.<sup>60</sup> Grundsätzlich ist Sicherheit regelmäßig **nicht** das Ergebnis juridischer Reglementierung, sondern von funktionaler Stimmigkeit. Spielräume entziehen sich per se der Verwaltung. Insofern sind Sicherheitsspielräume auch Mißbrauchsspielräume. Ihr Gebrauch ist der Moral, der *Tugend* des Einzelnen, von der weiter unten noch die Rede sein wird, unterworfen.

Aber selbst das, was hier Mißbrauch genannt wurde, erweist sich bei näherem Zusehen als keineswegs apriori verwerfliches Verhalten. Ein großer Teil dessen, was als Übertretung der Verkehrsregeln gebrandmarkt wird, besteht aus dem Ausfüllen der beträchtlichen Lücke, die zwischen dem physikalisch möglichen und funktional angemessenen Verkehrsfluß und dem von der juridisch motivierten Verkehrsordnung zugelassenen klafft. Der einzelne Verkehrsteilnehmer 'vor Ort', der die jeweilige Situation am besten beurteilen kann, handelt ökonomisch und unterstützt so die Performanz des Verkehrssystems.

Sicherheit ist ein relationaler Begriff. Sicherheit in bezug auf ein bestimmte Leistung oder Aufgabe in einer bestimmten Systemumgebung. Unvermeidlich lächerlich muten daher die Versuche an, mit 'Sicherheitsvorkehrungen' Sicherheit zu maximieren. Man erinnert sich der vor einigen Jahren importierten Mode der doppelten, in der Heckscheibe montierten Bremslichter. Leicht ließe sich vorhersagen, daß auch mit aufgepflanzten Weihnachtsbäumen oder Stroboskoplampen die Wahrnehmbarkeit von Automobilen zu- und damit die Unfallhäufigkeit abnehmen wird. Man glaubt derzeit, Abblendlicht bei Tage fordern zu müssen. Aber da ereilt nun sogar die Verkehrsplaner die Wirklichkeit. Man stellt fest, daß sich die Katze in den Schwanz beißt, daß es ohne Differenzierung nicht geht: ein Abblendlicht für Autos würde jenen Sicherheitsgewinn wieder zunichte machen, der durch das Abblendlicht der Motorräder zustande kommt. Fragwürdig sind ferner die Forderungen nach einer Helmpflicht für Radfahrer. Natürlich

---

<sup>60</sup> *Viele Beispiele der Überreglementierung täuschen eine höhere Verkehrssicherheit vor.* Tilman Bracher, Konzepte für den Radverkehr, bva 1987. S.73. Wie eine vernünftige, systemtheoretische Fassung des Begriffs der Sicherheit aussehen müßte, kann hier nur angerissen werden. Hauptkomponente ist offenbar der ungehinderte Informationsfluß zwischen den Beteiligten und weiterhin die Voraussetzung, daß die Reaktionsmöglichkeiten (des Einzelnen im System) den Reaktionserfordernissen des Systems entsprechen.

können die Unfallchirurgen sagen, daß ein bestimmter Prozentsatz von Kopfverletzungen dadurch vermieden werde. Aber mit der gleichen Logik ließe sich das Tragen von Ritterrüstungen oder die Panzerung von Fahrzeugen fordern. Derlei Vorschläge sind auch insofern abwegig, führen auf einen falschen Weg, als sie am falschen Ende, bei den Unfallfolgen ansetzen. Viel wichtiger wäre es, die Verkehrsbedingungen selbst zu verbessern, und das heißt schlicht, sie funktional ausulegen. Ein subtiler, aber wichtiger Perspektivenunterschied läßt sich hier konstatieren: 'Sicherheit legitimiert Restriktionen' scheint heute zu gelten; richtiger, nämlich vom Einzelnen her argumentiert, wäre zu sagen 'Sicherheit begründet Ansprüche'.

Wie sehr die Risikowahrnehmung beim Straßenverkehr verzerrt ist, zeigt ein Risikovergleich. Bei 5- 14jährigen Fußgängern werden 32 tödliche Verkehrsunfälle pro 1 Million Menschen und pro Jahr errechnet. Von der gleichen Altersgruppe ertrinken aber 27, und an Hausunfällen (der 1-14jährigen) sterben 60, und im gleichen Zeitraum gehen 1200 Langzeitraucher an ihrer Passion zugrunde. Wo bleibt die Kampagne *Weg mit den todbringenden Häusern!*?

Gewarnt werden muß außerdem vor der Illusion, die mit der Verkehrsberuhigung installierten Verkehrshindernisse und -behinderungen selbst machten den Verkehr sicherer. Falls die Unfallzahlen zurückgehen, dann schlicht deshalb, weil die Verkehrsleistung insgesamt zurückgeht. Was durch Verkehrsberuhigung installiert wird, sind faktisch jedoch Gefahrenmomente. Wenn der Wahlspruch der Verkehrsberuhigung offiziell mit *Wir wollen die Straße sicherer machen* angegeben wird, muß man die Strategie in Wahrheit mit der Losung *Wir wollen die Verkehrsverhältnisse gefährlicher machen* beschreiben.

## 5.2 Verrechtlichung

All die installierten hard- und softwaremäßigen Regelungen unterstellen auch, daß Sicherheit vermöge der Überführung des Handelns in rechtlich explizit (vorweg)definierte Räume zunähme. Diese Vorstellung ist ebenfalls irrig. Recht ist eine Modelltheorie, vereinfacht die Realität in Klassen von Tatbeständen. Es stellt kein maximierbares Verfahren zur Sicherheitsgewinnung dar. Überzogene Verrechtlichung erzeugt neue Rechtlosigkeiten, denn die neuen Rechtsräume sind zu starr, um effektives Handeln zu ermöglichen. Sie werden daher vom Individuum umgangen. Dieses setzt sich dabei formal ins Unrecht, der Gesetzgeber, z.B. die Kommune, ist dadurch exkulpiert.<sup>61</sup> Die Fußgänger bewegen sich auf Radwegen und auf Straßen, die Radfahrer auf Gehsteigen und Straßen, die Autofahrer auf Radwegen und Gehsteigen - und alle befinden sich wohl dabei, weil sie sich ihrer Natur gemäß verhalten, aber alle bewegen sich damit außerhalb des Rechts, das ihnen insofern nicht als schützende oder tragende Hülle dient, sondern als Drohung und uneinsichtiger Feind. Am Ende hat das Recht nur mehr eine virtuelle Welt zum Gegenstand. Der Gesetzgeber aber, der Urheber, kann an Regelungen installieren, was ihm beliebt, ohne auf Funktionalität Rücksicht nehmen zu müssen. Gefordert wird dann eben ein den neuen Verhältnissen angepaßtes Verhalten.

Hinter der Verrechtlichung steht der höchst fragwürdige Versuch, individuelle *Tugenden* obsolet zu machen und durch Verordnungen quasi zu substituieren. Für den Straßenverkehr etwa wären hierfür relevant: Besonnenheit, Gerechtigkeit, Solidarität, aber auch Mut<sup>62</sup>. Gerade der Radfahrer

---

<sup>61</sup> Dieser Prozeß läßt sich natürlich auch in anderen sozialen Konstellationen beobachten. So werden etwa in einer neu erbauten Bibliothek 5 DM als Pfand für die Garderobenschränke festgesetzt. Da man diese Münze ziemlich selten mit sich führt und keine Wechselmöglichkeit besteht, stellen und legen die Benutzer ihre Taschen und Mäntel ungesichert im Katalograum ab. Da aber jeder ungefähr das gleiche Risiko trägt, sind die administrierten Garderobenschränke dadurch weitgehend obsolet geworden.

<sup>62</sup> Wir verstehen hier Mut in dem anthropologisch und politisch grundlegenden Sinne, wie ihn etwa die griechische Antike verstanden hat, siehe

ist nicht ohne Mut denkbar. Er muß sich im Straßenverkehr vor allem gegenüber den Autofahrern eindeutig, d.h. entschlossen, aber flexibel verhalten. Er darf keine Angst haben, zum Linksabbiegen auch über mehrere Spuren hinweg zu wechseln oder gleichzeitig links und rechts überholt zu werden. Zimperliche Charaktere sind im Straßenverkehr stets fehl am Platze. Im Notfall schützt einen keine Verordnung, wohl aber die eigene Umsicht und die des Unfallgegners. Mit systemtheoretischer Ironie betrachtet: wenn die exzessive Fremdbestimmung nicht Ziel-, sondern Ausgangspunkt der Entwicklung wäre, priese man heute die Verteilung der Regelungskompetenz auf die Individuen als große Innovation und deklarierte sie wahrscheinlich als *dezentrale Intelligenz*.

Da, wie ausgeführt, die viel zu rigide Reglementierung ein funktionales Verhalten nicht selten ausschließt, wird sich der Verkehrsteilnehmer zuweilen über diese Regelungen hinwegsetzen und in eigener Verantwortung handeln. Dies kann er auch ohne Schwierigkeiten, weil die eigene Verantwortung eben um ein Vielfaches effektiver ist als eine vorwegdefinierende Regelung. Dabei bewältigt der Betreffende jedoch auch Risiken, die um ein Vielfaches größer sind als diejenigen, um deren Eliminierung willen jene rigide Regelung eingeführt wurde. Der erwähnte Radfahrer, der zur Vermeidung der Aufplasterungen auf dem Gehsteig fährt, muß dies auf eigene Verantwortung tun, denn formal befindet er sich im Unrecht. Er nimmt dieses Risiko (das ihm ja erst die Verkehrsberuhigung auferlegte) trotzdem in Kauf, weil es immer noch beherrschbar ist. Desgleichen läßt sich am Autoverkehr zeigen, daß eine hypertrophe Leistungsreduktion, die als Risikoreduktion ausgegeben wird, in der Risikobilanz faktisch keinen Gewinn bringt. Ein Autofahrer, der auf der Landstraße mit 70 km/h den Verkehr aufhält, mag zwar für sich ein optimales Tempo mit übergroßer Risikoreduktion gewählt haben, doch derjenige, der dieses Bedürfnis nicht zu teilen vermag, wird ein unverhältnismäßig größeres Risiko auf sich nehmen, um ihn überholen zu können, also auch weniger geeignete Situationen zum Überholen wählen, nur um dem Streß einer solchen aufgezwungenen Geschwindigkeit nicht mehr ausgesetzt zu sein. Der Sicherheitsgewinn auf der einen Seite wird also durch eine Sicherheitseinbuße auf der anderen neutralisiert.

Aus solch absurden Situationen läßt sich ersehen, daß keine Verwaltung auf lange Sicht gegen die Verkehrsteilnehmer, die hier nur noch Untertanen sind, 'gewinnen' kann. Der Mensch handelt auf veränderte Bedingungen keineswegs genau immer in der von der normierenden Instanz gewünschten Weise, sozusagen linear. Eine Erschwernis äußerer Bedingungen gleicht er durch vermehrte eigene Geschicklichkeit und Tüchtigkeit aus. In diesen Zusammenhang gehört auch die psychologische Konstante des Gesetzes von der *Risiko-Kompensation*. Objektive Sicherheit und subjektive Risikobereitschaft stehen hiernach in einem festen Verhältnis, d.h. jeder Sicherheitsgewinn wird von entsprechend erhöhter Risikobereitschaft des Fahrers gefolgt, und es gibt *keinen Weg, im Rahmen von Planung, Gestaltung und Ausrüstung der Straßen für einen sicheren Verkehr der erhöhten Risikobereitschaft der Verkehrsteilnehmer zu begegnen*.<sup>63</sup>

Der Mensch hat seine eigenen Ziele und Maßstäbe und modifiziert sich danach die Normen. Normen sind nur soweit durchsetzbar, als sie auch vernünftig sind, und das sind jene nicht. Die Überwachung kann nicht lückenlos sein. Das System aber muß auch bei Regelübertretungen funktionieren, es muß fehlertolerant sein. Die Verwaltung kann dem Verkehrssystem allerdings

---

bei Perikles: *das Geheimnis des Glücks ist die Freiheit. Das Geheimnis der Freiheit aber ist der Mut.*

<sup>63</sup> Wilfried Meisterburg: Die Lust an der Angst. Rheinischer Merkur, 16.2.90, S.16

beträchtlichen Schaden zufügen, und das läuft nach etwa jenem bekannten, in der Volkswirtschaftslehre und Soziologie einst durchgeführten Modellversuch ab: Studenten erhalten in Computersimulation Entwicklungsländer zur Bewirtschaftung und Entwicklung zugewiesen und schaffen es regelmäßig, diese Systeme durch lediglich lineare Änderung einzelner Parameter zugrunde zu richten.

### 5.3 Kollektivierung

Man kann die Antriebe für die Verkehrsberuhigung auch auf einer grundsätzlichen Ebene ermitteln. Wenn es, wie wir oben sagten, im Verkehr um eine Vermittlung zwischen Individuum und Kollektiv geht, kann man auch nach der *Haltung* des Individuums zum Kollektiv fragen. Zeigt man Zivilcourage, oder ruft man nach dem Staat, der alles macht?<sup>64</sup> Der Unterschied erweist sich schon darin, ob ein Fußgänger auf eine Bedarfsampel drückt, nur weil sie da ist und ohne eigene Einschätzung des Verkehrs, oder ob er ganz rational abwägt, ob die Lücke im Verkehr oder das Rot der Ampel schneller kommt. Oder ob der Radfahrer nach einer eigenen Trasse ruft, die ihm vermeintlich die Verflechtung in den Autoverkehr abnimmt. Bezirksausschüsse tun sich regelmäßig mit Forderungen an die Verwaltung hervor, die grundsätzlich eine Zunahme an kollektiver und damit eine Abnahme an individueller Verantwortung bedeuten, und sie legen dabei eine geradezu monströse Kleinlichkeit an den Tag.<sup>65</sup> Individuelle Risiken werden generalisiert, pauschalisiert, kollektiviert.<sup>66</sup> Kurt Biedenkopf hat die hier umschriebene deutsche Lebenshaltung aus den politischen Bedingungen der Nachkriegszeit gedeutet. Demnach hat die Sozialpolitik für den (nach außen hin ohnmächtigen) Staat eine legitimierungssichernde Stellung. Später aber fehlt dem Staat *die Kraft, die gewachsene Fähigkeit der Bevölkerung zur eigenen Bewältigung bisher sozialpolitisch abgedeckter Lebensrisiken stärker in Anspruch zu nehmen und den so gewonnenen Handlungsspielraum für die Bewältigung neuer Aufgaben zu verwenden.*<sup>67</sup> Und dem handlungswilligen Individuum fehlt dieser Spielraum, weil es von lauter vorwegdefinierender Infrastruktur erstickt wird.

Hier ist ein fatales Wechselspiel von Oktroi und schlechtem Gewissen am Werke. Verbandspolitik setzt ihren Ehrgeiz darein, dem Staat mit (beliebig vermehrbaren) Forderungen ein schlechtes Gewissen zu bereiten. Der Staat läßt sich zum Handeln nötigen, und die Bürokratie setzt die daraus erwachsenden Normen rücksichtslos und ungetrübt von Realitätssinn durch. Das Radwegekonzept hat sich deshalb so unangefochten verbreitet, weil damit ein simpler

---

<sup>64</sup> Die Unterscheidung ist natürlich politisch signifikant. Pointiert formuliert: *Einen frustrierten Linken erkennt man heute daran, daß er vom Staat, den er jahrelang bekämpfte, möglichst viele Verbote fordert* (Matthias Horx in *Tempo*, 11/87, S.3). Die Einschränkung *frustriert* ist gar nicht nötig, der Satz gilt allgemein.

<sup>65</sup> Sogar SPD-Oberbürgermeister Christian Ude gab zu: *Auf Bürgerversammlungen kommt bei uns nur ein bestimmter Typus vor, nämlich der Anwohner, der seine Ruhe haben will.* (SZ 5.8.1993, S.37)

<sup>66</sup> In Weiterführung der Analogie zur Wirtschaftsform: *Zentralistische Planwirtschaft schließlich...ist aus dieser Perspektive Kollektivierung von Verantwortung.* Starbatty a.a.O. Auf die weiteren soziologischen Implikationen der Deformierung des Risikoverhaltens kann hier nicht eingegangen werden, doch mag in unserem Zusammenhang der Hinweis genügen, daß derjenige, der Risiken einzugehen bereit ist, d.h. eigenverantwortlich handelt, in den Augen der Gesellschaft selbst ein Risiko darstellt und deshalb mit ihren Mitteln, Ächtung und Gesetz, bedroht wird.

<sup>67</sup> Kurt Biedenkopf: *Auf dem Weg nach Deutschland.* SZ 24.3.1990, Seite I (SZ am Wochenende)



Algorithmus entdeckt wurde, dem Staat gegenüber einen vermeintlichen Nachholbedarf zu begründen: soundsoviele Radwegkilometer gibt es schon/erst (je nach Standpunkt). Man kann damit den Staat ins Unrecht setzen, also klagen, einklagen, eine Denkfigur, die allenthalben in Bezirksausschüssen und Fahrradverbänden anzutreffen ist; und umgekehrt glaubt sich der Staat mit dem Bau der besagten Kilometer salviert. Daß dies der Verkehrsrealität in keiner Weise gerecht wird, übersieht man. Wirklich konstruktiv wäre nämlich schlicht, Autofahrspuren mit einer Breite zu markieren, die dem Radfahrer auch darauf Platz läßt (hier wird 'erfahrbar', was es heißt, mit jemandem *auf gleicher Ebene zu verkehren*). Aber daraus ließe sich kein politisches Kapital schlagen. Das wäre ja 'nur' vernünftig.

Hier wird konstruktive Interaktion ohne institutionalisierte Gegensätze sichtbar. Ein sinnvoller Verhaltenskodex für das Verkehrssystem muß von einem Pluralismus der Interessen und Rollen ausgehen. Jeder Teilnehmer kann im Prinzip jederzeit in jeder anderen Rolle auftreten und muß insofern an einer gerechten Verteilung der Pflichten interessiert sein; man könnte dies als *Transitivität* bezeichnen. Der Radfahrer darf keine Trassen verlangen, auf die zu achten ihm als Autofahrer fast unmöglich wäre. Der Autofahrer darf sich auf der Straße nicht derart bewegen, daß er als Radfahrer davon unangenehm betroffen wäre, und er muß wissen, daß sich der Motorradfahrer einesteils als einspuriges, andernteils aber als zweispuriges Fahrzeug verstehen kann. Der Fußgänger darf ebensowenig Vorrechte in Anspruch nehmen, die er als Autofahrer nicht achten würde. Die Versuche von Kollektiven, mißliebige Gruppen von Verkehrsteilnehmern moralisch und juristisch auszugrenzen, sind strikt zurückzuweisen.

Das heutige Verkehrssystem wird insgesamt von Regelungen überwuchert, und die nötige Unterwerfung kann wohl nicht ohne einen gewissen Anteil von Masochismus geleistet werden. Der Regelungsüberhang führt dann auch zu Sekundärproblemen. So wurde festgestellt, daß der deutsche Straßenschilderwald inzwischen zu sehr gewachsen und durch Überforderung der Verkehrsteilnehmer kontraproduktiv geworden ist. Man fand, daß man auf etwa ein Drittel verzichten könne.<sup>68</sup> Sobald man also den Gesichtspunkt der Ergonomie einführt, fällt der hypertrophierte Regelungswust in sich zusammen. Um die Befolgung nicht per se einsichtiger Regelungen zu verbessern, greift man zur moralischen Keule: *Nur bei Grün - der Kinder wegen* (an Fußgängerampeln). Dies desavouiert natürlich die primäre Regelung, aber auch die moralische Argumentation führt nicht weit. Würde ich Kinder Kadavergehorsam lehren wollen?

## 6. Der regressive Charakter der Idylle

Statisches Weltbild, ständisches Gesellschaftsmodell, Kopfsteinpflaster und Provinzialismus - woran erinnert uns dieses heutige (kommunal)politische Konzept? Tatsächlich - an das Mittelalter. Wir bewegen uns mit voller Kraft durch die Jahrhunderte zurück. Das ökologisch maskierte Ideologem hat Innovation und innere Dynamik abgeschrieben; man will vom Vorhandenen zehren oder besser noch *rückbauen*. Gepflegt wird *die lustvolle List des Rückzugs, die Tugend des Zögerns und Nachgebens, das Handgestrickte, Feminine, Kleinteilige, Übersichtliche, die 'kommunikativen' Lebensinseln abseits der großen, kalten Berechnungen, Straßen, Bauten, Konflikte und Risiken - in einer fast komischen Überreaktion auf das*

---

<sup>68</sup> Zum Vergleich: In England *gibt es erst seit 1966 Vorfahrtregeln, bis dahin galt die Zeichensprache*. [emo]: Die Renaissance des Kreisverkehrs. In: SZ 11.8.1990, S.42.

*Zusammenwachsen der Welt-Zivilisation.*<sup>69</sup> Die alte deutsche Aversion gegen die metropolitane Zivilisation lebt sich wieder aus, das Schrebergartentum schickt sich an, nun auch die der Ortsveränderung dienenden Räume zu parzellieren - denn jede Veränderung ist verdächtig. Die Verwaltung sieht sich glücklich in der Verwaltung, und d.h. in erster Linie Erzeugung und Aufrechterhaltung des Mangels. Die Szenarien der Verkehrsberuhigung laufen auf das Ideal des Altersheimes, oder krasser: des Friedhofs zu. Bewegung ist per se von Übel. Die Menschen werden als immerwährende Fußgänger gedacht, mit minimalem Aktionsradius. Sie brauchen keiner Arbeit nachzugehen, die wesentlich Ortsveränderung erfordert, und verfügen über genügend Geld, auf die nur mit PKW erreichbaren billigen Supermärkte in der Peripherie der Stadt verzichten zu können. Vor allem verfügen sie über unerschöpflich viel Zeit, erstens, um sich die Fahrzeiten des ÖPNV leisten zu können<sup>70</sup>, zweitens, um sie in jener Beschaulichkeit hinbringen zu können, für die an den verkehrsberuhigten Straßen Ruhebänke aufgestellt sind. Die Stadt soll nun plötzlich auch noch Land, soll Idylle sein. Kinder müssen ausgerechnet auf den Straßen spielen, an Straßenkreuzungen müssen sich die Leute auf Parkbänken der Beschaulichkeit hingeben können, und vermutlich beanspruchen viele, nachts bei offenem Fenster schlafen zu können. Auch die Architektur paßt sich dem Zeitgeist an. Rationalität hatte immer mit Transparenz zu tun. Nun aber wird z.T. so gebaut, als ob man die wilde Natur nachbilden wollte. Natürliche topographische Ensembles sind freilich sehr komplex, d.h. für den Betrachter nicht transparent. Stadtarchitekturen mit diesem Ideal sind ebenfalls nicht transparent. So geriet ich einmal in ein Neubaugebiet irgendwo hinter dem Arabella-Haus. Es war eine mühselige, frustrierende Suche zunächst nach einer bestimmten Hausnummer und dann nach dem Hauseingang, da das ganze Ensemble ohne erkennbare Logik angelegt war. Daß Häuser normalerweise in fortfolgender Weise an der Straße aufgereiht werden, ist, wie man hier am Gegenteil sieht, eine wichtige Orientierungsinformation. Wenn künftig nur noch in verwunschenen Residuen gewohnt wird, wird jeder Besuch zur Expedition. Bereits der Olympia-Park zeigte, wie man ein Areal durch Imitation der Natur verkehrsmäßig unzugänglich gestalten kann. Ein Radfahrer, der dort den kürzesten Weg zu einem Ziel sucht, wird alsbald entnervt aufgeben.

Offensichtlich wird mit der Propagierung der Idylle einiges verwechselt. Die Fußgängerei in den mittelalterlichen Städten war einesteils Ausdruck des Mangels, nämlich derjenigen, die sich weder Pferd noch Sänfte leisten konnten. Andererseits waren die Städte klein genug, um wirklich fußläufig zu sein. Heutige weiträumige Städte zu größeren Teilen nur noch Fußgängern und Radfahrern vorzubehalten - allen Ernstes denkt man im Falle Münchens etwa an den Bereich innerhalb des Mittleren Ringes - führt zur Liquidation wesentlicher Kommunikationsbeziehungen. Die Forderung müßte demgegenüber vielmehr lauten, auch in der heute sehr viel größeren Fläche die heute sehr viel zahlreicheren sozialen Funktionen in der gleichen oder möglichst noch kürzeren Zeit zugänglich zu machen, als in der mittelalterlichen, fußläufigen Stadt. Wie unsozial Verkehrsberuhigung sein kann, wird aus jenem schon zitierten Leserbrief deutlich. Freunde, die den Autor besuchen wollen, sagen: *"Wir können nicht mehr mit*

---

<sup>69</sup> Mathias Schreiber: Großes - Vom Kleinmut der Deutschen. FAZ 12.6.89, S.29

<sup>70</sup> Vgl. hierzu z.B. auch den Erfahrungsbericht von Ulrich van Suntum *Genug Zeit für die Eisenbahn?* in der FAZ vom 11.9.1990, T4, der u.a. resümiert: *Ich beginne zu ahnen, daß Bahnfahren ein Luxus ist, den ich mir nicht oft erlauben kann.*

zu Dir kommen, denn wir finden hier ja sowieso keinen Parkplatz". **Parkplatznot, und das steht in keiner Statistik, führt eben auch zu weniger gegenseitigen Besuchen...** Ich frage mich, wieviele mobilitätsbeeinträchtigte Bürger sich angesichts dieser Entwicklung immer mehr frustriert in ihre vier Wände zurückziehen.<sup>71</sup> Man gebe sich nicht der Illusion hin, die systematische Verkehrsbehinderung gehe nur zu Lasten Weniger. Die Schäden für alle Beteiligten werden immer größer: Ein Handwerker braucht für eine Reparatur 30 Minuten, aber für An- und Abfahrt zwei Stunden. Ein Gaststättenbelieferer benötigt einen ganzen Tag für eine Tour, die früher gegen Mittag beendet war. Die Taxizentrale kann Aufträge nur mehr mit unzumutbaren Wartezeiten vermitteln,<sup>72</sup>

Stadt war nie als Idylle geplant, sondern als Innovationszentrum der Kultur. Die Stadt war immer auch eine Maschine...Versorgungseinrichtung zur Entlastung von Arbeit, Unbequemlichkeit und Verantwortung. Karl Kraus hat dies auf die prägnante Formel gebracht: "Ich verlange von der Stadt, in der ich leben soll: Asphalt, Straßenspülung, Haustorschlüssel, Luftheizung, Warmwasserleitung. Gemütlich bin ich selbst."<sup>73</sup> Zweifellos kann das Ergebnis nur grauenhaft sein, wenn sich die Verwaltung an<sup>schickt</sup>, Gemütlichkeit zu administrieren. Die Verwechslung der Aufgaben wird auf oberster Planungsebene inszeniert. Man unterschlägt den Widerspruch, der in den gleichzeitigen Verboten der territorialen Ausdehnung der Stadt, der verdichteten Bebauung und der Verkehrsberuhigung besteht. Die Stadt soll sich weder horizontal noch vertikal vergrößern - dann beklagt man verwundert das Fehlen von Wohnraum. Man führt in der Stadtplanung weiterhin das Konzept der Funktionstrennung (Wohnen, Arbeiten, Freizeit) fort<sup>74</sup>, drängt vor allem das Gewerbe immer rüder aus der Stadt hinaus - und stellt verwundert fest, daß die Pendlerströme immer größer werden. Man kann aber nicht alles haben: Verkehrsreduzierung, Verdichtungsverbot, Ausdehnungsverbot.

Ökologisch motivierte Stadtplanung und ökologische Politik im allgemeinen steht in dem Dilemma, sich gegen die zentrale Errungenschaft von Neuzeit und Aufklärung, die individuelle Unabhängigkeit, stellen zu müssen. Eine ökologisch begründete Stadtpolitik, die gegen die heutige städtische Lebensweise argumentiert und nicht die in dieser Lebensweise auch angelegten humanen Hoffnungen bewahrt, wäre bloß restriktiv. Und sie müßte scheitern, vielleicht nicht zu unrecht.<sup>75</sup>

## Resüme

Wir müssen resümieren, daß durch die derzeitige Strategie der Verkehrsberuhigung eine neue Unwirtlichkeit der Städte herbeigeführt wird. Wie kann man in einer Stadt leben, in der man von steingewordener Obstruktion umgeben ist? Meine persönliche Konsequenz aus diesen Verhältnissen wird sein, der Stadt den Rücken zu kehren, so bald es meine berufliche Situation erlaubt und so bald die Informationsinfrastruktur hinlänglich entwickelt sein wird, um durch

---

<sup>71</sup> D. Urbschat a.a.O.

<sup>72</sup> Leserbrief M. Schrottenloher: *Wünsche an den neuen "Werkleiter Verkehr"*. SZ 14.4.92 S.22

<sup>73</sup> Häußermann/Siebel a.a.O. und in Universitas S.519/521.

<sup>74</sup> Demgegenüber wird seit längerem wieder die *Funktionsdurchmischung* gefordert, z.B. von Holzapfel et al., a.a.O. S.199

<sup>75</sup> Häußermann/Siebel a.a.O. S.46 und in Universitas S.519

Telekommunikation auch auf dem Land die für mich nötigen Informationsmengen anzubieten. Dies hängt entscheidend von der Entlassung der Telekommunikation aus dem Monopol der Postbürokratie ab - aber das ist ein eigenes Thema.