

Nachhaltige Stadt- und Regionalentwicklung

Zu Fuß oder mit dem Auto?

Der Verkehr verbraucht 30 Prozent unserer Energie. Siedlungsstrukturen sind nur dann nachhaltig, wenn sich von den täglichen Wegen ihrer Bewohner die kurzen zu Fuß und die langen einigermaßen bequem mit dem Öffentlichen Personennahverkehr zurücklegen lassen. Das ist banal, spielt in der Planungspraxis aber so gut wie keine Rolle.

von Günther Hartmann

Als in den 1960er- und 1970er-Jahren die Bevölkerung noch wuchs, war Stadterweiterung ein großes Thema. Umfangreiche Forschungen untersuchten, wie optimale Siedlungsstrukturen beschaffen sein müssten. Fußwege und Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) waren dabei aus sozialen Gründen wichtig, denn damals besaß noch nicht jeder ein Auto – und kaum jemand zwei. Das änderte sich mit zunehmendem Wohlstand. So wurde die autogerechte Stadt zum neuen Leitbild.

Durch die zunehmende Automobilisierung verlor die räumliche Nähe immer mehr an Bedeutung. Die Entfernungen zwischen Wohnungen, Arbeitsplätzen, Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen wuchsen. Das führte zu immer mehr und immer breiteren Straßen, vor allem aber auch zu einer Zersiedlung des ländlichen Raums. Die Grundstücke und Immobilien sind dort billiger und können entsprechend großzügiger aus-

fallen. Da der Benzinpreis moderat und zudem der Weg in die Arbeit steuerlich absetzbar ist, überwiegen unterm Strich die finanziellen Vorteile.

Hohe Bebauungsdichten schonen Landschaft

Der zunehmende Verkehr verteilt sich in dünn besiedelten Gebieten besser und wird von deren Bewohnern deshalb nicht als Beeinträchtigung der eigenen Wohnqualität empfunden. Viele meinen sogar, dünn besiedelte Gebiete seien „ökologischer“ als die „Betonwüsten“ der Stadt. Der Eindruck täuscht, das Gegenteil ist der Fall: Der Pro-Kopf-Verbrauch an Verkehrsfläche ist in ländlichen Gemeinden um ein Vielfaches höher wie in großen Städten, ebenso der Aufwand für die Versorgung mit Abwasserkanälen, Trinkwasserrohren, Strom- und anderen Leitungen.

Höhere Bebauungsdichten bedeuten einen geringeren Verbrauch an Bodenfläche und Ressourcen. Sie sind ein Ausdruck von Bescheidenheit und Spar-

samkeit. Je dichter die Menschen zusammenrücken, desto mehr unbebaute Landschaft bleibt außerhalb der Siedlungsgebiete übrig.

Die heutige Bevölkerungsverteilung hat ihr räumliches Siedlungsmuster größtenteils aus der agrargesellschaftlichen

zu können, die ein Großteil der Einwohner täglich oder zumindest häufig nutzt. Das Resultat ist übermäßiger Autoverkehr. Der ist in den meisten Gemeinden ein Politikum ersten Ranges, doch nie werden seine Ursachen thematisiert, stattdessen lautstark Umgehungsstraßen zur Linderung der negativen Auswirkungen gefordert. Damit wird dann aber das Autofahren gegenüber dem ÖPNV nochmals attraktiver, weil schneller.

Falsche Siedlungsstrukturen steigern Autoverkehr

Der Zeitfaktor wird in heutigen Untersuchungen fast immer unzureichend dargestellt, dabei ist er bei der individuellen Entscheidung „Auto oder ÖPNV?“ maßgeblich. Nur wenn die zeitlichen Unterschiede nicht allzu groß werden, kann sich ein ÖPNV

Durch die zunehmende Automobilisierung verlor die räumliche Nähe immer mehr an Bedeutung.

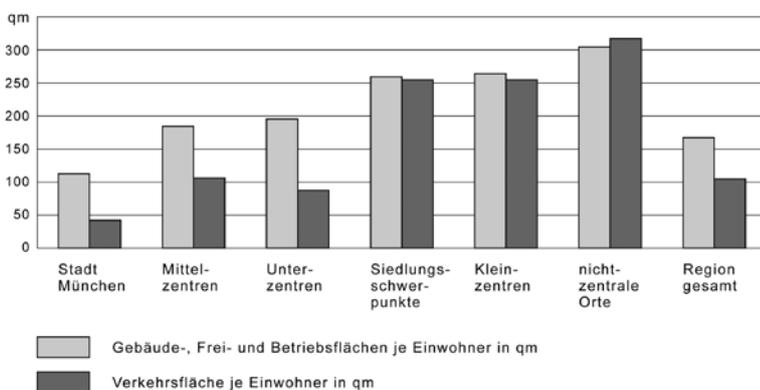
Epochen: Die alten Dörfer wiesen einfach immer wieder große Neubaugebiete aus – obwohl die Forschungen der 1960er- und 1970er-Jahre gezeigt hatten, dass sowohl für ein differenziertes Arbeitsplatzangebot als auch für eine gute Versorgung mit Schulen, Ärzten, Einkaufs-, Kultur- und Freizeiteinrichtungen 30.000 bis 50.000 Einwohner notwendig sind, um wirtschaftlich tragfähig zu sein. Das bedeutet: Wenn es keine Autos mehr gäbe, müssten die Landbewohner ihre Ansprüche deutlich reduzieren – oder in Städte ziehen.

Im Münchner Umland wohnen über 300.000 Menschen in kleinen ländlichen Gemeinden unter 5.000 Einwohnern, also in Ortschaften die nur einen Bruchteil der Einwohnerzahl besitzen, die notwendig wäre, um das Spektrum jener Einrichtungen und Angebote aufweisen

gegenüber dem Auto als gleichwertige Alternative behaupten. Wenn die zeitlichen Erreichbarkeitsgefälle transparent gemacht würden, wäre deutlich, dass viel mehr in den ÖPNV investiert werden muss.

Bei so einem Zeitvergleich sind auch die Fußwege mit einzurechnen. Wissenschaftliche Untersuchungen zeigten, dass 1 km Fußweg für die meisten Menschen gerade noch akzeptabel ist, alles darüber hinaus dann aber meist zur Benutzung des Autos führt. Wichtig ist dabei auch die Attraktivität des Wegs: Eine schöne und interessante Strecke wird gegenüber einer tristen und langweiligen als kürzer empfunden.

Die Fahrzeiten des ÖPNV können nur dann attraktiv sein, wenn es sich um ein in alle Richtungen entwickeltes Netz handelt. Das Münchner S-Bahn-System jedoch führt sternförmig von der Innenstadt ins Umland. Das bedeutet: Auch wenn man nicht in die Münchner Innenstadt möchte, muss man trotzdem zuerst dort hinfahren, umsteigen und dann wieder stadtauswärts fahren. Während für den Auto-



Die kleineren Gemeinden in der Region München verbrauchen pro Kopf dreimal so viel Siedlungsfläche und sechsmal so viel Verkehrsfläche wie die Stadt München. Beim Vergleich mit dicht bebauten Stadtteilen vervielfachen sich die Unterschiede nochmals.

Quelle: Dr. Richard Michael, Zukunftsfähige Region München?

verkehr achtspurige Ringstraßen selbstverständlich waren, wurde das Projekt einer Ringbahn nie verfolgt.

Die Attraktivität des ÖPNV hängt natürlich auch sehr von seiner Taktfrequenz ab. Die wird wiederum von der baulichen Dichte um die Haltestellen bestimmt, denn je mehr Bewohner im Umkreis von 1 km wohnen, desto mehr nutzen den ÖPNV, desto dichter kann sein Takt sein, desto attraktiver ist er – ein positiver Regelkreis. Hier stößt die Münchner S-Bahn aber schon längst an ihre Grenzen, denn der zentrale Tunnel, der sich von Westen nach Osten durch die Innenstadt zieht, ist hoffnungslos überlastet – und ein zweiter Tunnel sehr teuer.

Welche Auswirkungen die Größe und Struktur von Siedlungsgebieten auf den Verkehr hat, zeigten die Ergebnisse einer wissenschaftlichen Untersuchung: In den kleinen Gemeinden der Region München legen die Bewohner rund 75 Prozent aller Wege mit dem Auto zurück, in der Stadt München rund 35 Prozent, in Städten mittlerer Größe wie Freising oder Landshut rund 50 Prozent. Zum Vergleich: Das vorbildlich gegliederte Delft kommt auf einen Wert von unter 30 Prozent.

Nicht eine gleichmäßig dichte Bebauung ist ideal, sondern eine verdichtete Bebauung rund um die ÖPNV-Stationen. Dazwischen sollten sich hochwertige Naherholungsflächen befinden. In den Ortschaften des Münchner Umlands sind die Dichten aber eher zufällig verteilt und meist sehr niedrig. Die S-Bahn-Stationen – wenn es denn welche gibt – liegen fast immer am Ortsrand statt in der Ortsmitte, was bedeutet, dass die Fußwege für die meisten Einwohner zu lang sind.

**Einkaufszentren:
unökologisch
und undemokratisch**

Auch Einkaufszentren siedeln sich mit Vorliebe am Ortsrand an. Sie setzen ganz bewusst auf das Auto und locken ihre Kunden mit einem großen Parkplatzangebot. Das führt zum Wachstum des Autoverkehrs – und zur Verdünnung historischer Ortszentren: Die Passantenfrequenz sinkt, kleine familiengeführte Läden

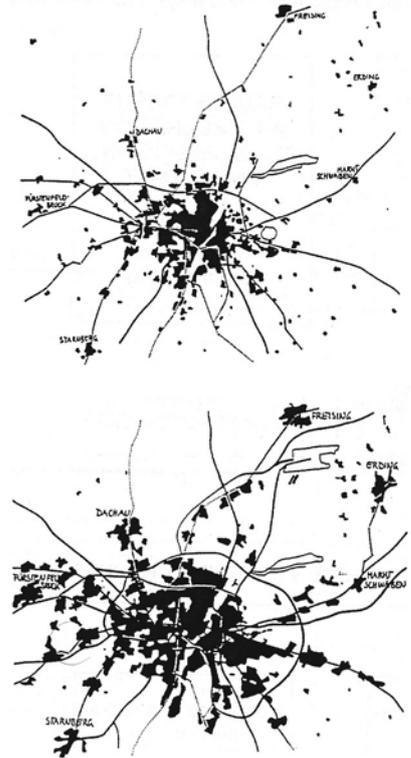
müssen schließen, Billiganbieter, Sexshops und Spielhallen rücken nach, oder es bleiben Leerstände. Die Hausbesitzer investieren kein Geld mehr, die Bausubstanz verfällt, die Passantenfrequenz sinkt weiter – ein Teufelskreis.

Diese Fehlentwicklung hat neben der ökologischen auch eine kulturelle Dimension: Europäische Städte zeichnen sich traditionell durch lebendige Straßen und Plätze aus. Das liegt daran, dass jeder Bürger das Recht hat, sich in diesen öffentlichen Räumen aufzuhalten und Aktivitäten auszuüben, die ihm eine Stadtverwaltung nur einschränken kann, wenn es einen triftigen Grund dafür gibt. So entsteht ein buntes Bild, zu dem auch Obdachlose, Straßenmusiker und -künstler, religiöse Prediger und politische Aktivisten gehören.

In Einkaufszentren gibt es das alles nicht. Einkaufszentren sind monofunktional. Hier gilt das private Hausrecht des Betreibers und das wird von seinem Sicherheitsdienst durchgesetzt. Erwünscht sind nur Konsumenten. Die Atmosphäre ist steril. Alles ist auf die Inszenierung der Warenwelt und auf den Konsum ausgerichtet. Was dem Konsum nicht

dichten, Siedlungs- und Zentrenstruktur sowie Verkehrsinfrastruktur und ÖPNV-Attraktivität. Doch ohne eine integrierte Siedlungs- und Verkehrsplanung ist eine nachhaltige Entwicklung nicht möglich.

Vornehmlich an Gewerbesteuererträgen und die nächste Wahl denkende Kommunalpolitiker bringen dieser Aufgabe wenig Verständnis entgegen. Die gesetzlichen Rahmenbedingungen sind unzureichend bis kontraproduktiv. Umso mehr gilt es, von den verantwortlichen Planungsbehörden Transparenz und eine dem komplexen Ziel „Nachhaltigkeit“ gemäße Methodik einzufordern. Vor allem eine Studie über die zeitliche Erreichbarkeitsstruktur würde die Bevorteilung des Autos gegenüber dem ÖPNV sichtbar machen und wäre deshalb eine wichtige Entscheidungsgrundlage für die Ver-



Siedlungsflächenentwicklung in der Region München von 1948 bis 1995: Durch gleichmäßiges Wachstum entstanden viel zu viele und viel zu kleine Siedlungen.

Quelle: Dr. Richard Michael, Zukunftsfähige Region München?

**Der Pro-Kopf-Verbrauch an
Verkehrsfläche ist in
ländlichen Gemeinden vielfach höher
wie in großen Städten.**

dient, ist von der Hausordnung untersagt. Dazu gehört z.B. auch: das Verteilen von politischen Flugblättern.

**Was für eine nachhaltige
Entwicklung zu tun ist**

Dass ein hoher Teil des Landschafts- und Ressourcenverbrauchs auf die räumliche Entwicklung zurückgeht, dass die vorhandenen Flächennutzungsmuster verantwortlich sind für die Art und Intensität der Verkehrsströme, das ist in den Planungsmätern bekannt. Doch sie tun nicht, was sie wissen. Die Politik will technische Lösungen für die Bewältigung des Verkehrs und blendet die räumliche „Unordnung“ als Ursache für den Verkehr aus. Sie ignoriert die regelkreisartigen Zusammenhänge zwischen Bebauungs-

besserungen räumlicher Strukturen.

Bei jedem Flächennutzungs- und Bebauungsplan, jedem Verkehrs- und Bauprojekt sind immer folgende Fragen zu stellen:

- Werden damit fußläufig erreichbare Versorgungszentren gestärkt oder geschwächt?
- Welche Auswirkungen auf das lokale und regionale Verkehrsgeschehen sind zu erwarten?
- Werden damit der Fußverkehr und der ÖPNV gestärkt oder geschwächt?

Meist geschieht heute das Gegenteil. Es besteht sogar die Gefahr, dass ökologische Prestigeprojekte als Ablenkungsmanöver dienen, damit der normale Stadtplanungsunsinn nicht wahrgenommen wird und weitergehen kann. Es gilt aber die alte Regel: Das Ganze ist mehr als

die Summe seiner Teile! Einzelne ökologische Projekte erzeugen noch lange keine ökologische Stadtstruktur.

Oft klären selbst Nachhaltigkeitsgutachten über die entscheidenden Tatsachen und Zusammenhänge nicht auf, sondern vertuschen sie mit einer ungeeigneten, die Verkehrsthematik ausblendenden Methodik. Umgekehrt fragen Verkehrsgutachten nie nach den Ursachen des Verkehrsaufkommens, sondern nur nach zu erwartenden Größenordnungen und wie sich die bewältigen lassen.

Nachhaltigkeit steht als Thema fast nie am Anfang einer Entscheidungskette, sondern meist am Ende – wenn es zu spät ist. Sie wird auf fertige Ergebnisse aufgesattelt und dient als Kosmetik. Nachhaltigkeit fängt aber eben nicht zu Hause an, wie gerne behauptet wird, um den Bürgern den Schwarzen Peter zuzuschieben, sondern kann dort nur ihren Abschluss finden. Nachhaltigkeit ist eine ganzheitliche Angelegenheit. Die Weichen müssen zunächst auf einer möglichst hohen Entscheidungsebene richtig gestellt werden. Eine politische Aufgabe! ■