

Verkehrs-Entwicklung

Protokoll der Zerstörung von Lebensräumen durch den Verkehr

Verkehr ist keine mystische Größe, kein unentrinnbares Schicksal, sondern die Funktion der räumlichen Verteilung der Standorte von Produktion, Handel, Konsumtion und Wohnen.

1. Phase

Mittelalter: In der vom Handwerk geprägten Gesellschaft sind weitgehend die Funktionen Wohnen, Gütererzeugung und Handel im Haus beisammen. Folge: Das Verkehrsaufkommen ist gering.

2. Phase

18. Jahrhundert: Mit der Entstehung des Verlagswesens, in dem größere Kaufleute die erweiterten Märkte absolutistischer Staaten belieferten, entstehen die Wege vom Produzenten (Handwerker oder Heimarbeiter) zum Händler und von dort zum oft weit entfernten Konsumenten. Die absolutistischen Staaten (Merkantilismus) fördern dies durch den Bau erster »Kunststraßen«. Zum ersten Mal entsteht ein Güterverkehr größeren Ausmaßes.

3. Phase

Ende des 18. Jahrhunderts — Anfang 19. Jahrhundert: Die Unternehmer konzentrieren die Arbeiter in Fabriken — zunächst aus disziplinarischen Gründen. Dann werden die Produktionsmittel zu Maschinen entwickelt. Folge: Es entsteht der Weg der Arbeiter zur Fabrik — zunächst ohne Transportmittel! Der Personenverkehr beginnt.

4. Phase

Mitte 19. Jahrhundert: Mit zunehmender Industrialisierung vergrößern sich die Fabriken und ziehen nun eine regelrechte Völkerwanderung vom Land nach sich (Landflucht). Zunächst ziehen die Arbeiter in die Nähe der Fabriken. Arbeitersiedlungen entstehen.

5. Phase

2. Hälfte des 19. Jahrhunderts: mit steigender Produktion werden die Umweltbedingungen (Rauch, Abgase u. a.) im Wohnbereich immer unerträglicher. Die Erhaltung der Arbeitskraft wird gefährdet. Folge: Krupp legt zum Beispiel neue Siedlungen entfernt von der Fabrik an. Endpunkt: Die Charta von Athen (1933) fordert die generelle Trennung von Arbeit und Wohnen. Folge: Es entstehen außerordentliche Transportprobleme für die Menschenmassen. Neue Transportmittel müssen entwickelt und verbreitet werden: Das Fahrrad, Eisenbahnebenlinien, Pferdebahnen (zuerst Berlin 1865), Straßenbahnen (Berlin seit 1881), Busse — im wesentlichen Massenverkehrsmittel. Zur Bewältigung des Berufsverkehrs entsteht in Berlin die S-Bahn. Sie verbindet Wohnbereiche und Fabriken — im wesentlichen im Ringverkehr. Im Gegensatz dazu entsteht die Münchener S-Bahn (1972) um Kunden zu den Großkaufhäusern in der City (Näheres siehe unten) zu transportieren — im Sternsystem. Sie befördert auch die Berufstätigen im Dienstleistungssektor (der sich an völlig verfehlten Standorten in der Innenstadt entwickelt); sie schafft jedoch keine direkten Verbindungen zu den Fabriken.

6. Phase

Ab etwa 1940: In der Nachkriegszeit wurde die Entwicklung der öffentlichen Transportmittel (Bundesbahn u. a.) dadurch verhindert, daß der Staat als de-

ren Träger nicht zu den privaten Transportunternehmen in Konkurrenz treten wollte (Erhaltung der Ideologie der »Freien Marktwirtschaft«).

Der Krieg läßt zudem Industriezweige (Last- und Geländewagenproduktion) von großem Ausmaß entstehen. Nach Kriegsende sind sie gezwungen, sich neue Absatzmärkte zu schaffen. Die Personenwagenproduktion rollt an. Der Pkw kommt der Ideologie des »autonomen und freien Individualismus« entgegen. Das Auto erscheint als eine Art »fahrbaren Eigentums«, das Verfügungsmacht suggeriert, die dem Arbeiter am Arbeitsplatz vorenthalten wird. Mit der zunehmenden Verkehrsdichte wird die Verfügungsfreiheit des Autos zunehmend eingeschränkt. Der Autofahrer sucht sich als Reaktion auf den massenhaften Individualverkehr Ersatzbefriedigung beim »Autowienern«.

7. Phase

Ab etwa 1950: Am schnellsten wächst nach dem Kriege (etwa seit 1950) der Dienstleistungssektor. Er bemächtigt sich zunehmend der Innenstadtbereiche. Gründe: Prestigeträchtigkeit der Citystandorte — irrational seit dem Zeitpunkt, wo die Verbindung mit dem Kunden im wesentlichen über den Schreibtisch läuft. Erste Folge: Steigende Bodenpreise. Zweite Folge: Grundbesitz wird zum Spekulationsobjekt und wechselt in die Hände der Kapitalkräftigsten. Dritte Folge: Auf Grund der hohen Bodenpreise gewährleistet die Wohnnutzung keine entsprechende Rendite. Vierte Folge: Vertreibung der Wohnbevölkerung und weitere Umwandlung in renditeträchtige Büros. Verdreifachung des Verkehrsaufkommens — die City wird unbewohnbar. Auf Grund der Bodenpreise kann der Wohnungsbau nur noch in den entlegendsten Stadtteilen (j. w. d. »janz weit draußen«) stattfinden. Fünfte Folge: Das Verkehrsaufkommen vergrößert sich weiter.

8. Phase

1965 ff: Massenverkehrsmittel in die Randbereiche und Trabantenstädte werden angelegt. Aber die Leute haben sich gezwungenermaßen längst ein Auto gekauft. Folge: Die Massenverkehrsmittel sind unrentabel. Die Bevölkerung zahlt zum x-ten Male für eine verfehlte Stadtentwicklungspolitik.

Parallel zur 5. und 6. Phase

Mit der Arbeitsteilung im Handel entstehen Großhändler, die mehrere Einzelhändler über eine mittlere Entfernung hinweg beliefern. Das Verfahren ist rationell: Güter werden gesammelt und in wenigen Lastwagen transportiert; die Kunden holen sie sich auf kurzem Weg mit wenig Verkehrsaufwand, meist sogar zu Fuß vom Einzelhändler ab.

Parallel zur 7. und 8. Phase seit 1960

Die Supermärkte schalten zunehmend die Einzelhändler aus. Folge: Jeder Kunde muß einzeln den langen Weg zum Großhändler zurücklegen. Folge: Ein gewaltiges unrationelles Verkehrsaufkommen entsteht. Während sich bisher die Einkäufe im Nachbarschaftsbereich über die Woche oder sogar den Tag verteilen konnten, lohnt sich der erzwungene Großeinkauf in der Stadtmitte oder am Stadtrand nur dann, wenn fast ein halber Tag zur Verfügung steht. Die Auslastung der Verkehrswege wird dadurch ungleichmäßig: Sollen sie

das zeitlich konzentrierte Verkehrsaufkommen bewältigen, müssen sie umfangreich ausgelegt werden, daß sie notwendig unwirtschaftlich sind, weil sie die längste Zeit nicht entsprechend ausgenutzt werden können. Fazit: Das Verkehrsaufkommen zentralisiert sich räumlich und konzentriert sich zeitlich.

Was steckt hinter dem »günstigen Angebot« der Kaufhäuser und Supermärkte? Kostenfaktoren werden vom Händler auf den Käufer verschoben, ohne daß es diesem richtig bewußt wird. Die Kostenfaktoren des Transports erscheinen weitgehend nicht mehr im Preis des Produktes, sondern in folgenden Rechnungen: Individuell bezahlt der Käufer mit Autokilometern und Freizeit; als Steuerzahler finanziert er die Anlage der Verkehrswege, Geländekauf, Abriß, Entschädigung, Straßenbau, Parkplätze, Verkehrsopfer u. a. und schließlich bezahlt er das Ganze mit hohen Umweltschäden (Abgasvergiftung, Lärm, Veränderung des Kleinklimas u. a.).

Parallel zur Phase 7

Die für andere Verkehrsarten angelegten Straßensysteme in unseren historisch gewachsenen Städten werden unter dem Druck der Lobby von Warenhausbesitzern mit brutaler Gewalt den Autofluten angepaßt. Der Preis dafür: »Der große Kahlschlag« (Vilma Sturm) ganzer Stadtquartiere (meist unter dem Deckmantel der »Sanierung«) durch breite Schneisen für Stadtautobahnen, immense Flächen für Kleeblätter und den sogenannten »ruhenden Verkehr« (sprachliche Tarnung!). Die Veränderungen des Verkehrsnetzes orientieren sich an Standorten für Warenhäuser und Supermärkte, die häufig auf zufällig greifbaren Grundstücken entstehen. Die Anarchie der Standortverteilung bringt anarchische Verkehrsnetze und damit anarchische Verkehrsverhältnisse hervor.

Das Verkehrssystem der Nachkriegszeit ist unrationell und damit irrational: Im überregionalen Verkehr schleppen Hunderte von Lastwagen anstelle eines Güterzuges die Waren quer durch das Land; im innerstädtischen Verkehr schleppen an Stelle weniger Lieferwagen hunderttausende von Menschen in ihren Pkw's ameisenhaft die Waren vom Großhändler zu ihrer Wohnung.

Parallel zur 8. Phase seit etwa 1970

Die Kaufhäuser erkennen, daß sie ihre Verkaufszonen durch »attraktive«, d. h. »anziehende« (!) Fußgängerzonen erweitern können (Image: »Einkaufsstadt«). Dies zeigt die Zwiespältigkeit von Einrichtungen, die ursprünglich als Fortschritt gefordert wurden, lange Zeit nicht durchsetzbar waren und erst realisiert wurden, als Einzelerfahrungen und Institute die Profitträchtigkeit der Fußgängerzonen offenbar machten.

Grundgesetz Art. 15: »Grund und Boden, Naturschätze und Produktionsmittel können zum Zwecke der Vergesellschaftung durch ein Gesetz, das Art und Ausmaß der Entschädigung regelt, in Gemeineigentum oder in andere Formen der Gemeinwirtschaft überführt werden.«

Forderungen

- Schluß mit Autobahnen und Stadtautobahnen in Ballungsgebieten (Verkehrsministerium: alle 10 km eine Autobahn).
- Absolute Priorität des öffentlichen Massenverkehrs.
- Ferntransporte auf die Schiene.
- Fußgängerzonen auch in Wohngebieten.
- An Stelle der Ausrichtung des Verkehrssystems auf eine anarchische Standortstruktur: Minimierung des Verkehrsaufkommens durch eine Standortplanung, welche den Wohn-, Arbeits- und Handelsbereich soweit wie möglich integriert. Nicht nur der Verkehr, sondern vor allem die Standorte müssen geplant werden.
- Verstaatlichung der Automobilindustrie und geplante Einschränkung der Pkw-Produktion.

Gerhard Gross, Roland Günter

Auswirkungen

Früher konnten Kinder und alte Leute ungefährdet die Straßen als Lebensraum benutzen; man konnte Tische und Bänke vors Haus stellen. Auf Grund der vielfältigen Lebensvorgänge im öffentlichen Freiraum gab es eine reiche Straßenausstattung. Die Autofluten haben die Menschen in ihre Wohnungen zurückgetrieben — wie das Unwetter die Tiere in Höhlen. Der Verlust des öffentlichen Kommunikationsraumes verhindert nachbarschaftliche Kontakte. Stadtviertel, Straßenbezirke und Plätze, ja jede einzelne Straße, werden mehr oder weniger durch die Autoflut zerteilt: Von einem Haus zum gegenüberliegenden werden die Beziehungen zerschnitten, der Gang von der Wohnung zum Laden wird »unwegsam«.

Eine Straße, die auf glatten Asphaltflächen und Parkbuchten lediglich durch Parkuhren, bewegtes und stinkendes Blech, Verkehrsschilder und Peitschenlampen »möbliert« wird, ist kein Lebensraum mehr. Für den Designer wird der Widerspruch darin offenkundig, daß das »best-designed« Auto durch den Streß des Verkehrsdschungels zur Folterkammer wird. Autofahrer und Anwohner leben in Giftgaswolken und im Terror des Motorenlärms. Verkehrspolitik, Werbung und nicht zuletzt naive Designer von Automobilen und Straßenzubehör helfen mit, uns mit Hinweisen auf sogenannte Sachzwänge und ästhetischen Illusionen über die sozialen Beziehungsverluste hinwegtäuschen.